

35/2008. (XII. 5.) KHEM-HM-IRM együttes rendelet

a kizárólag állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési balesetek, repülőesemények és légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának részletes szabályairól, valamint a kizárólag állami légi járművel összefüggő üzembentartói vizsgálat szabályairól

A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény 22. § (2) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján, a közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter feladat- és hatásköréről szóló 133/2008. (V. 14.) Korm. rendelet 1. § a) pontjában, a honvédelemről és a Magyar Honvédségről szóló 2004. évi CV. törvény egyes rendelkezéseinek végrehajtásáról szóló 71/2006. (IV. 3.) Korm. rendelet 32/A. §-ában, valamint az igazságügyi és rendészeti miniszter feladat- és hatásköréről szóló 164/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. § n) pontjában meghatározott feladatkörünkben eljárva a következőket rendeljük el:

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

A rendelet hatálya

1. § (1) A rendelet hatálya a Magyar Köztársaság területén, illetve légterében kizárólag állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési baleset, repülőesemény és légiközlekedési rendellenesség szakmai vizsgálatára terjed ki.

(2) Ha nemzetközi szerződés eltérően nem rendelkezik, magyar állami légi jármű érintettsége esetén e rendelet rendelkezéseit kell alkalmazni a Magyar Köztársaság területén, illetve légterén kívül kizárólag állami légi járművel, légiközlekedési, valamint a légiközlekedéssel összefüggő tevékenységgel kapcsolatban bekövetkezett légiközlekedési baleset, repülőesemény és légiközlekedési rendellenesség szakmai vizsgálatára is.

Értelmező rendelkezések

2. § E rendelet alkalmazásában

1. *Üzemeltető*: a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbtv.) 7. § (1) bekezdés d) pont *dbc*) alpontja szerinti üzemeltető,

2. *Üzembentartó*: a Kbtv. 2. § r) pontja szerinti üzembentartó,

3. *Külföldi kivizsgáló szerv*: a légi járművet lajstromozó vagy nyilvántartó állam, valamint a légi jármű üzembentartójának, tervezőjének, továbbá a gyártó államának kivizsgáló szerve,

4. *Repülési adatrögzítő*: a légi jármű repüléssel kapcsolatos adatait rögzítő berendezés.

Külföldi állami légi járművel belföldön bekövetkezett légiközlekedési baleset, repülőesemény szakmai vizsgálata

3. § (1) A belföldön bekövetkezett, külföldi állami légi járművet érintő légiközlekedési baleset és repülőesemény vizsgálata esetén e rendelet szabályait, valamint - ha az NATO-tagállamot érint - a NATO Szabványosítási Ügynökség által kiadott és a katonai szabványosítás sajátos szabályairól szóló, 61/2007. (III. 31.) Korm. rendelet alapján a honvédelemért felelős miniszter által vezetett minisztérium hivatalos lapjában közzétett katonai nemzeti szabványok (a továbbiakban: katonai nemzeti szabványok) előírásait, illetve a törvénnyel vagy kormányrendelettel kihirdetett két- vagy többoldalú nemzetközi szerződésben foglaltakat együttesen kell alkalmazni.

(2) Amennyiben a katonai nemzeti szabvány a Közlekedésbiztonsági Szervezet (a továbbiakban: Szervezet) tevékenységét érinti, a Magyar Honvédség üzemeltetői szintű repülésbiztonsági feladatainak ellátásáért felelős szervezete tájékoztatás céljából a szabványt megküldi a Szervezet részére.

(3) Amennyiben a szakmai vizsgálatot külföldi kivizsgáló szerv folytatja le, a Szervezet a külföldi kivizsgáló szerv részére a rendelkezésére álló információt átadja.

Magyar állami légi járművel külföldön bekövetkezett légiközlekedési baleset és repülőesemény szakmai vizsgálata

4. § (1) A magyar állami légi járművel külföldön bekövetkezett légiközlekedési baleset, repülőesemény szakmai vizsgálata esetén a 3. § (1) bekezdésében foglaltakat alkalmazni kell.

