

123/2005. (XII. 29.) GKM rendelet

a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól

A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbtv.) 22. §-a (1) bekezdésének *b)* és *d)* pontjában kapott felhatalmazás alapján - a rendelet 29. §-ának kivételével a belügyminiszterrel egyetértésben és a 31. § tekintetében a honvédelmi miniszterrel és az egészségügyi miniszterrel egyetértésben - a következőket rendelem el:

BALESETI ÜGYELETI SZOLGÁLATOK

A Közlekedésbiztonsági Szervezet baleseti ügyeleti szolgálata

1. § A Közlekedésbiztonsági Szervezet (a továbbiakban: Szervezet) a Kbtv.-ben meghatározott közlekedési balesetekre és egyéb közlekedési eseményekre vonatkozó bejelentést baleseti ügyeleti szolgálata útján fogadja.

2. § (1) A légiközlekedési balesetről, a súlyos repülőeseményről és a repülőeseményről a Kbtv. 10. §-ának (4) bekezdése alapján tett bejelentésnek a következő adatokat kell tartalmaznia:

- a)* a légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény, repülőesemény helyét és időpontját (helyi időszámításban),
- b)* a légi jármű típusát, a légi jármű felség- és lajstromjelét, illetve azonosító jelét,
- c)* a légi jármű parancsnokának (az ejtőernyős ugrónak), valamint az üzemben tartójának nevét és székhelyének címét,
- d)* a repülési, illetőleg az ejtőernyős feladatot és a repülési útvonalat, valamint az indulási és a célrepülőteret,
- e)* a személyzet és a fedélzeten tartózkodó utasok vagy más személyek számát, nevét, a rakomány jellegét (különös tekintettel a veszélyes áruk megnevezésére),
- f)* a személyi sérüléseket, a légi járművön és a harmadik személy tulajdonában keletkezett károk mértékét,
- g)* a légiközlekedési baleset, a súlyos repülőesemény, a repülőesemény lefolyását és feltételezett okát,
- h)* a bejelentés idejéig meghozott intézkedéseket.

(2) Az (1) bekezdésben felsorolt adatok valamelyikének hiánya nem mentesít az azonnali bejelentési kötelezettség alól. A hiányzó adatokat a Szervezet az üzemben tartótól szerzi be.

(3) A légiközlekedési rendellenességről (e rendelet alkalmazásában a továbbiakban: rendellenesség) szóló bejelentésnek a következő adatokat kell tartalmaznia:

- a)* a rendellenesség észlelésének helyét és időpontját (helyi időszámításban), vagy a tudomásszerzés időpontját,
- b)* a rendellenesség részletes leírását,
- c)* amennyiben a rendellenesség meghatározott légi járművel közvetlenül kapcsolatos, a légi jármű típusát, a légi jármű felség- és lajstromjelét, illetve azonosító jelét,
- d)* a légi jármű parancsnokának (az ejtőernyős ugrónak), valamint az üzemben tartójának nevét és lakhelyének, illetve székhelyének címét,
- e)* a repülési, illetőleg az ejtőernyős feladatot és a repülési útvonalat, valamint az indulási és a célrepülőteret,
- f)* a személyzet és a fedélzeten tartózkodó utasok számát, a rakomány jellegét (különös tekintettel a veszélyes áruk megnevezésére),
- g)* azt a tevékenységet, amelynek során a rendellenességet észlelték (pl. karbantartás, javítás, légi jármű földi kiszolgálása),
- h)* a rendellenesség feltételezett okát,
- i)* a bejelentés idejéig meghozott intézkedéseket,
- j)* a bejelentő nevét, jelentési kötelezettsége jogi alapját [Kbtv. 10. § (4) bekezdés], elérhetőségét.

(4) A (3) bekezdésben felsorolt adatok valamelyikének hiánya nem mentesít az azonnali bejelentési kötelezettség alól. A hiányzó adatokat a Szervezet az üzemben tartótól szerzi be.

(5) A bejelentő a bejelentésben megjelölhet más olyan információt is, amelyet a rendellenesség vonatkozásában jelentősnek tart.

(6) A súlyos repülőeseménynek minősülő esetek példálódzó felsorolását az *1. melléklet* tartalmazza.

(7) A repülőeseménynek minősülő esetek példálódzó felsorolását a *2. melléklet* tartalmazza.

(8) A rendellenességnek minősülő esetek példálódzó felsorolását a 3. melléklet tartalmazza.

Üzembentartói baleseti szolgálat

3. § (1) A légiközlekedési balesetek, a súlyos repülőesemények, a repülőesemények, a rendellenességek haladéktalan bejelentése és a szükséges intézkedések meghozatala érdekében a polgári légi jármű üzemben tartójának, repülőtér üzemben tartójának és a légiforgalmi szolgálatnak belső jelentési rendet kell kidolgoznia és üzembentartói baleseti ügyeleti szolgálatot kell fenntartania, vagy csatlakoznia kell olyan szervezethez, amely a légiközlekedési hatóság jóváhagyásával e feladatokat átvállalja (a továbbiakban együtt: működtetés). A légiközlekedési hatóság a jóváhagyást megelőzően a Szervezettől véleményt kérhet.

(2) Az üzembentartói baleseti ügyeleti szolgálatot az üzemben tartónak mindaddig működtetnie kell, amíg:

a) a légiközlekedési, a légi közlekedéssel összefüggő tevékenységet végző állományába, tulajdonába tartozó légi jármű a levegőben tartózkodik, illetőleg annak leszállásáról (ejtőernyősök földet éréséről) meggyőződik,

b) a repülőtér üzemben van, és aktív forgalmat bonyolít le,

c) a légiforgalmi szolgálatok működnek,

d) az üzemben tartó részéről szükségessé váló halaszthatatlan intézkedések a mentés és megsegítés érdekében megtörténnek.

(3) Az üzemben tartónak az üzembentartói baleseti ügyeleti szolgálat ellátása érdekében:

a) ki kell jelölni az ügyeletet adó személyzetet;

b) meg kell határozni az állandó szolgálati helyiséget.

(4) A szolgálati helyiségben rendelkezésre kell állni:

a) a 4. § (3) bekezdésében előírt nyilvántartási okmányoknak,

b) a légiközlekedési jogszabályoknak,

c) az üzembentartói baleseti ügyeleti szolgálat feladatai leírásának,

d) a szakmai vizsgálatot lefolytató vizsgálóbizottság munkájába bevonható személyek névsorát és értesítési címét (telefonszámát), továbbá a Szervezet, a hatóságok és más intézkedésre, döntésre jogosultak értesítési címét és telefonszámát tartalmazó ügyeleti listának,

e) a nyilvános távbeszélő hálózathoz csatlakozó közvetlen távbeszélő vonalnak és megfelelő hírközlő, valamint más technikai eszközöknek.

4. § (1) Az üzembentartói baleseti ügyeleti szolgálat feladatait és ellátásának rendjét a szolgálatot fenntartó szerv vezetője a Szervezettel egyeztetett szabályzatban állapítja meg.

(2) Az üzembentartói baleseti szolgálatot ellátó személy a légiközlekedési balesetről, a súlyos repülőeseményről, a repülőeseményről szóló bejelentés vételét követően köteles tájékozódni arról, hogy a helyszín biztosítása megtörtént-e, illetőleg erről a helyszínen történt-e intézkedés.

(3) Az üzemben tartó baleseti ügyeletének nyilvántartást kell vezetnie a beérkezett bejelentések vételéről. A nyilvántartásban a 2. § (1) és (3) bekezdésében megjelölt jelentésre kötelezett adatokat kell rögzíteni.

A SZAKMAI VIZSGÁLAT LEFOLYTATÁSA

A helyszín biztosítása

5. § (1) A helyszín változatlanul hagyása és a nyomok, valamint roncsok megőrzése érdekében:

a) távol kell tartani az illetékteleneket,

b) gondoskodni kell arról, hogy a légi jármű, a légi jármű berendezései, vezérlő szervei, rakománya - vagy ezek roncsai, illetőleg roncsainak részei - a vizsgálóbizottság megérkezéséig változatlan állapotban maradjanak,

c) a mentés és a tűzoltás során a légi jármű és részeinek vagy roncsainak indokolatlan megváltoztatását el kell kerülni,

d) ha az időjárás alakulása (pl. eső, hó) ezt indokolja és az eset jellege (roncsok szét nem szórtsága) ezt lehetővé teszi, akkor a vizsgálóbizottság megérkezéséig a légi járművet, illetve roncsait és a nyomaikat - ha az megváltoztatásuk nélkül lehetséges - alkalmas anyaggal (pl. műanyag fóliával) kell lefedni,

e) ha a személyek mentése már a rendőrség területileg illetékes szervének vagy a vizsgálóbizottságnak a helyszínen történő megérkezése előtt megkezdődött, és a helyszínen a Kbtv. 10. §-ának (4) bekezdésében megjelölt, arra alkalmas állapotban lévő személy van jelen, e személynek fel kell jegyeznie, hogy a mentés során a helyszín milyen megváltoztatására (pl. roncsok helyzetének megváltoztatása, biztonsági övek elvágása, személyi

mentőeszközöknek a sérült személlyel együtt való elszállítása stb.) került sor, és a feljegyzéseket - helyszínrre érkezése után - a vizsgálóbizottságnak át kell adnia,

f)

(2)-(4)

6. §

7. § (1) A helyszíni szemle-jegyzőkönyv tartalmazza különösen a baleset vagy repülőesemény helyét, idejét, az időjárási és látási viszonyokat, a balesetben, repülőeseményben részes légi járművek gyártmányát, típusát, lajstromjelét, üzemben tartóját, vezetőjének adatait, a helyszín leírását, a légi jármű rongálódására vonatkozó adatokat, a megsérült személyek adatait, a szemlebizottság vezetőjének és tagjainak nevét, a szemle helyszínére kiérkezés időpontját, a szemle kezdetének és befejezésének idejét, a szemlebizottság által tett intézkedéseket. A helyszíni szemle-jegyzőkönyv mellé csatolni kell a helyszínen készített vázlatrajzot, a fénykép- és videofelvételeket, továbbá a meghallgatásokról készített feljegyzéseket.

(2)

8. §

A roncsok őrzése

9. § (1)

(2) Az üzemben tartónak, ennek hiányában a légi jármű tulajdonosának a roncsok és tartozékai elszállításakor és megőrzésekor úgy kell eljárnia, hogy azok további sérülést vagy elváltozást ne szenvedjenek.

10. § (1)

(2) Amennyiben a szakmai vizsgálat során a légi jármű, az általa szállított vagy ahhoz tartozó bármely dolog további vizsgálatára már nincs szükség, de azok vizsgálatát a nyomozó vagy más hatóság szükségesnek tartja, azt a további vizsgálatot igénylő hatóság részére kell átadni.

Vizsgálóbizottság

11. §

12. § A vizsgálóbizottság vezetője a Szervezet köztisztviselője, a szakmai vizsgálat egyszemélyi felelős vezetője. A vizsgálóbizottság vezetőjének feladata:

a) a szakmai vizsgálat irányítása,

b) a szakmai vizsgálat alapján zárójelentés-tervezet, zárójelentés előterjesztése a Szervezet főigazgatójának,

c) a repülés biztonságát veszélyeztető okok és körülmények megszüntetése érdekében javaslat tétel a szakszemélyzet egészségének megőrzésére foglalkozás-egészségügyi rendszabályokkal, valamint a légi jármű és a repülést szolgáló berendezések üzemben tartásával, a repülőtér használatával kapcsolatos, valamint minden egyéb szükséges intézkedés megtételére (a továbbiakban: biztonsági javaslat).

