



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2012.12.18.
COM(2012) 776 final

2012/0361 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**a polgári légiközlekedési események jelentéséről, a 996/2010/EU rendelet módosításáról
és a 2003/42/EK irányelv, a 1321/2007/EK bizottsági rendelet és a 1330/2007/EK
bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2012) 441 final}

{SWD(2012) 442 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

1.1. A javaslat általános háttere

A menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatások során bekövetkező halálos kimenetelű balesetek átlagos éves előfordulási aránya az elmúlt évek folyamán nagyjából állandó szinten maradt az Európai Unióban. A légi forgalom növekedése tekintetében az elkövetkezendő néhány évre készített előrejelzések alapján a légi járatok száma 2030-ig várhatóan csaknem megkétszereződik. Figyelembe véve a halálos balesetek stabil arányát, feltételezni lehet, hogy a folyamatosan növekvő légi forgalommal együtt a balesetek száma is egyre magasabb lesz.

A légi közlekedés biztonságának jelenlegi rendszere döntően a technológia fejlődésére, a hatékony szabályozási felügyelettel megerősített szilárd jogszabályokra, valamint a biztonsági fejlesztésekre vonatkozó ajánlásokat eredményező, részletes baleset-kivizsgálásokra épülő reaktív rendszer. A balesetekből leszűrhető tanulságok fontossága mellett azonban a kizárólag reaktív rendszerek – jelen állás szerint – nem alkalmasak arra, hogy ösztönözzék a biztonsági fejlesztéseket. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) e tekintetben a kezdeményezőbb és tényeken alapuló biztonsági megközelítés felé való átmenetet szorgalmazta. Az ilyen proaktív rendszer hatékonysága nagymértékben függ az összes rendelkezésre álló, többek között a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó információk módszeres elemzésének képességétől. A biztonsági kockázatok felismerésében kétségkívül meghatározó szerepet kapnak az adatok, hiszen megbízható információk hiányában a biztonságot fenyegető veszélyek azonosítására tett bármely kísérlet merő feltételezésen alapulna.

A proaktívabb és tényeken alapuló légiközlekedési biztonsági rendszer felé történő átmenet uniós szinten a 2003/42/EK irányelv¹ elfogadásával vette kezdetét, amely irányelv kötelező eseménybejelentő rendszer létrehozását írta elő a tagállamok számára. E jogszabály értelmében a tagállamok kötelesek a polgári légiközlekedési repülőeseményekkel kapcsolatos információkat gyűjteni, tárolni, azok védelméről gondoskodni, ezen információkat egymással megosztani, míg a légiközlekedési szakembereknek jelentést kell készíteniük a napi operatív munkájuk során bekövetkező eseményekről. Az irányelv 2007-ben két végrehajtási rendelettel egészült ki². Az első rendelet létrehozta a tagállamok által a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozóan összegyűjtött adatokat tartalmazó európai központi adattárat, a második rendelet pedig meghatározta az adattárban őrzött információk terjesztésével kapcsolatos szabályokat. Az európai központi adattár jelenleg mintegy 600 000 eseményjelentést tartalmaz, amelyek száma napról napra bővül.

¹ A polgári légi közlekedésben előforduló események jelentéséről szóló, 2003. június 13-i 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, HL L 167., 2003.7.4., 23. o.

² A polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó információk központi adattárba történő rendezésével kapcsolatos végrehajtási szabályok meghatározásáról szóló, 2007. november 12-i 1321/2007/EK bizottsági rendelet, HL L 294., 2007.11.13., 3. o. és a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó információknak az érdekelt felekkel történő terjesztésére vonatkozó végrehajtási szabályok meghatározásáról szóló, 2007. szeptember 24-i 1330/2007/EK bizottsági rendelet, HL L 295., 2007.11.14., 7. o.

1.2. A javaslat mögött meghúzódó indokok

A 2003/42/EK irányelv az eseményjelentés előírásával megteremtette az Európai Unió proaktív és tényeken alapuló repülésbiztonsági irányítási rendszerének alapjait. Az EU és tagállamai jelenleg azonban nem tudják kielégítő módon kamatoztatni a tapasztalati visszajelzéseket a balesetek megelőzésében, és a hatályos jogszabályok nem megfelelőek annak biztosítására, hogy el lehessen kerülni a balesetek és a halálesetek számának a forgalom növekedésével járó, várható emelkedését.

Az előállt helyzetre a magyarázat a meglévő európai jogszabályokkal összefüggésben keresendő.

Először is, bár az adatok szerepe kétségkívül fontosnak bizonyul a biztonságot fenyegető veszélyek felismerésében, nincs kellő rálátásunk valamennyi repülőeseményre. Ezt részben arra lehet visszavezetni, hogy a tagállamok nem egységesen ítélik meg, melyek azok az események, amelyeket jelenteni kell. Közrejátszik ebben az egyének jelentéstételtől való idegenkedése is (méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúra [„just culture”]). A teljes körű jelentésre vonatkozó célkitűzést csak akkor lehet elérni, ha az egyének fenntartás nélkül bíznak a rendszerben, hiszen előfordulhat, hogy olyan hibákról kell beszámolniuk, amelyeket saját maguk követtek el, vagy szerepet játszottak benne. Az egyének védelme azonban eltérő a tagállamokban, és az alkalmazottak tartanak feletteseik megtorlásától, illetve az esetleges büntetéstől. Az események hiányos összegyűjtését kapcsolatba lehet hozni továbbá a kötelező jelentési rendszert kiegészítő önkéntes adatszolgáltatás kialakítására irányuló uniós kötelezettség hiányával, valamint az eseményjelentésre vonatkozó kötelezettségek és az információáramlás áttekinthetetlenségével.

Másodszor, szervezetlen és nincs összehangolva az adatok rendszerbe integrálása, ami az információk gyenge minőségéhez és hiányos adatokhoz vezet. Ez hatással van az információk koherenciájára és használhatóságára, továbbá korlátozza azok biztonsági célú alkalmazásának lehetőségét.

Harmadszor, jogi és szervezeti akadályok is nehezítik az európai központi adattárban őrzött információkhoz való megfelelő hozzáférés biztosítását. Az európai jogszabályoknak megfelelően ugyanis bizonyos információkat anonimizálni kell. Annak ellenére, hogy az erre vonatkozó előírások célja a biztonsággal összefüggő érzékeny információk védelme, gyakorlati következménye az, hogy a fontos biztonsági adatok – úgy mint az események tényszerű leírásai – nem elérhetők a hatóságok számára.

Végezetül a hatályos jogszabályok nem rendelkeznek arról, hogy a tagállamoknak miként kell az összegyűjtött adatokat felhasználniuk. Az irányelv elfogadása óta ugyan nemzetközi szintű megállapodás született az eseménybejelentő rendszer által összegyűjtött információk elemzésére és nyomon követésére vonatkozó alapelvekről, ezek átültetése az európai jogba még nem történt meg. A tagállamok emiatt meglehetősen eltérő megközelítéseket alkalmaznak.

1.3. A javaslat célkitűzései

A kezdeményezés fő célkitűzése a meglévő uniós és nemzeti rendszerek fejlesztése révén elősegíteni a légijármű-balesetek és a halálesetek számának csökkenését úgy,

hogy az egyes polgári légiközlekedési események tanulságaiból merítve orvosolni lehessen a feltárt biztonsági hiányosságokat és elkerülni ezen események megismétlődését.

A konkrét célkitűzések a következők:

- (1) Biztosítani kell, hogy a légi közlekedés biztonságát veszélyeztető, illetve potenciálisan veszélyeztető események gyűjtése hiánytalan legyen, valamint hogy ezáltal teljes és világos képet lehessen kapni az európai uniós és tagállami biztonsági kockázatokról.
- (2) Biztosítani kell, hogy az eseményjelentés szolgáltatása, a nemzeti adatbázisokban vagy az európai központi adattárban őrzött adatok teljesek és kiváló minőségűek legyenek.
- (3) Biztosítani kell, hogy az európai központi adattárban őrzött, a biztonsággal összefüggő valamennyi információ kellőképpen hozzáférhető legyen a megfelelő hatóságok számára, és hogy ezen adatok felhasználására kizárólag a biztonság növelése céljából kerüljön sor.
- (4) Biztosítani kell a bejelentett események hatékony módon történő elemzését, a biztonságot fenyegető veszélyek felismerését és adott esetben kezelését, továbbá az intézkedések biztonsági hatékonyságának nyomon követését.

1.4. Meglévő rendelkezések a javaslat által érintett területen

A javaslat a polgári légiközlekedési események jelentéséről szóló rendelet elfogadására vonatkozik. Az új javaslat a jelenlegi 2003/42/EK irányelvet, annak végrehajtási szabályait, továbbá az 1321/2007/EK és az 1330/2007/EK bizottsági rendeletet kívánja felváltani és hatályon kívül helyezni, valamint a 996/2010/EU rendelet³ módosítását szolgálja. Megteremti a légi közlekedési események más rendelkezések által közvetlenül nem szabályozott jelentési rendszerét az Európai Unióban.

1.5. Összhang az Európai Unió szakpolitikáival és célkitűzéseivel

E kezdeményezés az egységes európai közlekedési térség kialakításához szükséges intézkedések egyike, ahogy az a Bizottság 2011-es, az „*Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé*” című fehér könyvében⁴ meghatározásra került. A szóban forgó intézkedés fontosságát „*Az európai repülésbiztonsági irányítási rendszer létrehozása*” című bizottsági közlemény⁵ is hangsúlyozta.

³ A polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet, HL L 295., 2010.11.12., 35. o.

⁴ COM/2011/0144 végleges.

⁵ COM/2011/0670 végleges.

2. AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓ EREDMÉNYEI, HATÁSVIZSGÁLAT

2.1. Konzultáció az érdekelt felekkel, szakértői vélemények felhasználása

Az előkészítő szakaszban széles körű egyeztetéseket tartottak az érdekelt felek és a Bizottság közötti konzultációra vonatkozó általános elvek és minimumszabályok tekintetében.

A Bizottság 2011. április 7-én valamennyi tagállamhoz eljuttatott kérdőívére egy kivétellel minden tagállam válaszolt. A Bizottság emellett több helyszíni látogatást is tett a tagállamokban.

A Bizottság az 2011. június 24. és 2011. szeptember 5. között a „*Your Voice in Europe*” (Az Ön hangja Európában) internetes oldalon keresztül elérhető nyilvános konzultáció keretében egyeztetett az érdekelt felekkel és a lakossággal. A feltett kérdésekre összesen 61 válasz érkezett⁶.

A 98/500/EK bizottsági határozat⁷ alapján felkérték a légiközlekedési ágazati szociális párbeszéddel foglalkozó bizottságot, hogy ahol szükséges, ismertesse a felülvizsgálatra vonatkozó álláspontját. Emellett a 996/2010/EU rendelet 7. cikkének (3) bekezdésével összhangban kikérték a polgári légiközlekedés-biztonsági vizsgálatokat végző hatóságok európai hálózatának véleményét is.

Valamennyi érdekelt fél és hatóság meghívást kapott a Bizottság szervezésében 2012. április 19-én megrendezett szakmai találkozóra, amelynek központi témája a méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúra („just culture”) volt⁸.

A Bizottság felkérte az európai adatvédelmi biztost is, hogy ismertesse véleményét. Végül tanulmány készült a polgári légiközlekedési események közös kockázatosztályozási rendszerének létrehozásáról.

A Bizottság valamennyi előbb felsorolt eredményt figyelembe vette a hatásvizsgálat és a javaslat kidolgozása során.

2.2. Hatásvizsgálat

A hatásvizsgálat áttekintést ad a különféle szóba jöhető lehetőségekről. A jelenlegi helyzeten nem változtató, beavatkozásmentes forgatókönyv mellett három szakpolitikai intézkedéscsomag lehetőségét vizsgálták meg annak megállapítására, milyen módon lehetne felülvizsgálni a 2003/42/EK irányelvet.

Az első intézkedéscsomag a hatályos jogszabály szükséges minimális mértékű módosításával, ajánlások és útmutatók lehetőség szerinti elfogadásával és a mindenre kiterjedő eseménybejelentő rendszer alapvető elemeinek meghatározásával kívánja

⁶ A konzultációról készített összefoglaló megtekinthető a következő weboldalon: http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011_11_09_occurence_en.htm

⁷ A szociális partnerek közötti európai szintű párbeszéd előmozdítására irányuló ágazati párbeszédbizottságok létrehozásáról szóló, 1998. május 20-i 98/500/EK bizottsági határozat, HL L 225., 1998.8.12., 27.o.

⁸ A szakmai találkozó összefoglalója és az elfogadott következtetések megtekinthetők a következő weboldalon: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety_en.htm

javítani a jelenlegi rendszert és hozzájárulni a légi közlekedés biztonságának növeléséhez. Ez a csomag tartalmazza a legkevésbé intenzív intézkedéseket.

A második intézkedéscsomag az előzőnél ambiciózusabb, az események jelentéséről szóló uniós jogszabály alapos felülvizsgálatát eredményezné. Célja, hogy a minden szinten hatékony eseménybejelentő rendszer biztosításához szükséges jogszabályi követelmények meghatározásával javítsa a jelenlegi rendszert, valamint hogy az összegyűjtött adatok elemzésére vonatkozó eljárások kidolgozása, a megfelelő intézkedések elfogadása és a rendszer hatékonyságának biztonsági szempontú nyomon követése révén járuljon hozzá a légijármű-balesetek számának csökkenéséhez.

A harmadik szakpolitikai intézkedéscsomag az eseménybejelentés tagállami hatáskörének uniós szintre emelése, továbbá – a második jogszabálycsomaghoz hasonlóan – az események vizsgálatára vonatkozó követelmények meghatározása, a szükséges biztonsági intézkedések elfogadása és a nyomon követés javítása révén kívánja fejleszteni a jelenlegi rendszert. Ez a csomag az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: EASA) feladatává teszi az eseménybejelentő rendszerek kialakítását és irányítását.

Figyelembe véve a különböző jogszabályi intézkedéscsomagok eredményességi, hatékonysági és koherencia-kritériumok alapján való értékelését, a második csomag végrehajtását javasoljuk, mivel annak előnyei jelentősen meghaladják a vele járó költségeket. Ez az egyetlen olyan lehetőség, amely teljes mértékben megfelel a hatásvizsgálatban megállapított célkitűzéseknek. E javaslat alapját ezért a szóban forgó szakpolitikai csomag képezi.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

3.1. A javaslat összefoglalása

3.1.1. *Az események hatékonyabb összegyűjtése*

A javaslat megfelelő környezetet teremt annak biztosítására, hogy bejelentésre kerüljön minden, a légi közlekedés biztonságát veszélyeztető vagy potenciálisan veszélyeztető esemény.

A javaslat először is megtartja a kötelező eseménybejelentő rendszer létrehozására vonatkozó kötelezettséget, valamint felsorolja a jelentéstételre kötelezett személyeket és a bejelentési kötelezettség alá tartozó eseményeket. A javaslat értelmében emellett meg kell teremteni az önkéntes jelentéstétel rendszerét is a kötelező eseménybejelentő rendszerrel nem rögzített események összegyűjtése céljából.

A javaslat tartalmaz néhány rendelkezést is, melyek megfelelő környezetet biztosítva bátorítják a légi közlekedési szakembereket a biztonsággal összefüggő információk bejelentésére, azáltal, hogy – a súlyos gondatlanság esetétől eltekintve – megvédik őket a büntetéstől.

3.1.2. Az információáramlás áttekinthetővé tétele

A hatályos irányelvnek megfelelően az egyének közvetlenül a tagállam hatósága felé kötelesek jelenteni az eseményeket, a valóságban azonban e tagállami hatóságokhoz a legtöbb bejelentés olyan szervezetektől érkezik, amelyek biztonsági irányítási folyamatuk részeként gyűjtenek az egyénektől eseményre vonatkozó információkat. A javaslat ezért szem előtt tartja a kialakult gyakorlatot és a szervezetekre vonatkozó követelményeket állapít meg. Valamennyi szervezet és a tagállamok kötelesek létrehozni a biztonságot fenyegető veszélyek felismerését lehetővé tévő eseménybejelentő rendszereket. A szervezetek által összegyűjtött eseményeket továbbítani kell a tagállamok illetékes hatóságai, illetve adott esetben az EASA felé. A tagállamok, a szervezetek és az EASA által összegyűjtött minden eseményt végül az európai központi adattárban kell összesíteni.

3.1.3. Jobb minőségű és teljesebb adatok

A javaslatban több olyan rendelkezés is szerepel, amelyek célja javítani az eseményjelentések minőségét és teljességét, ezzel lehetővé téve a fő kockázati területek és a beavatkozás szükségességének jobb felismerését.

Az eseményjelentésekbe foglalandó minimális információt olyan kötelezően megadandó adatmezők megállapításával határozzák majd meg, mint például az esemény kategóriája, valamint bekövetkezésének dátuma és magyarázata. A javaslat előírja valamennyi esemény közös európai kockázatosztályozási rendszerrel összhangban történő kockázatalapú besorolását. Életbe kell léptetni az adatminőséget ellenőrző eljárásokat az eseményjelentés és a bejelentőtől megkapott előzetes adatok közötti összhang biztosítása érdekében. Végül a Bizottság útmutatók kidolgozásának és szakmai találkozók szervezésének támogatásával segíti hozzá a tagállamokat a jobb adatminőséghez és a teljességre vonatkozó szabványokhoz. Mindennek célja az adatok adatbázisba történő következetes és egységes rendezése.

3.1.4. Javuló információcsere

A javaslat a meglévő szabályok megerősítésén keresztül rendezi a hatékonyabb információcsere szükségességének kérdését.

E tekintetben kiterjeszti a tagállamok és az EASA hozzáférését valamennyi, a tagállamok és az EASA által az eseményekre vonatkozóan összegyűjtött adatokat tartalmazó európai központi adattárban őrzött adatra és információra. Az új rendelkezéseknek köszönhetően a tagállamok számára elérhetővé válnak a saját légtérükben bekövetkezett eseményekkel kapcsolatos biztonsági adatok abban az esetben is, ha azok bejelentése és értékelése egy másik tagállam hatósága által történt.

Továbbá amennyiben az eseménybejelentő rendszerek szolgáltatta adatok értékelése során a hatóság egy másik hatóság számára jelentőséggel bíró biztonsági problémákat tár fel, kellő időben továbbítja az információkat az adott hatóság felé.

Végül az adat- és információcsere megkönnyítése érdekében a javaslat előírja, hogy valamennyi eseményjelentésnek kompatibilisnek kell lennie az ECCAIRS szoftverrel (ezt a szoftvert használja minden tagállam és az európai központi adattár), valamint az ADREP-taxonómiával (az ECCAIRS szoftver alkalmazta ICAO-taxonómia).