(2) A külföldi kivizsgáló szervek által végzett vizsgálatban - amennyiben az NATO tagországot érint - a Szervezet a katonai nemzeti szabványokban, valamint a nemzetközi szerződésekben foglaltak figyelembevételével vesz részt.

(3) A külföldi kivizsgáló szerv által végzett vizsgálatban a Szervezet - a nemzetközi szerződésekben foglaltak alapján - a légiközlekedési balesettel, repülőeseménnyel és légiközlekedési rendellenességgel kapcsolatos rendelkezésre álló információt - Kbt.-ben meghatározott adatvédelmi rendelkezések, valamint a nemzetbiztonsági és honvédelmi érdekek figyelembevételével - továbbítja.

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

Meghatalmazott képviselők és tanácsadók részvétele külföldi szakmai vizsgálatban

5. § (1) Amennyiben külföldön külföldi állami légi járművel történt légiközlekedési balesetben, súlyos repülőeseményben magyar állampolgár meghal, vagy súlyos sérülést szenved, a Szervezet a külföldi szakmai vizsgálatban szakértőt delegál.

(2) A meghatalmazott képviselő és tanácsadó a külföldi vizsgálóbizottság vezetőjének hozzájárulása nélkül a szakmai vizsgálat állásáról és a feltátról információt nem adhat.

BALESETI ÜGYELETI SZOLGÁLATOK

A Szervezet baleseti ügyeleti szolgálata

6. § (1) A Szervezet a Kbt.-ben meghatározott közlekedési balesetekre és egyéb közlekedési eseményekre vonatkozó bejelentést baleseti ügyeleti szolgálata útján fogadja.

(2) Amennyiben a bejelentés nem az üzemben tartótól, illetve az üzemeltetőtől származik, a Szervezet az üzemben tartót, illetve az üzemeltetőt haladéktalanul megkeresi.

7. § (1) A légiközlekedési balesetről, a repülőeseményről, a Kbt. 10. §-ának (4) bekezdése alapján az üzemeltető baleseti szolgálatának vezetője útján teendő bejelentésnek a következő adatokat kell tartalmaznia:

- a) a légiközlekedési baleset, repülőesemény helyét és időpontját (helyi időszámításban),
- b) a légi jármű típusát, a légi jármű felségjelét és fedélzeti 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, valamint a fedélzeten lévő veszélyes anyagok megjelölését,
- f) a fegyverzet típusát és jellegét,

g) a személyi sérüléseket, a légi járművön és a harmadik személy tulajdonában keletkezett károk becsült mértékét,

h) a légiközlekedési baleset, a súlyos repülőesemény, a repülőesemény lefolyását,

i) 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, illetve az üzemeltetőtől 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 felségjelét és fedélzeti azonosító jelét,

d) azt a tevékenységet, amelynek során a rendellenességet észlelték (pl. karbantartás, javítás, légi jármű földi kiszolgálása),

e) a bejelentés idejéig meghozott intézkedéseket,

f) a bejelentő nevét, jelentési kötelezettsége jogi alapját [Kbvt. 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, illetve az üzemeltetőtől szerzi be.

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

(6) A bejelentést a Szervezet a külön jogszabályban meghatározott titokkörü jegyzék alapján kezeli.

(7) A súlyos repülőeseménynek minősülő esetek példálózó felsorolását az *1. melléklet* tartalmazza.

(8) A nem súlyos repülőeseménynek minősülő repülőesemény példálózó felsorolását a *2. melléklet* tartalmazza.

(9) A rendellenességnek minősülő esetek példálózó felsorolását a *3. melléklet* tartalmazza.

Üzembentartói baleseti ügyeleti szolgálat

8. § (1) A légiközlekedési balesetek, a repülőesemények, a rendellenességek haladéktalan bejelentése és a szükséges intézkedések meghozatala érdekében az állami légi jármű üzemben tartójának és üzemeltetőjének, a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 65/A. §-ának (3) bekezdésében meghatározott baleseti ügyeleti szolgálatot (a továbbiakban: üzembentartói baleseti ügyeleti szolgálat) kell fenntartania.