13. § (1) A vizsgálóbizottság nem köztisztviselő tagjának a következő végzettséggel és képesítéssel kell rendelkeznie:

a) felsőfokú szakirányú végzettség, és légiközlekedési szakterületen legalább 5 év szakmai gyakorlat, valamint

b) a Szervezetnél vagy polgári oktatási intézményben elvégzett légiközlekedési balesetvizsgáló tanfolyam elvégzését igazoló irat.

(2) A vizsgálóbizottság nem köztisztviselő tagjai esetében (a vezető kivételével) felsőfokú végzettség hiányában elfogadható középfokú szakirányú végzettség, az (1) bekezdés b) pont szerinti képesítés és az adott szakterületen 10 éves szakmai gyakorlat.

(3) A vizsgálóbizottság tagjaként számításba vett személyeknek a légiközlekedési baleset, a súlyos repülőesemény, a repülőesemény, illetve a rendellenesség vizsgálatára irányuló képzéséről, a képességek és jártasságok szinten tartásáról a Szervezet, üzembentartói vizsgálat vonatkozásában az üzemben tartó köteles gondoskodni.

(4) A vizsgálóbizottság tagja a munkáját a vizsgálóbizottság vezetőjének iránymutatása alapján végzi.

Meghatalmazott képviselők és tanácsadók részvétele külföldi szakmai vizsgálatban

14. § (1)-(3)

(4) Nemzetközi egyezmény, illetve megállapodás hiányában a magyar légi járművel külföldön bekövetkezett légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény, repülőesemény vizsgálatára a Szervezet felveszi a kapcsolatot az illetékes külföldi kivizsgáló szervekkel.

15. § (1)

(2) Magyar lajstromban vagy magyar üzemben tartó által üzemeltetett, illetve magyar gyártású vagy tervezésű 2250 kg engedélyezett maximális felszálló tömeget meghaladó polgári légi járművel külföldön bekövetkezett légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény szakmai vizsgálatához - ha a külföldi kivizsgáló állam kéri - a Szervezet köteles meghatalmazott képviselőt küldeni.

(3) Amennyiben külföldön külföldi légi járművel történt légiközlekedési balesetben, súlyos repülőeseményben magyar állampolgár meghal vagy súlyos sérülést szenved, a Szervezet a külföldi szakmai vizsgálatához szakértőt delegálhat.

(4) A meghatalmazott képviselő és tanácsadó:

a)

b) a külföldi vizsgálóbizottság vezetőjének hozzájárulása nélkül a szakmai vizsgálat előrehaladtáról és a feltátraktól információt nem adhat.

Az érintettek kötelezettségei a szakmai vizsgálat során

16. § (1) A szakmai vizsgálat során az érintettek (a szakszolgálati engedély kiadásával, a légi jármű légialkalmasság vizsgálatával, a bizonyítvány kiadásával, a légi jármű gyártásával, üzemben tartásával, karbantartásával és javításával, a légiforgalmi irányítással, a repülőtér üzemben tartásával foglalkozó szervek; a légiközlekedési hatóság, a szakszemélyzet stb.) kötelesek a vizsgálóbizottsággal együttműködni.

(2) Az együttműködés részfeladatok elvégzésére is kiterjedhet, amelynek érdekében az üzemben tartó olyan személlyel képviselteti magát a szakmai vizsgálatban, aki a tényállás felderítése érdekében adatok szolgáltatásához, intézkedésekhez hatáskörrel és az adott esettel kapcsolatban szakértelemmel rendelkezik. Az együttműködés keretében az üzemben tartó a vizsgálóbizottság vezetője által kért szakértői véleményeket beszerzi, kísérleteket, próbákat - saját költségére - elvégez, vagy elvégeztet.

17. §

18. §

A zárójelentés tervezete

19. § (1)

(2) A zárójelentés tervezetének tartalmi és formai követelményeit a 4. melléklet tartalmazza.

(3) A zárójelentés tervezetét a vizsgálóbizottság tagjai írják alá. Az esetleges véleményeltérésre a zárójelentés tervezetének aláírásakor utalni kell, és az eltérő véleményt záradékként kell a zárójelentés tervezetéhez csatolni.

(4)

Zárójelentés

20. § (1) A szakmai vizsgálat során készült feljegyzéseket csak akkor lehet a zárójelentés mellékleteibe foglalni, ha azok a baleset, a súlyos repülőesemény, a repülőesemény vagy a rendellenesség elemzéséhez tartoznak. A feljegyzések csak személyazonosításra alkalmatlan módon csatolhatók a zárójelentéshez és kizárólag azok a részek csatolhatók, amelyek közvetlenül kapcsolódnak az elemzéshez.

(2) A zárójelentés részletes formai és tartalmi követelményeit a 4. melléklet tartalmazza.

(3) 5700 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömeget meghaladó polgári légi jármű légiközlekedési balesetének szakmai vizsgálata lezárására hozott zárójelentés egy példányát meg kell küldeni az ICAO-nak.

Légi közlekedés védelméért felelős hatóságok tájékoztatása

21. § Ha a szakmai vizsgálat kapcsán felmerül annak gyanúja, hogy az esemény során légi közlekedés védelme elleni jogellenes cselekmény történt, a Szervezet köteles az érintett állam légiközlekedési jogellenes cselekmények elleni védelméért felelős hatóságát értesíteni.

Repülésbiztonsági szolgálat

22. § (1) A légi közlekedés biztonsága érdekében a polgári légi járműveket, a repülőtereket üzemben tartó, illetve légiforgalmi szolgálatot ellátó szervezet köteles repülésbiztonsági szolgálatot fenntartani, vagy csatlakoznia kell olyan szervezethez, amely a Szervezet jóváhagyásával ezt a feladatot átvállalja.

(2) A repülésbiztonsági szolgálat fő feladata:

- a) a légi közlekedés szabályai betartásának ellenőrzése az üzemben tartó hatáskörében,
- b) a légiközlekedési hatóságai határozatok saját hatáskörben való végrehajtásának ellenőrzése,
- c) az üzemben tartó repülésbiztonsági helyzetének folyamatos figyelemmel kísérése, elemzése, értékelése,
- d) a légiközlekedési balesetek, súlyos repülőesemények és repülőesemények tapasztalatai alapján megelőző intézkedések kezdeményezése,
- e) kapcsolattartás az illetékes szervekkel.

(3) A repülésbiztonsági szolgálat negyedéves és éves - a Szervezettel egyeztetett formai és tartalmi követelményeknek megfelelő - tájékoztatót készít, amelyet a Szervezet részére megküld a tárgyidőszakot követő 30 napon belül.

(4) A tájékoztató a tárgyidőszakra vonatkozó beérkezett és nyilvántartásba vett bejelentéseket és a repülési mutatókat is tartalmazza.

(5) A repülésbiztonsági szolgálat tagjait az e rendelet 13. § (1) vagy (2) bekezdésében megjelölt végzettséggel, illetve repülésbiztonsági képesítéssel rendelkező személyek közül kell kijelölni.

23. § A polgári légi jármű üzemben tartója, a repülőtér üzemben tartója és a légiforgalmi szolgálatot ellátó szervezet a légiközlekedési balesetek következményeinek megelőzésére a légiközlekedési hatósággal egyeztetett intézkedési tervet készítenek annak érdekében, hogy a veszélyhelyzetbe kerülő légi járművekkel kapcsolatban vagy a bekövetkezett légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény, repülőesemény esetén a személyek élete, testi épségének megóvása, valamint a következmények enyhítése (felszámolása) érdekében szükséges intézkedéseket haladéktalanul megtehessek.

A BELFÖLDÖN BEKÖVETKEZETT LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESETEKKEL, SÚLYOS REPÜLŐESEMÉNYEKKEL, REPÜLŐESEMÉNYEKKEL ÖSSZEFÜGGŐ NEMZETKÖZI KÖTELEZETTSÉGEK

Értesítés

24. § (1) Légiközlekedési baleset és súlyos repülőesemény bekövetkeztekor a Szervezet a lehető legkisebb késedelemmel és a rendelkezésre álló legalkalmasabb és leggyorsabb módon köteles értesíteni a lajstromozó, az üzemben tartó, a tervező, a gyártó állam baleset-kivizsgáló szervét. Ha a légiközlekedési balesetben, súlyos repülőeseményben érintett légi jármű engedélyezett legnagyobb felszálló tömege meghaladja a 2250 kg-ot, az ICAO-t is értesíteni kell.

(2) Az értesítést az ICAO valamelyik hivatalos munkanyelvén kell megküldeni. Az értesítésnek az alábbi információkat kell tartalmaznia:

- a) légiközlekedési baleset esetén az ACCID, súlyos repülőesemény esetén az INCID azonosító rövidítés,
- b) a légi jármű gyártója, típusa, felség- és lajstromjele és szériaszáma,
- c) a légi jármű tulajdonosának, üzemben tartójának és bérlőjének neve,
- d) a légi jármű parancsnokának neve,
- e) a légiközlekedési baleset vagy súlyos repülőesemény dátuma és időpontja (feltüntetve, hogy helyi vagy UTC idő),
- f) a légi jármű utolsó elindulási helye és tervezett leszállási helye,
- g) a légi járműnek valamilyen könnyen meghatározható földrajzi ponthoz vagy földrajzi szélességhez és hosszúsághoz viszonyított helyzete,
- h) a személyzet és az utasok, a fedélzeten tartózkodók közül elhunytak és súlyosan sérültek, egyéb halottak és súlyosan sérültek száma,
- i) a légiközlekedési baleset vagy a súlyos repülőesemény természete és a légi jármű rongálódásának mértéke,
- j) annak jelzése, hogy a Szervezet folytat-e, és milyen mértékig szakmai vizsgálatot, vagy javasolja-e annak átruházását,
- k) a légiközlekedési baleset vagy súlyos repülőesemény területének fizikai jellemzői,

l) veszélyes áru jelenléte és leírása.

(3)

Jelentések

25. § (1) A Szervezet az alábbi nemzetközi jelentéseket köteles adni a külön jogszabályban meghatározott nemzetközi szervezeteknek:

- a) előzetes jelentést a légiközlekedési balesetről,
- b) adatjelentést a légiközlekedési balesetről vagy súlyos repülőeseményről,
- c) zárójelentést a légiközlekedési balesetről vagy súlyos repülőeseményről.

(2) Az előzetes jelentést és az adatjelentést a légiközlekedési balesetről vagy súlyos repülőeseményről az ICAO DOC 9156 Légiközlekedési Baleset/Repülőesemény Jelentési Kézikönyv szerint kell elkészíteni.

Előzetes jelentés

26. § (1) 2250 kg engedélyezett legnagyobb felszálló tömeg alatt lévő polgári légi járművei bekövetkezett légiközlekedési baleset esetén - amennyiben az eset a repülésbiztonság szempontjából hasznos információval szolgálhat - az előzetes jelentést a következő államok kivizsgáló szerveinek kell megküldeni:

- a) a lajstromozó államnak,
- b) az üzemben tartó államának,
- c) a tervező államának,
- d) a gyártó államának,
- e) minden államnak, amely az esettel kapcsolatban tájékoztatást, fontos eszközöket vagy szakértőket adott.