3.1.5. Hatékonyabb védelem a biztonsággal összefüggő információk nem megfelelő felhasználásával szemben

Az európai központi adattár biztonsággal összefüggő adataihoz és információihoz való hozzáférés kiterjesztésével egyetemben gondoskodni kell arról is, hogy azokat a megfelelő célra használják fel.

A javaslat ezért szigorítja a szabályokat, így az összegyűjtött adatok bizalmas kezelésére vonatkozó kötelezettség mellett biztosítani kell azt is, hogy ezen információkhoz kizárólag a légi közlekedés biztonságának fenntartása vagy javítása céljából lehessen hozzáférni, és hogy azokat kizárólag erre a célra lehessen felhasználni.

A javaslat emellett csökkenteni kívánja a légi közlekedés biztonságára gyakorolt azon negatív hatást, amelyet az adatok igazságügyi hatóságok által történő felhasználása eredményezhet, azáltal, hogy előírja a szóban forgó közérdekek (igazságszolgáltatás és repülésbiztonság) közötti egyensúlyt megtalálni segítő előzetes megállapodások elfogadását.

3.1.6. A bejelentő védelmének javítása a zavartalan információszolgáltatás érdekében

A javaslat szigorítja az eseményt bejelentő védelmével kapcsolatos szabályokat, hogy ezzel biztosítsa az egyének rendszerbe vetett bizalmát és a biztonsággal összefüggő, megfelelő információk szolgáltatását.

E tekintetben megerősíti az eseményjelentések anonimizálására vonatkozó kötelezettséget és a teljesen azonosított adatokhoz való hozzáférést kizárólag bizonyos személyek körére korlátozza. A tagállamokat felkéri, hogy a súlyos gondatlanság esetétől eltekintve tartózkodjanak az intézményesített eljárásoktól.

A javaslat megerősíti azt a szabályt, amely szerint az alkalmazottat a munkaadó részéről nem érheti sérelem az e rendelet előírásai alapján nyújtott adatszolgáltatás miatt, kivéve, ha súlyos gondatlanság esete áll fenn. A szervezeteknek is olyan szakpolitikát kell elfogadniuk, amely rendelkezik az alkalmazottak védelméről.

Végül a javaslat létrehozza azokat a nemzeti szerveket, amelyekhez az alkalmazottak a védelmüket garantáló szabályok megsértésének ügyében fordulhatnak. Indokolt esetben továbbá szankciókat kell elfogadni.

3.1.7. Az információk elemzésére vonatkozó követelmény bevezetése és nemzeti szintű nyomonkövetési intézkedések elfogadása

A javaslat előmozdítja a proaktívabb és tényeken alapuló európai biztonsági rendszer felé történő átmenetet hiszen új követelményeket fogalmaz meg az összegyűjtött események elemzésével és nyomon követésével kapcsolatos, nemzetközi szinten elfogadott szabályok uniós jogba történő átültetésére vonatkozóan.

A szervezeteknek és a tagállamoknak elemezniük kell az eseménybejelentő rendszerek által összegyűjtött információkat, hogy fel lehessen ismerni a biztonsági kockázatokat és meg lehessen hozni a feltárt biztonsági hiányosságok orvoslását célzó intézkedéseket. Ezen intézkedések biztonsági szempontú hatékonyságát

nyomon kell követni, és amennyiben szükséges, kiegészítő intézkedéseket kell fogantatosítani.

3.1.8. Alaposabb uniós szintű elemzés

A 996/2010/EU rendelet 19. cikke már meghatározta azt az elvet, amely alapján az EASA-nak és a tagállamoknak elemezniük kell az európai központi adattárban található információkat. A javaslatban megerősítést nyert ez az elv, és a jelenlegi együttműködés hivatalosan a légiközlekedési biztonsági elemzők hálózatán belül történik, amely hálózat elnöke az EASA.

Az uniós szintű elemzés a nemzeti szinten elért eredményeket egészíti ki az esetleges európai dimenziójú biztonsági hiányosságok és a kockázati szempontból kiemelten fontos területek beazonosítása révén. A közös uniós kockázatosztályozási rendszer a tagállamok által összegyűjtött események összehangolt módon történő kockázati besorolásával segíti ezt a folyamatot.

Az Európai Repülésbiztonsági Programra és az Európai Repülésbiztonsági Tervre egyaránt jótékony hatással lesz a légiközlekedési biztonsági elemzők hálózata által végzett elemzés és a hálózat tevékenysége.

3.1.9. A nyilvánosság számára biztosított átláthatóság javítása

A javaslat – bizonyos információk szükségszerűen bizalmas kezelésének tiszteletben tartása mellett – nagyobb fokú átláthatóságot teremt a nyilvánosság számára a légi közlekedés biztonságával kapcsolatban, az e rendelet alkalmazásával összefüggésben hozott intézkedéseket, a különféle tendenciákat és az összesített adatokat ismertető éves biztonsági jelentések közzététele révén.

3.2. Jogalap

A javaslat az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdésén alapul.

3.3. A szubszidiaritás elve

Mivel a javaslat nem tartozik az Európai Unió kizárólagos hatáskörébe, a szubszidiaritás elve érvényesül. A tagállamok egyénileg nem tudják kielégítően teljesíteni a javaslat célkitűzéseit, amelyek elérésére az uniós fellépés alkalmasabb.

Az európai szintű intézkedések a következők miatt segítik jobban a javaslat célkitűzéseinek megvalósulását. Először is egységessé kell tenni az események bejelentését és össze kell hangolni az információk felhasználására és védelmére, valamint a bejelentő védelmére vonatkozó szabályokat. Másodszor, a biztonság érdekében javítani kell a tagállamok közötti információcsere-rendszert, továbbá biztosítani kell az információk elemzését, és hogy azokat minden tagállamban nyomonkövetési intézkedések kövessék. Emellett az európai központi adattárhoz való hozzáférés és az ott tárolt adatok elemzésére szolgáló eljárások és eszközök meghatározásáról nem lehet nemzeti szinten dönteni, hiszen európai adatbázisról van szó, ezért intézkedéseket is uniós szinten célszerű hozni. Nem fér kétség a nemzeti szintű fellépés fontosságához, de ez nem elegendő a teljes rendszer megfelelő működésének biztosításához, így nem járulhat hozzá a légi közlekedés biztonságának növeléséhez. A légi közlekedés biztonságának javítására irányuló célkitűzést a

tagállamok önmagukban nem tudják elérni, mert az általuk üzemeltetett jelentési rendszerek külön-külön kevésbé hatékonyak, mint az információcsere összehangolt hálózata, amely lehetővé teszi az európai szintű potenciális biztonsági problémák és főbb kockázati területek felismerését.

A javaslat tehát megfelel a szubszidiaritás elvének.

3.4. Az arányosság elve

A javaslat megfelel az arányosság elvének. Az ágazatra és a nemzeti hatóságokra háruló többletterhek nem lépik túl a rendszer hatékonyságának és általános minőségének javításához szükséges terheket. Jóllehet a javaslat költségeket von maga után az események elemzéséhez és nyomon követéséhez kötődő rendelkezések végrehajtása kapcsán, e költségeket várhatóan kiegyenlítik a balesetek és a balesetekből eredő halálos áldozatok számának csökkenésével járó gazdasági előnyök.

3.5. A jogi aktus típusának megválasztása

A jogi eszköznek általánosan alkalmazandónak kell lennie. A javasolt jogi aktus: rendelet.

Más jogi aktus nem felelne meg különösen a következők miatt:

- a javaslat meghatározza az EASA jogait és kötelezettségeit, ezért irányelv alkalmazása nem jöhet szóba;
- a hatályos jogi kerettel összefüggésben megállapított hiányosságok és problémás területek sok esetben az eltérő tagállami végrehajtáshoz kapcsolódnak. A jelenlegi irányelv következtében fennálló gyakorlati különbségek jelzik, hogy az irányelv nem a legcélravezetőbb eszköze a jogszabályok egyöntetű és következetes érvényesítésének, amire pedig biztonsági okok miatt nagy szükség van ezen a területen.

Ezért a legmegfelelőbb jogi eszköz a rendelet, mivel az alternatív opciókkal nem lehetne elérni a javasolt célkitűzéseket.

4. KÖLTSÉGVETÉSI HATÁSOK

A többéves pénzügyi keret fedezi a közös uniós kockázatosztályozási rendszer kidolgozásának költségvetési vonzatait, a repülőgép-balesetek összehangolt európai monitoringrendszerének kidolgozására elkülönített költségvetés kiterjesztését és az európai központi adattár irányításának költségeit.

E javaslat költségvetési hatása az EASA (és az elemzők hálózatának) további humán erőforrásokkal való ellátásához, valamint a misszió és az információs tevékenységek finanszírozását biztosító kiegészítő költségvetéshez kapcsolódik.

Mind a pótlólagos humán erőforráshoz (két poszt, várhatóan 300 000 EUR évente), mind a kiegészítő költségvetéshez (misszió és információs tevékenységek, várhatóan 65 000 EUR évente) kapcsolódó költségeket teljes egészében az ügynökség jelenlegi

forrásainak átcsoportosítása révén fedezik, ezért a javaslat semleges hatást gyakorol az uniós költségvetésre.

5. OPCIONÁLIS ELEMEEK

5.1. Egyszerűsítés

A javaslat révén egyszerűsödik a jogalkotás, hiszen egy irányelvet és két bizottsági határozatot helyettesít egyetlen jogi aktussal, nevezetesen egy európai parlamenti és tanácsi rendelettel; emellett nem igényel nemzeti végrehajtási intézkedéseket.

5.2. Meglévő jogszabályok hatályon kívül helyezése

Elfogadását követően a javaslat hatályon kívül helyezi a jelenlegi 2003/42/EK irányelvet, annak végrehajtási szabályait, az 1321/2007/EK és az 1330/2007/EK bizottsági rendeletet, valamint módosítja a 996/2010/EU rendeletet.

5.3. Európai Gazdasági Térség

A javasolt aktus érinti az Európai Gazdasági Térséget, ezért arra is ki kell terjeszteni.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a polgári légiközlekedési események jelentéséről, a 996/2010/EU rendelet módosításáról és a 2003/42/EK irányelv, a 1321/2007/EK bizottsági rendelet és a 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek számára való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹⁰,

az európai adatvédelmi biztossal folytatott konzultációt követően¹¹,

a rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az uniós polgári légi közlekedésben indokolt gondoskodni a biztonság általánosan és egységesen magas szintjéről, és az állampolgárok légi közlekedésbe vetett bizalmának megőrzése érdekében mindent meg kell tenni a balesetek és repülőesemények számának csökkentése érdekében.
- (2) A halálos kimenetelű balesetek előfordulásának aránya a polgári légi közlekedésben az elmúlt évtizedben összességében viszonylag állandó maradt, mégis tartani lehet attól, hogy az előre jelzett forgalomnövekedés az elkövetkezendő évtizedekben a balesetek számának növekedéséhez vezethet.
- (3) A polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről szóló, 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi

⁹ HL C [...], [...], [...] o.

¹⁰ HL C [...], [...], [...] o.

¹¹ HL C [...], [...], [...] o.

rendelet¹² célja, hogy gyors, hatékony és minőségi repülésbiztonsági vizsgálatok segítségével előzze meg a baleseteket. Ez a rendelet nem korlátozhatja a légijármű-balesetek és repülőesemények biztonsági vizsgálatokat végző nemzeti hatóságok által irányított, a 996/2020/EU rendelet szerinti vizsgálati eljárásait.

- (4) A tapasztalatok azt mutatják, hogy valamely baleset bekövetkezte előtt gyakran több repülőesemény és számos egyéb hiba figyelmeztet a biztonságot fenyegető veszélyekre. Kétségtől függetlenül fontos, hogy le tudjuk vonni a balesetek tanulságait, a pusztán reaktív rendszerek azonban nem alkalmasak arra, hogy ösztönözzék a biztonsági fejlesztéseket. Az Uniónak és a tagállamoknak el kell mozdulniuk a proaktívabb és tényeken alapuló repülésbiztonsági eljárások felé, amelyek az összes rendelkezésre álló, többek között a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó információk elemzésével hivatottak megelőzni a baleseteket.
- (5) A polgári légi közlekedés biztonságának javítása érdekében alapvető fontosságú a releváns polgári légiközlekedési információk bejelentése, gyűjtése, tárolása, védelme, megosztása, terjesztése és elemzése, továbbá az összegyűjtött információk alapján meghozott megfelelő biztonsági intézkedések. Ezt a proaktív és tényeken alapuló megközelítést kell alkalmaznia a tagállamok illetékes repülésbiztonsági hatóságainak, biztonsági irányítási rendszerük részeként a különböző szervezeteknek és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökségnek (a továbbiakban: EASA).
- (6) Létre kell hozni azokat a kötelező és önkéntes jelentési rendszereket, amelyek lehetővé teszik minden egyén számára a repülőeseményekre vonatkozó részletes adatok bejelentését, és az összegyűjtött információkat el kell juttatni az illetékes hatósághoz, hogy az a polgári légi közlekedés biztonságának javítása érdekében – a jelentett esemény alapján – intézkedéseket tudjon hozni.
- (7) A polgári légi közlekedés különféle területein foglalkoztatott személyzetnek jelentést kell tennie, amennyiben a belesetek megelőzése szempontjából lényeges eseményről szerez tudomást.
- (8) Ösztönözni kell a biztonsággal összefüggő információk összegyűjtésére alkalmas, az e jogszabály által előírt rendszereket kiegészítő egyéb eszközök fejlesztését azért, hogy rögzíteni lehessen minden olyan információt, amely hozzájárulhat a légi közlekedés biztonságának javításához.
- (9) Korlátlan hozzáférést kell biztosítani a biztonsági vizsgálatokat végző hatóságoknak a tagállam által összegyűjtött eseményekre vonatkozó részletes adatokhoz, illetve a tagállam által őrzött eseményjelentésekhez annak érdekében, hogy el tudják dönteni, melyek azok a repülőesemények, amelyek tekintetében indokolt lehet biztonsági vizsgálatot indítani, valamint hogy le lehessen vonni a légi közlekedés biztonságát javítani engedő következtetéseket.
- (10) Különösen fontos, hogy jó minőségű, hiánytalan adatok álljanak rendelkezésre, hiszen a pontatlan adatokra támaszkodó elemzések és tendenciák félrevezető eredményeket adhatnak, és fennáll a veszélye, hogy az erőfeszítések olyan területre összpontosulnak, ahol a legmegfelelőbb lenne nem beavatkozni. A téves adatok nyomán ráadásul meginoghat az eseménybejelentő rendszerek által szolgáltatott információkba vetett bizalom. Az eseményjelentések minőségének és teljességének biztosítása érdekében

¹² HL L 295., 2010.11.12., 35. o.

meg kell határozni az információk azon minimális körét, amelyet az adott esemény kategóriájától függően jelentésbe kell foglalni. Mindemellett életbe kell léptetni az információ minőségét ellenőrző, valamint a jelentés és az eseményre vonatkozóan összegyűjtött előzetes adatok közötti koherenciát biztosító eljárásokat. A Bizottság támogatásával ezen kívül megfelelő útmutatókat kell kidolgozni, hogy biztosítani lehessen az adatok minőségét és teljességét, valamint azok adatbázisokba történő következetes és egységes rendezését. A szükséges támogatás érdekében a Bizottságnak szakmai találkozókat kell szerveznie.

- (11) Létre kell hozni a közös európai kockázatosztályozási rendszert, ezzel elősegítve a nagy kockázatot jelentő egyedi repülőesemények esetén indokolt, sürgős intézkedések felismerését. A közös rendszer segítségével be lehetne azonosítani az összesített információkból is, hogy melyek a kockázati szempontból kiemelten fontos területek. Az ilyen rendszernek támogatnia kell tagállamokat az események értékelésében és annak meghatározásában, hogy mely területekre összpontosítsák erőfeszítéseiket. Európai szemmel tekintve az összesített információkra, a rendszernek lehetővé kell tennie az Unión belüli fő kockázati területek felismerését és segítenie kell az Európai Repülésbiztonsági Program és az Európai Repülésbiztonsági Terv terén végzett munkát. Megfelelő támogatással kell biztosítani a következetes és egységes kockázatosztályozást a tagállamokban.
- (12) A könnyebb információcsere érdekében az eseményjelentéseket olyan adatbázisokban kell tárolni, amelyek kompatibilisek a (tagállamok és az európai központi adattár által használt) ECCAIRS szoftverrel és az ADREP-taxonómiával (az ECCAIRS szoftver alkalmazta ICAO-taxonómia).
- (13) Amennyiben valamely esemény egy tagállamban lajstromozott vagy ott székhellyel rendelkező szervezet által üzemeltetett légi járművet érint, az ilyen eseményt akkor is be kell jelenteni, ha az a tagállamok területén kívül következik be.
- (14) Az eseményre vonatkozó információkat meg kell osztani az Unión belül. Ez ugyanis jelentős mértékben előmozdítaná a tényleges vagy potenciális veszélyek azonosítását. A tagállamok továbbá megkapnának minden olyan szükséges információt a területükön bekövetkezett eseményekre vonatkozóan, amelyeket más tagállamok részére jelentettek.
- (15) Az információcsere során figyelembe kell venni a légiközlekedési balesetek és repülőesemények megelőzésére vonatkozó célkitűzést, tehát nem megengedhető, hogy az a vétkesség vagy a felelősség megállapítását, illetve a biztonsági teljesítmény értékelését szolgálja.
- (16) Az összes tagállam, a Bizottság és az EASA közötti, nagy mennyiségű információk cseréjének leghatékonyabb módja az európai központi adattár igénybe vétele.
- (17) Az Unióban összegyűjtött valamennyi, biztonsággal összefüggő információt megfelelő időben át kell küldeni az európai központi adattárba. Ennek keretében össze kell gyűjteni a repülőeseményeket és minden, a balesetek vagy súlyos repülőesemények 996/2010/EU rendelet szerinti vizsgálata során kapott információt.
- (18) Jelen rendelet hatálya kiterjed a nemzeti eseményekkel összefüggésben a nemzeti adatbázisokban tárolt információkra is.

