

RICHTLINIE 94/56/EG DES RATES

vom 21. November 1994

über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission (1),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (2),

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags (3),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Es gilt, in der europäischen Zivilluftfahrt einen hohen allgemeinen Sicherheitsstandard zu erhalten und die Zahl von Unfällen und Störungen mit allen Mitteln zu senken.

Die zügige Durchführung technischer Untersuchungen von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt erhöht die Luftverkehrssicherheit, indem sie zur Verhütung solcher Vorkommnisse beiträgt.

Berücksichtigt werden sollte dabei das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, das die Durchführung der für den sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen erforderlichen Maßnahmen vorsieht. Insbesondere ist dem Anhang 13 dieses Abkommens Rechnung zu tragen, der internationale Richtlinien und Empfehlungen für Flugunfalluntersuchungen enthält.

Nach diesen internationalen Richtlinien ist der Staat, in dem sich ein Unfall ereignet hat, für die Durchführung der Untersuchung zuständig.

Falls bei einer schweren Störung der Staat, in dem sie sich ereignet hat, keine Untersuchung durchführt, ist diese vom Eintragungsstaat vorzunehmen.

Schwere Störungen sollten ähnlich untersucht werden wie Unfälle.

Beim Umfang der Untersuchungen ist zu berücksichtigen, welche Erkenntnisse sich daraus für die Verbesserung der Sicherheit gewinnen lassen.

Im Interesse der Sicherheit im Luftverkehr muß die Untersuchung so rasch wie möglich erfolgen.

Die Untersuchungssachverständigen sollten ihren Aufgaben möglichst ungehindert nachkommen können.

Die Mitgliedstaaten müssen unter Beachtung der geltenden Rechtsvorschriften über die Befugnisse der für die gerichtliche Untersuchung zuständigen Behörden und gegebenenfalls in enger Zusammenarbeit mit diesen dafür Sorge tragen, daß die für die technische Untersuchung verantwortlichen Personen ihren Aufgaben unter bestmöglichen Bedingungen nachkommen können.

Um Interessenkonflikte und eine Verwicklung in die Ursachen des untersuchten Vorkommnisses zu vermeiden, sollte die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt durch eine unabhängige Stelle oder unter deren Aufsicht vorgenommen werden.

Diese Stelle sollte über angemessene Mittel verfügen, und zu ihren Aufgaben könnten auch andere Tätigkeiten im Bereich der Unfallverhütung gehören.

Die Mitgliedstaaten sollten Maßnahmen treffen, um sich bei der Durchführung der Untersuchungen erforderlichenfalls gegenseitig zu unterstützen.

Ein Mitgliedstaat kann einen anderen Mitgliedstaat mit der Untersuchung beauftragen.

Im Hinblick auf die Unfallverhütung sind die Ergebnisse der Unfalluntersuchungen möglichst bald zu veröffentlichen.

Die Besonderheit von Störungen sollte bei der Verbreitung der diesbezüglichen Untersuchungsergebnisse berücksichtigt werden.

Den Sicherheitsempfehlungen, die aus einer Unfall- oder Störungsuntersuchung abgeleitet werden, ist von den Mitgliedstaaten angemessen Rechnung zu tragen.

(1) ABl. Nr. C 257 vom 22. 9. 1993, S. 8, und ABl. Nr. C 109 vom 19. 4. 1994, S. 14.

(2) ABl. Nr. C 34 vom 2. 2. 1994, S. 18.

(3) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 9. März 1994 (ABl. Nr. C 91 vom 28. 3. 1994, S. 123), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 16. Mai 1994 (ABl. Nr. C 172 vom 24. 6. 1994, S. 46) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 26. Oktober 1994 (ABl. Nr. C 323 vom 21. 11. 1994).

Die technische Untersuchung hat ausschließlich zum Ziel, Erkenntnisse zu gewinnen, mit denen künftige Unfälle und Störungen verhütet werden können; die Auswertung des Vorkommnisses sowie die Schlußfolgerungen und Sicherheitsempfehlungen sollen also nicht der Klärung der Schuld- oder der Haftungsfrage dienen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN

Artikel 1

Ziel

Ziel dieser Richtlinie ist die Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr durch eine Erleichterung der raschen Durchführung technischer Untersuchungen, deren ausschließlicher Zweck die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen ist.

Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für Untersuchungen von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt im Gebiet der Gemeinschaft, wobei den internationalen Verpflichtungen der Mitgliedstaaten Rechnung getragen wird.