(2) 2250 kg engedélyezett legnagyobb felszálló tömeget meghaladó polgári légi járművet ért légiközlekedési baleset esetében az előzetes jelentést az (1) bekezdésben megjelölt államoknak, valamint az ICAO-nak meg kell küldeni.

(3) Az előzetes jelentést az ICAO egyik hivatalos munkanyelvén a légiközlekedési baleset napjától számított 30 napon belül elektronikus úton vagy légi postával kell megküldeni.

Adatjelentés légiközlekedési balesetről és súlyos repülőeseményről

27. § (1) 2250 kg engedélyezett legnagyobb felszálló tömeg felett lévő polgári légi jármű légiközlekedési balesetének szakmai vizsgálata lezárása után a lehető legrövidebb időn belül az eseményről szóló adatjelentést meg kell küldeni az ICAO-nak.

(2) 5700 kg engedélyezett legnagyobb felszálló tömeg felett lévő polgári légi jármű súlyos repülőeseményének szakmai vizsgálata lezárása után amilyen hamar csak lehetséges a gyakorlatban, az eseményről szóló adatjelentést meg kell küldeni az ICAO-nak.

(3) A Szervezet - a kérés esetén - más államok kivizsgáló szerveinek is megküldi a légiközlekedési balesetről és súlyos repülőeseményről szóló adatjelentést.

28. § (1) Légiközlekedési balesetnek és súlyos repülőeseménynek a Kbtv. 16. §-a, valamint e rendelet 20. §-a alapján készített zárójelentését az ICAO egyik hivatalos munkanyelvén, kérésre meg kell küldeni más állam kivizsgáló szervének is.

(2) Az ICAO-nak minden év február 1-jén és július 1-jén jegyzéket kell küldeni a Szervezet által készített azon zárójelentésekről, amelyeket az előző félévben kérésre más államok kivizsgáló szerveinek a Szervezet megküldött. A jegyzéknek az alábbi információkat kell tartalmaznia:

- a) az érintett üzemben tartó neve,
- b) a légi jármű gyártója,
- c) az eset helyszíne és időpontja,
- d) az esemény fajtája,
- e) nyelv vagy nyelvek, amelyen a zárójelentés rendelkezésre áll.

Az üzembentartói vizsgálat

29. § (1) Az üzemmentartói vizsgálatot a Szervezet felhívása alapján haladéktalanul meg kell kezdeni és a lehető legrövidebb időn belül le kell folytatni. Az üzemmentartói vizsgálat külföldi meghatalmazott képviselők és megfigyelők nélkül lefolytatható.

(2) A repülőesemény miatt indult üzemmentartói vizsgálat esetén a helyszíni szemléről készült jegyzőkönyvet a Szervezet főigazgatójának meg kell küldeni. A jegyzőkönyv tartalmazza a helyszín vázlatát, leírását, a helyszínről készített fénykép- és videofelvételeket, továbbá az egyéb begyűjtött anyagok listáját.

(3) Az üzemmentartói vizsgálat bármely szakaszában a Szervezet a vizsgálatot saját hatáskörébe vonhatja.

(4) Az üzemmentartói vizsgálatot végző legkésőbb a kivizsgálásra történő felhívást követő nyolcadik munkanapon köteles előzetes írásbeli tájékoztatást adni a Szervezetnek a Szervezet által meghatározott formában és adattartalommal a repülőesemény, illetve rendellenesség feltételezett okáról, a kivizsgálás előrehaladtáról és tervezett irányáról. A vizsgálatot - ha annak elháríthatatlan akadálya nincs - legkésőbb az üzemmentartói hatáskörbe utalást követő hatvanadik napon jelentéssel kell lezárni. A jelentés az érintettek személyes adatait személyazonosításra alkalmas módon nem tartalmazhatja. A jelentést meg kell küldeni:

- a) a Szervezetnek (papír alapon és elektronikus úton is),
- b) az üzemben tartó vezetőjének,
- c) a repülőeseményben, rendellenességben érintett szakszemélyzetnek,
- d) a légiközlekedési hatóságnak, vagy a katonai légügyi hatóságnak,
- e) a biztonsági ajánlások címzettjeinek.

(5) A jelentés tartalmi és formai követelményeire a 4. mellékletben foglaltakat megfelelően kell alkalmazni. A rendellenesség vizsgálatát lezáró jelentés - ha annak jellege indokolja - a Szervezettel egyeztetett egyszerűsített formában is elkészíthető. A jelentést az üzemben tartó repülőesemény vizsgáló szervezetének vezetője, vagy - amennyiben az üzemben tartó ilyen szervezettel nem rendelkezik - annak a szervezetnek a vezetője írja alá, amelyhez az üzemben tartó az üzemmentartói vizsgálat elvégzése érdekében csatlakozott.

(6) A Szervezet az üzemmentartói jelentést vagy annak kivonatát a honlapján közzéteszi, ha a vizsgálat tapasztalatai hozzájárulhatnak a légi közlekedés biztonságához. A Szervezet az üzemmentartói jelentést biztonsági ajánlás(ok)al egészítheti ki.

Értelmező rendelkezések

30. § E rendelet alkalmazásában:

1. *ICAO*: az 1971. évi 25. törvényerejű rendelettel kihirdetett, a Nemzetközi Polgári Repülésről, Chicagóban, 1944. december hó 7. napján aláírt egyezményben létrehozott Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet.
2. *Illetékes külföldi kivizsgáló szerv*: a légi járművet lajstromozó vagy nyilvántartó állam, valamint a légi jármű üzemben tartójának, továbbá gyártó államának kivizsgáló szerve, továbbá az ICAO.
3. *Repülési adatrögzítő*: a légi jármű fedélzetére légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény, repülőesemény vagy rendellenesség kivizsgálásának megkönnyítése érdekében beszerelt bármilyen típusú adatrögzítő berendezés.
4. *ACCID*: a légiközlekedési baleset (accident) azonosítására használt rövidítés.
5. *INCID*: a súlyos repülőesemény (incident) azonosítására használt rövidítés.

VEGYES ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

31. § Ez a rendelet 2006. január 1-jén lép hatályba.

32. § Ez a rendelet a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálja:

- a) a Tanács 94/56/EK irányelve (1994. november 21.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatának alapvető elveiről, 3. cikk g) pont és melléklet;
- b) az Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK irányelve (2003. június 13.) a polgári repülésben előforduló események jelentéséről, I. és II. melléklet.

1. melléklet a 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelethez

Példák a súlyos repülőeseményekre

Megjegyzés:

Bár a melléklet a súlyos repülőesemények többségét felsorolja, az nem lehet teljes. Minden más olyan eseményt, amelyről az érintettek úgy ítélik meg, hogy megfelel a kritériumoknak, szintén jelenteni kell.

I. A LÉGI JÁRMŰVEK LÉGI ÜZEMELTETÉSE

1. A légi járművek üzemeltetése

1.1. Veszélyes megközelítés, amikor elkerülő manőver vált szükségessé, vagy elkerülő manőver is helyénvaló lett volna az összeütközés vagy veszélyes helyzet elkerülésére.

1.2. Légi jármű kormányzott majdnem földnek ütközése (Controlled Flight Into Terrain, CFIT) következett be.

1.3. Megszakított felszállás lezárt vagy foglalt futópályán, vagy ilyen futópályáról az akadályokat alig elkerülve végrehajtott felszállás.

1.4. Leszállás, vagy leszállási kísérlet lezárt vagy foglalt futópályára.

1.5. Behatolás a futópályára, amikor elkerülő manőver vált szükségessé.

1.6. A légi jármű hajtómű teljesítménye messze alatta maradt a felszállás vagy kezdeti emelkedés során várható teljesítménynek.

1.7. Tűz, robbanás, füst, mérgező vagy ártalmas gázok, gőzök az utaskabinban vagy a rakodótérben, vagy hajtóműtűz, még akkor is, ha a tüzet tüzoltó anyagokkal eloltották.

1.8. Olyan vészhelyzet, ami miatt a hajózó személyzetnek sürgősen oxigént kellett használnia.

1.9. A légi jármű szerkezeti hibája, vagy a hajtómű szétesése, ami nem számít balesetnek.

1.10. A légi jármű egy vagy több rendszerének többszörös meghibásodása, ami súlyosan befolyásolja a légi jármű üzemeltetését.

1.11. A tüzelőanyaggal kapcsolatos minden olyan állapot, amely miatt a pilótának kényszerhelyzetet kellene bejelentenie.

1.12. Felszállási vagy leszállási incidensek, például rövidre szállás, túlfutás vagy lefutás a pálya szélén.

1.13. Rendszerhiba, időjárási jelenségek, az engedélyezett repülési karakterisztikán kívülre kerülés, vagy egyéb esemény, ami nehézséget okozhatott volna a légi jármű kormányzásában;

1.14. Egynél több rendszer meghibásodása egy redundáns szervezésű rendszerben, amely a repülés irányítása és a navigáció szempontjából elsődleges fontosságú.

1.15. Légi jármű kormányozhatóságának elvesztése (beleértve a kormányozhatóság részleges vagy átmeneti elvesztését is), függetlenül annak okától.

1.16. Események a V_1 -hez (elhatározási) közeli vagy afeletti sebességnél, amelyek veszélyes vagy potenciálisan veszélyes helyzetek oka vagy következménye (például megszakított felszállás, a farokrész földhöz ütődése, hajtómű teljesítményének elvesztése stb.).

1.17. A légi jármű ütközése bármilyen más légi járművel vagy más földi tárggyal, ha a sérülés csekélysége miatt nem következett be légiközlekedési baleset.

1.18. A légi jármű szándékolt konfigurációja beállításának ellehetetlenülése valamely repülési fázisban (például futómű kibocsátása és futómű ajtók nyitása, féklapok, stabilizátorok stb.).

1.19. Oktatási, rendszerellenőrzési vagy képzési célból előidézett hibafeltételek bármilyen szándékos szimulációjának következtében felmerülő veszély vagy potenciális veszély.

1.20. TCAS (traffic alert collision avoidance system = légi járművek veszélyes közeledését jelző fedélzeti rendszer) (ACAS) (airborne collision avoidance system = levegőbeli összeütközést megelőző rendszer) RA (resolution advisory = bólintási utasítás) jelzés(ek).

1.21. A sugárhajtómű vagy légesavar sugárkiáramlása által okozott jelentős károk vagy súlyos (nem személyi) sérülések.

2. Vészhelyzetek

2.1. Bármilyen nem szabványos eljárás alkalmazása a hajózó- vagy a légiutas-kísérő személyzet által valamely vészhelyzet megoldására, amikor:

- az eljárás létezik, de azt nem használják;
- nincs eljárás;
- az eljárás létezik, de hiányos vagy nem megfelelő;
- az eljárás téves;
- helytelen eljárást alkalmaztak.

2.2. Vészhelyzet esetén történő alkalmazásra tervezett bármilyen eljárás elégtelen volta.

2.3. Vészkiürítéshez vezető esemény.

2.4. Bármilyen vészhelyzeti felszerelés vagy előírt vészhelyzeti eljárás használata valamilyen helyzet megoldása érdekében.