- (19) Az európai központi adattárban őrzött biztonsági információnak mindazon szervezetek rendelkezésére kell állnia, amelyek feladata a polgári légi közlekedés biztonságának felügyelete, beleértve az EASA-t és az Unió területén bekövetkezett balesetek és repülőesemények kivizsgálásával megbízott hatóságokat.
- (20) Érdeelt felek is kérvényezhetik az európai központi adattárban található információkhoz való hozzáférést.
- (21) Mivel a nemzeti kapcsolattartó pontok ismerik legjobban a saját tagállamukban letelepedett érdekelt feleket, e nemzeti kapcsolattartó pontok feladata kell, hogy legyen foglalkozni az érintett tagállamban székhellyel rendelkező érdekelt felek kérvényeivel, míg a harmadik országok érdekelt felei által intézett kérvények ügyében a Bizottságnak kell eljárnia.
- (22) Elemezni kell az eseményjelentésekben található információkat, és azonosítani kell a biztonsági kockázatokat. Ennek eredményeképpen meg kell határozni a légi közlekedés biztonságának javítását szolgáló megfelelő intézkedéseket és ezeket a kellő időben végre kell hajtani. Az elemzéssel és az események nyomon követésével kapcsolatos információkat terjesztetni kell a szervezetek és a tagállamok hatóságai között, hiszen a bejelentett eseményekre adott visszajelzésekkel az események jelentésére lehet bátorítani az egyéneket.
- (23) Nyomon kell követni az elfogadott biztonsági intézkedések hatékonyságát, és adott esetben kiegészítő intézkedéseket kell hozni a biztonsági hiányosságok megfelelő kezelésének biztosítására. Az eseményjelentésekben szereplő információt a tendenciák felismerése érdekében összesített adatok formájában kell felhasználni.
- (24) A nemzeti repülésbiztonsági programba foglalandó intézkedések meghozatala során és annak biztosítására, hogy ezek az intézkedések tényekre támaszkodjanak, a tagállamoknak fel kell használniuk az összegyűjtött eseményjelentésekből származó információt és azok elemzésének eredményeit.
- (25) Mivel a légi közlekedés biztonságának javítására irányuló célkitűzést tagállami szinten nem lehet megfelelően teljesíteni – hiszen a tagállamok különálló jelentési rendszerei kevésbé hatékonyak, mint a potenciális uniós biztonsági problémák és a fő kockázati területek felismerését lehetővé tévő információcserét biztosító összehangolt hálózat – a tagállami szintű információelemzést ki kell egészíteni az uniós szintű elemzéssel és nyomon követéssel a légiközlekedési balesetek és repülőesemények jobb megelőzése érdekében. Ezt az uniós feladatot a légiközlekedési biztonsági elemzők hálózatának kell ellátnia.
- (26) A légiközlekedési biztonsági elemzők hálózatának szóban forgó munkája az Európai Repülésbiztonsági Program és az Európai Repülésbiztonsági Terv javát kell, hogy szolgálja az uniós szinten végrehajtandó intézkedések tényeken alapuló meghozatala révén.
- (27) A nyilvánosság rendelkezésére kell bocsátani a légi közlekedés tagállamokban és az Unióban megfigyelhető biztonsági szintjére vonatkozó összesített információkat. Ezen információknak ki kell terjedniük az e rendelet tagállami végrehajtásából kirajzolódó tendenciákra és elemzésekre, valamint az európai központi adattárban összesített formában őrzött információkra.

- (28) A polgári légi közlekedés biztonsági rendszerének alapját a visszajelzések, valamint a balesetek és a repülőesemények kapcsán levont tanulságok képezik. Az eseményjelentés és az események biztonsági célú felhasználása az eseményt bejelentő és az események gyűjtéséért és értékeléséért felelős szervezet közötti bizalmi kapcsolatra épül. Ez megköveteli a bizalmasság szabályainak szigorú alkalmazását. A biztonsággal összefüggő információk nem megfelelő felhasználással szembeni védelmének és az európai központi adattárhoz való hozzáférés kizárólag a polgári légi közlekedés biztonságának javításában közreműködő érdekelt felek részére történő korlátozásának célja gondoskodni a biztonsági információk folyamatos rendelkezésre állásáról a kellő időben végrehajtott, megfelelő megelőzési intézkedések és a légi közlekedés hatékonyabb védelme érdekében. Ezzel összefüggésben a biztonsági információkat – érzékeny jellegüknél fogva – a megfelelő módon kell védelmezni, összegyűjtésük során pedig szavatolni kell annak bizalmas kezelését, valamint az információforrás védelmét és a polgári légi közlekedésben foglalkoztatott személyek bizalmának megőrzését. Megfelelő intézkedéseket kell életbe léptetni az eseménybejelentő rendszerek által gyűjtött információk bizalmas kezelésének elősegítésére, és korlátozni kell az európai központi adattárhoz való hozzáférést. Az információhoz való szabad hozzáférésről szóló nemzeti törvényeknek figyelembe kell venniük az ilyen jellegű információk szükségszerű bizalmasságát. Az összegyűjtött adatokat az illetéktelen felhasználás vagy nyilvánosságra hozatal elleni megfelelő védelemmel kell ellátni. Felhasználásuknak szigorúan a légi közlekedés biztonságának javítását kell szolgálniuk és nem a vétkesség vagy a felelősség megállapításának célját.
- (29) Gondoskodni kell az e rendelet alkalmazásában eseményt bejelentő személy megfelelő védelméről. E vonatkozásban anonimizálni kell az eseményjelentéseket és el kell kerülni a bejelentővel kapcsolatos részletes adatok adatbázisokban történő rögzítését.
- (30) A polgári légi közlekedés rendszerének emellett olyan környezetet kell létrehoznia, amely nem az elrettentésen alapul, és amely ösztönzi az események önkéntes bejelentését, és ezáltal elősegíti a méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúra („just culture”) elvének terjedését. A nem büntető jellegű környezet nem korlátozhatja a légi közlekedés biztonsági szintjének fenntartásához vagy javításához elengedhetetlen intézkedések elfogadását.
- (31) A méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúrának ösztönöznie kell az egyéneket, hogy jelentsék a biztonsággal összefüggő információkat. Nem mentesítheti őket azonban a napi munkájuk kapcsán rájuk háruló felelősségek alól. E tekintetben az alkalmazottakat nem szabad büntetni az e rendelet alkalmazásában rendelkezésre bocsátott információk miatt, kivéve, ha súlyos gondatlanságot követtek el.
- (32) A súlyos gondatlanság egységes értelmezésének kialakításával egyértelműen meg kell határozni a bejelentő sérelmekkel, illetve büntetésekkel szembeni védelmének módját.
- (33) A méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúra meghonosítása és az egyének rendszerbe vetett bizalmának növelése érdekében a bejelentett események kezelésével olyan személyt kell megbízni, aki más osztályoktól függetlenül végzi a munkáját.
- (34) Lehetőséget kell biztosítani az alkalmazottaknak arra, hogy az e jogszabályban foglalt, védelmükre vonatkozó elvek megsértését bejelenthessék. A tagállamoknak meg kell határozniuk a bejelentő védelmére vonatkozó elvek megsértésének következményeit, és indokolt esetben szankciókat kell megállapítaniuk.

- (35) Az egyéneket visszatarthatja az események bejelentésétől a rájuk nézve terhelő adatok kiadásától, valamint annak lehetséges büntetőeljárási következményeitől való félelem. A tagállamok e tekintetben nem indíthatnak eljárást a bejelentővel szemben a jelentés ténye miatt, kivéve, ha súlyos gondatlanság esete áll fenn. Ösztönözni kell és hivatalos formába kell önteni a biztonsági és az igazságszolgáltatási hatóságok közötti együttműködést. Ennek eszköze lehet azon előzetes megállapodások kötése, amelyeknek tiszteletben kell tartaniuk a szóban forgó eltérő közérdekek közötti egyensúlyt, tehát ki kell terjedniük a nemzeti adatbázisokban őrzött eseményjelentések hozzáférhetőségének és felhasználásának kérdéseire.
- (36) A megfelelő rugalmasság, továbbá az e rendelet mellékletében található információk frissítésének biztosítása, a közös európai kockázatosztályozási rendszer kialakítása, az adatok európai központi adattárba történő rendezését szolgáló eszközök naprakésszé tétele és az európai központi adattárban található információk terjesztésének bővítése, illetőleg korlátozása érdekében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően a jogi aktusok elfogadására vonatkozó hatáskört a Bizottságra kell ruházni. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során – többek között szakértői szinten – megfelelő konzultációkat folytasson. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és megszövegezése során biztosítani kell, hogy az Európai Parlament és a Tanács a vonatkozó dokumentumokat egyidejűleg, kellő időben és megfelelő módon megkapja.
- (37) Az e rendelet végrehajtásához szükséges egységes feltételek biztosítása érdekében a végrehajtási hatásköröket a Bizottságra kell ruházni egyrészt a közös európai kockázatosztályozási rendszer életbe léptetése, másrészt az európai központi adattár irányítása tekintetében. Ezeket a hatásköröket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹³ megfelelően kell gyakorolni.
- (38) A személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁴, valamint a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 2000. december 18-i 45/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁵ által meghatározott, az adatfeldolgozásra és az egyének védelmére vonatkozó szabályokat teljes mértékben tiszteletben kell tartani e rendelet alkalmazása során. Az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság dokumentumaihoz való nyilvános hozzáférésről szóló, 2001. május 30-i 1049/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben¹⁶ az adatok hozzáférhetőségének tekintetében meghatározott szabályokat teljes mértékben tiszteletben kell tartani e rendelet alkalmazása során, kivéve, ha az eset az európai központi adattárban található adatok és információk terjesztésével függ össze, amely adatok és információk védelméről az e rendeletben foglalt szigorúbb hozzáférési szabályok rendelkeznek.
- (39) A szankcióknak elsősorban azon személyek vagy szervezetek szankcionálását kell lehetővé tenniük, akik e rendelet rendelkezéseit megsértve visszaélnek az e rendelet

¹³ HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

¹⁴ HL L 281., 1995.11.23., 31. o.

¹⁵ HL L 8., 2001.1.12., 1. o.

¹⁶ HL L 145., 2001.5.31., 43. o.

értelmében védelem alatt álló információkkal, súlyos gondatlanság esetének fennállása hiányában hoznak a jelentést bejelentő személy sérelmére intézkedéseket, nem teremtenek megfelelő, az eseményekkel kapcsolatos részletes adatok gyűjtését lehetővé tévő környezetet, nem elemzik az összegyűjtött információkat, továbbá nem tesznek lépéseket a feltárt tényleges és potenciális biztonsági hiányosságok felszámolása érdekében, illetve nem gondoskodnak az e rendelet alkalmazásával összegyűjtött információk terjesztéséről.

- (40) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen a polgári légiközlekedési események jelentésére vonatkozó közös szabályok létrehozását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért e rendelet európai léptéke miatt azok uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az említett cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (41) A 996/2010/EU rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.
- (42) A polgári légi közlekedésben előforduló események jelentéséről szóló, 2003. június 13-i 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet¹⁷, a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó információk központi adattárba történő rendezésével kapcsolatos végrehajtási szabályok meghatározásáról szóló, 2007. november 12-i 1321/2007/EK bizottsági rendeletet¹⁸ és a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó információk az érdekelt felekkel történő terjesztésére vonatkozó végrehajtási szabályok meghatározásáról szóló, 2007. szeptember 24-i 1330/2007/EK bizottsági rendeletet¹⁹ hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTÁK EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

- (1) E rendelet célja a polgári légi közlekedés biztonságának javítása egyrészt a polgári légi közlekedéssel összefüggő releváns információk bejelentésének, gyűjtésének, tárolásának, védelmének, megosztásának, terjesztésének és elemzésének biztosítása, másrészt az összegyűjtött információra támaszkodó biztonsági intézkedések szükség szerinti meghozatala révén. A rendelet az összegyűjtött információk európai központi adattárba történő rendezésére és azok érdekelt felekkel történő terjesztésére vonatkozó szabályokat is meghatároz azzal a céllal, hogy az érdekelt felek rendelkezésére álljon minden olyan információ, amelyre a polgári légi közlekedés biztonságának javításához szükségük van.
- (2) Az események jelentésének kizárólagos célja a balesetek és repülőesemények megakadályozása, és nem a vétesség vagy a felelősség megállapítása.

¹⁷ HL L 167., 2003.7.4., 23. o.

¹⁸ HL L 294., 2007.11.13., 3. o.

¹⁹ HL L 295., 2007.11.14., 7. o.

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „anonimizálás”: a benyújtott jelentésekből minden, a bejelentőre vonatkozó személyes adat, illetve mindazon műszaki adatok törlése, amelyek – az információból levont következtetések alapján – a bejelentő vagy más harmadik felek azonosításához vezethetnek;
2. „Európai Repülésbiztonsági Program”: a biztonsági kérdések európai szintű közös kezelését célzó tevékenységek és eljárások, valamint uniós szintű rendeletek integrált rendszere;
3. „Európai Repülésbiztonsági Terv”: biztonsági kérdések európai szintű értékelése és a kapcsolódó tevékenységek;
4. „súlyos gondatlanság”: a gondosság kötelezettségének nyilvános és szándékos megsértése, amely közvetlenül, előre látható módon okoz személyi vagy vagyoni kárt, illetve amely jelentős mértékben csökkenti a légi közlekedés biztonságának szintjét;
5. „repülőesemény”: a légi jármű üzemeltetésével kapcsolatos, balesetnek nem minősülő esemény, amely az üzemeltetés biztonságát hátrányosan befolyásolja vagy befolyásolhatja;
6. „érdekelte fél”: bármely olyan természetes vagy jogi személy, illetve bármely olyan hivatalos szerv, akár rendelkezik jogi személyiséggel akár nem, amelynek lehetősége nyílik a polgári repülés biztonságának javítására, ha hozzáférést kap a tagállamok által az eseményekre vonatkozóan egymásnak átadott információkhoz, és amelyek az érdekelte felek e rendeletben meghatározott kategóriáinak egyikébe tartoznak;
7. „méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúra” (just culture): olyan jogelv, amely bár a súlyos gondatlanságot, a szándékos szabálysértést, illetve károkozást nem tolerálja, de amelynek értelmében az irányítókkal, illetve az ügyfelekkel közvetlenül kapcsolatba kerülő más dolgozókkal szemben nem alkalmaznak szankciót olyan intézkedéseik, mulasztásaik vagy döntéseik miatt, amelyeket a tapasztalataik és szakképesítésük alapján követtek el, illetve hoztak meg;
8. „esemény”: minden olyan esemény és repülőesemény, amely jelentőséggel bír vagy jelentőséggel bírhat a légi közlekedés biztonságára nézve, többek között különösen a 996/2010/EU rendelet 2. cikkének 1. és 16. pontjában meghatározott baleset és súlyos repülőesemény;
9. „szervezet”: minden olyan szervezet, amely légi közlekedési termékeket és/vagy szolgáltatásokat biztosít, és magában foglalja különösen a légi járművek üzemben tartóit, a jóváhagyott karbantartó szervezeteket, a légi járművek tervezéséért és gyártásáért felelős szervezeteket, a léginavigációs szolgáltatókat és a tanúsított légikikötőket;
10. „kapcsolattartási pont”: a valamely tagállam területén székhellyel rendelkező érdekelte fél tájékoztatási kérelme esetében az adott tagállam által a 6. cikk (2) bekezdése

alapján kijelölt illetékes hatóság, az Unió területén kívül székhellyel rendelkező érdekelt tájékoztatási kérelme esetében a Bizottság;

11. „eseményvizsgálatot végző hatóság”: a 996/2010/EU rendelet 4. cikkében meghatározott eseményvizsgálatokat végző, illetve felügyelő, polgári légiközlekedési eseményvizsgálatokat végző állandó nemzeti hatóság;
12. „biztonságirányítási rendszer”: a biztonsági irányítás azon rendszerelvű megközelítése, amely magában foglalja a szükséges szervezeti elemeket, elsámoltathatóságokat, szakpolitikákat és eljárásokat;
13. „nemzeti repülésbiztonsági program”: a polgári légi közlekedés biztonságát szolgáló, a tagállam által kidolgozott jogszabályok és tevékenységek integrált összessége.

3. cikk

Hatály

Ez a rendelet mindazokra az eseményekre vonatkozik, amelyek veszélyeztetik vagy, ha a megelőző intézkedések elmaradnak, veszélyeztethetik a légi járművet, az azokban tartózkodó vagy bármely más személyt. A bejelentésköteles repülőeseményeket részletesen az I. melléklet ismerteti.

4. cikk

Jelentési kötelezettség

- (1) A tagállamban székhellyel rendelkező valamennyi szervezet kötelező jelentési rendszert hoz létre, amely lehetővé teszi az eseményekre vonatkozó részletes adatok összegyűjtését.
- (2) Valamennyi tagállam kötelező jelentési rendszert hoz létre, amely lehetővé teszi az eseményekre vonatkozó részletes adatok összegyűjtését, beleértve az (1) bekezdés szerinti, szervezetek általi adatgyűjtést is.
- (3) A következő személyek tesznek jelentést az eseményekről az (1) bekezdés szerinti, az adott személyt foglalkoztató szervezet által létrehozott rendszeren, illetve a (2) bekezdés szerinti, tagállamok által létrehozott rendszeren keresztül:
 - a) valamely tagállamban nyilvántartásba vett légi jármű parancsnoka vagy az Unió területén kívül nyilvántartásba vett, de olyan üzemben tartó által használt légi jármű parancsnoka, amelynek üzemeltetési felügyeletét valamely tagállam biztosítja, vagy az Unióban székhellyel rendelkező üzemben tartó által használt légi jármű parancsnoka;
 - b) a sugárhajtású vagy közforgalmi légi jármű vagy annak bármely felszerelése vagy alkatrésze tervezésével, gyártásával, karbantartásával vagy módosításával valamely tagállam vagy az EASA felügyelete alatt foglalkozó személy;
 - c) az a személy, aki valamely tagállam vagy az EASA felügyelete alatt a karbantartási célú átvizsgálásról vagy üzembe helyezéséről szóló igazolást a sugárhajtású vagy

közforgalmi légi jármű vagy annak bármilyen felszerelése vagy alkatrésze tekintetében aláírja;

- d) az a személy, aki olyan feladatot lát el, amelynél a tagállam általi légiforgalmi irányítói vagy repüléstájékoztatói szakszolgálati engedély feltételezett;
 - e) az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁰ hatálya alá tartozó repülőter vezetője;
 - f) az a személy, aki olyan léginavigációs berendezések telepítésével, módosításával, karbantartásával, javításával, nagyjavításával, repülési próbájával vagy ellenőrzésével kapcsolatos feladatot lát el, amelyért valamely tagállam vállal felelősséget;
 - g) az a személy, aki légi jármű földi kiszolgálásával kapcsolatos feladatot lát el, beleértve a tüzelőanyag-feltöltést, a szervizelést, a terhelési adatlap kitöltését, a berakodást, a jégtelenítést és a légi jármű vontatását, az 1008/2008/EK rendelet hatálya alá tartozó repülőtéren.
- (4) A (3) bekezdésben felsorolt valamennyi személy a megállapított határidőn belül és a II. melléklet 1. pontjában meghatározott követelményeknek megfelelően tesz jelentést az eseményekről.
 - (5) A tagállam által tanúsított vagy jóváhagyott valamennyi szervezet az eseményekre vonatkozóan az (1) bekezdéssel összhangban gyűjtött részletes adatokat az adott tagállam 6. cikk (2) bekezdése szerinti illetékes hatósága felé jelenti.
 - (6) Az EASA által tanúsított vagy jóváhagyott valamennyi szervezet az eseményekre vonatkozóan az (1) bekezdéssel összhangban gyűjtött részletes adatokat az EASA felé jelenti.