(2) Az üzembentartói baleseti ügyeleti szolgálatot az üzemben tartónak, illetve az üzemeltetőnek folyamatosan fenn kell tartania.

(3) A baleseti ügyeleti szolgálat ellátása érdekében az állományilletékes parancsnoknak:

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 9. § (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.

9. § (1) Az üzembentartói baleseti ügyeleti szolgálat feladatait és ellátásának rendjét a szolgálatot fenntartó szervezet vezetője intézkedésben állapítja meg. Az intézkedést a fenntartó szervezet vezetője tájékoztatásul minden esetben megküldi a Szervezet részére.

(2) Az üzembentartói baleseti ügyeleti szolgálatot ellátó személy a légiközlekedési balesetről, 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, illetve az üzemeltető baleseti ügyeleti szolgálatának nyilvántartást kell vezetnie a beérkezett bejelentések vételéről. A nyilvántartásban a 7. §-ának (1) és (3) bekezdésében megjelölt jelentésre kötelezett adatokat kell rögzíteni.

A SZAKMAI VIZSGÁLAT LEFOLYTATÁSA

A helyszín biztosítása

10. § A helyszín változatlanul hagyása és a nyomok, valamint roncsok megőrzése érdekében:

a) a Kbvt.-ben meghatározott felelősségi rendnek megfelelően 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,

b) 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,

c) ha a személyek mentése már a rendőrség területileg illetékes szervének vagy a vizsgálóbizottságnak a helyszínre történő megérkezése előtt megkezdődött, és a helyszínen a Kbvt. 10. §-ának (4) bekezdésében megjelölt személy jelen van, 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 - helyszínre érkezése után - a vizsgálóbizottságnak át kell adnia.

11. § (1) A vizsgálóbizottság a helyszínen szemlét folytat le, ezt követően az erről készült helyszíni szemle-jegyzőkönyvet haladéktalanul megküldi a Szervezet főigazgatója részére.

(2) A helyszíni szemle-jegyzőkönyv tartalmazza különösen:

a) a baleset vagy repülőesemény helyét, idejét,

b) az időjárási és látási viszonyokat,

c) a balesetben, repülőeseményben részes légi járművek gyártmányát, típusát, felségjelét, fedélzeti azonosító jelét,

d) veszélyes anyagok jelenlétét,

e) a balesetben, repülőeseményben részes légi jármű üzemeltetőjét, üzemben tartóját, vezetőjének adatait,

f) a helyszín leírását,

g) a légi jármű rongálódására vonatkozó adatokat, a megsérült, illetve elhunyt személyek adatait,

h) a szemlebizottság vezetőjének és tagjainak nevét, a szemle helyszínére kiérkezés időpontját, a szemle kezdetének és befejezésének idejét, a szemlebizottság által tett intézkedéseket.

(3) A helyszíni szemle-jegyzőkönyvhöz csatolni kell:

a) a helyszínen készített vázlatrajzot,

b) a fénykép- és videofelvételeket,

c) a meghallgatásokról készített feljegyzéseket.

A roncsok megőrzése

12. § (1) A roncsok és tartozékai elszállításakor úgy kell eljárni, hogy azokban további sérülés vagy elváltozás ne keletkezzen.

(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 nyomozóhatóság vagy más hatóság szükségesnek tartja, azt a további vizsgálatot igénylő hatóság részére kell átadni.

Vizsgálóbizottság

13. § A vizsgálóbizottság vezetője a szakmai vizsgálat egyszemélyi felelős vezetője. A vizsgálóbizottság vezetőjének feladata - a repülés biztonságát veszélyeztető okok és körülmények megszüntetése érdekében -, hogy javaslatot tegyen a szakszemélyzet egészségének megőrzésére foglalkozás-egészségügyi rendszabályokkal, valamint a légi jármű és a repülést szolgáló berendezések

üzemben tartásával, a repülőtér használatával, a katonai légiforgalmi szolgálattal kapcsolatos, valamint minden egyéb szükséges intézkedés megtételére (a továbbiakban: biztonsági javaslat).