2.5. Vészhelyzet kinyilvánításához vezető esemény („may-day” vagy emergency descent).

3. A személyzet cselekvőképtelenné válása

3.1. A hajózószemélyzet bármelyik tagjának cselekvőképtelenné válása, beleértve a felszállás előtti esetet is, ha úgy vélik, hogy a cselekvőképtelenné válás a felszállás után is bekövetkezhetett volna.

3.2. A légiutas-kísérő személyzet bármelyikének cselekvőképtelenné válása, amelynek során képtelenné válik a fontos vészhelyzeti feladatok ellátására.

4. Időjárás

4.1. Jegesedés, amely irányítási nehézségekhez, a légi jármű sérüléséhez vagy bármely alapvető rendszer elvesztését vagy hibás működését okozta.

5. Egyéb események

5.1. Bármilyen más típusú egyéb olyan esemény, amelyről úgy vélik, hogy az veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légi járművet vagy a légi jármű fedélzetén vagy a földön tartózkodókat.

II. A LÉGI JÁRMŰVEK MŰSZAKI ESEMÉNYEI

II/A.

1. Rendszerek

1.1. Az alábbi általános, valamennyi rendszerre érvényes felsorolás, amelyek súlyos helyzetet idéztek elő azáltal, hogy

1.1.1. a személyzet nem képes uralni a rendszert, például:

1.1.2. nem szándékolt önálló működés,

1.1.3. helytelen és/vagy nem teljes reakció, beleértve a korlátozott vagy nehéz mozgást,

1.1.4. kormányiszervek önálló mozgása,

1.1.5. kötések mechanikus szétkapcsolódása vagy meghibásodása;

1.1.6. a rendszer kizárólagos funkció(i)nak elvesztése vagy meghibásodása (egy rendszer számos funkciót integrálhat);

1.1.7. interferencia a rendszereken belül vagy azok között;

1.1.8. a rendszer védelmi berendezései vagy a hozzájuk tartozó szükséghelyzeti berendezések elvesztése vagy meghibásodása;

1.1.9. az egyetlen főrendszerrel, részrendszerekkel vagy berendezésekkel felszerelt légi jármű-típusoknál;

1.1.10. bármely főrendszer, részrendszer vagy berendezés elvesztése, jelentős meghibásodása vagy károsodása;

1.1.11. a többszörös független főrendszerrel, részrendszerekkel vagy berendezésekkel felszerelt légi jármű-típusoknál egyenél több főrendszer, részrendszer vagy berendezés elvesztése, jelentős meghibásodása vagy károsodása;

1.1.12. a hidraulikafolyadék, a tüzelőanyag, az olaj vagy bármely más folyékony anyag szivárgása, amely tűzveszélyhez vagy a légi jármű szerkezeteinek, rendszereinek vagy berendezésének - esetleg veszélyes mértékű - szennyeződéséhez vagy a fedélzeten tartózkodók veszélyeztetéséhez vezetett;

1.1.13. bármely jelzőrendszer működési zavara vagy meghibásodása, ha ennek következményeként a hajózószemélyzet félrevezető jelzéseket kap, és ez veszélyes helyzetet idézett vagy idézhetett volna elő;

1.1.14. bármilyen leállás, működési zavar vagy meghibásodás, ha az a repülés valamely kritikus fázisában történik, és az érintett rendszer működésére hatással van.

II/B. A bejelentésköteles események példái, amelyek a meghatározott rendszerekre alkalmazott általános követelményekből adódnak

1. Hajtóműrendszer (beleértve a hajtóműveket, a légcavarokat és a forgószárny-rendszereket), valamint a fedélzeti segédhajtómű (APU/Auxiliary Power Unit)

- 1.1. Túlpörgés vagy bármely gyorsan forgó alkatrész (például APU, sűrített levegős hajtóműindító, klímaberendezés, légturbinás motor, légszárny vagy forgószárny) fordulatszám-szabályozásának ellehetetlenülése.
- 1.2. A hajtómű bármely részének meghibásodása, az alábbiak közül egy vagy több következménnyel:
 - 1.2.1. ellenőrizetlen belső vagy külső tűz vagy forró gáz kitörése,
 - 1.2.2. tolóerő a pilóta által választottól eltérő irányban,
 - 1.2.3. a teljesítmény, a tolóerő vagy a fordulatszám vezérlésének ellehetetlenülése,
 - 1.2.4. sűrű, látható gázok vagy toxikus anyagok olyan mértékű koncentrációja, amely elegendő a személyzet vagy az utasok cselekvőképtelenné válásához.
- 1.3. Nem szándékolt tolóerő/teljesítményvesztés, -változás vagy -ingadozás, amikor az esemény a tolóerő- vagy a teljesítményvezérlés elvesztésének (LOTC/loss of thrust or power control) minősül, azaz:
 - 1.3.1. egymotoros légi járműnél; vagy
 - 1.3.2. ha az esemény a mindenkori folyamathoz képest túlzottnak tekinthető; vagy
 - 1.3.3. ha több hajtóműves légi járműnél ez több mint egy hajtóművet érint, különösen a két hajtóműves légi járműnél; vagy
- 1.4. Közös eredetű hibák, amelyek repülés közben olyan magas leállási arányt okozhatnak, hogy fennáll annak a lehetősége, hogy a repülés során egynél több hajtómű állhat le.
- 1.5. A hajtómű jelentős részének részleges vagy teljes elvesztése.

2. Légszárnyak és erőátvitel

- 2.1. A légszárny vagy a hajtómű bármely részének elvesztése vagy meghibásodása, az alábbi következménnyel:
- 2.2. tolóerő a pilóta által választottól ellentétes irányban;
- 2.3. a légszárny vagy a légszárny bármelyik nagyobb részének elszabadulása.

3. Forgószárny és erőátvitel

- 3.1. A forgószárny hajtóműházának/rögztetésének olyan károsodása vagy hibája, amely miatt a forgószárny repülés közben leválhat és/vagy a forgószárny-vezérlés meghibásodhat.
- 3.2. A faroklégszárny, illetve erőátvitel és egyenértékű rendszerek károsodása.

III. LÉGI NAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK, BERENDEZÉSEK ÉS FÖLDI SZOLGÁLAT

III/A. Az alábbi pontok példákat tartalmaznak a Rendszerek alpontban felsorolt, adott rendszerekre vonatkozó általános követelmények alkalmazásából adódó bejelentésköteles eseményekre

1. Elektromos rendszer

- 1.1. elektromosgenerátor-rendszer teljes elvesztése, egyedülálló rendszer esetén, vagy egynél több generátor elvesztése

2. Repülőgép vezérlőrendszer

- 2.1. a vezérlőszervek akaratlan mozgása és/vagy helytelen működése,
- 2.2. a mechanikus repülésvezérlés kioldása vagy elvesztése,
- 2.3. a légi jármű szokásos vezérlésének jelentős zavara, vagy a repülési tulajdonságok romlása.

3. Tüzelőanyag-rendszer

- 3.1. repülés időtartama alatt tüzelőanyag-szivárgás, ami jelentős tüzelőanyag-vesztéshez, tűzveszélyhez, jelentős szennyeződéshez vezetett
- 3.2. a tüzelőanyag-leeresztő rendszer hibás működése vagy meghibásodása, amely nem szándékolt jelentős tüzelőanyag-vesztést, tűzveszélyt, a légi jármű berendezéseinek veszélyes elszennyeződését, vagy a tüzelőanyag gyors levegőbe eresztésének ellehetetlenülését okozta.

4. Hidraulikus rendszer

- 4.1. több mint egy hidraulikus kör elvesztése.

5. Jegesedést észlelő/védelmi rendszer

- 5.1. a jegesedésgátló/jégmentesítő rendszer nem felismert elvesztése vagy teljesítménycsökkenése, jegesedési vagy várható jegesedési körülmények mellett
- 5.2. hordszárnyak szimmetrikus jégmentesítésének ellehetetlenülése, jegesedési vagy várható jegesedési körülmények mellett
- 5.3. a szokásostól eltérő jegesedés, amely lényeges hatással van a teljesítményre vagy a repülési tulajdonságokra
- 5.4. a pilótafülkéből való kilátás jelentős romlása.

6. Jelző/figyelmeztető/nyilvántartó rendszerek

- 6.1. bármilyen jelzőrendszer hibás működése vagy meghibásodása, amikor fennáll a lehetősége annak, hogy valamely lényeges rendszer kijelzőjének hibája miatt a személyzet hibás intézkedéseket hoz, amely veszélyes helyzetet idéz elő.

7. Futóműrendszer/fékek/abroncsok

- 7.1. tűz a fékberendezésben
- 7.2. a futómű vagy futóműajtó szándék nélküli behúzása
- 7.3. egyszerre több gumiabroncs szétrobbanása.

8. Navigációs rendszerek (beleértve a precíziós megközelítési rendszereket) és a repülési adatrögzítő rendszereket

- 8.1. a navigációs berendezések teljes elvesztése vagy több navigációs berendezés meghibásodása

9. Csapottlevegő-rendszer

- 9.1. az elvett forró levegő szivárgása, ami tűzjelzéshez vezet vagy szerkezeti károsodást okoz
- 9.2. valamennyi csapottlevegő-rendszer elvesztése.

III/B. A bejelentésköteles események jegyzéke a légi navigációs szolgálatokhoz kapcsolódóan

1. ATM (Air Traffic Management) specifikus események (beleértve mindazokat a helyzeteket, amelyek érintik az ATM szolgálatok biztonságos nyújtásának lehetőségét, beleértve azokat a helyzeteket is, amikor a légi jármű biztonságos működését csak véletlenül nem veszélyeztették). Idetartoznak az alábbi események:

- 1.1. az ATM szolgálatok nyújtásának ellehetetlenülése;
- 1.2. légiforgalmi szolgálat nyújtásának ellehetetlenülése;
- 1.3. légtérirányító szolgálatok biztosításának ellehetetlenülése.

2. Az alábbi pontok példákat tartalmaznak az „ATM specifikus események” alcím alatt felsorolt általános követelményeknek a légi járművek működésére történő alkalmazásából adódó bejelentésköteles eseményekre.

2.1. Jelentős mértékben helytelen, nem megfelelő vagy félrevezető információ nyújtása bármilyen földi forrásból, például a légiforgalmi irányítás (ATC/Air Traffic Control), automatikus terminálinformációs szolgálat (ATIS/Automatic Terminal Information Service), meteorológiai szolgálatok, navigációs adatbázisok, térképek, diagramok, kézikönyvek stb.

2.2. Repülésirányítás az előírt legkisebb föld feletti magasság alatt.

2.3. Minimális elkülönítési távolságok - az engedélyezett minimális érték felét meghaladó mértékű - megsértése.

2.4. Jogosulatlan behatolás a légtérbe, amely veszélyes helyzetet idézett elő.

2.5. Jogellenes rádióforgalom, amely veszélyes helyzetet idézett elő.

2.6. A légiforgalmi navigációs szolgálat földi vagy műholdas létesítményeinek elvesztése, amely veszélyes helyzetet idézett elő.

2.7. Jelentős ATC/ATM hiba vagy a repülőtér infrastruktúrájának jelentős romlása, amely veszélyes helyzetet idézett elő.

2.8. A repülőtér mozgásterületein légi jármű, jármű, állat vagy idegen tárgy által képzett akadály, ami veszélyes vagy potenciálisan veszélyes helyzetet okoz.

