

..../2015. (....) NFM rendelet

a légiközlekedési balesetek és a repülőesemények szakmai vizsgálatának, valamint az üzembentartói vizsgálat részletes szabályairól

A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény 22. § (1) bekezdésének *b)* és *d)* pontjában kapott felhatalmazás alapján, a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 152/2014. (VI. 6.) Korm. rendelet 109. § 13. pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

1. A rendelet hatálya

1. §

E rendelet hatálya

- a)* a közlekedésbiztonsági szervre,
 - b)* a polgári légijármű üzemben tartójára,
 - c)* a repülőtér üzemben tartójára és
 - d)* a légiforgalmi szolgálatra
- terjed ki.

2. A közlekedésbiztonsági szerv baleseti ügyeleti szolgálata

2. §

A közlekedésbiztonsági szerv a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvényben (a továbbiakban: Kbt.) meghatározott közlekedési balesetekre és egyéb közlekedési eseményekre vonatkozó bejelentéseket, továbbá a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 3-i 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben (a továbbiakban: 376/2014/EU parlamenti és tanácsi rendelet) meghatározott kötelező és önkéntes bejelentéseket a baleseti ügyeleti szolgálata útján fogadja.

3. Üzembentartói baleseti ügyeleti szolgálat

3. §

(1) A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 65/A. § (3) bekezdése szerinti, az EK-rendelet II. mellékletében meghatározott légijármű esetén üzembentartói baleseti ügyeleti szolgálatot az üzemben tartónak mindaddig működtetnie kell, amíg:

- a)* a légiközlekedési, a légiközlekedéssel összefüggő tevékenységet végző tulajdonában, üzemben tartásában lévő légijármű repülésben van vagy ejtőernyős ugratás esetén az ejtőernyős földet ért, és

b) légiközlekedési baleset és repülőesemény bekövetkezése esetén az üzemben tartó részéről szükségessé váló halaszthatatlan intézkedések a mentés és megsegítés érdekében megtörténnek.

(2) A légijármű repülésben van az Lt. 71. § 18. pontjában megfogalmazottak alapján, valamint ejtőernyős ugrás esetén a fedélzet elhagyását követően az ejtőernyős földet érését tekintjük a repülés befejezésének.

(3) Az üzemben tartónak az üzemmentartói baleseti ügyeleti szolgálat ellátása érdekében ki kell jelölni azt a személyt, vagy személyeket, akik a 376/2014/EU parlamenti és tanácsi rendelet 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott eseményekről szóló bejelentéseket fogadják, és a szükségessé váló halaszthatatlan intézkedések megteszik.

(4) Az ügyeleti szolgálatot ellátó személy rendelkezésére kell állnia:

a) az üzemmentartói baleseti ügyeleti szolgálat feladatai leírásának,

b) a légiközlekedési jogszabályoknak,

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

d) a nyilvános távbeszélő hálózatra csatlakoztatott megfelelő hírközlő eszköznek.

4. §

(1) Az üzemmentartói baleseti ügyeleti szolgálat feladatait és ellátásának rendjét a szolgálatot fenntartó szerv vezetője a közlekedésbiztonsági szervvel egyeztetett szabályzatban állapítja meg.

(2) Az üzemmentartói baleseti ügyeleti szolgálatot ellátó személy a légiközlekedési balesetről vagy a repülőeseményről szóló bejelentés vételét követően köteles információt beszerezni az esemény körülményeiről, a helyszín biztosításával kapcsolatos intézkedésekről, továbbá a helyszín biztosításának hiányában megtenni a szükséges intézkedéseket.

(3) Az üzemben tartó baleseti ügyeletének nyilvántartást kell vezetnie a beérkezett bejelentésekről.

4. Üzemmentartói repülésbiztonsági szolgálat

5. §

(1) Az Lt. 65/A. § (3) bekezdése szerinti repülésbiztonsági szolgálat

a) a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK 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 (a továbbiakban: 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet) II. mellékletében meghatározott légijármű esetén a közlekedésbiztonsági szerv felhívására lefolytatja az üzemmentartói vizsgálatot,

b) kezeli az üzemben tartónak címzett biztonsági ajánlásokat,

c) ellenőrzi a légiközlekedés szabályai betartását az üzemben tartó hatáskörében,

d) ellenőrzi a légiközlekedési hatósági határozatok végrehajtását az üzemben tartó hatáskörében,

e) folyamatosan figyelemmel kíséri, elemzi, értékeli az üzemben tartó repülésbiztonsági helyzetét,

f) a 376/2014/EU parlamenti és tanácsi rendelet 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott események tapasztalatai alapján megelőző intézkedéseket kezdeményez,

g) kapcsolatot tart a légiközlekedési balesetek és a repülőesemények kapcsán eljárást folytató szervekkel.