(2) Diese Richtlinie gilt auch außerhalb des Gebietes der Gemeinschaft

i) für Untersuchungen von Unfällen, die in die Luftfahrzeugrolle eines Mitgliedstaats eingetragene Luftfahrzeuge betreffen, sofern diese Untersuchungen nicht von einem anderen Staat durchgeführt werden;

ii) für Untersuchungen von schweren Störungen, die Luftfahrzeuge betreffen, die in die Luftfahrzeugrolle eines Mitgliedstaats eingetragen sind oder von einem in einem Mitgliedstaat ansässigen Unternehmen betrieben werden, sofern diese Untersuchungen nicht von einem anderen Staat durchgeführt werden.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Begriff

a) „Unfall“ ein Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeugs vom Beginn des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht bis zu dem Zeitpunkt, zu dem alle diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, wenn hierbei

1. eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist

— an Bord eines Luftfahrzeugs oder
— durch unmittelbare Berührung mit dem Luftfahrzeug oder einem seiner Teile, auch wenn sich dieser Teil von dem Luftfahrzeug gelöst hat, oder

— durch unmittelbare Einwirkung des Turbinenstrahls eines Luftfahrzeugs,

es sei denn, daß diese Verletzungen dem Geschädigten durch sich selbst oder von einer anderen Person zugefügt worden sind oder eine andere natürliche Ursache haben oder daß es sich um Verletzungen von unbefugt mitfliegenden Personen handelt, die sich außerhalb der den Fluggästen und den Besatzungsmitgliedern normalerweise zugänglichen Räume verborgen hatten, oder

2. das Luftfahrzeug oder die Luftfahrzeugzelle einen Schaden erlitten hat und

— der Festigkeitsverband der Luftfahrzeugzelle, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften dadurch beeinträchtigt worden sind und

— die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine große Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugteils erfordern würde,

es sei denn, daß nach einem Triebwerkschaden oder Triebwerkausfall die Beschädigung des Luftfahrzeugs begrenzt ist auf das betroffene Triebwerk, seine Verkleidung oder sein Zubehör oder daß der Schaden an einem Luftfahrzeug begrenzt ist auf Schäden an Propellern, Flügelspitzen, Funkantennen, Bereifung, Bremsen, Beplankung oder auf kleinere Einbeulungen oder Löcher in der Außenhaut, oder

3. das Luftfahrzeug vermißt wird oder völlig unzugänglich ist;

b) „schwere Verletzung“ eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die

1. einen Krankenhausaufenthalt von mehr als 48 Stunden innerhalb von sieben Tagen nach der Verletzung erfordert oder

2. Knochenbrüche zur Folge hat (mit Ausnahme einfacher Brüche von Fingern, Zehen oder der Nase) oder

3. Rißwunden zur Folge hat, die schwere Blutungen oder Verletzungen von Nerven-, Muskel- oder Sehnensträngen verursachen oder

4. Schäden an inneren Organen verursacht hat oder

5. Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder von mehr als 5% der Körperoberfläche zur Folge hat oder

6. Folge einer nachgewiesenen Aussetzung gegenüber infektiösen Stoffen oder schädlicher Strahlung ist;

c) „tödliche Verletzung“ eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall deren Tod zur Folge hat;

- d) „Ursachen“ Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt haben;
- e) „Untersuchung“ ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlußfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfaßt;
- f) „Untersuchungsführer“ eine Person, der aufgrund ihrer Qualifikation die Verantwortung für Organisation, Durchführung und Beaufsichtigung einer Untersuchung übertragen wird;
- g) „Flugschreiber“ jede Art von Aufzeichnungsgerät, das im Luftfahrzeug eingebaut ist, um die Untersuchung von Unfällen und Störungen zu erleichtern;
- h) „Unternehmen“ eine natürliche Person, eine juristische Person mit oder ohne Gewinnerzielungsabsicht oder eine amtliche Einrichtung, unabhängig davon, ob diese eigene Rechtspersönlichkeit besitzt oder nicht;
- i) „Halter“ eine Person, eine Einrichtung oder ein Unternehmen, die bzw. das ein oder mehrere Luftfahrzeuge betreibt oder betreiben will;
- j) „Störung“ ein anderes Ereignis als einen Unfall, das mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte;
- k) „schwere Störung“ eine Störung, deren Umstände darauf hindeuten, daß sich beinahe ein Unfall ereignet hätte. Beispiele für schwere Störungen sind im Anhang aufgeführt;
- l) „Sicherheitsempfehlung“ einen Vorschlag zur Verhütung von Unfällen und Störungen, den die Untersuchungsstelle des die technische Untersuchung durchführenden Staates auf der Grundlage von Informationen unterbreitet, die sich während der Untersuchung ergeben haben.