5. cikk

Önkéntes adatszolgáltatás

- (1) A tagállamban székhellyel rendelkező valamennyi szervezet létrehozza az eseményekre vonatkozó azon részletes adatok gyűjtését lehetővé tévő önkéntes jelentési rendszert, amelyekről a kötelező jelentési rendszerben nem kell bejelentést tenni, de amelyek a bejelentő megítélése szerint tényleges vagy potenciális veszélyt jeleznek.
- (2) Valamennyi tagállam létrehozza az eseményekre vonatkozó azon részletes adatok gyűjtését lehetővé tévő önkéntes jelentési rendszert, amelyekről a kötelező jelentési rendszerben nem kell bejelentést tenni, de amelyek a bejelentő megítélése szerint tényleges vagy potenciális veszélyt jeleznek, beleértve a szervezetek által az (1) bekezdés értelmében összegyűjtött részletes adatokat.

²⁰

A Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (átdolgozott változat) (EGT-vonatkozású szöveg), *HL L 293, 2008.10.31., 3. o.*

- (3) Az önkéntes adatszolgáltatás rendszere lehetővé teszi az I. melléklet alapján nem bejelentésköteles és a 4. cikk (3) bekezdésében fel nem sorolt személyek által az eseményekre vonatkozóan bejelenteni szándékozott részletes adatok gyűjtését.
- (4) A tagállam által tanúsított vagy jóváhagyott valamennyi szervezet az eseményekre vonatkozóan az (1) bekezdéssel összhangban gyűjtött részletes adatokat az adott tagállam 6. cikk (2) bekezdése szerinti illetékes hatósága felé jelenti.
- (5) Az EASA által tanúsított vagy jóváhagyott valamennyi szervezet az eseményekre vonatkozóan az (1) bekezdéssel összhangban gyűjtött részletes adatokat az EASA felé jelenti.
- (6) A tagállamok és a szervezetek létrehozhatnak a biztonsággal összefüggő információk gyűjtésére és feldolgozására alkalmas egyéb rendszereket is, melyek az eseményekre vonatkozó, de a 4. cikkben és az e cikk (1) és (2) bekezdésében említett jelentési rendszereken keresztül bejelentésre nem kerülő adatok összegyűjtését szolgálják. E rendszerek tartalmazhatják a 6. cikk (2) bekezdésében felsoroltaktól eltérő szervek részére történő jelentéseket és az ágazat aktív szerepvállalása révén rendelkezésre álló információkat.

6. cikk

Információgyűjtés és -tárolás

- (1) A tagállamban székhellyel rendelkező valamennyi szervezet kijelöl egy vagy több személyt az eseményekre vonatkozó, a 4. és 5. cikknek megfelelően bejelentett adatok gyűjtésére, értékelésére, feldolgozására, elemzésére és tárolására. A kijelölt személyek a szervezet többi osztályától külön és függetlenül végzik munkájukat.
- (2) A tagállamok egy vagy több illetékes hatóságot jelölnek ki, hogy életbe léptessék az eseményekre vonatkozó, a 4. és 5. cikknek megfelelően bejelentett adatok gyűjtésére, értékelésére, feldolgozására, elemzésére és tárolására szolgáló mechanizmust. A kijelölt illetékes hatóságok munkájuk során a többi osztálytól külön és függetlenül kezelik a bejelentett információkat.

E feladatok – összevontan vagy külön – a következő hatóságokra ruházhatók rá:

- a) nemzeti polgári légi közlekedési hatóság; és/vagy
- b) a biztonsági vizsgálatokat végző hatóságok; és/vagy
- c) bármilyen más független szervezet vagy testület, amelyet ezzel a feladattal megbíznak.

Amennyiben valamely tagállam egynél több szervezetet vagy testületet jelöl ki, közülük egyet kapcsolattartási pontként jelöl ki a 8. cikk (2) bekezdésében említett információcseréhez.

- (3) A szervezetek adatbázisban tárolják az eseményekre vonatkozóan a 4. és az 5. cikknek megfelelően összegyűjtött adatokból származó eseményjelentéseket.

- (4) A (2) bekezdésben megnevezett illetékes hatóságok a nemzeti adatbázisokban tárolják az eseményekre vonatkozóan a 4. és az 5. cikknek megfelelően összegyűjtött adatokból származó eseményjelentéseket.
- (5) A balesetek és a súlyos repülőesemények adatait szintén ezekben az adatbázisokban kell tárolni.
- (6) A nemzeti repülésbiztonsági program végrehajtásáért felelős tagállami hatóságoknak teljes körű hozzáféréssel kell rendelkeznie a (4) bekezdésben említett nemzeti adatbázisokhoz, ezzel elősegítve biztonsági feladataik ellátását.
- (7) A biztonsági vizsgálatokat végző hatóságoknak teljes körű hozzáféréssel kell rendelkezniük a (4) bekezdésben említett nemzeti adatbázisokhoz annak érdekében, hogy teljesítsék a 996/2010/EU rendelet 5. cikkének (4) bekezdésében rögzített kötelezettségeket.

7. cikk

Az eseményjelentések minősége és teljessége

- (1) A (6) bekezdésben említett eseményjelentéseknek legalább a II. melléklet 2. pontjában felsorolt információkat kell tartalmazniuk.
- (2) A 6. cikk (4) bekezdésében említett valamennyi eseményjelentésben fel kell tüntetni a szóban forgó esemény kockázatalapú besorolását. A kockázatbesorolást az (5) bekezdésben meghatározott közös európai kockázatosztályozási rendszerrel összhangban kell elvégezni.
- (3) A szervezetek és a tagállamok létrehozzák a főleg az eseményjelentésekben szereplő különféle adatok és az eseményt bejelentő által szolgáltatott előzetes adatok közötti összhangot biztosító adatminőség-ellenőrző eljárásokat.
- (4) A 6. cikk (3) és (4) bekezdésében hivatkozott adatbázisoknak szabványos formátumokat kell alkalmazniuk az információcsere megkönnyítése érdekében, és kompatibilisnek kell lenniük az ECCAIRS szoftverrel és az ADREP-taxonómiával.
- (5) A Bizottság létrehozza a közös európai kockázatosztályozási rendszert az események biztonsági kockázatának besorolása érdekében, amelynek során figyelembe veszi a meglévő kockázatosztályozási rendszerekkel való kompatibilitás szükségességének kérdését.
- (6) A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy adott esetben a 18. cikkel összefüggésben felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a közös európai kockázatosztályozási rendszer létrehozása érdekében.
- (7) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján intézkedéseket fogad el a közös európai kockázatosztályozási rendszer végrehajtására. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 19. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

- (8) A Bizottság segíti a tagállamok illetékes hatóságainak adatok integrálásához kötődő munkáját, különösen – de nem kizárólag – az (1) bekezdésben említett minimális információk rendszerezése, az események (2) bekezdésben említett kockázati alapú besorolása és a (3) bekezdésben említett adatminőség-ellenőrző eljárások létrehozása tekintetében. A Bizottság útmutató anyagok és szakmai találkozók formáját öltő támogatásának hozzá kell járulnia a tagállamok adatbeviteli eljárásainak összehangolásához.

8. cikk

Európai központi adattár

- (1) A Bizottság kezeli az Unióban összegyűjtött eseményjelentések tárolására szolgáló európai központi adattárat.
- (2) Minden tagállam megegyezik a Bizottsággal az európai központi adattár aktualizálására vonatkozó műszaki protokollokról, amelyek alapján minden, a 6. cikk (4) bekezdésében hivatkozott nemzeti adatbázisban szereplő, biztonságra vonatkozó adat átkerül a központi adattárba.
- (3) Az EASA megegyezik a Bizottsággal minden, a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet²¹ alapján összegyűjtött eseményjelentés, valamint a 4. cikk (6) bekezdése és az 5. cikk (5) bekezdése szerint gyűjtött információ európai központi adattárba történő továbbítására vonatkozó műszaki protokollokról.
- (4) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján intézkedéseket fogad el az (1) bekezdésben hivatkozott európai közös adattár kezelésére vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 19. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.
- (5) A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy adott esetben a 18. cikkel összefüggésben felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az adatok (2) és (3) bekezdésben hivatkozott európai közös adattárba történő rendezéséhez kapcsolódó eszközök naprakésszé tételére.

9. cikk

Információcsere

- (1) A tagállamok és az EASA az európai központi adattár segítségével működnek közre az információcserében úgy, hogy az eseményjelentéseket tároló saját adatbázisaikban őrzött valamennyi, biztonsággal összefüggő információhoz hozzáférést biztosítanak a többi tagállam illetékes hatóságainak, az EASA-nak és a Bizottságnak. Az eseményjelentéseket az eseményre vonatkozó adatok előzetes összegyűjtésétől számítva 30 napon kell átküldeni az európai központi adattárba. Az

²¹ A polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (EGT-vonatkozású szöveg), *HL L 79.*, 2008.3.19., 1. o.

eseményjelentéseket bármely indokolt esetben kiegészítő biztonsági információkkal kell naprakésszé tenni.

- (2) A balesetekkel és a súlyos repülőeseményekkel kapcsolatos információkat is át kell küldeni az európai központi adattárba. A balesetekkel és a súlyos repülőeseményekkel kapcsolatos alapvető tényyszerű információkat folyamatban lévő kivizsgálás esetén is el kell juttatni az adattárba. A kivizsgálás lezárását követően minden adatot – amennyiben rendelkezésre áll, a végleges vizsgálati jelentés angol nyelvű összefoglalását is – mellékelni kell.
- (3) Amennyiben valamely tagállam vagy az EASA az eseményre vonatkozó információk gyűjtése vagy az eseményjelentések tárolása során olyan biztonsági problémát tár fel, amely egy másik tagállam vagy az EASA számára jelentőséggel bír, illetve feltehetően biztonsági intézkedések meghozatalát igényli, a problémát azonosító tagállam vagy az EASA a lehető legrövidebb időn belül továbbít minden vonatkozó, biztonsággal összefüggő adatot az érintett tagállam vagy az EASA számára.

10. cikk

Az információk terjesztése

- (1) A polgári légi közlekedés biztonságának felügyeletével, illetve a polgári légiközlekedési balesetek vagy az Unió területén bekövetkezett repülőesemények kivizsgálásával megbízott bármely szervezetnek elektronikus hozzáféréssel kell rendelkeznie az európai központi adattárban őrzött adatokhoz.
- (2) A III. mellékletben felsorolt érdekelt felek is kérvényezhetik az európai központi adattárban található információkhoz való hozzáférést. Az Unióban székhellyel rendelkező érdekelt felek adatszolgáltatási kérelmükkel a székhelyük szerinti tagállam kapcsolattartási pontjához fordulnak. Az Unióban nem letelepedett érdekelt felek kérelmeiket a Bizottsághoz nyújtják be.
- (3) Biztonsági okokból az érdekelt felek számára nem biztosított az európai központi adattárhoz való közvetlen hozzáférés.

11. cikk

A kérelmek feldolgozása és a döntések

- (1) A kérelmeket a kapcsolattartási pont által elismert formanyomtatványon kell benyújtani. E formanyomtatványoknak tartalmazniuk kell legalább a IV. mellékletben található elemeket.
- (2) A kérelmet fogadó kapcsolattartási pont ellenőrzi, hogy azt valamely érdekelt fél nyújtotta-e be, és hogy a benyújtott kérelemmel a kapcsolattartási pont illetékes-e foglalkozni.
- (3) A kérelmet fogadó kapcsolattartási pont eseti alapon értékeli, hogy a kérelem megalapozott és teljesíthető-e. A kapcsolattartó pontok papíron vagy biztonságos elektronikus kommunikációs eszközön juttatják el az információt az érdekelt félhez.

- (4) Ha a kapcsolattartási pont elfogadja a kérelmet, meg kell határoznia a rendelkezésre bocsátott információ mennyiségét és részletességét. Az információnak a kérelem céljához feltétlenül szükséges szintre kell korlátozódnia a 15. és a 16. cikk sérelme nélkül. Az érdekelt fél saját berendezéséhez, műveleteihez vagy tevékenységi területéhez nem kapcsolódó információk összesített vagy nem beazonosítható formában bocsáthatók ki. Nem összesített formában lévő információt az érdekelt fél rendelkezésére lehet bocsátani, amennyiben az részletes indoklást nyújt be.
- (5) Az III. melléklet b) pontjában felsorolt érdekelt feleket csak olyan információkkal szabad ellátni, amelyek az adott fél saját berendezéséhez, műveleteihez vagy tevékenységi területéhez tartoznak.
- (6) A III. melléklet a) pontjában felsorolt érdekelt féltől érkező kérelmet fogadó kapcsolattartási pont általános döntést hozhat ezen érdekelt fél tájékoztatásának rendszeresítéséről. A kért információnak kapcsolódnia kell az érdekelt fél saját berendezéséhez, műveleteihez vagy tevékenységi területéhez. Az általános döntés nem biztosíthat hozzáférést az adatbázis teljes tartalmához és kizárólag az anonimizált információkra terjedhet ki.
- (7) Az érdekelt fél csak az e rendelet 1. cikkében megállapított célkitűzésnek megfelelő kérelmezési formanyomtatványon meghatározott célból használhatja fel a kapott információt. Az érdekelt fél nem terjesztheti a kapott információt szolgáltatója írásbeli beleegyezése nélkül, és meghozza a szükséges intézkedéseket a kapott információ titkosságának megfelelő szintű biztosítására.
- (8) Az információ e cikk alapján történő terjesztésére vonatkozó döntést úgy kell meghozni, hogy az szigorúan az információt felhasználó céljához feltétlenül szükséges szintre korlátozódjék.
- (9) A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy adott esetben a 18. cikkel összefüggésben felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az európai központi adattárban őrzött információk terjesztésére vonatkozó szabályok naprakészre tételére, az információterjesztés körének bővítése vagy korlátozása érdekében.

12. cikk

A kérelmek rögzítése és az információcsere

- (1) Minden kapcsolattartási pont nyilvántartásba veszi a hozzá beérkező összes kérelmet és az általa tett intézkedéseket. Ezt az információt közli a Bizottsággal, valahányszor kérelem érkezik be vagy intézkedés történik.
- (2) A Bizottság minden kapcsolattartási pont rendelkezésére naprakész jegyzéket bocsát a beérkezett kérelmekről, valamint arról, hogy a különböző kapcsolattartási pontok, illetve maga a Bizottság ezekről hogyan intézkedett.

13. cikk

Az események nemzeti szintű elemzése és nyomon követése

- (1) A tagállamban székhellyel rendelkező valamennyi szervezet kialakítja a 4. és az 5. cikknek megfelelően összegyűjtött adatok elemzésére szolgáló eljárásokat annak érdekében, hogy a bejelentett eseményekkel összefüggésben fel lehessen ismerni a biztonságot érintő veszélyeket. Az elemzés alapján a szervezet meghatározza a biztonság fokozásához szükséges megfelelő korrekciós vagy megelőző intézkedéseket.
- (2) A tényleges és potenciális biztonsági hiányosságok elhárítását célzó intézkedések meghatározását követően a tagállamban székhellyel rendelkező valamennyi szervezet a megfelelő időben végrehajtja ezeket és létrehozza az intézkedések végrehajtását és hatékonyságát nyomon követő eljárást.
- (3) A tagállamban tanúsított vagy jóváhagyott valamennyi szervezet indokolt esetben a 6. cikk (2) bekezdésében említetteknek megfelelően jelenti az adott tagállam illetékes hatósága felé az (1) bekezdés alapján elvégzett elemzés eredményét és a (2) bekezdés értelmében 30 napon belül meghozandó intézkedéseket.
- (4) Valamennyi tagállam kialakítja a 4. és az 5. cikknek megfelelően összegyűjtött adatok elemzésére szolgáló eljárásokat annak érdekében, hogy a bejelentett eseményekkel összefüggésben fel lehessen ismerni a biztonságot érintő veszélyeket. Az elemzés alapján a szervezet meghatározza a biztonság fokozásához szükséges megfelelő korrekciós vagy megelőző intézkedéseket.
- (5) A tényleges és potenciális biztonsági hiányosságok elhárítását célzó intézkedések meghatározását követően valamennyi tagállam a megfelelő időben végrehajtja ezeket és kialakítja az intézkedések végrehajtását és hatékonyságát nyomon követő eljárást.
- (6) Valamennyi tagállam nyomon követi továbbá a szervezetek által a (2) bekezdésnek megfelelően hozott intézkedések végrehajtását és hatékonyságát is. Amennyiben a tagállam úgy ítéli meg, hogy az intézkedések nem alkalmasak a tényleges vagy potenciális biztonsági hiányosságok elhárítására, biztosítja, hogy az érintett szervezet megfelelő kiegészítő intézkedéseket hoz és hajt végre.
- (7) Az események e cikkben meghatározott elemzésével és nyomon követésével kapcsolatos információkat megfelelő időn belül, a nemzeti adatbázisokban történő tárolásukat követően legfeljebb két hónap múlva rögzíteni kell az európai központi adattárban.
- (8) A tagállamok felhasználják az eseményjelentések elemzéséből nyert információkat a nemzeti repülésbiztonsági program keretében végrehajtásra kerülő korrekciós intézkedések meghozatalához.
- (9) A tagállamok legalább évente közzéteszik azt a biztonsági jelentést, amely tartalmazza a kötelező és az önkéntes jelentési rendszerek által gyűjtött eseményeket leíró adatokat azért, hogy tájékoztassák a nyilvánosságot a polgári légi közlekedés biztonságának szintjéről és a vonatkozó biztonsági kérdések kezelésére tett intézkedésekről.

- (10) A tagállamok anonimizált eseményjelentéseket is nyilvánosságra hozhatnak.