(2) A repülésbiztonsági szolgálat negyedéves és éves – a közlekedésbiztonsági szervvel egyeztetett formai és tartalmi követelményeknek megfelelő – repülésbiztonsági tájékoztatót készít, amelyet a közlekedésbiztonsági szerv részére megküld a tárgyidőszakot követő 30 napon belül. A repülésbiztonsági tájékoztató a tárgyidőszakra vonatkozó beérkezett és nyilvántartásba vett bejelentéseket és a repülési mutatókat is tartalmazza.

(3) A repülésbiztonsági szolgálat vezetőjének és tagjainak meg kell felelniük a 9. §-ban meghatározott követelményeknek. A repülésbiztonsági szolgálat tagjai esetében el lehet tekinteni a közlekedésbiztonsági szerv vagy polgári oktatási intézmény által szervezett légiközlekedési balesetvizsgáló tanfolyam elvégzésének igazolásától.

6. §

A 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. mellékletében meghatározott légijármű üzemben tartója, a légiközlekedési balesetek következményeinek megelőzésére a légiközlekedési hatósággal egyeztetett intézkedési tervet készít annak érdekében, hogy a veszélyhelyzetbe kerülő légijárművekkel kapcsolatban vagy a bekövetkezett légiközlekedési baleset vagy repülőesemény esetén a személyek élete, testi épségének megóvása, valamint a következmények enyhítése, felszámolása érdekében szükséges intézkedéseket haladéktalanul megtehessek.

5. A szakmai vizsgálat lefolytatásával kapcsolatos rendelkezések

7. §

A szakmai vizsgálatra a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függelégeinek kihirdetéséről szóló törvény mellékletében megjelölt 13. Függelékben meghatározott szabályokat kell alkalmazni.

8. §

(1) A vizsgálóbizottság vezetője a közlekedésbiztonsági szerv kormánytisztviselője. A vizsgálóbizottság vezetőjének feladata:

a) a szakmai vizsgálat irányítása,

b) zárójelentés-tervezet és zárójelentés előterjesztése a közlekedésbiztonsági szerv részére.

(2) A vizsgálóbizottság vezetője dönt az esemény okának megállapításához vagy a megállapítások bizonyításához nélkülözhetetlen, a helyszínen vagy a helyszíni vizsgálat idején el nem végezhető további vizsgálatokról, ellenőrző mérésekről, amelyeket a szakmai vizsgálat során alkalmas műhelyben, laboratóriumban megfelelő eszközökkel kell elvégezni.

(3) A Kbvt. 15. § (10) bekezdésében meghatározott szervezet vagy személy köteles a (2) bekezdésben meghatározott vizsgálatok elvégzéséhez és a bizonyítási vizsgálatához szükséges ésszerű feltételeket térítésmentesen biztosítani.

(4) A szakmai vizsgálat során, amennyiben a rendelkezésre álló adatok alapján a körülmények tisztázása vagy a bizonyítás indokolja, a helyreállítást követően a szakmai vizsgálat vezetőjének döntése alapján – az esemény jellemzőit a szükséges és lehetséges mértékig rekonstruáló – bizonyítási vizsgálatot lehet tartani. A helyszíni bizonyítási vizsgálatról jegyzőkönyvet kell készíteni.

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

9. §

A vizsgálóbizottság nem kormánytisztviselő tagjának rendelkeznie kell a közlekedésbiztonsági szervnél vagy polgári oktatási intézményben elvégzett légiközlekedési balesetvizsgáló tanfolyammal és

a) felsőfokú szakirányú végzettséggel és légiközlekedési szakterületen legalább 5 év szakmai gyakorlattal, vagy

b) középfokú szakirányú végzettséggel és a légiközlekedési szakterületen legalább 10 éves szakmai gyakorlattal.

6. Az üzemtartó vizsgálat lefolytatásával kapcsolatos rendelkezések

10. §

(1) Az üzemtartó vizsgálatot a közlekedésbiztonsági szerv felhívása alapján haladéktalanul meg kell kezdeni és a lehető legrövidebb időn belül le kell folytatni. Az üzemtartó vizsgálat külföldi meghatalmazott képviselők és megfigyelők nélkül is lefolytatható.

(2) Az üzemtartó vizsgálat esetén a helyszíni szemléről jegyzőkönyvet kell felvenni. A jegyzőkönyv tartalmazza a helyszín vázlatát, leírását, a helyszínről készített fénykép- és videofelvételeket, továbbá az egyéb begyűjtött anyagok listáját.

(3) Amennyiben az üzemtartó vizsgálat folytatása során olyan tény merül fel, amellyel kapcsolatos vizsgálat az üzemtartó vizsgálatot folytató jogosultságait vagy lehetőségeit meghaladja, az üzemtartó vizsgálatot folytató ennek tényét haladéktalanul jelzi a közlekedésbiztonsági szervnek.

(4) A közlekedésbiztonsági szerv az üzemtartó vizsgálatot a vizsgálat bármely szakaszában a saját hatáskörébe vonhatja.

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

a) a közlekedésbiztonsági szervnek papír alapon és elektronikus úton is,

b) az üzemben tartónak,

c) a repülőeseményben érintett szakszemélyzetnek,

d) a légiközlekedési hatóságnak, vagy, amennyiben állami légi jármű is érintett, a katonai légügyi hatóságnak,

e) a biztonsági ajánlások címzettjeinek.

