

VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 20. Oktober 2010

über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG

Untenstehend finden Sie jene Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 996/2010, die im Zusammenhang mit der Meldung von Unfällen und schweren Störungen, relevant sind:

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „**Unfall**“ ein Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeugs, das sich im Fall eines bemannten Luftfahrzeugs zwischen dem Zeitpunkt des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht und dem Zeitpunkt, zu dem alle diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, oder im Fall eines unbemannten Luftfahrzeugs zwischen dem Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug für Bewegungen zum Zweck des Flugs bereit ist, und dem Zeitpunkt, zu dem es bei Beendigung des Flugs zur Ruhe kommt und das primäre Antriebssystem abgeschaltet wird, ereignet, bei dem
 - a) eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist durch
 - Anwesenheit an Bord des Luftfahrzeugs oder
 - unmittelbare Berührung mit dem Luftfahrzeug oder einem seiner Teile, einschließlich Teilen, die sich vom Luftfahrzeug gelöst haben, oder
 - unmittelbare Einwirkung des Turbinenstrahls des Luftfahrzeugs, es sei denn, dass die Verletzungen eine natürliche Ursache haben, dem Geschädigten durch sich selbst oder von einer anderen Person zugefügt worden sind oder es sich um Verletzungen von unbefugt mitfliegenden Personen handelt, die sich außerhalb der den Fluggästen und den Besatzungsmitgliedern normalerweise zugänglichen Räume verborgen haben, oder
 - b) das Luftfahrzeug einen Schaden oder ein Strukturversagen erlitten hat und dadurch der Festigkeitsverband der Luftfahrzeugzelle, die Flugeigenschaften oder die Flugeigenschaften des Luftfahrzeugs beeinträchtigt sind und die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine große Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugbauteils erfordern würde, es sei denn, dass nach einem Triebwerksausfall oder Triebwerksschaden die Beschädigung des Luftfahrzeugs auf ein einzelnes Triebwerk (einschließlich seiner Verkleidung oder seines Zubehörs), Propeller, Flügelspitzen, Funkantennen, Sonden, Leitbleche, Bereifung, Bremsen, Räder, Beplankung, Panels, Fahrwerksklappen, Windschutzscheiben oder Außenhaut (wie kleine Einbeulungen oder Löcher), oder auf eine geringfügige Beschädigung der Hauptrotorblätter, der Heckrotorblätter oder des Fahrwerks oder auf eine Beschädigung, die durch Hagel- oder Vogelschlag (einschließlich Löcher im Radom) verursacht wurde, begrenzt ist, oder
 - c) das Luftfahrzeug vermisst wird oder völlig unzugänglich ist;
- .
.
7. „**Störung**“ ein Ereignis außer einem Unfall, das mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte;

11. **„beteiligte Person“** den Eigentümer, ein Mitglied der Besatzung, den Betreiber des Luftfahrzeugs, das an einem Unfall oder einer schweren Störung beteiligt ist; eine Person, die an der Instandhaltung, dem Entwurf, der Herstellung dieses Luftfahrzeugs oder an der Ausbildung der Besatzung beteiligt ist, oder eine Person, die an der Erbringung von Flugverkehrskontroll-, Fluginformations- oder Flughafendiensten beteiligt ist und Dienste für das Luftfahrzeug erbracht hat; ein Mitarbeiter der nationalen Zivilluftfahrtbehörde oder ein Mitarbeiter der EASA;
16. **„schwere Störung“** eine Störung, deren Umstände darauf hindeuten, dass eine hohe Unfallwahrscheinlichkeit bestand, die mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs verbunden ist und die im Fall eines bemannten Luftfahrzeugs zwischen dem Zeitpunkt des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht und dem Zeitpunkt, zu dem alle diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, oder im Fall eines unbemannten Luftfahrzeugs zwischen dem Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug für Bewegungen zum Zweck des Flugs bereit ist, und dem Zeitpunkt, zu dem es bei Beendigung des Flugs zur Ruhe kommt und das primäre Antriebssystem abgeschaltet wird, eintritt. Eine Liste von Beispielen für schwere Störungen ist im Anhang enthalten;
17. **„schwere Verletzung“** eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und auf die eines der folgenden Kriterien zutrifft:
- Krankenhausaufenthalt von mehr als 48 Stunden innerhalb von sieben Tagen nach der Verletzung;
 - Knochenbruch (mit Ausnahme einfacher Brüche von Fingern, Zehen oder der Nase);
 - Risswunden, die schwere Blutungen oder Verletzungen von Nerven-, Muskel- oder Sehnensträngen verursachen;
 - Schäden an einem inneren Organ;
 - Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder von mehr als 5 % der Körperoberfläche;
 - nachgewiesene Exposition gegenüber infektiösen Stoffen oder schädlicher Strahlung.

Artikel 9

Pflicht zur Meldung von Unfällen und schweren Störungen

- Jede beteiligte Person, die Kenntnis vom Eintreten eines Unfalls oder einer schweren Störung hat, hat der zuständigen Sicherheitsuntersuchungsstelle des Ereignisstaats unverzüglich darüber Meldung zu erstatten.**
- Die Sicherheitsuntersuchungsstelle unterrichtet unverzüglich die Kommission, die EASA, die Internationale Zivilluftfahrt- Organisation (ICAO), die betroffenen Mitgliedstaaten und Drittländer gemäß den internationalen Richtlinien und Empfehlungen über alle Unfälle und schweren Störungen, die ihr gemeldet werden.**