2.9. A repülőtér mozgásterületein az akadályok vagy veszélyek hibás vagy hiányos jelzése, ami veszélyes helyzetet okoz.

2.10. A repülőtéri jelzőfények hiánya, lényeges meghibásodása, vagy ha azok nem állnak rendelkezésre, ezáltal veszélyes helyzetet előidézve.

2. melléklet a 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelethez

Példák a repülőeseményre

Megjegyzés:

Bár a melléklet a jelentésköteles repülőesemények, események többségét felsorolja, az nem lehet teljes. Minden más olyan eseményt, amelyről az érintettek úgy ítélik meg, hogy megfelel a kritériumoknak, szintén jelenteni kell.

I. A LÉGI JÁRMŰVEK LÉGI ÜZEMELTETÉSE

1. A légi járművek üzemeltetése

1.1. Nem szándékolt lényeges eltérés az utazósebességtől, a kijelölt iránytól vagy magasságtól (több mint 300 láb), függetlenül annak okától.

1.2. Leereszkedés az elhatározási magasság vagy a süllyedés minimális magassága alatt az előírt vizuális referenciák nélkül.

1.3. A tényleges saját pozíció vagy más légi jármű pozíciójának elvesztése.

1.4. A kommunikáció megszakadása a hajózószemélyzet tagjai között (CRM/Co-ordination Revision Message), vagy a hajózószemélyzet és más felek [légiutas-kísérő személyzet, légiforgalmi irányító szolgálat (ATC), repülőmérnökök] között.

1.5. Durva leszállás - olyan leszállás, amikor szükségesnek tűnik a „durva leszállási ellenőrzés” elvégzése.

1.6. A tüzelőanyag-elosztás egyenlőtlenégi határértékének túllépése. Ground

1.7. SSR-kód (Secondary Surveillance Radar) vagy magasságmérő helytelen beállítása.

1.8. A navigációhoz vagy teljesítményszámításokhoz alkalmazott készülékek helytelen programozása vagy téves adatok bevitele vagy alkalmazása.

1.9. Rádióüzenetek téves vétele vagy értelmezése.

1.10. A légi jármű szándékolt konfigurációja beállításának ellehetetlenülése valamely repülési fázisban (például futómű-behúzás és futóműajtók, féklapok, stabilizátorok, orrsegédszárnyak stb.).

1.11. Oktatási, rendszerellenőrzési vagy képzési célból előidézett hibafeltételek bármilyen szándékos szimulációjának következtében felmerülő veszély vagy potenciális veszély.

1.12. Szokásostól eltérő vibráció.

1.13. A légi jármű manőverezésével kapcsolatos bármelyik elsődleges jelzőrendszer működése, például konfigurációfigyelmeztetés, átesésjelző (kormányrázó), sebességtúllépésre figyelmeztető jelzés stb., kivéve:

- ha a hajózószemélyzet kétséget kizáró módon megállapította, hogy a jelzés téves volt, és a téves figyelmeztető jelzés nem okozott nehézséget vagy veszélyt a személyzetnek a figyelmeztető jelzésre adott reakciója miatt; vagy
- ha azt képzési vagy vizsgálati célból működtették.

1.14. A veszélyes földközelségjelző rendszer (GPWS/ground proximity warning system) figyelmeztető jelzése, amikor:

1.14.1. a légi jármű a tervezettnél vagy a vártnál közelebb került a földhöz; vagy

1.14.2. a figyelmeztető jelzés műszeres meteorológiai körülmények mellett vagy éjszaka következik be, és megállapítják, hogy azt a hirtelen ereszkedés (1. üzemmód) váltotta ki; vagy

1.14.3. a figyelmeztető jelzést annak elmulasztása okozta, hogy nem bocsátották ki a futóművet vagy a féklapokat a leszállás megfelelő pontján (4. üzemmód); vagy

1.14.4. bármilyen nehézség vagy veszély merült vagy merülhetett volna fel a hajózószemélyeknek a figyelmeztető jelzésre adott reakciója miatt, például lehetséges csökkentett elkülönítés más repülőgépektől. Idetartozhat bármilyen jellegű vagy típusú figyelmeztető jelzés, azaz valódi, zavaró vagy téves.

1.15. GPWS riasztás abban az esetben, ha bármilyen nehézség vagy veszély merült vagy merülhetett volna fel a hajózó személyzetnek a riasztásra adott reakciója miatt.

1.16. Átstartolás, ami veszélyes vagy potenciálisan veszélyhelyzetet teremt.

1.17. A tüzelőanyag-rendszer hibás működése vagy károsodása, amely kihatással van a tüzelőanyag-ellátásra és vagy -elosztásra.

2. Vészhelyzetek

2.1. Sürgősségi helyzet kinyilvánításához vezető esemény („PanPan.”).

2.2. Bármilyen vészhelyzeti rendszer vagy berendezés - az összes kijáratú ajtót és világítást is beleértve - nem kielégítő működése, ideértve azt is, amikor azt karbantartási, oktatási vagy vizsgálati célra használják.

3. Időjárás

3.1. Villámcsapás, amely a légi jármű sérülését vagy bármely alapvető rendszer elvesztését vagy hibás működését okozta.

3.2. Jégeső, amely a légi jármű sérülését vagy bármely alapvető rendszer elvesztését vagy hibás működését okozta.

3.3. Súlyos turbulencia, amely a fedélzeten tartózkodók sérülését okozhatja, vagy a légi jármű turbulenciavizsgálatának elvégzését igényli.

3.4. Szélnyírás.

4. Egyéb események

4.1. Meghatározott típusú esemény ismétlődése, amely elszigetelten nem lenne bejelentésköteles, de előfordulásának gyakorisága miatt potenciális veszélyt jelent.

4.2. Ütközés madárral, ami a légi jármű sérülését vagy bármely alapvető rendszer elvesztését vagy hibás működését okozta.

4.3. Keltett turbulencia.

II. A LÉGI JÁRMŰVEK MŰSZAKI ESEMÉNYEI

1. Szerkezet

Nem minden szerkezeti károsodást kell bejelenteni. Mérnöki megítélés szükséges annak eldöntéséhez, hogy az adott károsodás elegendően súlyos-e ahhoz, hogy bejelentsék. Az alábbi példák vehetők figyelembe:

1.1. fontos sárkányszerkezeti elem PSE/principal structural element) károsodása, amelyet nem jelöltek meg károsodástűrként (korlátozott élettartamú elemek). A sárkányszerkezeti elemek azok, amelyek lényegesen hozzájárulnak a repülés közben, a földön és a túlnyomás miatt jelentkező terhelés elviseléséhez, és amelyek meghibásodása a légi jármű elvesztését okozhatja;

1.2. a károsodástűrként megjelölt sárkányszerkezeti elemek megengedhető mértéket meghaladó meghibásodása vagy károsodása;

1.3. valamely sárkányszerkezeti elem engedélyezett tűréshatárát meghaladó károsodás vagy hiba, amely a szerkezet merevséget olyan mértékben csökkenthetné, hogy az előírt rezgés-, divergencia- és irányításreverzálási határértékeket már nem lehet biztosítani;

1.4. valamely szerkezeti elem sérülése vagy hibája, amelynek következtében olyan tömegű részek szabadulhatnak el, amelyek a légi járművön tartózkodóknak sérülést okozhatnak;

1.5. valamely szerkezeti elem sérülése vagy hibája, amely a rendszerek megfelelő működését veszélyeztetheti. Lásd a „Rendszerek” alcím alatti felsorolást.

1.6. a légi jármű bármely szerkezeti elemének repülés közbeni elvesztése.

2. Rendszerek

Az általános, valamennyi rendszerre alkalmazható követelményekből adódó bejelentésköteles események:

2.1. bármely rendszer, alrendszer vagy berendezés elvesztése, jelentős meghibásodása vagy károsodása, amikor a szabványos üzemelési eljárásokat vagy gyakorlatokat stb. nem lehetett kielégítő módon lefolytatni;

2.2. a személyzet nem képes uralni a rendszert, például:

2.2.1. nem szándékolt önálló működés,

2.2.2. helytelen és/vagy nem teljes reakció, beleértve a korlátozott vagy nehéz mozgást,

2.2.3. kormányzervek önálló mozgása,

2.2.4. kötések mechanikus szétkapcsolódása vagy meghibásodása;

2.3. a rendszer kizárólagos funkció(i)nak elvesztése vagy meghibásodása (egy rendszer számos funkciót integrálhat);

2.4. interferencia a rendszereken belül vagy azok között;

2.5. a rendszer védelmi berendezései vagy a hozzájuk tartozó szükséghelyzeti berendezések elvesztése vagy meghibásodása;

2.6. a rendszer redundanciájának elvesztése;

2.7. a rendszer előre nem látható működéséből származó bármely esemény;

2.8. az egyetlen főrendszerrel, részrendszerekkel vagy berendezésekkel felszerelt légijármű-típusoknál bármely főrendszer, részrendszer vagy berendezés elvesztése, jelentős meghibásodása vagy károsodása;

2.9. a légi jármű rendszereihez vagy berendezéséhez kapcsolódó bármely elsődleges jelzőrendszer működése, kivéve, ha a hajózárszemélyzet kétséget kizáró módon megállapította, hogy a jelzés téves volt, feltéve, hogy a téves figyelmeztető jelzés nem okozott nehézséget vagy veszélyt a személyzetnek a figyelmeztető jelzésre adott reakciója miatt;

2.10. a hidraulikafolyadék, a tüzelőanyag, az olaj vagy bármely más folyékony anyag szivárgása, amely tűzveszélyhez vagy a légi jármű szerkezeteinek, rendszereinek vagy berendezésének - esetleg veszélyes mértékű - szennyeződéséhez vezetett;

2.11. bármely jelzőrendszer működési zavara vagy meghibásodása, ha ennek következményeként a hajózárszemélyzet félrevezető jelzéseket kaphat;

2.12. a repülés vezérlőszerveinek aszimmetriája; például féklapok, orrsegédszárnyak, áramlásrontó szárnyféklapok stb.

A bejelentésköteles repülőesemények példái, amelyek a meghatározott rendszerekre alkalmazott ezen általános követelményekből adódnak.

3. Hajtóműrendszer (beleértve a hajtóműveket, a légcavarokat és a forgószárny-rendszereket), valamint a fedélzeti segédhajtómű (APU)

3.1. Bármely hajtóműnél lángkimaradás, leállítás vagy meghibásodás.

3.2. A hajtómű bármely részének leállása vagy meghibásodása, az alábbiak közül egy vagy több következménnyel:

3.2.1. alkatrészek/törmelék elszabadulása,

3.2.2. a teljesítmény, a tolóerő vagy a fordulatszám vezérlésének ellehetetlenülése,

3.2.3. a hajtómű szokásos eljárások szerinti leállításának ellehetetlenülése,

3.2.4. üzemképes hajtómű újraindításának ellehetetlenülése.

3.3. Nem szándékolt tolóerő/teljesítményvesztés, -változás vagy -ingadozás,

3.4. Közös eredetű hibák, amelyek repülés közben olyan magas leállási arányt okozhatnak, hogy fennáll annak a lehetősége, hogy a repülés során egynél több hajtómű állhat le.