14. § (1) A vizsgálóbizottság - a Szervezettel közszolgálati jogviszonyban nem álló - tagjának a következő végzettséggel és képesítéssel kell rendelkeznie:

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

b) légiközlekedési balesetvizsgálásra vonatkozó külön tanfolyam elvégzését igazoló okirat.

(2) A Szervezet a nemzetközi szakmai szervezetek által kibocsátott, illetve elismert, valamint a közlekedésért felelős miniszter által elfogadott külföldi vagy hazai felsőfokú intézményben szerzett balesetvizsgáló képesítést elismeri.

(3) A légiközlekedési baleset, a repülőesemény, illetve a rendellenesség vizsgálatára irányuló képesítések megszerzéséről, a képességek és jártasságok szinten tartásáról a Szervezet a honvédelemért felelős miniszter által vezetett minisztériummal, valamint a rendészetért felelős miniszter által vezetett minisztériummal együttműködve, üzembentartói vizsgálat vonatkozásában az üzemben tartó köteles gondoskodni.

(4) A vizsgálóbizottság vezetője és tagjai vizsgálati jogosultságukat a Szervezet vezetője által adott megbízólevéllel és személyazonosításra alkalmas okmánnyal együtt igazolják. A Szervezet a vizsgálóbizottság vezetőjeként, vagy tagjaként számításba vehető, állományába tartozó szakemberek részére a katonai objektumokba történő belépés érdekében a hatáskörrel rendelkező szervezettől évente belépési engedélyt kér, amelyet év közben szükség szerint módosít. A hatáskörrel rendelkező szerv az engedélyt az igény beérkezését követő 8 napon belül adja ki.

Az érintettek kötelezettségei a szakmai vizsgálat során

15. § (1) A szakmai vizsgálat során az érintettek (a szakszolgálati engedély kiadásával, a légijármű légialkalmasság vizsgálatával, a bizonyítvány kiadásával, a légijármű gyártásával, üzemben tartásával, karbantartásával és javításával, a légiforgalmi irányítással, a repülőtér üzemben tartásával foglalkozó szervek; 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.

(3) A vizsgálóbizottság vezetőjének megkeresésére az MH Repülő Orvosi Bizottság elnöke írásban haladéktalanul tájékoztatja vizsgálóbizottság vezetőjét a légiközlekedési balesettel, repülőeseménnyel érintett személyzet egészségügyi adatairól.

(4) Ha a szakmai vizsgálat során különleges vizsgálatra van szükség, a vizsgálóbizottság vezetője a különleges vizsgálat elvégzésére jogosult szervezet keresi meg.

A zárójelentés tervezete

16. § (1) A zárójelentés tervezetének tartalmi és formai követelményeit a *4. melléklet* tartalmazza.

(2) A zárójelentés tervezetét a vizsgálóbizottság vezetője készíti el és valamennyi tagja aláírja. Az esetleges véleményeltérésre a zárójelentés tervezetének aláírásakor utalni kell, és az eltérő véleményt záradékként kell a zárójelentés tervezetéhez csatolni.

Zárójelentés

17. § (1) A szakmai vizsgálat során készült feljegyzéseket csak akkor lehet a zárójelentés mellékleteibe foglalni, ha azok a légiközlekedési baleset, a repülőesemény vagy a rendellenesség elemzéséhez tartoznak. A feljegyzések csak személyazonosításra alkalmatlan módon és a titokvédelmi rendelkezések figyelembevételével 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.

Légiközlekedés védelméért felelős hatóságok tájékoztatása

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

Repülésbiztonsági szolgálat

19. § (1) Az állami célú légiközlekedés biztonsága érdekében az állami légi jármű üzemben tartójának és üzemeltetőjének az Lt. 65/A. §-ának (3) bekezdésében meghatározott repülésbiztonsági szolgálatot kell fenntartani.