Artikel 4

Untersuchungspflicht

(1) Bei jedem Unfall und jeder schweren Störung ist eine Untersuchung durchzuführen.

Die Mitgliedstaaten können jedoch Maßnahmen treffen, um die Untersuchung einer nicht unter Absatz 1 fallenden Störung zu ermöglichen, wenn sich die Untersuchungsstelle hiervon Erkenntnisse in bezug auf die Sicherheit im Luftverkehr erhofft.

(2) Der Umfang der Untersuchungen und das anzuwendende Verfahren werden von der Untersuchungsstelle unter Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele dieser

Richtlinie und entsprechend den Erkenntnissen, die sie zur Verbesserung der Sicherheit aus dem Unfall oder der schweren Störung gewinnen will, festgelegt.

(3) Die Untersuchungen nach Absatz 1 dürfen auf keinen Fall darauf abzielen, die Schuld- oder Haftungsfrage zu klären.

Artikel 5

Untersuchungsstatus

(1) Die Mitgliedstaaten legen im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung den rechtlichen Status der Untersuchung so fest, daß die Untersuchungsführer ihren Auftrag so wirksam und so rasch wie möglich ausführen können.

(2) Den Untersuchungsführern ist gemäß den geltenden Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten und gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den für die gerichtliche Untersuchung zuständigen Behörden insbesondere folgendes gestattet:

- a) ungehinderter Zugang zum Ort des Unfalls oder der Störung sowie zum Luftfahrzeug, zu seiner Ladung oder zu seinem Wrack;
- b) sofortige Spurenaufnahme und überwachte Entnahme von Trümmern und Bauteilen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken;
- c) sofortiger Zugang zum Inhalt von Flugschreibern und sonstigen Aufzeichnungen sowie zu deren Auswertung;
- d) Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung der Leichen der Opfer oder von entsprechenden Proben;
- e) sofortiger Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung von am Betrieb des Luftfahrzeugs beteiligten Personen oder von entsprechenden Proben;
- f) Befragung von Zeugen;
- g) ungehinderter Zugang zu allen sachdienlichen Informationen des Eigentümers, des Halters und des Herstellers des Luftfahrzeugs sowie der für die Zivilluftfahrt und den Flughafenbetrieb zuständigen Behörden.

Artikel 6

Untersuchungsstelle

(1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, daß die technischen Untersuchungen von einer ständigen zivilen Luftfahrtstelle oder unter ihrer Aufsicht durchgeführt werden. Diese Untersuchungsstelle muß funktionell insbesondere von jenen nationalen Luftfahrtbehörden, die für die Lufttüchtigkeit, die Zulassung, den Flugbetrieb, die Instandhaltung, die Erteilung von Erlaubnissen an Luftfahrtpersonen

sonal, die Flugverkehrskontrolle und den Flughafenbetrieb zuständig sind, sowie allgemein von allen Parteien, deren Interessen mit der Aufgabe der Untersuchungsstelle kollidieren könnten, unabhängig sein.

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 kann die Untersuchungsstelle darüber hinaus mit der Sammlung und Untersuchung von Daten zur Sicherheit im Luftverkehr, insbesondere zur Verhütung von Unfällen oder Störungen, betraut werden, sofern dies ihre Unabhängigkeit nicht beeinträchtigt und für sie keine regulative, normative oder administrative Zuständigkeit mit sich bringt.

(3) Die Untersuchungsstelle nach Absatz 1 wird so ausgestattet, daß sie ihre Aufgabe völlig unabhängig von den in Absatz 1 genannten Luftfahrtbehörden wahrnehmen kann; hierfür muß sie über ausreichende Mittel verfügen. Ihre Untersuchungsführer erhalten eine Stellung, die ihnen die erforderlichen Unabhängigkeitsgarantien bietet. Sie verfügt über mindestens einen Untersuchungssachverständigen, der bei Unfällen oder schweren Störungen in der Zivilluftfahrt als Untersuchungsführer tätig sein kann.

(4) Bei Bedarf kann die Untersuchungsstelle die Stellen anderer Mitgliedstaaten darum ersuchen, folgendes zur Verfügung zu stellen:

a) Anlagen, Einrichtungen und Geräte für

- die technische Untersuchung von Wrackteilen, Bordausrüstungen und anderen für die Untersuchung wichtigen Gegenständen,
- die Auswertung der Aufzeichnungen der Flugschreiber,
- die elektronische Speicherung und Auswertung von Flugunfalldaten;

b) Unfalluntersuchungssachverständige für bestimmte Aufgaben, aber nur im Fall einer Untersuchung nach einem Großunfall.