3.5. Valamely hajtómű-korlátozó vagy vezérlőszervezet szükséges esetben nem működik vagy nem a szándékolt módon működik.

3.6. A hajtómű-paraméterek túllépése.

3.7. Károsodást okozó érintkezés idegen testtel (FOD/foreign object damage).

4. Légcavarok és erőátvitel

4.1. A légcavar vagy a hajtómű bármely részének meghibásodása az alábbiak közül egy vagy több következménnyel:

4.2. a légcavar túlpörgése;

4.3. túlzott légellenállás kialakulása;

4.4. túlzott kiegyensúlyozatlanságot okozó hiba;

4.5. a légcavarlapátok nem szándékolt mozgása a repüléshez meghatározott minimális pozícióban, kis állásszög mellett;

4.6. a légcavar vitorlázó helyzetbe állításának ellehetetlenülése;

4.7. a légcavar-állásszög szabályozásának ellehetetlenülése;

4.8. az állásszög nem szándékolt megváltozása;

4.9. ellenőrizhetetlen tolóerő- vagy fordulatszám-ingadozás;

4.10. kis energiájú részek elszabadulása.

5. APU-k:

5.1. Az APU leállása vagy elvesztése olyankor, amikor a működési előírások szerint az nélkülözhető, vagy ETOPS (extended range operations with two-engine airplanes = kéthajtóműves repülőgépek megnövelt hatótávolságú üzemeltetése) esetén annak rendelkezésre kellene állnia.

5.2. Az APU leállításának ellehetetlenülése.

5.2.1. Túlpörgés.

5.2.2. Az APU elindításának ellehetetlenülése.

6. Egyéb események

6.1. Olyan esemény, amit rendes körülmények között nem tekintenének bejelentéskötelesnek (például belső kialakítás és kabinfelszerelés, vízrendszerek), de adott körülmények között a légi jármű vagy az abban tartózkodó személyek veszélybe kerülhettek volna.

6.2. Az utastájékoztató rendszer elvesztése vagy meghibásodása, amelynek következtében az utasok tájékoztatása ellehetetlenül az nem hallható.

6.3. A pilótaülés beállíthatóságának elvesztése repülés közben.

Az alábbi pontok példákat tartalmaznak a „Rendszerek” alcím alatt felsorolt, adott rendszerekre vonatkozó általános követelmények alkalmazásából adódó bejelentésköteles repülőeseményekre.

7. Léghőszívórendszer/szellőzés

7.1. a repüléselectronikai rendszerek hűtésének teljes elvesztése

7.2. kabinkondicionáló-rendszer meghibásodása.

8. Robotpilóta-rendszer

8.1. a robotpilóta-rendszer a bekapcsolás után nem képes elérni a szándékolt műveletet

8.2. a légi jármű irányítása során a robotpilóta-rendszer működésével kapcsolatban a személyzet jelentős nehézségről tett jelentést

8.3. a robotpilóta-rendszer akaratlan üzemmód-váltása.

9. Kommunikációs rendszerek

9.1. a kommunikációs rendszer elvesztése repülés közben.

10. Elektromos rendszer

10.1. egy elektromos hálózat (egyenáram/váltakozó áram) elvesztése

10.2. a tartalék (vészhelyzeti) elektromosgenerátor-rendszer elvesztése.

11. Pilótafülke/kabin/rakodótér

11.1. bármely vészhelyzeti rendszer vagy részegység, beleértve a vészkiürítést jelző rendszert, valamennyi kijáratit ajtót, a vészhelyzeti világítást stb. elvesztése

11.2. a teherberakodó rendszer megtartó képességének elvesztése.

12. Tüzelőanyag-rendszer

12.1. a tüzelőanyag-mennyiséget jelző rendszer hibás működése, amely a műszer elvesztését vagy a fedélzeten lévő tüzelőanyag mennyiségének téves kijelzését okozta,

12.2. a tüzelőanyag-rendszer olyan hibás működése, meghibásodása, amely lényeges hatással járt a tüzelőanyag-ellátásra és/vagy elosztásra,

12.3. a teljes hasznos tüzelőanyag átszivattyúzásának vagy felhasználásának ellehetetlenülése.

13. Légijármű-vezérlő rendszer

13.1. a féklapok, segédzárnyak, áramlásrontó szárnyféklapok stb. aszimmetriája

13.2. korlátozott mozgathatóság, nehéz mozgás, hibás vagy késedelmes reakció az elsődleges repülésvezérlő rendszerek vagy a hozzájuk kapcsolódó trimmlap és reteszelvek működésében

13.3. a vezérlőszervek személyzet által észlelt szokásostól eltérő vibrációja.

14. Hidraulikus rendszer

14.1. egy hidraulikus rendszer elvesztése (csak ETOPS)

14.2. a tömítő rendszer működésképtelensége

14.3. a tartalék hidraulikus rendszer elvesztése

14.4. menetszél hajtotta turbina akaratlan beindulása.

15. Jegesedést észlelő/védelmi rendszer

15.1. egynél több szonda fűtőrendszerének kiesése.

16. Jelző/figyelmeztető/nyilvántartó rendszerek

16.1. a piros figyelmeztető funkció elvesztése valamelyik rendszeren

16.2. nem hagyományos műszerekkel felszerelt (glass cockpit) pilótafülkénél: egynél több kijelző egység, vagy a számítógép jelző/figyelmeztető funkciója elvesztése vagy hibás működése.

17. Futóműrendszer/fékek/abroncsok

- 17.1. lényeges fékteljesítmény-vesztés
- 17.2. aszimmetrikus fékhatás, amely jelentősen befolyásolhatja az úttartást
- 17.3. a nehézségi erő működtette futóműkibocsátó-rendszer elvesztése (beleértve a tervezett vizsgálatok során bekövetkezett elvesztést is).

18. Navigációs rendszerek (beleértve a precíziós megközelítési rendszereket) és a repülési adatrögzítő rendszereket

- 18.1. a repülési adatrögzítő rendszer teljes elvesztése vagy több rendszer meghibásodása
- 18.2. erősen félrevezető jelzések
- 18.3. jelentős navigációs hibák hibás adatok vagy az adatbázis kódolási hibája miatt
- 18.4. nem a pilóta által okozott váratlan eltérések az oldal- vagy függőleges iránytól
- 18.5. problémák a földi navigációs berendezésekkel, amelyek jelentős navigációs hibákat okoznak, és nem az inerciális navigációs üzemmódról a rádió navigációs üzemmódra történő áttéréshez kapcsolódnak.

19. Oxigén a túlnyomásos kabinnal rendelkező légi járművekhez

- 19.1. oxigénellátás elvesztése a pilótafülkében
- 19.2. oxigénellátás elvesztése az utasok lényeges száma (több mint 10%-a) esetében, beleértve azt is, amikor ez karbantartás, képzés vagy vizsgálat közben történik.

20. Csapoltlevegő-rendszer

- 20.1. a csapolt levegő szivárgását észlelő rendszer elvesztése.

21. Tűzoltó-rendszer

- 21.1. tűzjelzések, kivéve az azonnal tévesnek minősített jelzéseket.

III. A BEJELENTÉSKÖTELES REPÜLŐESEMÉNYEK JEGYZÉKE A LÉGI NAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOKHOZ KAPCSOLÓDÓAN

1. Ütközésközeli események (beleértve azokat a helyzeteket, amikor valamely légi jármű és egy másik légi jármű/a talaj/más jármű/személy vagy tárgy közötti távolság túl csekélynek tűnik):

- 1.1. a minimális elkülönítési távolság megsértése;
- 1.2. nem megfelelő térköztartás.

2. Potenciális ütközés vagy ütközésközeli helyzet (beleértve azokat, amelyek potenciálisan balesetté vagy ütközésközeli helyzetté válhatnak, ha más légi jármű is a közelben van):

- 2.1. a légi jármű eltérése az ATC engedélytől;
- 2.2. légi jármű eltérése az alkalmazandó légiforgalmi szervezés (ATM) szabályzattól;
- 2.3. légi jármű eltérése a vonatkozó közzétett ATM eljárásoktól;
- 2.4. jogosulatlan behatolás a légtérbe;
- 2.5. eltérés a légi járművön elhelyezett és üzemeltetett ATM-berendezéssel kapcsolatos szabályzat(ok) előírásaitól.

3. ATM specifikus események

(beleértve mindazokat a helyzeteket, amelyek érintik az ATM szolgálatok biztonságos nyújtásának lehetőségét, beleértve azokat a helyzeteket is, amikor a légi jármű biztonságos működését csak véletlenül nem veszélyeztették.) Idetartoznak az alábbi események:

- 3.1.1. az ATM szolgálatok nyújtásának ellehetetlenülése;
- 3.1.2. légiforgalmi áramlás szervezési szolgálatok nyújtásának ellehetetlenülése;
- 3.1.3. a kommunikáció elvesztése;
- 3.1.4. a felügyeleti funkció elvesztése;
- 3.1.5. az adatfeldolgozási és -elosztási funkció elvesztése;
- 3.1.6. a navigációs funkció elvesztése;

3.1.7. ATM rendszerbiztonság.

3.2. Az alábbi pontok példákat tartalmaznak az ATM specifikus események alcím alatt felsorolt általános követelményeknek a légi járművek működésére történő alkalmazásából adódó bejelentésköteles eseményekre.

3.2.1. Jelentős mértékben helytelen, nem megfelelő vagy félrevezető információ nyújtása bármilyen földi forrásból, például a légiforgalmi irányítás (ATC), automatikus terminálinformációs szolgálat (ATIS), meteorológiai szolgálatok, navigációs adatbázisok, térképek, diagramok, kézikönyvek stb.

3.2.2. Helytelen nyomásreferencia (azaz magasságmérő-beállítási) -adatok nyújtása.

3.2.3. Lényeges üzenetek hibás továbbítása, fogadása vagy értelmezése.

3.2.4. Jogosulatlan behatolás a légtérbe.

3.2.5. Behatolás futópályára, amikor elkerülő manőver nem vált szükségessé;

3.2.5. Jogellenes rádióforgalom.

3.2.6. A légiforgalmi navigációs szolgálat földi vagy műholdas létesítményeinek elvesztése.

3.2.7. Jelentős ATC/ATM hiba vagy a repülőtér infrastruktúrájának jelentős romlása.

3.2.8. A repülőtér mozgásterületein légi jármű, jármű, állat vagy idegen tárgy által képzett akadály, ami veszélyes helyzetet okozhat.

3.2.9. A repülőtér mozgásterületein az akadályok vagy veszélyek hibás vagy hiányos jelzése, ami veszélyes helyzetet okozhat.

3.2.10. A repülőtéri jelzőfények hiánya, lényeges meghibásodása, vagy ha azok nem állnak rendelkezésre.

3. melléklet a 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelethez

Példák a légiközlekedési rendellenességre

Megjegyzés:

Bár a melléklet a jelentésköteles események többségét felsorolja, az nem lehet teljes. Minden más olyan eseményt, amelyről az érintettek úgy ítélik meg, hogy megfelel a kritériumoknak, szintén jelenteni kell.

A légiközlekedési rendellenesség a Kbtv. 2. §-ának *i*) pontja szerint olyan - nem a repülés tartama alatt bekövetkezett - működési zavar, hiba, hiányosság vagy más szabálytalan körülmény, amely a repülésbiztonságot befolyásolhatja vagy befolyásolhatta, de amely nem okozott balesetet vagy repülőeseményt.