(2) A repülésbiztonsági szolgálat feladatai:

- a) a repülésbiztonság helyzetének folyamatos figyelemmel kísérése, elemzése, értékelése,
- b) a repülésbiztonság fenntartása érdekében megelőzési, oktatási, adminisztrációs feladatok elvégzése,
- c) repülésbiztonsági eljárások kidolgozása,
- d) a repülésbiztonsági tevékenység tapasztalatai alapján megelőző intézkedések kezdeményezése,
- e) a megelőzést célzó statisztikák naprakész vezetése,
- f) az üzemben tartó Szervezet által történő felhívása esetén a repülőesemények és rendellenességek kivizsgálása,
- g) a hatósági határozatok végrehajtásának ellenőrzése,
- h) honvédelmi célú légiközlekedés esetében a katonai nemzeti szabványokkal összhangban jelentések készítése a NATO tagországok hatáskörrel rendelkező repülésbiztonsági szolgálatai számára,
- i) kapcsolattartás más repülésbiztonsági szolgálatokkal, valamint a hatáskörrel rendelkező szervekkel.

(3) A repülésbiztonsági szolgálat féléves 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 repülésbiztonsági mutatókat tartalmazza.

(5) A repülésbiztonsági szolgálatok képviselői évente legalább egy alkalommal a Szervezet által rendezett szakmai konferencián értékelik a repülésbiztonság helyzetét.

(6) A repülésbiztonsági szolgálat tagjait a 14. § (1) bekezdésében megjelölt végzettséggel, illetve repülésbiztonsági képesítéssel rendelkező személyek közül kell kijelölni.

20. § Az állami légi jármű üzemben tartója a légiközlekedési balesetek következményeinek megelőzésére a katonai légügyi hatósággal egyeztetett intézkedési tervet készít annak érdekében, hogy a veszélyhelyzetbe kerülő légi járművekkel kapcsolatban vagy a bekövetkezett légiközlekedési baleset, repülőesemény esetén a személyek élete, testi épségének megóvása, valamint a következmények enyhítése (felszámolása) érdekében szükséges intézkedéseket haladéktalanul megtehesse.

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

Értesítés

21. § (1) Légiközlekedési baleset és súlyos repülőesemény bekövetkeztekor a Szervezet a lehető legkisebb késedelemmel és a rendelkezésre álló legalkalmasabb és leggyorsabb módon köteles értesíteni a külföldi kivizsgáló szervet.

(2) Az értesítést a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) valamelyik hivatalos munkanyelvén kell megküldeni. Az értesítésnek az alábbi információt kell tartalmaznia:

- a) légiközlekedési baleset esetén az ACCID, súlyos repülőesemény esetén az INCID azonosító rövidítés,

- b) a légi jármű gyártója, típusa, felség- és fedélzeti azonosító jele, sziériaszámá,
- c) a légi jármű tulajdonosának, üzembentartójának és bérlőjének neve,
- d) a légi jármű parancsnokának neve,
- e) a légi közlekedési baleset vagy súlyos repülésemény dátuma és időpontja UTC időben (emellett feltüntethető helyi időben is),
- 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 légi közlekedési baleset vagy a súlyos repülésemény 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 légi közlekedési baleset vagy súlyos repülésemény területének fizikai jellemzői,
- l) veszélyes rakomány jelenléte és leírása.

AZ ÜZEMBENTARTÓI VIZSGÁLATRA VONATKOZÓ SZABÁLYOK

Az üzembentartói vizsgálat

22. § (1) Az üzembentartói vizsgálatot a Szervezet felhívása alapján haladéktalanul meg kell kezdeni és a lehető legrövidebb időn belül le kell folytatni. Az üzembentartói vizsgálat nemzetközi megállapodás eltérő rendelkezése hiányában külföldi meghatalmazott képviselők és megfigyelők nélkül lefolytatható.