Diese Hilfe sollte soweit wie möglich kostenlos gewährt werden.

(5) Ein Mitgliedstaat kann die Durchführung einer Untersuchung eines Unfalls oder einer Störung einem anderen Mitgliedstaat übertragen.

Artikel 7

Unfallbericht

(1) Zu jeder Untersuchung eines Unfalls wird ein Bericht in einer der Art und der Schwere des Unfalls angemessenen

Form erstellt. Dieser Bericht verweist auf den ausschließlichen Untersuchungszweck gemäß Artikel 1 und enthält gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen.

(2) Die Untersuchungsstelle gibt den abschließenden Unfallbericht so bald wie möglich und möglichst nicht später als zwölf Monate nach dem Unfall heraus.

Artikel 8

Bericht über die Störung

(1) Zu jeder Untersuchung einer Störung wird ein Bericht in einer der Art und der Schwere der Störung angemessenen Form erstellt. Der Bericht enthält gegebenenfalls entsprechende Sicherheitsempfehlungen. In ihm ist die Anonymität der an der Störung Beteiligten zu wahren.

(2) Der Bericht über die Störung wird allen denjenigen übermittelt, für die seine Ergebnisse sicherheitsrelevant sein können.

Artikel 9

Sicherheitsempfehlungen

Die Berichte und die Sicherheitsempfehlungen nach Artikel 7 und Artikel 8 sind an die betreffenden Unternehmen oder nationalen Luftfahrtbehörden zu richten. Die Kommission erhält eine Abschrift.

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die Sicherheitsempfehlungen der Untersuchungsstellen unbeschadet des Gemeinschaftsrechts angemessen berücksichtigt und gegebenenfalls umgesetzt werden.

Artikel 10

Eine Sicherheitsempfehlung darf auf keinen Fall zu einer Vermutung der Schuld oder Haftung für einen Unfall oder eine Störung führen.

Artikel 11

Die Richtlinie 80/1266/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 über die künftige Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der Flugunfalluntersuchung ⁽¹⁾ wird aufgehoben.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 375 vom 31. 12. 1980, S. 32.

Artikel 12

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am 21. November 1996 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 13

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 21. November 1994.

Im Namen des Rates

Der Präsident

M. WISSMANN

ANHANG

BEISPIELE FÜR SCHWERE STÖRUNGEN

Die nachstehend aufgeführten Störungen sind typische Beispiele für schwere Störungen. Die Liste ist jedoch nicht erschöpfend und dient nur als Richtschnur für die Definition des Begriffs „schwere Störung“.

- Fastzusammenstoß, bei dem ein Ausweichmanöver erforderlich war oder angemessen gewesen wäre, um einen Zusammenstoß oder eine gefährliche Situation zu vermeiden;
 - nur knapp vermiedene Bodenberührung mit einem nicht außer Kontrolle geratenen Luftfahrzeug (CFIT);
 - abgebrochener Start auf einer gesperrten oder belegten Startbahn oder Start von einer solchen Bahn mit kritischem Hindernisabstand;
 - Landung oder Landeversuch auf einer gesperrten oder belegten Landebahn;
 - erhebliches Unterschreiten der vorausberechneten Flugleistungen beim Start oder im Anfangssteigflug;
 - Brände oder Rauch in der Fluggastkabine oder im Laderaum und Triebwerksbrände, auch wenn diese Brände mit Hilfe von Löschmitteln gelöscht wurden;
 - Umstände, die die Flugbesatzung zur Benutzung von Sauerstoff zwangen;
 - Schäden an der Luftfahrzeugzelle oder am Triebwerk, die nicht als Unfall eingestuft werden;
 - mehrfaches Versagen eines oder mehrerer Luftfahrzeugsysteme, wodurch der Betrieb des Luftfahrzeugs ernsthaft beeinträchtigt wurde;
 - jeder Ausfall von Flugbesatzungsmitgliedern während des Fluges;
 - jeder Kraftstoffmangel, bei dem der Luftfahrzeugführer eine Notlage erklären mußte;
 - Störungen bei Start oder Landung; Störungen wie zu frühes oder zu spätes Aufsetzen, Überschießen oder seitliches Abkommen von der Start- oder Landebahn;
 - Ausfall von Systemen, meteorologische Erscheinungen, Betrieb außerhalb des zulässigen Flugbereichs oder sonstige Ereignisse, die Schwierigkeiten bei der Steuerung des Luftfahrzeugs hätten hervorrufen können;
 - Versagen von mehr als einem System in einem redundanten System, das für die Flugführung und -navigation unverzichtbar ist.
-