I. A LÉGI JÁRMŰVEK MŰSZAKI RENDELLENESSÉGEI

1. Szerkezet

Nem minden szerkezeti károsodást kell bejelenteni. Mérnöki megítélés szükséges annak eldöntéséhez, hogy az adott károsodás elegendően súlyos-e ahhoz, hogy bejelentsék. Az alábbi példák vehetők figyelembe:

1.1. sárkányszerkezeti elem (PSE) károsodása, amelyet nem jelöltek meg károsodástűrőként (korlátozott élettartamú elemek). A sárkányszerkezeti elemek azok, amelyek lényegesen hozzájárulnak a repülés közben, a földön és a túlnyomás miatt jelentkező terhelés elviseléséhez, és amelyek meghibásodása a légi jármű elvesztését okozhatja;

1.2. a károsodástűrőként megjelölt sárkányszerkezeti elemek megengedhető mértéket meghaladó meghibásodása vagy károsodása;

1.3. valamely sárkányszerkezeti elem engedélyezett tűréshatárát meghaladó károsodás vagy hiba, amely a szerkezet merevséget olyan mértékben csökkenthetné, hogy az előírt rezgés-, divergencia- és irányításreverzálási határértékeket már nem lehet biztosítani;

1.4. valamely szerkezeti elem sérülése vagy hibája, amelynek következtében olyan tömegű részek szabadulhatnak el, amelyek a légi járművön tartózkodóknak sérülést okozhatnak;

1.5. hidraulikafolyadék, a tüzelőanyag, az olaj vagy bármely más folyékony anyag szivárgása, amely tűzveszélyhez vagy a légi jármű szerkezeteinek, rendszereinek vagy berendezésének - esetleg veszélyes mértékű - szennyeződéséhez vezetett;

1.6. bármely jelzőrendszer működési zavara vagy meghibásodása, ha ennek következményeként a hajózőszemélyzet félrevezető jelzéseket kaphat;

1.7. valamely szerkezeti elem sérülése vagy hibája, amely a rendszerek megfelelő működését veszélyeztetheti.

2. Rendszerek

2.1. Léghőszigetelés/szellőzés

- 2.1.1. A repülélelektronikai rendszerek hűtésének teljes elvesztése.
- 2.2. Robotpilóta-rendszer
 - 2.2.1. A robotpilóta-rendszer a bekapcsolás után nem képes elérni a szándékolt műveletet.
- 2.3. Kommunikációs rendszerek
 - 2.3.1. Az utastájékoztató rendszer elvesztése vagy meghibásodása, amelynek következtében az utasok tájékoztatása ellehetetlenül vagy nem hallható.
- 2.4. Pilótafülke/kabin/rakodótér
 - 2.4.1. Bármely vészhelyzeti rendszer vagy részegység, - beleértve a vészkiürítést jelző rendszert, valamennyi kijáratú ajtót, a vészhelyzeti világítást stb. - elvesztése.
 - 2.4.2. A teherberakodó rendszer megtartó képességének elvesztése.
- 2.5. Tűzvédelmi rendszer
 - 2.5.1. A tűz/füstjelző, illetve a tűz/füstvédelmi rendszer nem felismert elvesztése vagy meghibásodása, amely a tűzjelző/tűzvédelmi berendezések elvesztését vagy korlátozott működését okozhatja.
 - 2.5.2. A tűzjelzés elmaradása tényleges tűz vagy füstfejlődés esetén.
- 2.6. Oxigén a túlnyomásos kabinnal rendelkező légi járművekhez
 - 2.6.1. Oxigénellátás elvesztése, amikor ez karbantartás, képzés vagy vizsgálat közben történik.
- 2.7. Csapoltlevegő-rendszer
 - 2.7.1. Az elvett forró levegő szivárgása, ami tűzjelzéshez vezethet vagy szerkezeti károsodást okoz.
 - 2.7.2. Valamennyi csapoltlevegő-rendszer elvesztése.
 - 2.7.3. A csapolt levegő szivárgását észlelő rendszer elvesztése.
- 2.8. Hajtóműrendszer
 - 2.8.1. A hajtómű bekötési elemének hibája.
 - 2.8.2. Károsodások korlátozott élettartamú alkatrészben, amelyek miatt azt teljes élettartamának kitöltése előtt ki kell vonni az üzemeltetésből.
 - 2.8.3. Károsodást okozó érintkezés idegen testtel (FOD).
- 2.9. Légcsavarok és erőátvitel
 - 2.9.1. A légcsavar vagy a hajtómű bármely részének meghibásodása, túlzott kiegyensúlyozatlanságot okozó hiba.
- 2.10. Forgószárny és erőátvitel
 - 2.10.1. A forgószárny hajtóműházának/rögzítésének olyan károsodása vagy hibája, amely miatt a forgószárny repülés közben leválhat és/vagy a forgószárny-vezérlés meghibásodhat.
 - 2.10.2. A farok-légcsavar, illetve erőátvitel és egyenértékű rendszerek károsodása.
- 2.11. APU-k:
 - 2.11.1. az APU leállításának ellehetetlenülése;
 - 2.11.2. túlpörgés;
 - 2.11.3. az APU elindításának ellehetetlenülése.
- 2.12. Emberi tényezők
 - 2.12.1. Bármely tevékenység, amelynek következtében a légi jármű tervezésének valamely jellegzetessége vagy hiányossága olyan kezelési hibához vezethetne, amely veszélyes hatással járhat vagy balesethez vezethet.

II. LÉGI JÁRMŰVEK KARBANTARTÁSA ÉS JAVÍTÁSA

1. A légi jármű részeinek vagy alkatrészeinek helytelen szerelése, amelyet valamilyen nem kifejezetten e célra szolgáló ellenőrzés vagy vizsgálati eljárás során állapítanak meg.
2. Forró levegő szivárgása, amely szerkezeti károsodást okoz.
3. Bármely korlátozott élettartamú alkatrész károsodása, amely miatt azt teljes élettartamának kitöltése előtt ki kell vonni az üzemeltetésből.
4. Bármely ok (például felületi rezgés, merevség elvesztése vagy szerkezeti károsodás) miatt bekövetkező károsodás vagy minőségromlás (például repedések, hajszálrepedések, korrózió, rétegenkénti leválás stb.) az alábbiak szerint:
 - 4.1. valamely elsődleges szerkezeti elem vagy PSE (a gyártó javítási kézikönyveiben meghatározottak szerint), ahol az ilyen károsodás vagy minőségromlás meghaladja a javítási kézikönyvben meghatározott megengedett értéket, és javítást vagy teljes vagy részleges cserét igényel;

5. másodlagos szerkezeti elem, amely ennek következtében veszélyeztette vagy veszélyeztetheti a légi járművet;

6. hajtómű-, légcsvár- vagy forgószárny-rendszer.

7. Bármely rendszer vagy részegység elvesztése, hibás működés vagy hibája, vagy ezek károsodása vagy minőségromlása, amelyről megállapították, hogy az valamilyen légialkalmasságra vonatkozó irányelv vagy más, a szabályozó hatóság által kibocsátott kötelező utasításnak történő megfelelés következménye, amikor:

7.1. a megfelelést megvalósító bejelentő szervezet azt először megállapítja;

7.2. későbbi megfelelési vizsgálat esetén az meghaladja az utasításban meghatározott, engedélyezett határértékeket, és/vagy közreadott javítási eljárások nem állnak rendelkezésre.

8. Bármilyen vészhelyzeti rendszer vagy részegysége elvesztése, beleértve a kijárat ajtókat és a világítást, ha azokat karbantartási vagy vizsgálati célra használják is.

9. Az előírt karbantartási eljárásoknak való megfelelés hiánya vagy súlyos hibája.

10. Ismeretlen vagy gyanús eredetű termékek, alkatrészek, felszerelések és anyagok.

11. Félrevezető, téves vagy nem kielégítő karbantartási adat, vagy olyan karbantartási eljárás, amely karbantartási hibákhoz vezethet.

12. A légi jármű rendszereinek és berendezéseinek vizsgálatára vagy ellenőrzésére használt földi berendezések bármilyen leállása, hibás működése vagy hibája, amennyiben az előírt rutinellenőrzések és vizsgálati eljárások nem azonosították a problémát világosan, és ez veszélyes helyzetet okozhat.

III. REPÜLŐTEREK ÉS REPÜLŐTÉRI BERENDEZÉSEK

1. Jelentős mennyiségű tüzelőanyag kiömlése feltöltés közben.

2. Nem megfelelő mennyiségű tüzelőanyag feltöltése, amely várhatóan lényeges hatással lesz a légi jármű repülési tartamára, a teljesítményre, a súlypont helyzetére vagy a légi jármű szerkezeti szilárdságára.

3. *Az utasok, poggyász és küldemény kezelése*

3.1. A légi jármű szerkezetének, rendszereinek és berendezéseinek a poggyász vagy küldemény szállításából adódó lényeges elszennyeződése.

3.2. Utasok, poggyász vagy küldemény nem megfelelő berakodása, amely várhatóan lényeges hatással lesz a légi jármű tömegére és/vagy súlypontjának helyzetére.

3.3. A poggyász vagy küldemény (beleértve a kézipoggyászt is) nem megfelelő elhelyezése, amely veszélyeztetheti a légi járművet, annak berendezéseit vagy a fedélzeten tartózkodókat vagy akadályozhatja a vészhelyzeti kiürítést.

3.4. Cargo-konténerek vagy más, nagyobb küldeménytétel nem megfelelő elhelyezése.

3.5. Az alkalmazandó előírások megszegésével veszélyes áru szállítása vagy annak kísérlete, ideértve a veszélyes áruk nem megfelelő címkézését és csomagolását is.

4. *Légi jármű földi kezelése és szervizelése*

4.1. A légi jármű rendszereinek és berendezések vizsgálatára vagy ellenőrzésére alkalmazott földi berendezések bármilyen leállása, hibás működése vagy hibája, amennyiben az előírt rutinellenőrzések és vizsgálati eljárások nem azonosították a problémát világosan, és ez veszélyes helyzetet okozhat.

4.2. Az előírt szervizelési eljárásoknak való meg nem felelés, vagy lényeges hibák az ilyen eljárások során.

4.3. Szennyezett vagy nem megfelelő típusú tüzelőanyag vagy más folyadék (beleértve az oxigént és az ivóvizet is) betöltése.

IV. LÉGI NAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK, BERENDEZÉSEK ÉS FÖLDI SZOLGÁLAT

1. Légi navigációs szolgálatok (ANS/Air Navigation Services)

1.1. Ütközésközeli esemény nem megfelelő térköztartás miatt (beleértve azokat a helyzeteket, amikor valamely légi jármű és egy másik légi jármű/más jármű/személy vagy tárgy közötti távolság túl csekélynek tűnik).

1.2. ATM specifikus események (beleértve mindazokat a helyzeteket, amelyek érintik az ATM szolgálatok biztonságos nyújtásának lehetőségét, beleértve azokat a helyzeteket is, amikor a légi jármű biztonságos működését csak véletlenül nem veszélyeztették.) Idetartoznak az alábbi események:

- 1.3. az ATM szolgálatok nyújtásának ellehetetlenülése;
- 1.4. légiforgalmi szolgálat nyújtásának ellehetetlenülése;
- 1.5. légtérirányító szolgálatok biztosításának ellehetetlenülése;
- 1.6. légiforgalmi áramlás szervezési szolgálatok nyújtásának ellehetetlenülése;
- 1.7. a kommunikáció elvesztése;
- 1.8. a felügyeleti funkció elvesztése;
- 1.9. az adatfeldolgozási és -elosztási funkció elvesztése;
- 1.10. a navigációs funkció elvesztése;
- 1.11. ATM rendszerbiztonság.