(2) A repülésemény miatt indult üzembentartói 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 üzembentartói vizsgálat bármely szakaszában a Szervezet a vizsgálatot saját hatáskörébe vonhatja.

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

(5) A jelentést meg kell küldeni:

- a) a Szervezetnek (papír alapon és - amennyiben annak nemzetbiztonsági akadályá nincs - elektronikus úton is),
- b) az üzembentartó vezetőjének,
- c) az üzemeltetőnek,
- d) a repüléseményben, rendellenességben érintett szakszemélyzetnek,
- e) a katonai légügyi hatóságnak,
- f) a biztonsági ajánlások címzettjeinek.

(6) 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 üzembentartó által a vizsgálat lefolytatására kijelölt személyek vezetője írja alá.

ZÁRÓ RENDELKEZÉS

23. § Ez a rendelet a kihirdetését követő 8. napon lép hatályba.

1. melléklet a 35/2008. (XII. 5.) KHEM-HM-IRM együttes rendelethez

Példák a súlyos repülőeseményre

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 LÉGIJÁRMŰVEK 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 tűzoltó 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 V1-hez (elhatározási) közeli vagy afeletti sebességnél, amelyek veszélyes vagy potenciálisan veszélyes helyzetek oka vagy következménye (például megszakított felszállás, a farokrész földhöz ütdődése, 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 légcsavar sugárkiáramlása által okozott jelentős károk vagy súlyos (nem személyi) sérülések.

2. Vészhelyzetek

2.1. Bármilyen nem szabványos eljárás alkalmazása a légi jármű személyzet vagy a 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 légijármű személyzet cselekvőképtelenné válása

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

4. Időjárás

- 4.1. Jegesedés, amely irányítási nehézségekhez, a légijármű sérüléséhez vagy bármely alapvető rendszer elvesztéséhez vagy hibás működéséhez okozta.

5. Egyéb események

- 5.1. Bármilyen más típusú egyéb olyan esemény, amelyről úgy vélik, hogy az veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légijárművet vagy a légijármű fedélzetén vagy a földön tartózkodókat.

II. A LÉGIJÁRMŰVEK MŰSZAKI ESEMÉNYEI

II/A.

1. Rendszerek

- 1.1. Az alábbi általános, valamennyi rendszerre érvényes felsorolás, amelyek súlyos helyzetet idéztek elő azáltal, hogy a személyzet nem képes uralni a rendszert, például:
- 1.1.1. nem szándékolt önálló működés;
 - 1.1.2. helytelen és/vagy nem teljes reakció, beleértve a korlátozott vagy nehéz mozgást;
 - 1.1.3. kormányzervek önálló mozgása;
 - 1.1.4. kötések mechanikus szétkapcsolódása vagy meghibásodása;
 - 1.1.5. a rendszer kizárólagos funkció(i)nak elvesztése vagy meghibásodása (egy rendszer számos funkciót integrálhat);
 - 1.1.6. interferencia a rendszereken belül vagy azok között;
 - 1.1.7. a rendszer védelmi berendezései vagy a hozzájuk tartozó szükséghelyzeti berendezések elvesztése vagy meghibásodása;
 - 1.1.8. bármely főrendszer, részrendszer vagy berendezés elvesztése, jelentős meghibásodása vagy károsodása;
 - 1.1.9. a többszörös független főrendszerrel, részrendszerekkel vagy berendezésekkel felszerelt légijármű-típusoknál egynél több főrendszer, részrendszer vagy berendezés elvesztése, jelentős meghibásodása vagy károsodása;
 - 1.1.10. a hidraulikafolyadék, a tüzelőanyag, az olaj vagy bármely más folyékony anyag szivárgása, amely tűzveszélyhez vagy a légijármű szerkezeteinek, rendszereinek vagy berendezésének - esetleg veszélyes mértékű - szennyeződéséhez vagy a fedélzetén tartózkodók veszélyeztetéséhez vezetett;
 - 1.1.11. bármely jelzőrendszer működési zavara vagy meghibásodása, ha ennek következményeként a hajószemélyzet félrevezető jelzéseket kap, és ez veszélyes helyzetet idézett vagy idézhetett volna elő;

1.1.12. bármilyen leállítás, 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 légcsavarokat 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, légcsavar 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 kitérése;

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;

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.