(6) A jelentés tartalmi és formai követelményeire a 7.§ (1) bekezdésében foglaltakat megfelelően kell alkalmazni. A vizsgálatot lezáró jelentés – ha annak jellege indokolja – a közlekedésbiztonsági szervvel egyeztetett egyszerűsített formában is elkészíthető. A jelentést az üzemtartó vizsgálatot lefolytató vizsgáló, vagy vizsgálók írják alá és a repülésbiztonsági szervezet vezetője vagy – amennyiben az üzemben tartó ilyen szervezettel nem rendelkezik – annak a szervezetnek a vezetője küldi meg, amelyhez az üzemben tartó az üzemtartó vizsgálat elvégzése érdekében csatlakozott.

(7) A közlekedésbiztonsági szerv az üzemmentartói jelentést tudomásul veszi, vagy – amennyiben az üzemmentartói jelentés nem felel meg az (5)-(6) bekezdésben foglaltaknak vagy a repülőesemény kapcsán felmerült további szakmai kérdések tisztázása szükséges – kiegészítésre visszaküldi. A közlekedésbiztonsági szerv az üzemmentartói vizsgálati jelentést kiegészítheti a rendelkezésére álló adatok, vizsgálati eredmények alapján, ahhoz biztonsági ajánlást vagy ajánlásokat tehet.

(8) A közlekedésbiztonsági szerv az üzemmentartói jelentést vagy annak kivonatát a légiközlekedés biztonságának javítása érdekében honlapján közzéteheti.

7. Záró rendelkezések

11. §

Ez a rendelet a következő uniós jogi aktusok végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapítja meg:

a) 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,

b) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 3-i 376/2014/EU parlamenti és tanácsi rendelet.

12. §

(1) Ez a rendelet 2015. november 15-én lép hatályba.

(2) Hatályát veszti a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelet.

Dr. Seszták Miklós
nemzeti fejlesztési miniszter

INDOKLÁS

A légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelet hatályon kívül helyezésének és egy új rendelet megalkotásának alapvető oka a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről szóló 376/2014/EU rendelet 2015. november 15-én történő hatálybalépése. Az EU egyértelmű szándéka, hogy olyan szabályozást léptessen hatályba, amellyel a légiközlekedési baleseteket proaktív módon előzhetőek meg. Ez azt jelenti, hogy a légiközlekedésben működő szervezetek, légitársaságok, repülőterek, gyártó cégek jelentsenek be minden eseményt a nemzeti hatóságaiknak, olyanokat is, amelyek nem okoznak balesetet, csak eltérnek a normális üzemmenettől, és ezeket az eseményeket vizsgálják ki, elemezzék. Az elemzés célja a veszélyforrások feltárása, és a szükséges intézkedések meghozatala.

Például egy egyszerű, balesetet nem okozó műszaki meghibásodás vizsgálata során fény derülhet egy gyártási hibára, így a vizsgálat eredményeként meghozott megelőző, a gyártási technológia módosítására vonatkozó intézkedéssel egy komoly, akár emberéletet is követő baleset is megelőzhető. Az EU álláspontja szerint az egyes események elemzéséből, továbbá az egy állami és uniós szinten vezetett esemény adatbázisból levonható tanulságok jelentős segítséget jelentenek a súlyos balesetek elkerülése érdekében.

Az uniós rendelet szabályozza az uniós hatáskörbe tartozó légijárművekkel és azokkal összefüggő légiközlekedésben előforduló események (pl. légijármű madárra ütközése, de ide tartozik a légijármű műszaki meghibásodás miatti kényszerleszállása, vagy egy baleset bekövetkezése is) vizsgálatának szabályait annak érdekében, hogy a lehető legtöbb esettel, eseménnyel tisztában legyünk és így az azokból levont tanulságok segítségével a jövőbeni hasonló események megelőzhetőek legyenek.

A légiközlekedési események szakmai vizsgálatát jelenleg 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelet szabályozza.

Annak érdekében, hogy Magyarország teljesítse az uniós kötelezettségét – az uniós jog hatálybalépéséig –, harmonizálni kell az EU rendeletet, és a magyar jogszabályból hatályon kívül kell helyezni az EU rendeletben szabályozott rendelkezéseket. Ilyen például, hogy a magyar rendelet meghatározza azoknak a körét, akiknek a légijárművekkel történő eseményeket be kell jelenteniük, továbbá a bejelentendő események kategóriáit is. Ezekre vonatkozó rendelkezéseket az uniós jog is tartalmaz, így hatályon kívül helyezésük szükséges. Az új rendelet meghatározza – a jelenlegi szabályozással összhangban –, hogy az üzemeltető által fenntartott baleseti ügyeleti szolgálat és az üzemeltetői repülésbiztonsági szolgálat milyen szabályok alapján járjon el az események kapcsán.