2. Példák az „ATM specifikus események” alatt felsorolt általános követelményeknek a légi járművek működésére történő alkalmazásából adódó bejelentésköteles eseményekre:

2.1. jelentős mértékben helytelen, nem megfelelő vagy félrevezető információ nyújtása bármilyen földi forrásból, például a légiforgalmi irányítás (ATC), automatikus terminálinformációs szolgálat (ATIS), meteorológiai szolgálatok, navigációs adatbázisok, térképek, diagramok, kézikönyvek stb.;

2.2. helytelen nyomásreferencia (azaz magasságmérő-beállítási)-adatok nyújtása;

2.3. lényeges üzenetek hibás továbbítása, fogadása vagy értelmezése, amikor ez veszélyes helyzetet okozhat;

2.4. jogellenes rádióforgalom;

2.5. jelentős ATC/ATM hiba vagy a repülőtér infrastruktúrájának jelentős romlása;

2.6. a repülőtér mozgásterületein légi jármű, jármű, állat vagy idegen tárgy által képzett akadály, ami veszélyes vagy potenciálisan veszélyes helyzetet okozhat;

2.7. a repülőtér mozgásterületein az akadályok vagy veszélyek hibás vagy hiányos jelzése, ami veszélyes helyzetet okozhat;

2.8. a repülőtéri jelzőfények hiánya, lényeges meghibásodása vagy ha azok nem állnak rendelkezésre.

4. melléklet a 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelethez

A zárójelentés és a zárójelentés-tervezet részletes formai és tartalmi követelményei

I. Általános szabályok

1. A zárójelentés fő részei:

Cím

1. Ténybeli információk

2. Elemzés

3. Következtetések

4. Biztonsági ajánlások

5. Függelék - Szükség szerint csatolandók

Megjegyzés: zárójelentés készítése során e forma alkalmazása biztosítja, hogy

a) a ténybeli információk, elemzések és következtetések megértéséhez szükséges minden tájékoztatást tartalmazzanak a megfelelő fejezetek;

b) ahol az „1 - Ténybeli információk” fejezet bármely pontjával kapcsolatos információ nem áll rendelkezésre, vagy az nincs összefüggésben a balesethez vezető körülményekkel, ott ilyen értelmű megjegyzés legyen beiktatva a megfelelő alcímek alatt.

2. A zárójelentés az alább felsorolt esetekben kizárólag az esemény lefolyásával kapcsolatos, anonim módon, kivonatoltan tartalmazhatja:

- a) a légiközlekedési balesettel, súlyos repülőeseménnyel, repülőeseménnyel érintett személyek jelentéseit és a tevékenységükre vonatkozó adatokat,
- b) a meghallgatásokról készült jegyzőkönyveket,
- c) a légi járműre, illetőleg az ejtőernyőre, valamint az időjárásra, az eset helyszínére és egyéb körülményekre, valamint az esettel kapcsolatban műszakilag rögzített adatokat,
- d) a szakértői jelentéseket,
- e) egyéb bejelentéseket.

(3) A zárójelentés egyes részeinek kitöltésére vonatkozó részletes utasítás az ICAO DOC 6920 Légijármű Balesetek Kivizsgálási Kézikönyvben található

II. A zárójelentés részei

1. Cím

A zárójelentés az alábbiakat tartalmazó címmel kezdődik:

Az üzemben tartó neve; A légi jármű gyártója, típusa, nemzetiségi és lajstromjele; A légiközlekedési baleset, a súlyos repülőesemény vagy a repülőesemény helye és időpontja.

Áttekintés. A címet követően rövid áttekintés következik az alábbi információkra vonatkozóan:

a belföldi és külföldi hatóságok értesítése a légiközlekedési balesetről, repülőeseményről; a kivizsgáló szerv és meghatalmazott képviselőjének megnevezése; a kivizsgálás megszervezése; a jelentést kiadó kivizsgáló szerv neve és a kiadás időpontja.

Rövid összefoglalóval záródik, melyben a légiközlekedési balesethez, súlyos repülőeseményhez, repülőeseményhez vezető okokat taglalják.

2. Ténybeli információk

2.1. A repülés lefolyása

Rövid leíró jellegű ismertetés, amely az alábbiakról tájékoztat:

- Járatszám, az üzemelés fajtája, az utolsó indulási hely, az indulás ideje (helyi vagy UTC idő), tervezett leszállóhely.

- A repülés előkészítése, a repülés és a balesethez vezető események leírása, beleértve a repülési pálya fontos szakaszának rekonstruálását a szükségnek megfelelően.

- A légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény, repülőesemény helye (földrajzi szélesség, hosszúság, tengerszint feletti magasság), ideje (helyi vagy UTC idő), nappal vagy éjjel.

2.2. Személyi sérülések

Az alábbi táblázat kitöltése (számokkal):

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos			
Súlyos			
Kisebb			
Semmilyen			

2.3. A légi jármű rongálódása

A légi járművet a légiközlekedési balesetben, súlyos repülőeseményben, repülőeseményben ért rongálódások rövid ismertetése (megsemmisült, jelentősen megrongálódott, kissé megrongálódott, nem sérült).

2.4. Egyéb kár

Nem a légi jármű, hanem egyéb tárgyakban keletkezett rongálódások rövid ismertetése.

2.5. A személyzet adatai

a) A hajózó személyzet összes tagjára vonatkozó adatok név nélkül: életkor, a szakszolgálati engedély érvényessége, jogosítások, kötelező ellenőrzések, repülési tapasztalat (összesen és az adott típuson), és a munkaidőre vonatkozó megfelelő tájékoztatások.

b) A személyzet egyéb tagjainak képzésére és gyakorlatára vonatkozó rövid ismertető.

c) Az egyéb személyekre, mint például a légiforgalmi és a karbantartó szolgálat tagjaira stb. vonatkozó információk, amennyiben ezek a témához tartoznak.

2.6. A légi jármű adatai

a) A légi jármű légialkalmasságának és karbantartásának rövid ismertetése (amelyben a repülés előtti és alatti ismert hiányosságokat is fel kell sorolni, ha azoknak bármi kihatásuk lehetett a balesetre).

b) A teljesítmény rövid értékelése, ha ez lényeges, valamint annak ismertetése, hogy a tömeg és a tömegközéppont az előírt határokon belül volt-e a légiközlekedési balesettel, súlyos repülőeseménnyel, repülőeseménnyel kapcsolatos repülési szakasz folyamán. (Ha nem, és ha ennek bármilyen kihatása volt a légiközlekedési balesetre, súlyos repülőeseményre, repülőeseményre, akkor ezt részletesen kell ismertetni.)

c) A használt tüzelőanyag fajtája.

2.7. Meteorológiai adatok

a) Az időjárási körülmények rövid ismertetése, beleértve az előre jelzett és a tényleges körülményeket is, továbbá azt, hogy a személyzet számára ezek a meteorológiai információk rendelkezésre álltak-e.

b) A természetes fényviszonyok a légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény, repülőesemény időpontjában (napfény, holdfény, szürkület stb.).

2.8. Navigációs berendezések

A rendelkezésre álló navigációs berendezések vonatkozó adatai, beleértve az olyan leszállító berendezéseket, mint például az ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, az optikai földi segédberendezéseket stb. és az adott időpontban tapasztalt, hatékonyságukra vonatkozó információkat.

2.9. Összeköttetés

A légitforgalmi mozgó és a légitforgalmi állandó helyű szolgálat összeköttetésére és ennek hatékonyságára vonatkozó információk.

2.10. Repülőtéri adatok

A repülőtérré, létesítményeire és állapotukra, illetve ha a felszállás, vagy a leszállás nem a repülőtéren történt, akkor a felszállási vagy a leszállási területre vonatkozó témához tartozó információk.

2.11. Légijármű-adatrögzítők

A légijármű-adatrögzítők telepítési helye a légi járműben, állapotuk a megtaláláskor és a belőlük nyert adatok.

2.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Általános információk a légiközlekedési baleset, a súlyos repülőesemény, repülőesemény helyszínéről és a roncs szétszóródásáról; felderített anyaghibák vagy alkatrészhibák. A roncs különböző darabjainak helyére és állapotára vonatkozó részletekre rendszerint nincs szükség, csak akkor, ha ezzel a légi jármű becsapódás előtti széthullását szükséges jelezni. Vázlatok, térképek és fényképfelvételek ebben a részben helyezhetők el, vagy a Függelékhez csatolhatók.

2.13. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai.

Az elvégzett vizsgálatok eredményeinek és az azokból rendelkezésre álló adatok rövid leírása.

Megjegyzés: a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyével kapcsolatos egészségügyi adatokat az „1.5. A személyzet adatai” című részben kell közölni.

2.14. Tűz

Ha tűz keletkezett, akkor az eset természetére, valamint az oltáshoz használt tűzoltó eszközökre és hatékonyságukra vonatkozó információk.

2.15. A túlélés lehetősége

A kutatás, vészelhagyás és mentés rövid leírása, a személyzet és az utasok elhelyezkedése az elszenvedett sérülések viszonylatában, az olyan szerkezetek elégtelensége, mint például ülések és biztonsági övek felerősítései.

2.16. Próbák és kísérletek

A próbák és kísérletek eredményeinek rövid ismertetése.

2.17. A szervek jellemzése.

A légi jármű üzemelését befolyásoló szervezetekkel és ezek vezetőségével összefüggő vonatkozó információk. E szervezetek közé tartozik például az üzemben tartó, a légitforgalmi szolgálatok, az útvonal-, a repülőtéri és az Országos Meteorológiai Szolgálat (OMSZ) és a légiközlekedési hatóság. Az információk nem korlátozódnak a szervezeti felépítésre és funkciókra, hanem kiterjedhetnek az erőforrásokra, a gazdasági helyzetre, a vezetési irányelvekre és gyakorlatra, valamint az adott szervezetre vonatkozó egyéb információkra, amelyek a légiközlekedési balesettel, súlyos repülőeseménnyel, repülőeseménnyel összefüggésben állnak.

2.18. Kiegészítő adatok

Az 2.1-2.17. pontokban nem szereplő, de a témához tartozó információk.

2.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

Ha a kivizsgálás során hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszereket alkalmaztak, akkor röviden tüntessék fel e módszerek alkalmazásának okát, utaljanak főbb jellemző vonásaikra, továbbá az 2.1-2.17. pontig terjedő alcímek alatt ismertessék az eredményeket.

3. Elemzés

Szükség szerint csak azokat az információkat elemezzék, amelyeket az „1. Ténybeli információk” szakaszban rögzítettek, és amelyek a következtetések és az ok(ok) meghatározásához tartoznak.

4. Következtetések

Sorolja fel a kivizsgálás során megállapított tényeket és okokat. Az okok listája foglalja magába mind a közvetlen, mind a mélyebb, rendszerben rejlő okokat is.

5. Biztonsági ajánlások

Ha alkalmazható, rövid nyilatkozat a légiközlekedési baleset, a súlyos repülőesemény, repülőesemény megelőzése érdekében tett bármely javaslatról, és ennek eredményeként megtett korrigáló lépésről.

6. Függelékek

A szükségnek megfelelően itt kell közölni minden egyéb, a jelentés megértése szempontjából szükségesnek tekinthető vonatkozó információt.