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. Légcsavarok és erőátvitel

2.1. A légcsavar vagy a hajtómű bármely részének elvesztése vagy meghibásodása, az alábbi következménnyel:

2.2. tolóerő a pilóta által választottól ellentétes irányban;

2.3. a légcsavar vagy a légcsavar bármelyik nagyobb részének elszabadulása.

3. Forgószárny és erőátvitel

3.1. A forgószárny hajtóműházának/rögzítésének olyan károsodása vagy hibája, amely miatt a forgószárny repülés közben leválhat és/vagy a forgószárny-vezérlés meghibásodhat.

3.2. A faroklégcsavar, illetve erőátvitel és egyenértékű rendszerek károsodása.

3.3. A forgószárny részeinek olyan mértékű elvesztése, amely jelentősen befolyásolja a kormányozhatóságot.

III. LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK, BERENDEZÉSEK ÉS FÖLDI SZOLGÁLAT

III/A. Az alábbi pontok példákat tartalmaznak a Rendszerek alpontban felsorolt, adott rendszerekre vonatkozó általános követelmények alkalmazásából adódó bejelentés köteles 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 légijármű 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 légijármű 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. Csapoltlevegő-rendszer

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

III/B. A bejelentésköteles események jegyzéke a léginavigációs 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 bejelentés köteles 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 35/2008. (XII. 5.) KHEM-HM-IRM együttes rendelethez

Példák olyan repülőeseményre, amelyek nem tartoznak a súlyos repülőesemény körébe

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 LÉGIJÁRMŰVEK 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 hajózőszemélyzet tagjai között (CRM/Co-ordination Revision Message), vagy a hajózőszemélyzet 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 egyenlőtlenségi határértékének túllépése.

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 légijármű szándékolt konfigurációja beállításának ellehetetlenülése valamely repülési fázisban (például futómű-behúzás és futóműajtók, féklapok, stabilizátorok, orrszegédszárnyak 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 légijármű manőverezésével kapcsolatos bármelyik elsődleges jelzőrendszer működése, például konfigurációfigyelmeztetés, átesésjelző (kormányrázó), sebességtűllépésre figyelmeztető jelzés stb., kivéve:

- ha a hajózőszemélyzet 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 légijármű 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 hajózőszemélyeknek 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 hajóző 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; May-day).

2.2. Bármilyen vészhelyzeti rendszer vagy berendezés - az összes kijáratit 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 légijármű sérülését vagy bármely alapvető rendszer elvesztését vagy hibás működését okozta.

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

3.3. Súlyos turbulencia, amely a fedélzeten tartózkodók sérülését okozhatja, vagy a légijármű 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 légijármű sérülését vagy bármely alapvető rendszer elvesztését vagy hibás működését okozta.

4.3. Keltett turbulencia.

II. A LÉGIJÁRMŰVEK 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 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 légijármű 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 légijárművön 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 légijármű 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. kormányszervek 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 légijárműtípusoknál bármely főrendszer, részrendszer vagy berendezés elvesztése, jelentős meghibásodása vagy károsodása;

2.9. a légijármű rendszereihez vagy berendezéséhez kapcsolódó bármely elsődleges jelzőrendszer működése, kivéve, ha a hajózószemélyzet 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 légijármű szerkezeteinek, rendszereinek vagy berendezésének - esetleg veszélyes mértékű - szennyeződéséhez vezetett;

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

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

A 7-22. pont tartalmazza a bejelentésköteles repülőesemények példáit, amelyek a meghatározott rendszerekre alkalmazott ezen általános követelményekből adódnak.