14. cikk

Az események európai uniós szintű elemzése és nyomon követése

- (1) A Bizottság, az EASA és a tagállam illetékes hatósága egymással együttműködve rendszeresen részt vesznek az európai központi adattárban található információk cseréjében és elemzésében.
- (2) Az együttműködést a légiközlekedési biztonsági elemzők hálózata biztosítja.
- (3) Az EASA többek között, de nem kizárólag találkozó előkészítésében és szervezésében nyújtott segítséggel támogatja a légiközlekedési biztonsági elemzők hálózatának tevékenységeit.
- (4) A légiközlekedési biztonsági elemzők hálózata főleg az Európai Repülésbiztonsági Programot és az Európai Repülésbiztonsági Tervet támogató biztonságelemzési tevékenysége révén járul hozzá az uniós légi közlekedés biztonságának növeléséhez.
- (5) Az EASA feltünteti a 216/2008/EK rendelet 15. cikkének (4) bekezdése szerinti éves biztonsági jelentésben az információk (1) bekezdésben említett elemzésének eredményét.

15. cikk

Az információ védelme és megfelelő felhasználása

- (1) A tagállamok és a szervezetek megtesznek minden szükséges intézkedést a 4., az 5. és a 10. cikk szerint az eseményekre vonatkozóan kézhez kapott adatok megfelelően bizalmas kezelésének biztosítására.
- (2) Az eseményekre vonatkozó adatokat kizárólag azok gyűjtésének céljára lehet felhasználni. A tagállamok és a szervezetek ezen információkat nem tehetik elérhetővé és nem használhatják fel más célra, mint a légi közlekedés biztonságának fenntartására, illetve javítására. Az információk nem használhatók fel a vétkesség vagy a felelősség megállapítására.
- (3) A Bizottság, az EASA és a tagállamok illetékes hatóságai a 14. cikkben hivatkozott kötelezettségeik teljesítése során gondoskodnak az európai központi adattárban található információk bizalmas kezeléséről és azok felhasználását arra a szükséges minimumra korlátozzák, amely szükséges a biztonsággal kapcsolatos kötelezettségeiknek való megfeleléshez. E tekintetben az információt különösen a névtelen biztonsági ajánlások és légialkalmassági engedélyek alapjául szolgáló biztonsági trendek elemzésére használhatják a vétkesség vagy a felelősség kérdésének tisztázása nélkül.
- (4) A tagállamok előzetes megállapodások segítségével biztosítják, hogy a 6. cikk (2) bekezdésében megnevezett illetékes hatóságaik és igazgatszolgáltatási hatóságaik együttműködnek egymással. Ezen előzetes megállapodások célja biztosítani a helyes

egyensúlyt egyfelől a megfelelő igazságszolgáltatás, másfelől a biztonsággal összefüggő információk folyamatos elérhetőségének igénye között.

16. cikk

Az információforrás védelme

- (1) A tagállamban székhellyel rendelkező valamennyi szervezet biztosítja, hogy minden személyes adat, például nevek és címek, kizárólag a 6. cikk (1) bekezdésében említett személyek részére legyenek hozzáférhetők. Az anonimizált információkat indokolt esetben terjesztetni kell a szervezeten belül. A tagállamban székhellyel rendelkező egyes szervezetek a személyes adatokat csak az e rendelet céljából szükségesnek tartott mértékben dolgozzák fel, a 95/46/EK irányelv végrehajtását szolgáló nemzeti jogszabályok sérelme nélkül.
- (2) Valamennyi tagállam biztosítja, hogy a személyes adatok, például az egyének nevei és címei, ne kerüljenek rögzítésre a 6. cikk (4) bekezdésében említett nemzeti adatbázisokban. Az anonimizált információkat elérhetővé kell tenni az érintett érdekelt felek számára, különösen a légi közlekedés biztonságának javításával összefüggő kötelezettségeik teljesítésének lehetővé tétele érdekében. Az egyes tagállamok a személyes adatokat csak az e rendelet céljából szükségesnek tartott mértékben dolgozzák fel, a 95/46/EK irányelv végrehajtását szolgáló nemzeti jogszabályok sérelme nélkül.
- (3) A tagállamok nem indítanak eljárást olyan nem előre kitervelt vagy nem szándékos jogsértés esetében, amelyről kizárólag a 4. és az 5. cikk szerinti bejelentés alapján szereztek tudomást. E szabály nem alkalmazandó a súlyos gondatlanság esetére.
- (4) A 4. és az 5. cikk alapján jelentést tevő alkalmazottakat – a súlyos gondatlanság esetétől eltekintve – nem érheti sérelem a munkaadó részéről a repülőeseménnyel kapcsolatos adatszolgáltatás miatt.
- (5) A tagállamban székhellyel rendelkező valamennyi szervezet belső szabályokat fogad el, amelyek megállapítják, hogy a szervezeten belül milyen módon kell biztosítani és végrehajtani a méltányossági alapú repülőbiztonsági kultúra alapelveit, különösen a (4) bekezdésben említett alapelveit.
- (6) Valamennyi tagállam létrehozza az e cikk végrehajtásával megbízott szervet. Az alkalmazottak ehhez a szervhez fordulhatnak az e cikkben meghatározott szabályok megsértésének ügyében. Indokolt esetben a kijelölt szerv javaslatot tesz az adott tagállamnak a munkaadóval szemben alkalmazandó, a 21. cikkben említett szankciók elfogadására.

17. cikk

A mellékletek aktualizálása

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 18. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e rendelet mellékleteire vonatkozóan annak érdekében, hogy a mellékleteket a technikai fejlődéshez igazítsa, hogy a mellékleteket összhangba hozza a

nemzetközi szinten elfogadott ADREP-taxonómiával, az Unió által elfogadott egyéb jogszabályokkal és a nemzetközi megállapodásokkal, hogy aktualizálja az érdekelt felek jegyzékét és az európai központi adattárban található információra vonatkozó kérelem formanyomtatványát, valamint hogy biztosítsa a kötelező jelentési rendszerben továbbítandó repülőesemények körének megfelelőségét.

18. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit e cikk határozza meg.
- (2) A Bizottságot határozatlan időtartamra ruházzák fel a 7. cikk (6) bekezdésében, a 8. cikk (5) bekezdésében, a 11. cikk (9) bekezdésében és a 17. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó jogkörrel.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 7. cikk (6) bekezdésében, a 8. cikk (5) bekezdésében, a 11. cikk (9) bekezdésében és a 17. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (5) A 7. cikk (6) bekezdése, a 8. cikk (5) bekezdése, a 11. cikk (9) bekezdése és a 17. cikk értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő 2 hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ezen időtartam 2 hónappal meghosszabbodik.

19. cikk

A bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot munkájában a 216/2008/EK irányelv 65. cikke szerint létrehozott bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottság.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

20. cikk

A dokumentumokhoz való hozzáférés és a személyes adatok védelme

- (1) Az európai központi adattárban őrzött adatok és információk hozzáférhetőségére vonatkozó szigorúbb szabályokról rendelkező 10. és 11. cikke kivételével e rendelet nem érinti az 1049/2001/EK rendeletet.
- (2) E rendelet nem érinti a 95/46/EK irányelvet végrehajtó és a 45/2001/EK rendelettel összefüggésben lévő nemzeti jogszabályokat.

21. cikk

Szankciók

A tagállamok szabályokat állapítanak meg az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozóan. Az előírt szankcióknak hatásosaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A tagállamok értesítik a Bizottságot az e cikk alkalmazásával kapcsolatban elfogadott szankciókról.

22. cikk

A 996/2010/EU rendelet módosítása

A 19. cikket el kell hagyni.

23. cikk

Hatályukat veszítő jogszabályok

A 2003/42/EK irányelv, az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályát veszti.

24. cikk

Hatálybalépés

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

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

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

I. MELLÉKLET: A KÖTELEZŐ ESEMÉNYBEJELENTŐ RENDSZEREN KERESZTÜL BEJELENTENDŐ JELENTÉSKÖTELES REPÜLŐESEMÉNYEK JEGYZÉKE

A. rész: A légi járművek működésével, karbantartásával, javításával és gyártásával kapcsolatos jelentésköteles repülőesemények jegyzéke

1. *megjegyzés:* A melléklet e része – a teljesség igénye nélkül – felsorolja a gyakoribb jelentésköteles repülőesemények többségét. Minden más olyan repülőeseményt, amelyről az érintett felek úgy ítélik meg, hogy megfelel a kritériumoknak, szintén jelenteni kell.

2. *megjegyzés:* A melléklet e része nem tartalmazza a 996/2010/EU rendeletben meghatározott baleseteket és súlyos repülőeseményeket. A 996/2010/EU rendeletben a balesetek és a súlyos repülőesemények jelentésére vonatkozóan előírt egyéb követelmények mellett a baleseteket és a súlyos repülőeseményeket a kötelező eseménybejelentő rendszeren keresztül is be kell jelenteni.

3. *megjegyzés:* A melléklet e része a légi járművek működésére, karbantartására, javítására és gyártására vonatkozó bejelentési előírások példáit tartalmazza.

4. *megjegyzés:* Bejelentéskötelesek azok az események, amelyek veszélyeztették vagy veszélyeztethették volna a működés biztonságát, vagy amelyek következtében kockázatos körülmények alakulhattak volna ki. Jelentést kell tenni akkor is, ha a bejelentő véleménye szerint a repülőesemény ugyan nem veszélyeztette a működés biztonságát, de veszélyt jelentene, ha más, hasonló körülmények között megismétlődne. Amit termékek, alkatrészek vagy készülékek valamely osztálya esetén bejelentendőnek ítélnék, más esetben esetleg nem volna bejelentendő, és bármilyen egyedi emberi vagy műszaki tényező hiánya vagy jelenléte az eseményt balesetté vagy súlyos repülőeseménnyé változtathatja.

5. *megjegyzés:* A jelentésköteles események kiterjedhetnek mind a pilóta által vezetett, mind a távirányítású légi járműveket érintő eseményekre.

TARTALOM

1: A LÉGI JÁRMŰVEK REPÜLÉSI MŰVELETEI

2: A LÉGI JÁRMŰVEK MŰSZAKI ESEMÉNYEI

3: A LÉGI JÁRMŰVEK KARBANTARTÁSA ÉS JAVÍTÁSA

4: LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK, BERENDEZÉSEK ÉS FÖLDI SZOLGÁLAT

1. A LÉGI JÁRMŰVEK REPÜLÉSI MŰVELETEI

1.1. A légi járművel végzett műveletek

(a) Elkerülő manőverek:

- ütközés veszélye más légi járművel, a földdel vagy más tárggyal, vagy olyan nem biztonságos helyzet, amikor az elkerülő manőver helyénvaló lett volna,

- más légi járművel, a földdel vagy más tárggyal történő összeütközés elkerüléséhez szükséges elkerülő manőver,
 - más, nem biztonságos helyzet elkerülésére irányuló elkerülő manőver.
- (b) Felszállási vagy leszállási incidens, beleértve az elővigyázatosságból tett vagy kényszerleszállásokat is. Olyan repülőesemények, mint a rövidre szállás, túlfutás vagy lefutás a futópálya szélén, felszállások, megszakított felszállások, leszállások vagy leszállási kísérletek zárt, foglalt vagy helytelen pályán. Zavarok a futópályán.
 - (c) A légi jármű alatta marad a felszállás vagy a kezdeti emelkedés során várható teljesítménynek.
 - (d) Kritikus tüzelőanyag-mennyiség vagy a tüzelőanyag-átszivattyúzás vagy a teljes hasznos tüzelőanyag-mennyiség felhasználásának meghíúsulása.
 - (e) Irányítás elvesztése (beleértve az irányítás részleges vagy átmeneti elvesztését is), függetlenül annak okától.
 - (f) Repülőesemények a V1-hez közeli vagy afeletti sebességnél, amelyek veszélyes vagy potenciálisan veszélyes helyzetek oka vagy következménye (például megszakított felszállás, a farokrész sérülése, hajtómű teljesítményének csökkenése stb.).
 - (g) Átstartolás, ami veszélyes vagy potenciálisan veszélyes helyzetet teremt.
 - (h) Nem szándékolt lényeges eltérés az utazósebességtől, a kijelölt iránytól vagy magasságtól (több mint 300 láb), függetlenül annak okától.
 - (i) Leereszkedés az elhatározási magasság vagy a süllyedés minimális magassága alatt az előírt vizuális referenciák nélkül.
 - (j) A tényleges saját pozíció vagy más légi jármű pozíciójának elvesztése.
 - (k) A kommunikáció megszakadása a hajózószemélyzet tagjai között (CRM), vagy a hajózószemélyzet és más felek [légiutas-kísérő személyzet, légiforgalmi irányító szolgálat (ATC), repülőmérnökök] között.
 - (l) Durva leszállás – olyan leszállás, amikor szükségesnek tűnik a „durva leszállási ellenőrzés” elvégzése.
 - (m) A tüzelőanyag-elosztás egyenlőtlenségi határértékének túllépése.
 - (n) Valamilyen SSR-kód vagy magasságmérő részkála helytelen beállítása.
 - (o) A navigációhoz vagy teljesítményszámításokhoz alkalmazott készülékek helytelen programozása vagy téves adatok bevitele vagy alkalmazása.
 - (p) Rádióüzenetek téves vétele vagy értelmezése.
 - (q) A tüzelőanyag-rendszer hibás működése vagy károsodása, amely kihatással van a tüzelőanyag-ellátásra és/vagy -elosztásra.

- (r) A szilárd kifutó szándékolatlan elhagyása a légi járművel.
- (s) A légi jármű ütközése bármilyen más légi járművel, járművel vagy más földi tárggyal.
- (t) A vezérlőberendezés bármelyikének nem szándékolt és/vagy helytelen működtetése.
- (u) A légi jármű szándékolt konfigurációja beállításának ellehetetlenülése valamely repülési fázisban (például futómű és futóműajtók, féklapok, stabilizátorok, orrsegédszárnyak stb.).
- (v) Oktatási, rendszer-ellenőrzési vagy képzési célból előidézett hibafeltételek bármilyen szándékos szimulációjának következtében felmerülő veszély vagy potenciális veszély.
- (w) Szokásostól eltérő vibráció.
- (x) A légi jármű manőverezésével kapcsolatos bármelyik elsődleges jelzőrendszer működése, például konfiguráció-figyelmeztetés, átesésjelző (kormányrázó), sebességtúllépésre figyelmeztető jelzés stb. kivéve:
 - (1) 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
 - (2) ha azt képzési vagy vizsgálati célból működtették.
- (y) A földközelségjelző rendszer (GPWS/TAWS) figyelmeztető jelzése, amikor:
 - (1) a légi jármű a tervezettnél vagy a vártnál közelebb került a földhöz; vagy
 - (2) a figyelmeztető jelzés műszeres meteorológiai körülmények mellett vagy éjszaka következik be, és megállapítják, hogy azt a hirtelen ereszkedés (1. üzemmód) váltotta ki; vagy
 - (3) a figyelmeztető jelzést annak elmulasztása okozta, hogy nem bocsátották ki a futóművet vagy a féklapokat a leszállás megfelelő pontján (4. üzemmód); vagy
 - (4) bármilyen nehézség vagy veszély merült vagy merülhetett volna fel a hajózószemélyeknek a figyelmeztető jelzésre adott reakciója miatt, például lehetséges csökkentett elkülönítés más repülőgépektől. Ide tartozhat bármilyen jellegű vagy típusú figyelmeztető jelzés, azaz valódi, zavaró vagy téves.
- (z) GPWS/TAWS riasztás abban az esetben, ha bármilyen nehézség vagy veszély merült vagy merülhetett volna fel a hajózószemélyzetnek a riasztásra adott reakciója miatt.
- (aa) ACAS elkerülési javaslatok.

- (bb) A sugárhajtómű vagy légszűrő sugárkiáramlása által okozott jelentős károk vagy súlyos sérülések.

1.2. Vészhelyzetek

- (a) Tűz, robbanás, füst vagy mérgező vagy ártalmas gázok, rendellenes szagok akkor is, ha a tüzet eloltották.
- (b) Bármilyen nem szabványos eljárás alkalmazása a hajózó- vagy a légiutas-kísérő személyzet által valamely vészhelyzet megoldására, amikor:
 - (1) az eljárás létezik, de azt nem használják;
 - (2) nincs eljárás;
 - (3) az eljárás létezik, de hiányos vagy nem megfelelő;
 - (4) az eljárás téves;
 - (5) helytelen eljárást alkalmaztak.
- (c) Vészhelyzet esetén történő alkalmazásra tervezett bármilyen eljárás elégtelen volta, ideértve azt is, amikor azt karbantartási, képzési vagy vizsgálati célra használják.
- (d) Vészkiürítéshez vezető esemény.
- (e) Nyomáskereső.
- (f) Bármilyen vészhelyzeti felszerelés vagy előírt vészhelyzeti eljárás használata valamilyen helyzet megoldása érdekében.
- (g) Vészhelyzet bejelentéséhez („mayday” vagy „panne”) vezető esemény.
- (h) Bármilyen vészhelyzeti rendszer vagy berendezés – az összes kijáratot és világítást is beleértve – nem kielégítő működése, ideértve azt is, amikor azt karbantartási, oktatási vagy vizsgálati célra használják.
- (i) Azok az események, amelyeknél a hajózárszemélyzet bármelyik tagjának sürgősen oxigént kell használnia.

1.3. A személyzet cselekvőképtelenné válása

- (a) A hajózárszemélyzet bármelyik tagjának cselekvőképtelenné válása, beleértve a felszállás előtti esetet is, ha úgy vélik, hogy a cselekvőképtelenné válás a felszállás után is bekövetkezhetett volna.
- (b) A légiutas-kísérő személyzet bármelyik tagjának cselekvőképtelenné válása, amelynek során képtelenné válik a fontos vészhelyzeti feladatok ellátására.

1.4. Sérülés

- (a) Repülőesemények, amelyek az utasok vagy a személyzet tagjainak súlyos sérüléséhez vezettek vagy vezethettek volna, de amelyeket nem tekintenek bejelentésköteles balesetnek.
- (b) A személyzet vagy az utasok egészségét érintő súlyos esemény.

1.5. Meteorológia

- (a) Villámcsapás, amely a légi jármű sérülését vagy bármely alapvető rendszer elvesztését vagy hibás működését okozta.
- (b) Jégeső, amely a légi jármű sérülését vagy bármely alapvető rendszer elvesztését vagy hibás működését okozta.
- (c) Súlyos turbulencia, amely a fedélzeten tartózkodók sérülését okozhatja, vagy a légi jármű turbulenciavizsgálatának elvégzését igényli.
- (d) Szélnyírás.
- (e) Jegesedés, amely irányítási nehézségekhez, a légi jármű sérüléséhez vagy bármely alapvető rendszer elvesztését vagy hibás működését okozta.

1.6. Biztonság

- (a) Jogellenes akció a légi járművön, beleértve a bombával történő fenyegetést vagy a gépeltérítést.
- (b) Az ittas, erőszakos vagy fegyelmezetlen utasok megfékezésével kapcsolatos nehézség.
- (c) Potyautas felfedezése.

1.7. Egyéb repülőesemények

- (a) Meghatározott típusú repülőesemény ismétlődése, amely elszigetelten nem lenne bejelentésköteles, de előfordulásának gyakorisága miatt potenciális veszélyt jelent.
- (b) Ütközés madárral, ami a légi jármű sérülését vagy bármely alapvető rendszer elvesztését vagy hibás működését okozta.
- (c) Légi jármű által keltett turbulencia.
- (d) A személyzet fáradtsága, amelyről úgy vélik, hogy az veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légi járművet vagy a légi jármű fedélzetén vagy a földön tartózkodókat.
- (e) Bármilyen más típusú egyéb olyan repülőesemény, amelyről úgy vélik, hogy az veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légi járművet vagy a légi jármű fedélzetén vagy a földön tartózkodókat.

2. A LÉGI JÁRMŰVEK MŰSZAKI ESEMÉNYEI

2.1. Szerkezet

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

- (a) 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;
- (b) a károsodástűrőként megjelölt sárkányszerkezeti elemek megengedhető mértéket meghaladó meghibásodása vagy károsodása;
- (c) 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;
- (d) valamely szerkezeti elem sérülése vagy hibája, amelynek következtében olyan tömegű részek szabadulhatnak el, amelyek a légi járművön tartózkodóknak sérülést okozhatnak;
- (e) valamely szerkezeti elem sérülése vagy hibája, amely a rendszerek megfelelő működését veszélyeztetheti. Lásd a 2.2. pontot;
- (f) a légi jármű bármely szerkezeti elemének repülés közbeni elvesztése.

2.2. Rendszer

Az alábbi általános, valamennyi rendszerre alkalmazható kritériumok javasoltak:

- (a) bármely rendszer, alrendszer vagy berendezés elvesztése, jelentős meghibásodása vagy károsodása, amikor a szabványos működtetési eljárásokat vagy gyakorlatokat stb. nem lehetett kielégítő módon lefolytatni;
- (b) a személyzet nem képes uralni a rendszert, például:
 - (1) nem szándékolt önálló működés;
 - (2) helytelen és/vagy nem teljes reakció, beleértve a korlátozott vagy nehéz mozgást;
 - (3) kormányszervek önálló mozgása;
 - (4) kötések mechanikus szétkapcsolódása vagy meghibásodása;
- (c) a rendszer kizárólagos funkció(i)nak elvesztése vagy meghibásodása (egy rendszer számos funkciót integrálhat);

- (d) interferencia a rendszereken belül vagy azok között;
- (e) a rendszer védelmi berendezései vagy a hozzájuk tartozó szükséghelyzeti berendezések elvesztése vagy meghibásodása;
- (f) a rendszer redundanciájának elvesztése;
- (g) a rendszer előre nem látható működéséből származó bármely repülőesemény;
- (h) az egyetlen főrendszerrel, részrendszerekkel vagy berendezésekkel felszerelt légijármű-típusoknál: bármely főrendszer, részrendszer vagy berendezés elvesztése, jelentős meghibásodása vagy károsodása;
- (i) a többszörös független főrendszerrel, részrendszerekkel vagy berendezésekkel felszerelt légijármű-típusoknál: egynél több főrendszer, részrendszer vagy berendezés elvesztése, jelentős meghibásodása vagy károsodása;
- (j) a légi jármű 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;
- (k) 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;
- (l) bármely jelzőrendszer működési zavara vagy meghibásodása, ha ennek következményeként a hajózószemélyzet félrevezető jelzéseket kaphat;
- (m) bármilyen leállás, működési zavar vagy meghibásodás, ha az a repülés valamely kritikus fázisában történik, és az érintett rendszer működésére hatással van;
- (n) a tényleges teljesítmény lényeges elmaradása a jóváhagyott teljesítménytől, ami veszélyes helyzetet okozott (figyelembe véve a teljesítményszámítási módszer pontosságát), beleértve a fékhatást, a tüzelőanyag-fogyasztást stb.;
- (o) a repülés vezérlőszerveinek aszimmetriája; például féklapok, orrsegédzsárnyak, áramlásrontó szárnyféklapok stb.

E melléklet függeléke jegyzéket tartalmaz a bejelentésköteles repülőesemények példáiról, amelyek a meghatározott rendszerekre alkalmazott ezen általános követelményekből adódnak.

2.3. Hajtóműrendszer (beleértve a hajtóműveket, a légcsavarokat és a forgószárnyrendszereket), valamint a fedélzeti segédhajtómű (APU)

- (a) Bármely hajtóműnél lángkimaradás, leállás vagy meghibásodás.

- (b) Túlpörgés vagy bármely gyorsan forgó alkatrész (például APU, sűrített levegős hajtóműindító, klímaberendezés, légturbinás motor, légszárító vagy forgószárny) fordulatszám-szabályozásának ellehetetlenülése.
- (c) A hajtómű bármely részének leállása vagy meghibásodása, az alábbiak közül egy vagy több következménnyel:
 - (1) alkatrészek/törmelék elszabadulása;
 - (2) ellenőrizetlen belső vagy külső tűz vagy forró gáz kitörése;
 - (3) tolóerő a pilóta által választottól eltérő irányban;
 - (4) a tolóerőirány-fordító rendszer nem vagy nem a szándékolt módon működik;
 - (5) a teljesítmény, a tolóerő vagy a fordulatszám vezérlésének ellehetetlenülése;
 - (6) a hajtómű bekötési elemének hibája;
 - (7) a hajtómű jelentős részének részleges vagy teljes elvesztése;
 - (8) sűrű, látható gázok vagy toxikus anyagok olyan mértékű koncentrációja, amely elegendő a személyzet vagy az utasok cselekvőképtelenné válásához;
 - (9) a hajtómű szokásos eljárások szerinti leállításának ellehetetlenülése;
 - (10) üzemképes hajtómű újraindításának ellehetetlenülése.
- (d) Nem szándékolt tolóerő/teljesítményvesztés, -változás vagy -ingadozás, amikor az esemény a tolóerő- vagy a teljesítményvezérlés elvesztésének (LOTC) minősül, azaz:
 - (1) egymotoros légi járműnél; vagy
 - (2) ha az esemény a mindenkori folyamathoz képest túlzottnak tekinthető; vagy
 - (3) ha több hajtóműves légi járműnél ez több mint egy hajtóművet érint, különösen két hajtóműves légi járműnél; vagy
 - (4) ha több hajtóműves légi járműnél ugyanazt vagy hasonló hajtóműtípust egy folyamatban alkalmaznak, ahol az eseményt veszélyesnek vagy kritikusnak minősítenék.
- (e) Károsodások korlátozott élettartamú alkatrészben, amelyek miatt azt teljes élettartamának kitöltése előtt ki kell vonni az üzemeltetésből.
- (f) 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.

- (g) Valamely hajtómű-korlátozó vagy vezérlőszervezet nem működik, amikor arra szükség volna, illetve nem a szándékolt módon működik.
- (h) A hajtómű-paraméterek túllépése.
- (i) Károsodást okozó érintkezés idegen testtel (FOD).

Légcsavarok és erőátvitel

- (j) A légcsavar vagy a hajtómű bármely részének elvesztése vagy meghibásodása, az alábbiak közül egy vagy több következménnyel:
 - (1) a légcsavar túlpörgése;
 - (2) túlzott légellenállás kialakulása;
 - (3) tolóerő a pilóta által választottól ellentétes irányban;
 - (4) a légcsavar vagy a légcsavar bármelyik nagyobb részének elszabadulása;
 - (5) túlzott kiegyensúlyozatlanságot okozó hiba;
 - (6) a légcsavarlapátok nem szándékolt mozgása a repüléshez meghatározott minimális pozícióban, kis állásszög mellett;
 - (7) a légcsavar vitorlázó helyzetbe állításának ellehetetlenülése;
 - (8) a légcsavarállásszög szabályozásának ellehetetlenülése;
 - (9) az állásszög nem szándékolt megváltozása;
 - (10) ellenőrizhetetlen tolóerő- vagy fordulatszám-ingadozás;
 - (11) kis energiájú részek elszabadulása.

Forgószárny és erőátvitel

- (k) A fő forgószárny hajtóműházának/rögzítésének olyan károsodása vagy hibája, amely miatt a forgószárny repülés közben leválhat és/vagy a forgószárnyvezérlés meghibásodhat.
- (l) A faroklégcsavar, illetve erőátvitel és egyenértékű rendszerek károsodása.

Segédhajtóművek

- (m) A segédhajtómű leállása vagy elvesztése olyankor, amikor a működési előírások szerint – például ETOPS, MEL – annak rendelkezésre kellene állnia.
- (n) A segédhajtómű leállításának ellehetetlenülése.
- (o) Túlpörgés.
- (p) A segédhajtómű elindításának ellehetetlenülése, amikor arra a légi jármű üzeme érdekében szükség lenne.

2.4. Emberi tényezők

Bármely repülőesemény, amely során a légi jármű tervezésének valamely jellegzetessége vagy hiányossága olyan kezelési hibához vezethet, amely komoly veszélyt jelent vagy katasztrófát okozhat.

2.5. Egyéb repülőesemények

- (a) Bármely repülőesemény, amikor a légi jármű tervezésének valamely jellegzetessége vagy hiányossága olyan kezelési hibához vezethetne, amely veszélyes hatással járhat vagy balesethez vezethet.
- (b) Olyan repülőesemény, amelyet rendes körülmények között nem tekintenének bejelentéskötelesnek (például belső kialakítás és kabinfelszerelés, vízrendszerek), de az adott körülmények között a légi jármű vagy az abban tartózkodó személyek veszélybe kerültek.
- (c) Tűz, robbanás, füst vagy toxikus vagy káros gőzök.
- (d) Bármely más esemény, amely veszélyeztetheti a légi jármű vagy a légi járművön vagy a földön a légi jármű közelében tartózkodók vagy tárgyak biztonságát.
- (e) Az utastájékoztató rendszer elvesztése vagy meghibásodása, aminek következtében az utasok tájékoztatása ellehetetlenül vagy az nem hallható.
- (f) A pilótaülés beállíthatóságának elvesztése repülés közben.

3. A LÉGI JÁRMŰVEK KARBANTARTÁSA ÉS JAVÍTÁSA

- (a) A légi jármű részeinek vagy alkatrészeinek helytelen szerelése, amelyet valamilyen nem kifejezetten e célra szolgáló ellenőrzés vagy vizsgálati eljárás során állapítanak meg.
- (b) Forró levegő szivárgása, amely szerkezeti károsodást okoz.
- (c) Bármely korlátozott élettartamú alkatrész károsodása, amely miatt azt teljes élettartamának kitöltése előtt ki kell vonni az üzemeltetésből.
- (d) 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:
 - (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;
 - (2) másodlagos szerkezeti elem, amely ennek következtében veszélyeztette vagy veszélyeztetheti a légi járművet;

- (3) hajtómű-, légcsavar- vagy forgószárnyrendszer.
- (e) 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:
- (1) a megfelelést megvalósító bejelentő szervezet azt először megállapítja;
 - (2) későbbi megfelelési vizsgálat esetén az meghaladja az utasításban meghatározott, engedélyezett határértékeket, és/vagy közreadott javítási eljárások nem állnak rendelkezésre.
- (f) Bármilyen vészhelyzeti rendszer vagy részegysége elvesztése, beleértve a kijárat ajtókat és a világítást, ha azokat karbantartási vagy vizsgálati célra használják is.
- (g) Az előírt karbantartási eljárásoknak való megfelelés hiánya vagy súlyos hibája.
- (h) Ismeretlen vagy gyanús eredetű termékek, alkatrészek, felszerelések és anyagok.
- (i) Félrevezető, téves vagy nem kielégítő karbantartási adat vagy olyan karbantartási eljárás, amely karbantartási hibákhoz vezethet.
- (j) A légi jármű rendszereinek és berendezéseinek vizsgálatára vagy ellenőrzésére használt földi berendezések bármilyen leállása, hibás működése vagy hibája, amennyiben az előírt rutin ellenőrzések és vizsgálati eljárások nem azonosították a problémát világosan, és ez veszélyes helyzetet idézhet elő.

4. LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK, BERENDEZÉSEK ÉS FÖLDI SZOLGÁLATOK

4.1. Léginavigációs szolgálatok (ANS)

Lásd: az I. melléklet B. része, az ANS-szel összefüggő bejelentésköteles repülőesemények jegyzéke.

4.2. Repülőterek és repülőtéri berendezések

- (a) A földi személyzet és a légiforgalmi szolgáltató közötti rádiókommunikáció elvesztése.
- (b) A tűzoltó állomást riasztó rendszer elvesztése.
- (c) A mentőszolgálatok és tűzoltóság nem a követelményeknek megfelelően érhetők el.

- (d) A repülőtér működési feltételeinek jelentős megváltozása, amely a légiforgalmi szolgálat felé nem jelentett, veszélyes helyzeteket idézhet elő.

4.3. Az utasok, poggyász és küldemény kezelése

- (a) A légi jármű szerkezetének, rendszereinek és berendezéseinek a poggyász vagy küldemény szállításából adódó lényeges elszennyeződése.
- (b) Utasok, poggyász vagy küldemény nem megfelelő berakodása, amely várhatóan lényeges hatással lesz a légi jármű tömegére és/vagy súlypontjának helyzetére.
- (c) 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.
- (d) Konténerek vagy más, nagyobb küldeménytátelek nem megfelelő elhelyezése.
- (e) Az alkalmazandó előírások megszegésével veszélyes áru szállítása vagy annak kísérlete, ideértve a veszélyes áruk nem megfelelő címkézését és csomagolását is.

4.4. Légi jármű földi kezelése és szervizelése

- (a) Jelentős mennyiségű tüzelőanyag kiömlése feltöltés közben.
- (b) Nem megfelelő mennyiségű tüzelőanyag feltöltése, amely várhatóan lényeges hatással lesz a légi jármű repülési időtartamára, a teljesítményre, a súlypont helyzetére vagy a légi jármű szerkezeti szilárdságára.
- (c) A légi jármű rendszereinek és berendezések vizsgálatára vagy ellenőrzésére alkalmazott földi berendezések bármilyen leállása, hibás működése vagy hibája, amennyiben az előírt rutin ellenőrzések és vizsgálati eljárások nem azonosították a problémát világosan, és ez veszélyes helyzetet okozhat.
- (d) Az előírt szervizelési eljárásoknak való meg nem felelés, vagy lényeges hibák az ilyen eljárások során.
- (e) Szennyezett vagy nem megfelelő típusú tüzelőanyag vagy más folyadék (beleértve az oxigént és az ivóvizet is) betöltése.

Az I. MELLÉKLET A. részének függeléke

Az alábbi pontok példákat tartalmaznak az I. melléklet A. részének 2.2. pontjában felsorolt, adott rendszerekre vonatkozó általános követelmények alkalmazásából adódó bejelentésköteles repülőeseményekre.

1. Léghkondicionálás/szellőzés
 - (a) a repüléselektronikai rendszerek hűtésének teljes elvesztése;
 - (b) nyomáscsökkenés.
2. Robotpilóta-rendszer
 - (a) a robotpilóta-rendszer a bekapcsolás után nem képes végrehajtani a szándékolt műveletet;
 - (b) a légi jármű irányítása során a robotpilóta-rendszer működésével kapcsolatban a személyzet jelentős nehézségről tett jelentést;
 - (c) a robotpilóta-rendszert kikapcsoló berendezés elvesztése;
 - (d) a robotpilóta-rendszer szándékolatlan üzemmódváltása.
3. Kommunikáció
 - (a) az utastájékoztató rendszer elvesztése vagy meghibásodása, amelynek következtében az utasok tájékoztatása ellehetetlenül vagy nem hallható;
 - (b) a kommunikációs rendszer teljes elvesztése repülés közben.
4. Villamos rendszer
 - (a) egy elektromos elosztórendszer (egyenáram/váltakozóáram) elvesztése;
 - (b) elektromosgenerátor-rendszer teljes elvesztése, vagy egynél több generátor elvesztése;
 - (c) a tartalék (véshelyzeti) elektromosgenerátor-rendszer elvesztése.
5. Pilótafülke/kabin/rakodótér
 - (a) a pilótaülés beállíthatóságának elvesztése repülés közben;
 - (b) bármely véshelyzeti rendszer vagy részegység, többek között a vészkiürítést jelző rendszer és valamennyi kijárat ajtó elvesztése;
 - (c) véshelyzeti világítás stb. elvesztése;
 - (d) a teherberakodó rendszer megtartó képességének elvesztése.
6. Tűzvédelmi rendszer

- (a) tűzjelzések, kivéve az azonnal tévesnek minősített jelzéseket;
- (b) a tűz/füstjelző, illetve a tűz/füstvédelmi rendszer nem felismert elvesztése vagy meghibásodása, amely a tűzjelző/tűzvédelmi berendezések elvesztését vagy korlátozott működését okozhatja;
- (c) a tűzjelzés elmaradása tényleges tűz vagy füstfejlődés esetén.

7. Kormányoszervek

- (a) a féklapok, segédszárnyak, áramlásrontó szárnyféklapok stb. aszimmetriája;
- (b) korlátozott mozgathatóság, nehéz mozgás, hibás vagy késedelmes reakció az elsődleges repülésvezérlő rendszerek vagy a hozzájuk kapcsolódó trimmlap és reteszelő rendszerek működésében;
- (c) a vezérlőszervek nem szándékolt mozgása;
- (d) a vezérlőszervek személyzet által észlelt vibrációja;
- (e) a mechanikus repülésvezérlés kioldása vagy elvesztése;
- (f) a légi jármű szokásos vezérlésének jelentős zavara, vagy a repülési tulajdonságok romlása.

8. Üzemanyagrendszer

- (a) a tüzelőanyag-mennyiséget jelző rendszer hibás működése, amely a műszer elvesztését vagy a fedélzeten lévő tüzelőanyag mennyiségének téves kijelzését okozta;
- (b) tüzelőanyag-szivárgás, ami jelentős tüzelőanyag-vesztéshez, tűzveszélyhez, jelentős szennyeződéshez vezetett;
- (c) 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;
- (d) a tüzelőanyag-rendszer olyan hibás működése vagy meghibásodása, amely lényeges hatással járt a tüzelőanyag-ellátásra és/vagy -elosztásra;
- (e) a teljes hasznos tüzelőanyag átszivattyúzásának vagy felhasználásának ellehetetlenülése.