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

3.1. Bármely hajtóműnél lángkimaradás, leállás 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. Légcsavarok és erőátvitel

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

4.2. a légcsavar túlpörgése;

4.3. túlzott légellenállás kialakulása;

4.4. túlzott kiegyensúlyozatlanságot okozó hiba;

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

4.6. a légcsavar vitorlázó helyzetbe állításának ellehetetlenülése;

4.7. a légcsavar-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 légi 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 kerülhetnek volna.

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

7. Léghőképzés/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 üzemmódváltása.

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 kijáratú 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. Légi jármű-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 reteszelt rendszerek 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. Csapolt levegő-rendszer

- 20.1. a csapolt levegő szivárgását észlelő rendszer elvesztése.

21. Tűzoltó-rendszer

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

22. Egyéb rendszerek (pl. fegyver, katapult).

III. A BEJELENTÉSKÖTELES REPÜLŐESEMÉNYEK JEGYZÉKE A LÉGINAVIGÁCIÓS 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 ütközésközelet helyzet (beleértve azokat, amelyek potenciálisan balesetté vagy ütközésközelet helyzeté 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 eljárásokról;
- 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. A légtér jogosulatlan igénybevétele.
 - 3.2.5. A futópálya jogosulatlan igénybevétele, 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 35/2008. (XII. 5.) KHEM-HM-IRM együttes 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 LÉGIJÁRMŰVEK 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 légijármű 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 légijárművön tartózkodóknak sérülést okozhatnak;

1.5. hidraulikafolyadék, a tüzelőanyag, az olaj vagy bármely más folyékony anyag szivárgása, amely tűzveszélyhez vagy a légijármű 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. Léghőszívó/szellőzés

2.1.1. A repüléselectronikai 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 kijáratit, 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 légijárművekhez

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.

3. *Egyéb rendszerek (pl. fegyver, katapult) hibája, amelyek balesethez vezethetnének.*

II. LÉGIJÁRMŰVEK 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 szívárgása, 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-, légcsavar- vagy forgószárny-rendszer.

7. Bármely rendszer vagy részegység elvesztése, hibás működése 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 megfelelőséget megvalósító bejelentő szervezet azt először megállapítja;

7.2. későbbi megfelelőségi 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 küldeménytételek 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. LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK, BERENDEZÉSEK ÉS FÖLDI SZOLGÁLAT

1. *Léginavigációs 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 35/2008. (XII. 5.) KHEM-HM-IRM együttes 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 légi közlekedési balesettel, repülőeseménnyel érintett személyek jelentéseit és a tevékenységre 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 Légi jármű 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, felségjele és fedélzeti azonosító jele; 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 vizsgáló szerv és meghatalmazott képviselőjének megnevezése; a vizsgálat megszervezése; a jelentést kiadó vizsgáló szerv neve és a kiadás időpontja.

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

2. Ténybeli információk

2.1. A repülés lefolyása

Rövid leíró jellegű ismertetés, amely az alábbiakról tájékoztat:

- a repülési feladat típusa, az utolsó indulási hely, az indulás ideje UTC időben (emellett lehet helyi időben is), tervezett leszállóhely.

- a repülés előkészítése, a repülés és a baleset, 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 (UTC idő, továbbá helyi idő), nappal vagy éjjel.

2.2. Személyi sérülések

Az alábbi táblázat kitöltése (számokkal):

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos			
Súlyos			
Kisebbség			
Nincs			

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 járműben, 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 képesítésére és gyakorlatára vonatkozó rövid ismertetés.

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

2.10. Repülőtéri adatok

A repülőtérre, 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. Repülési adatrögzítők

A repülési 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, 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 elszennvedett 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 szervezetek jellemzése.

A légi jármű üzemelését befolyásoló szervezetekkel és ezek vezetőségével összefüggő információk. E szervezetek közé tartozik például az üzemben tartó, a légiforgalmi szolgálatok, a meteorológiai szolgálatok 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, repülőesemény megelőzése érdekében tett bármely javaslatról, és ennek eredményeként megtett korrigáló lépésről.

6. Függelék

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