9. Hidraulikus rendszer

- (a) egy hidraulikus rendszer elvesztése (csak ETOPS);
- (b) a tömítő rendszer működésképtelensége;
- (c) több mint egy hidraulikus kör elvesztése;

- (d) a tartalék hidraulikus rendszer elvesztése;
 - (e) menetszél hajtotta turbina nem szándékolt beindulása.
10. Jegesedést észlelő/védelmi rendszer
- (a) a jegesedésgátló/jégmentesítő rendszer nem felismert elvesztése vagy teljesítménycsökkenése;
 - (b) egynél több szonda fűtőrendszerének kiesése;
 - (c) hordszárnyak szimmetrikus jégmentesítésének ellehetetlenülése;
 - (d) a szokásostól eltérő jegesedés, amely lényeges hatással van a teljesítményre vagy a repülési tulajdonságokra;
 - (e) a pilótafülkéből való kilátás jelentős romlása.
11. Jelző/figyelmeztető/nyilvántartó rendszerek
- (a) bármilyen jelzőrendszer hibás működése vagy meghibásodása, amikor fennáll a lehetősége annak, hogy valamely lényeges rendszer kijelzőjének hibája miatt a személyzet hibás intézkedéseket hoz;
 - (b) a piros figyelmeztető funkció elvesztése valamelyik rendszeren;
 - (c) üveg pilótafülkéknél: egynél több kijelző egység, vagy a számítógép jelző/figyelmeztető funkciójának elvesztése vagy hibás működése.
12. Futóműrendszer/fékek/abroncsok
- (a) tűz a fékberendezésben;
 - (b) lényeges fékteljesítmény-vesztés;
 - (c) aszimmetrikus fékhatás, amely jelentősen befolyásolhatja az úttartást;
 - (d) a nehézségi erő működtette futóműkibocsátó-rendszer elvesztése (beleértve a tervezett vizsgálatok során bekövetkezett elvesztést is);
 - (e) a futómű vagy futóműajtó szándék nélküli kibocsátása/behúzása;
 - (f) egyszerre több gumiabroncs szétrobbanása.
13. Navigációs rendszerek (beleértve a precíziós megközelítési rendszereket) és a repülési adatrögzítő rendszereket
- (a) a navigációs berendezések teljes elvesztése vagy több navigációs berendezés meghibásodása;
 - (b) a repülési adatrögzítő rendszer teljes elvesztése vagy több rendszer meghibásodása;

- (c) erősen félrevezető jelzések;
- (d) jelentős navigációs hibák hibás adatok vagy az adatbázis kódolási hibája miatt;
- (e) nem a pilóta által okozott váratlan eltérések az oldal- vagy függőleges iránytól;
- (f) problémák a földi navigációs berendezésekkel, amelyek jelentős navigációs hibákat okoznak, és nem az inerciális navigációs üzemmódról a rádiónavigációs üzemmódra történő áttéréshez kapcsolódnak.

14. Oxigén a túlnyomásos kabinnal rendelkező légi járművekhez

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

15. Csapottlevegő-rendszer

- (a) a csapott forró levegő szivárgása, ami tűzjelzéshez vezethet vagy szerkezeti károsodást okoz;
- (b) valamennyi csapottlevegő-rendszer elvesztése;
- (c) a csapott levegő szivárgását észlelő rendszer elvesztése.

B. rész: A léginavigációs szolgálatokhoz kapcsolódó bejelentésköteles repülőesemények jegyzéke

1. *megjegyzés:* A melléklet e része – a teljesség igénye nélkül – felsorolja a gyakoribb jelentésköteles események többségét. Minden más olyan repülőeseményt, amelyről az érintett felek úgy ítélik meg, hogy megfelel a kritériumoknak, szintén jelenteni kell.

2. *megjegyzés:* A melléklet e része nem tartalmazza a 996/2010/EU rendeletben meghatározott baleseteket és súlyos repülőeseményeket. A 996/2010/EU rendeletben a balesetek és a súlyos repülőesemények jelentésére vonatkozóan előírt egyéb követelmények mellett a baleseteket és a súlyos repülőeseményeket a kötelező eseménybejelentő rendszeren keresztül is be kell jelenteni.

3. *megjegyzés:* Ez a rész tartalmazza a légiforgalmi navigációs szolgálattal kapcsolatos repülőeseményeket, amelyek tényleges vagy potenciális veszélyt jelentenek a repülésbiztonságra vagy veszélyeztethetik a biztonságos légiforgalmi irányító szolgálatokat.

4. *megjegyzés:* E rész tartalma nem zárja ki bármely olyan repülőesemény, helyzet vagy állapot bejelentését, amely ha más, de hasonló körülmények között megismétlődve vagy beavatkozás nélkül folytatódik, veszélyt jelenthet a repülésbiztonságra.

- (1) Ütközésközeleli 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):
 - (a) a minimális elkülönítési távolság megsértése;
 - (b) nem megfelelő térköztartás;
 - (c) légi jármű kormányzott földnek ütközése (majdnem CFIT);
 - (d) futópályára érkezés, amelyhez elkerülő manőver válik szükségessé.
- (2) Potenciális ütközés vagy ütközésközeleli helyzet (beleértve azokat, amelyek potenciálisan balesetté vagy ütközésközeleli helyzetté válhatnak, ha más légi jármű is a közelben van):
 - (a) futópályára érkezés, amelyhez nem válik szükségessé elkerülő manőver;
 - (b) a futópálya elhagyása;
 - (c) a légi jármű eltérése az ATC engedélytől;
 - (d) légi jármű eltérése az alkalmazandó légiforgalmi szolgáltatási (ATM) szabályzattól:
 - (1) légi jármű eltérése a vonatkozó közzétett ATM-eljárásokról;
 - (2) jogosulatlan behatolás a légtérbe;
 - (3) eltérés a légi járművön elhelyezett és üzemeltetett ATM-berendezéssel kapcsolatos szabályzat(ok) előírásaitól.

- (3) ATM-specifikus repülőesemények (beleértve mindazokat a helyzeteket, amelyek az ATM-szolgáltatások biztonságos nyújtásának lehetőségét érintik, többek között azokat a helyzeteket is, amikor a légi jármű biztonságos működését csak véletlenül nem veszélyeztették).

Ide tartoznak az alábbi repülőesemények:

- (a) az ATM-szolgáltatások nyújtásának ellehetetlenülése:
 - (1) légiforgalmi szolgáltatások nyújtásának ellehetetlenülése;
 - (2) légtérirányító szolgálatok biztosításának ellehetetlenülése;
 - (3) légiforgalmiáramlás-szervezési szolgáltatások nyújtásának ellehetetlenülése;
- (b) a kommunikáció elvesztése;
- (c) a felügyeleti funkció elvesztése;
- (d) az adatfeldolgozási és -elosztási funkció elvesztése;
- (e) a navigációs funkció elvesztése;
- (f) az ATM-rendszer biztonságát érintő események.

Az I. MELLÉKLET B. részének függeléke

Az alábbi pontok példákat tartalmaznak a I. melléklet B. részének 3. szakaszában felsorolt általános követelményeknek a légi járművek működésére történő alkalmazásából adódó bejelentésköteles repülőeseményekre.

1. Jelentős mértékben helytelen, nem megfelelő vagy félrevezető információ nyújtása bármilyen földi forrásból, például a légiforgalmi irányítás (ATS), automatikus terminálinformációs szolgálat (ATIS), meteorológiai szolgálatok, navigációs adatbázisok, térképek, diagramok, légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS), kézikönyvek stb.
2. Repülésirányítás az előírt legkisebb föld feletti magasság alatt.
3. Helytelen nyomásreferencia- (azaz magasságmérő-beállítási) adatok nyújtása.
4. Lényeges üzenetek hibás továbbítása, fogadása vagy értelmezése, amikor ez veszélyes helyzetet okozhat.
5. Minimális elkülönítési távolságok megsértése.
6. Jogosulatlan behatolás a légtérbe.
7. Jogellenes rádióforgalom.
8. A légiforgalmi navigációs szolgálat földi vagy műholdas létesítményeinek elvesztése.
9. Jelentős ATC/ATM hiba vagy a repülőtér infrastruktúrájának jelentős romlása.
10. A repülőtér mozgásterületein és/vagy a navigációs segédeszközök tekintetében légi jármű, jármű, állat, személy vagy idegen tárgy által képzett akadály, ami veszélyes vagy potenciálisan veszélyes helyzetet okoz.
11. A repülőtér mozgásterületein az akadályok vagy veszélyek hibás vagy hiányos jelzése, ami veszélyes helyzetet okoz.
12. A repülőtéri jelzőfények hiánya, lényeges meghibásodása, vagy ha azok nem állnak rendelkezésre.

II. MELLÉKLET: A KÖTELEZŐ ESEMÉNYBEJELENTŐ RENDSZER TEKINTETÉBEN ALKALMAZANDÓ HATÁRIDŐK ÉS KÖVETELMÉNYEK

1. A JELENTÉS HATÁRIDEJE

1.1. Főszabály

A 4. cikk értelmében az eseményeket legfeljebb 72 órán belül jelenteni kell.

1.2. Különleges esetek

- (a) A 859/2008/EK rendelet²² (EU-OPS) OPS 1.420 d) pontjának 1. albekezdése értelmében a következő esetekben késedelem nélkül bejelentést kell tenni: összeütközést megközelítő helyzet bármely egyéb repülő eszközzel, hibás légiforgalmi eljárások, vagy ha a légiforgalmi irányító szolgálat vagy a hajózószemélyzet nem tartotta be a megfelelő eljárásokat, illetve a légiforgalmi irányító szolgálat berendezéseinek meghibásodása.
- (b) A 859/2008/EK rendelet (EU-OPS) OPS 1.420 d) pontjának 3. albekezdése szerint a madarak által okozott veszélyhelyzeteket azonnal jelenteni kell.
- (c) Amennyiben a légi jármű jelentős károsodásával vagy valamely fontos szolgáltatás kiesésével vagy meghibásodásával járó ütközést történt egy madárral, a 859/2008/EK rendelet (EU-OPS) OPS 1.420 d) pontjának 3. albekezdése alapján jelentést a leszállás után kell tenni.
- (d) A repülőgép fedélzetén történt jogellenes beavatkozást követően a 859/2008/EK rendelet (EU-OPS) OPS 1.420 d) pontjának 5. albekezdése értelmében a lehető leghamarabb jelentést kell tenni.
- (e) Potenciális veszélyt jelentő körülményt, mint a terep vagy a navigációs berendezés szabálytalansága, meteorológiai jelenség vagy vulkáni hamufelhő repülés közben történő észlelése esetén a 859/2008/EK rendelet (EU-OPS) OPS 1.420 d) pontjának 6. albekezdése alapján a lehető leghamarabb jelentést kell tenni.

2. KÖTELEZŐ ADATMEZŐK

2.1. Általános adatmezők

A 4. és 5. cikk alapján összegyűjtött valamennyi eseményjelentésnek legalább a következő információkat kell tartalmaznia:

(1) Cím

- Cím

(2) Iratkezeléssel kapcsolatos információk

²²

A 3922/91/EGK tanácsi rendeletnek a kereskedelmi célú repülőgépes közlekedési szolgáltatásokra alkalmazandó közös műszaki követelmények és közigazgatási eljárások tekintetében történő módosításáról szóló, 2008. augusztus 20-i 859/2008/EK bizottsági rendelet, *HL L 254., 2008.9.20., 1. o.*

- Felelős szerv
- Ügyiratszám
- Esemény minősítése

(3) Időpont

- Helyi dátum
- Helyi idő
- UTC-dátum
- UTC-idő

(Amennyiben egyetlen dátum/idő kerül kiválasztásra, azt az UTC szerint kell megadni)

(4) Hely

- Az esemény bekövetkezésének helye szerinti ország/terület
- Az esemény bekövetkezésének helye

(5) Besorolás

- Az esemény kockázati osztálya
- Az esemény kategóriája

(6) Súlyosság

- Legsúlyosabb kár
- Sérülés súlyossága
- Harmadik felet ért kár – (Ajánlott kitölteni – nem mindig releváns)
- Repülőteret ért kár – (Ajánlott kitölteni – nem mindig releváns)

(7) ATM-mel való kapcsolat (amennyiben releváns)

- ATM hozzájárulása

(8) Időjárás (amennyiben releváns)

- Releváns időjárás

Ha igen

- Időjárási feltételek

- Fényviszonyok
- Szél erősség
- Látótávolság
- A levegő hőmérséklete

(9) Beszámoló

- Beszámoló nyelve
- Beszámoló

(10) Események

- Esemény típusa
- Esemény szakasza

(11) Kockázat szerinti besorolás

2.2. Különleges adatmezők

A légi járművel bekövetkezett esemény alkalmával a következő információkat kell megadni:

(1) A légi jármű azonosító jele

- Lajstromozó ország
- Gyártmány/típus/altípus
- A légi jármű sorozatszám
- A légi jármű lajstromjele

(2) A légi jármű üzemben tartása

- Üzemben tartó
- Az üzemben tartó típusa

(3) A légi jármű leírása

- A légi jármű kategóriája
- A légi jármű meghajtása
- Motorok száma
- Súlycsoport

(4) Repüléstörténet

- Utolsó indulási hely
- Tervezett érkezési hely
- Repülési fázis
- Földi esemény
- Földet érés típusa – (Kitöltése ajánlott – Nem mindig releváns)
- Földet érés helye – (Kitöltése ajánlott – Nem mindig releváns)

(5) ATS

- Jelenlegi repülési szabályok
- Jelenlegi forgalmi típus

III. MELLÉKLET: ÉRDEKELT FELEK JEGYZÉKE

(a) Azon érdekelt felek jegyzéke, amelyek a 11. cikk (4) bekezdésével összhangban eseti döntés alapján, illetve a 11. cikk (6) bekezdése szerinti általános döntés alapján juthatnak információhoz

1. *Gyártók:* légi jármű, motor, propeller, légijárműrészek és -szerelvények tervezői és gyártói; légiforgalom-irányítási (ATM) rendszerek és alkotóelemek tervezői és gyártói; léginavigációs szolgáltatási (ANS) rendszerek és alkotóelemek tervezői és gyártói; a légikikötők leszállópályáján és környékén használt rendszerek és berendezések tervezői és gyártói
2. *Karbantartók:* a légi járművek, motorok, propellerek, légijárműrészek és -szerelvények karbantartásával és felülvizsgálatával; a léginavigációs létesítmények berendezésével, módosításával, karbantartásával, javításával, felülvizsgálatával, járatellenőrzéssel vagy léginavigációs létesítmények vizsgálatával; vagy légikikötők leszállópálya-rendszerének, alkotóelemeinek és berendezésének karbantartásával vagy felülvizsgálatával foglalkozó szervezetek
3. *Üzemben tartók:* légitársaságok vagy légijármű-üzemeltetők, légitársaságok és üzemeltetők társulásai; repülőtér-üzemeltetők és repülőtér-üzemeltetők egyesületei
4. Léginavigációs szolgáltatók és ATM-specifikus funkciók szolgáltatói
5. *Légikikötő-szolgáltatások biztosítói:* légi járművek földi kiszolgálásáért – köztük a tüzelőanyag-feltöltésért, a szervizelésért, a terhelési adatlap kitöltéséért, a berakodásért, a jégtelenítésért és a légi jármű vontatásáért, csakúgy, mint a mentésért, a tűzoltásért és egyéb vészhelyzeti szolgáltatásokért – felelős szervezetek
6. Pilótaképző szervezetek
7. *Harmadik országbeli szervezetek:* repülési hatóságok és balesetvizsgáló szervek harmadik országokban
8. Nemzetközi légiközlekedési szervezetek
9. *Kutatási intézmények:* állami vagy magán-kutatólaboratóriumok; a repülésbiztonsági kutatásokban vagy tanulmányokban részt vevő egyetemek.

(b) Azon érdekelt felek jegyzéke, amelyek a 11. cikk (4) és (5) bekezdésével összhangban eseti döntés alapján juthatnak információhoz

10. *Pilóták* (személyes alapon)
11. *Légiforgalom-irányítók* (személyes alapon) és egyéb, biztonsági feladatokkal megbízott ATM/ANS személyzet
12. Mérnökök/műszaki szakemberek/légiforgalom-biztonsági elektronikával foglalkozó személyzet/légiforgalom- (vagy légikikötő-) vezetők (személyes alapon)
13. Biztonsági feladatokkal megbízott személyzet szakmai érdek-képviselői szervei

IV. MELLÉKLET: ADATKÉRŐ LAP AZ EURÓPAI KÖZPONTI ADATTÁRBÓL TÖRTÉNŐ INFORMÁCIÓSZERZÉSHEZ

1. Név:

Beosztás:

Vállalkozás:

Cím:

Telefon:

E-mail:

Dátum:

Üzleti tevékenység jellege:

Érdekelt felek vonatkozó kategóriája (lásd: a polgári légiközlekedési események jelentéséről szóló .../.../EU európai parlamenti és tanácsi rendelet III. melléklete):

2. **Kért adat** (az adott időpont/időszak feltüntetésével és a lehető legpontosabban meghatározva):

--

3. A kérelem indoka:

--

4. Az információ felhasználásának célja:

--

5. Az adatkérés időpontja:

6. A kitöltött nyomtatványt a következő email-címre küldje: (kapcsolattartási pont)

7. Hozzáférés az adatokhoz

A kapcsolattartási pont nem köteles kiadni a kért adatokat. Kizárólag akkor dönthet az adatszolgáltatás mellett, ha meggyőződött róla, hogy a kérelem összhangban van a polgári légiközlekedési események jelentéséről szóló .../.../EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel. A kérelmező saját és szervezete nevében vállalja, hogy az adatokat kizárólag a 4. pontban meghatározott célra használja fel. Emlékeztetjük, hogy a kérelem alapján kiadott adatokat a .../.../EU rendeletben előírtak szerint kizárólag repülésbiztonsági célból tettük hozzáférhetővé, más célú felhasználásuk – beleértve a vétkesség vagy felelősség megállapítását, illetve a kereskedelmi célokat – nem megengedett.

A kérelmező a rendelkezésére bocsátott adatokat nem terjesztheti a kibocsátója írásbeli beleegyezése nélkül.

A fenti előírások elmulasztása az európai központi adattárból való további adatkérés megtagadásához vagy adott esetben egyéb szankcióhoz vezethet.

8. Keltezés és aláírás:

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

1.1. A javaslat címe

A polgári légiközlekedési események jelentéséről, a 996/2010/EU rendelet módosításáról és a 2003/42/EK irányelv, a 1321/2007/EK bizottsági rendelet és a 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslat.

1.2. A tevékenységalapú irányítás/tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett szakpolitikai terület²³

0602 : Szárazföldi, légi és tengeri szállítás.

1.3. A javaslat típusa

☐ A javaslat/kezdeménnyezés **új intézkedésre** irányul

☐ A javaslat/kezdeménnyezés **kísérleti projektet/előkészítő intézkedést követő új intézkedésre** irányul²⁴

☒ A javaslat/kezdeménnyezés **jelenlegi intézkedés meghosszabbítására** irányul

☐ A javaslat/kezdeménnyezés **új intézkedésnek megfelelően módosított intézkedésre** irányul

1.4. Célkitűzések

1.4.1. A javaslat által érintett többéves bizottsági stratégiai célkitűzés(ek)

„A megbízható és biztonságos közlekedés előmozdítása” (A szárazföldi, légi és tengeri szállítással kapcsolatos 2. konkrét célkitűzés, DG MOVE vezetési terve, 2012).

A DG MOVE szakpolitikai célja, hogy versenyképes, fenntartható, megbízható és biztonságos szállítási szolgáltatásokat teremtsen az európai állampolgárok és vállalkozások részére. A szállítási ágazat a Bizottság 2020-as stratégiájának kulcsfontosságú összetevője.

Azon általános célkitűzést illetően, miszerint az európai polgárok és vállalkozások részére a növekedést és a munkahelyteremtést is elősegítő versenyképes szállítási szolgáltatásokat kell biztosítani, a polgári légiközlekedési események jelentéséről szóló rendeletjavaslat a „Szárazföldi, légi és tengeri szállítás” alcímhez kapcsolódó tevékenységalapú költségvetés-tervezéssel kíván közvetlen módon hozzájárulni a biztonságos szállítás célkitűzésének teljesítéséhez.

²³ Tevékenységalapú irányítás: ABM (Activity Based Management), tevékenységalapú költségvetés-tervezés: ABB (Activity Based Budgeting).

²⁴ A költségvetési rendelet 49. cikke (6) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.

1.4.2. *Meghatározott célkitűzés(ek) és a tevékenységalapú irányítás/tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett tevékenység(ek)*

Konkrét célkitűzés

A főbb, uniós dimenziójú kockázati területek meghatározása érdekében meg kell erősíteni és formalizálni kell az eseményjelentéshez kötődő uniós szintű tevékenységeket, különösen az európai központi adattárban található biztonsági információk elemzését.

Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség koordinálja e tevékenységeket.

A tevékenységalapú irányítás/tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett tevékenység:

0602. alcím: Szárazföldi, légi és tengeri szállítás.

1.4.3. *Várható eredmények és hatások*

Tüntesse fel, milyen hatásokat gyakorolhat a javaslat/kezdemenyezés a kedvezményezettekre/célcsoportokra.

Az európai központi adattárban őrzött adatok uniós szinten történő elemzése és az elemzők hálózatának kialakítása a következő előnyökkel járna:

- lehetővé válna az uniós szintű légi közlekedési problémák és fő kockázati területek felismerése;
- az Európai Unió képes lenne tényekre támaszkodóan cselekedni;
- jótékony hatással lenne az Európai Repülésbiztonsági Programra és az Európai Repülésbiztonsági Tervre;
- segítené a tagállamokat kötelezettségeik teljesítésében, elsősorban a nagyobb mennyiségű adathoz való hozzáférés biztosításán keresztül.

1.4.4. *Eredmény- és hatásmutatók*

Tüntesse fel a javaslat/kezdemenyezés megvalósításának nyomon követését lehetővé tevő mutatókat.

Nem releváns

1.5. A javaslat/kezdemenyezés indoklása

1.5.1. *Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek)*

A polgári légi közlekedés magasabb szintű biztonságának elősegítése.

1.5.2. *Az uniós részvételből adódó többletérték*

Az uniós fellépés összehangolja és kiegészíti a tagállami fellépéseket.

1.5.3. Hasonló korábbi tapasztalatok tanulságai

Nem releváns

1.5.4. Összhang és lehetséges szinergia egyéb eszközökkel

Nem releváns

1.6. Az intézkedés és a pénzügyi hatás időtartama

☐ A javaslat/kezdeményezés **határozott időtartamra** vonatkozik

– ☐ A javaslat/kezdeményezés időtartama: ÉÉÉÉ [HH/NN]-tól/-től ÉÉÉÉ [HH/NN]-ig

– ☐ Pénzügyi hatás: ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig

☒ A javaslat/kezdeményezés **határozatlan időtartamra** vonatkozik

– Beindítási időszak: 2014-től YYYY-ig,

– azt követően: rendszeres ütem.

1.7. Tervezett irányítási módszer(ek)²⁵

☐ **Centralizált irányítás közvetlenül** a Bizottság által

☒ **Centralizált irányítás közvetetten** a következőknek történő hatáskör-átruházással:

– ☐ végrehajtó ügynökségek

– ☒ a Közösségek által létrehozott szervek²⁶ (Európai Repülésbiztonsági Ügynökség)

– ☐ tagállami közigazgatási/közfeladatot ellátó szervek

– ☐ az Európai Unióról szóló szerződés V. címe értelmében külön intézkedések végrehajtásával megbízott, a költségvetési rendelet 49. cikke szerinti vonatkozó jogalapot megteremtő jogi aktusban meghatározott személyek

☐ **Megosztott igazgatás** a tagállamokkal

☐ **Decentralizált igazgatás** harmadik országokkal

☐ Nemzetközi szervezetekkel **közös igazgatás (nevezze meg)**

Egynél több igazgatási módszer feltüntetése esetén, kérjük, adjon részletes felvilágosítást a „Megjegyzések” rovatban.

Megjegyzések

²⁵ Az egyes igazgatási módszerek ismertetése, valamint a költségvetési rendeletben szereplő megfelelő hivatkozások megtalálhatók a Költségvetési Főigazgatóság honlapján: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

²⁶ A költségvetési rendelet 185. cikkében említett szervek.

Az első konkrét célkitűzés teljesítéséhez további humán erőforrásokkal kell ellátni az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséget. A becslések szerint ez két kiegészítő posztot jelent (300 000 EUR évente, amely 2 x 130 000 EUR a „személyzeti kiadások” alcím és 2 x 20 000 EUR az „infrastrukturális és működési kiadások” alcím tekintetében). 40 000 EUR összegű kiegészítő missziós költségvetést különítenek el a tagállamoknak szánt helyszíni segítségnyújtásra, és 25 000 EUR kerül majd felhasználásra olyan információs tevékenységek céljára, mint szakmai találkozók és szemináriumok szervezése Európa-szerte.

Ennek megfelelően az EASA részére rendelkezésre bocsátott kiegészítő költségvetés becsült összege 365 000 EUR, amelyet teljes egészében az ügynökség jelenlegi forrásainak átcsoportosításával fedeznek majd.

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

Ismertesse a rendelkezések gyakoriságát és feltételeit.

Az EASA munkája minden évben az évente (az előző évről) elkészített általános jelentés és a (következő évre elkészített) munkaprogram révén kerül ellenőrzésre és értékelésre. Ezt a két dokumentumot az Ügynökség igazgatósága fogadja el, majd eljuttatja az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, a Bizottságnak, a Számvevőszéknek és a tagállamoknak.

Ötévente független, külső értékelés történik, hogy látni lehessen, hogyan hajtotta végre a feladatait az EASA, valamint hogy miként hatottak a közös szabályok és az Ügynökség munkája a légiközlekedési biztonság általános szintjére.

2.2. Irányítási és kontrollrendszer

2.2.1. Felismert kockázat(ok)

Nem releváns

2.2.2. Tervezett ellenőrzési mód(ok)

Az EASA munkája minden évben az évente (az előző évről) elkészített általános jelentés és a (következő évre elkészített) munkaprogram révén kerül ellenőrzésre és értékelésre. Ezt a két dokumentumot az Ügynökség igazgatósága fogadja el, majd eljuttatja az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, a Bizottságnak, a Számvevőszéknek és a tagállamoknak.

2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések

Tüntesse fel a meglévő vagy tervezett megelőző és védintézkedéseket.

Az Ügynökség költségvetését az ügyvezető igazgató hajtja végre. Évente benyújtja a Bizottsághoz, a Számvevőszékhez és az Ügynökség igazgatóságához a bevételeket és a kiadásokat bizonyító előző évi részletes számlákat. Ezen kívül a Bizottság belső ellenőre az EASA tekintetében ugyanazzal a hatáskörrel rendelkezik, mint amelyekkel a Bizottság szolgálatai tekintetében; az Ügynökség a Bizottságéhoz hasonló belső auditrendszerrel működik.

Az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) által lefolytatott vizsgálatokról szóló, 1999. május 25-i 1073/1999/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁷, valamint az OLAF belső vizsgálatairól szóló 1999. május 25-i intézményközi megállapodás korlátlanul vonatkozik az EFSA-ra.

²⁷ HL L 136., 1999.5.31., 1. o.

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

3.1. A kiadások a többéves pénzügyi keret (a 2014–2020-as időszakra szóló új többéves pénzügyi keret) mely fejezetét/fejezeteit és a költségvetés mely kiadási tételét/tételeit érintik?

- Jelenlegi költségvetési kiadási tételek

A többéves pénzügyi keret (2014–2020) fejezetei, ezen belül pedig a költségvetési tételek sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési tétel	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám [Megnevezés.....]	diff./nem diff. ⁽²⁸⁾	EFTA-országoktól ²⁹	tagjelölt országoktól ³⁰	harmadik országoktól	a költségvetési rendelet 18. cikke (1) bekezdésének aa) pontja értelmében
1	(Új) 06 02 02 EASA-támogatás	diff./nem diff.	IGEN	NEM ³¹	NEM	NEM

²⁸ Differenciált/nem differenciált előirányzat.

²⁹ EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

³⁰ Tagjelölt országok és adott esetben a potenciális nyugat-balkáni tagjelölt országok.

³¹ Hozzájárulás az Ügynökséggel társult harmadik európai országoktól (Svájc, Norvégia és Izland).

3.2. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás

3.2.1. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás összegzése³²

millió EUR (három tizedesjegyre)

A többéves pénzügyi keret fejezete:	1	Intelligens és inkluzív növekedés
--	----------	-----------------------------------

Főigazgatóság: Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság			N. év ³³	N+1. év	N+2. év	N+3. év	Év N + 4 és később (határozatlan idő)	ÖSSZESEN
• Operatív előirányzatok								
Költségvetési tétel: új 06 02 02	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Kifizetési előirányzatok	(2)	0,365	0,365	0,365	0,365		
Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási előirányzatok ³⁴								
ÖSSZES előirányzat a következő főigazgatóság számára: Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=1+1a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Kifizetési előirányzatok	=2+2a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási	(4)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	

³² Ezen összegek fedezése átcsoportosítás révén történik.

³³ Feltételezve, hogy az N. év 2014, az elfogadás várható időpontja.

³⁴ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

	előirányzatok							
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási előirányzatok ÖSSZESEN		(6)						
A többéves pénzügyi keret 1. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=4+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Kifizetési előirányzatok	=5+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	

A többéves pénzügyi keret fejezete:	5	„Igazgatási kiadások” ³⁵
--	----------	-------------------------------------

millió EUR (három tizedesjegyre)

		N. év	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			ÖSSZESEN
Főigazgatóság: <.....>									
• Humán erőforrás									
• Egyéb igazgatási kiadások									
Főigazgatóság ÖSSZESEN	Előirányzatok								
A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat								

millió EUR (három tizedesjegyre)

³⁵

Nincsenek igazgatási kiadások a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság részére.

		N. év ³⁶	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			ÖSSZESEN
A többéves pénzügyi keret 1–5. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok								
	Kifizetési előirányzatok								

³⁶

A javaslat/kezdeményezés végrehajtásának első éve.

3.2.2. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás

- ☐ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után operatív előirányzatok felhasználását.
- ☒ A javaslat/kezdeményezés az alábbi operatív előirányzatok felhasználását vonja maga után:

Kötelezettségvállalási előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyre)

Tüntesse fel a célkitűzéseket és a teljesítéseket ↓			N. év ³⁷		N+1. év		N+2. év		N+3. év		N + 4. év és azután (határozatlan idő)		ÖSSZESEN	
	TELJESÍTÉSEK													
	Teljesítések típusa ³⁸	Teljesítés átlagos költsége	Teljesítések száma	Költség	Teljesítések száma	Költség	Teljesítések száma	Költség	Teljesítések száma	Költség	Teljesítések száma	Költség	Teljesítések száma összesen	Költség összesen
1. SZ. KONKRÉT CÉLKITŰZÉS ³⁹														
Teljesítés	Lásd:	0,365		0,365		0,365		0,365		0,365	0,365			
ÖSSZES KÖLTSÉG				0,365		0,365		0,365		0,365	0,365			

* A teljesítés nem számszerűsíthető és meghatározása: „a légi közlekedés biztonságának javításához való hozzájárulás”.

³⁷ Feltételezve, hogy az N. év 2014, az elfogadás várható időpontja.

³⁸ A teljesítés a nyújtandó termékekre és szolgáltatásokra vonatkozik (pl. finanszírozott diákcserék száma, épített utak hossza kilométerben stb.).

³⁹ Az 1.4.2. szakaszban leírtak szerint. „Konkrét célkitűzés(ek)…”

3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás

3.2.3.1. Összegzés

- ☒ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után igazgatási előirányzatok felhasználását.
- ☐ A javaslat/kezdeményezés az alábbi igazgatási előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyig)

	N. év ⁴⁰	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkel bővíthető	ÖSSZESEN
--	---------------------	---------	---------	---------	--	----------

A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETE								
Humán erőforrás								
Egyéb igazgatási kiadások								
A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉNEK részösszege								

A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok ⁴¹								
Humán erőforrás								
Egyéb igazgatási kiadások								
A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok részösszege								

ÖSSZESEN								
-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

⁴⁰ A javaslat/kezdeményezés végrehajtásának első éve.

⁴¹ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

3.2.3.2. Becsült humánerőforrás-szükségletek

- ☒ A javaslat/kezdeményezés nem igényel humánerőforrást a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság részére.
- ☐ A javaslat/kezdeményezés az alábbi humánerőforrás-igénnyel jár:

A becsléseket egész számmal (vagy legfeljebb egy tizedesjeggyel) kell kifejezni

	N. év	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkel bővíthető		
• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselői és ideiglenes alkalmazotti álláshelyek)							
XX 01 01 01 (a központban és a bizottsági képviselleteken)							
XX 01 01 02 (a küldöttségeknél)							
XX 01 05 01 (közvetett kutatás)							
10 01 05 01 (közvetlen kutatás)							
• Külső személyzet (teljes munkaidős egyenértékben kifejezve: FTE) ⁴²							
XX 01 02 01 (AC, INT, END a teljes keretből)							
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT és JED a küldöttségeknél)							
XX 01 04 yy ⁴³	– a központban ⁴⁴						
	– a küldöttségeknél						
XX 01 05 02 (AC, END, INT közvetett kutatásban)							
10 01 05 02 (AC, END, INT közvetlen kutatásban)							
Egyéb költségvetési tétel (kérjük megnevezni)							
ÖSSZESEN							

XX az érintett szakpolitikai terület vagy költségvetési cím.

A humánerőforrás-igényeknek az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt és/vagy az adott főigazgatóságon belül átcsoportosított személyzettel kell eleget tenni. A források adott esetben a meglévő költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további juttatásokkal.

Az elvégzendő feladatok leírása:

⁴² AC= szerződéses alkalmazott, INT= átmeneti alkalmazott; JED= küldöttségi pályakezdő szakértő; AL= helyi alkalmazott; END= kirendelt nemzeti szakértő;

⁴³ Az operatív előirányzatoknál a külső személyzetre részleges felső határérték vonatkozik (korábban: „BA” sorok).

⁴⁴ Elsősorban a strukturális alapok, az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alap (EMVA) és az Európai Halászati Alap (EHA) esetében.

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	
Külső személyzet	

3.2.4. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség

- ☒ A javaslat/kezdemenyezés összeegyeztethető a jövőbeli 2014–2020-as időszakra szóló többéves pénzügyi kerettel⁴⁵.
- ☐ A javaslat/kezdemenyezés miatt szükséges a többéves pénzügyi keret vonatkozó fejezetének átprogramozása.

Fejtse ki, miként kell átdolgozni a pénzügyi keret: tüntesse fel az érintett költségvetési tételeket és a megfelelő összegeket.

- ☐ A javaslat/kezdemenyezés miatt szükség van a rugalmassági eszköz alkalmazására vagy a többéves pénzügyi keret felülvizsgálatára⁴⁶.

Fejtse ki a szükségleteket: tüntesse fel az érintett költségvetési tételeket és a megfelelő összegeket.

3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban

- A javaslat/kezdemenyezés nem irányoz elő harmadik felek általi társfinanszírozást.
- A javaslat/kezdemenyezés az alábbi becsült társfinanszírozást irányozza elő:

Előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyre)

	N. év	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			Összesen
Tüntesse fel a társfinanszírozó szervet								
Társfinanszírozott előirányzatok ÖSSZESEN								

⁴⁵ Jelenleg is tartanak a 2014–2020-as időszakra szóló többéves pénzügyi kerettel kapcsolatos egyeztetések.

⁴⁶ Lásd az intézményközi megállapodás 19. és 24. pontját.

3.3. A bevételre gyakorolt becsült pénzügyi hatás

- ☒ A javaslatnak/kezdemenyezésnek nincs pénzügyi hatása a bevételre.
- ☐ A javaslatnak/kezdemenyezésnek van pénzügyi hatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:
 - ☐ a javaslat a saját forrásokra gyakorol hatást
 - ☐ a javaslat az egyéb bevételekre gyakorol hatást

millió EUR (három tizedesjegyig)

Bevételi költségvetési tétel:	Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok	A javaslat/kezdemenyezés hatása ⁴⁷						
		N. év	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkel bővíthető		
Jogcímcsoport								

Az egyéb címzett bevételek esetében tüntesse fel az érintett kiadáshoz tartozó költségvetési tétel(ek)e)t.

Ismertesse a bevételre gyakorolt hatás számításának módszerét.

⁴⁷

A tradicionális saját források (vámok, cukorilletékek) tekintetében nettó összegeket, vagyis a 25 %-kal (beszedési költségek) csökkentett bruttó összegeket kell megadni.