

31994L0056

L 319/14

EIROPAS KOPIENU OFICIĀLAIS VĒSTNESIS

12.12.1994.

PADOMES DIREKTĪVA 94/56/EK**(1994. gada 21. novembris),****ar ko nosaka civilās aviācijas nelaimes gadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas pamatprincipus**

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

tā kā nopietnu starpgadījumu izmeklēšana jāveic līdzīgi nelai-
mes gadījumu izmeklēšanai;ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā
84. panta 2. punktu,tā kā izmeklēšanas apjomam jābūt atkarīgam no tā, cik daudz
no tās iespējams iegūt pieredzi drošības uzlabošanai;ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ⁽¹⁾,tā kā gaisa satiksmes drošības labad izmeklēšana jāveic iespē-
jami īsā laikā;ņemot vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzi-
numu ⁽²⁾,tā kā izmeklētājiem jādod iespēja netraucēti paveikt savus uzde-
vumus;rīkojoties saskaņā ar Līguma 189. c pantā noteikto pro-
cedūru ⁽³⁾,tā kā saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem par tiesu izme-
klēšanas iestāžu varu un, kur nepieciešams, ciešā sadarbībā ar
šīm iestādēm, dalībvalstīm jānodrošina, ka atbildīgie par tehni-
sko izmeklēšanu var veikt savu darbu vislabākajos iespējamos
apstākļos;tā kā civilās aviācijas nelaimes gadījumu un starpgadījumu teh-
nisko izmeklēšanu ātra veikšana uzlabo gaisa satiksmes
drošību, palīdzot novērst šādus nelaimes gadījumus un starp-
gadījumus;tā kā, lai izvairītos no jebkāda interešu konflikta un jebkādas
iespējamās iesaistes izmeklējamu gadījumu cēloņos, civilās aviā-
cijas nelaimes gadījumu un starpgadījumu izmeklēšana jāveic
vai jāuzrauga neatkarīgai organizācijai vai iestādei;tā kā jāņem vērā 1944. gada 7. decembrī Čikāgā parakstītā
Konvencija par Starptautisko civilo aviāciju, kas paredz
vajadzīgo pasākumu ieviešanu, lai nodrošinātu lidmašīnas
drošu vadību; tā kā īpaši jāņem vērā šīs konvencijas 13. pielī-
kums, kas nosaka ieteicamos starptautiskos standartus un
praksi lidmašīnu nelaimes gadījumu izmeklēšanai;tā kā neatkarīgai organizācijai vai iestādei vajadzētu būt piemē-
roti apgādātai un tās uzdevumos varētu ietilpt novēršanas
pasākumi;tā kā atbilstīgi 13. pielikumā izklāstītajiem starptautiskajiem
standartiem par izmeklēšanu atbildīga tā valsts, kurā noticis
nelaimes gadījums;tā kā, ja nepieciešams, dalībvalstīm būtu jāveic pasākumi, lai
nodrošinātu savstarpēju palīdzību izmeklēšanas veikšanā;tā kā, ja nopietnu starpgadījumu izmeklēšanu neveic valsts,
kurā starpgadījums noticis, šāda izmeklēšana jāveic valstij, kurā
lidmašīna reģistrēta;tā kā dalībvalstij izmeklēšanas veikšanu jāspēj deleģēt citai
dalībvalstij;tā kā nelaimes gadījumu novēršanai ir svarīgi nelaimes gadi-
jumu izmeklēšanas rezultātus darīt zināmus atklātībai pēc
iespējas īsākā laikā;⁽¹⁾ OV C 257, 22.09.1993., 8. lpp.; OV C 109, 19.04.1994., 14. lpp.⁽²⁾ OV C 34, 2.02.1994., 18. lpp.⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 1994. gada 9. marta Atzinums (OV C 91,
28.03.1994., 123. lpp.), Padomes 1994. gada 16. maija kopējā
nostāja (OV C 172, 24.06.1994., 46. lpp.) un Eiropas Parlamenta
1994. gada 26. oktobra Lēmums (OV C 323, 21.11.1994.).tā kā, izplatot starpgadījumu izmeklēšanas rezultātus, būtu
jāņem vērā to īpašais raksturs;

tā kā dalībvalstīm būtu pienācīgi jāņem vērā drošības ieteikumi, kas radušies nelaimes gadījuma vai starpgadījuma izmeklēšanas rezultātā;

tā kā vienīgais tehniskās izmeklēšanas mērķis ir izdarīt secinājumus, kas varētu novērst nelaimes gadījumus vai starpgadījumus nākotnē, un tā kā tādēļ gadījumu, secinājumu un drošības ieteikumu analīze nenozīmē vainas vai atbildības sadalīšanu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Mērķis

Šīs direktīvas nolūks ir uzlabot gaisa satiksmes drošību, atvieglot ātru izmeklēšanas veikšanu, kuras vienīgais mērķis ir nelaimes gadījumu un starpgadījumu novēršana nākotnē.

2. pants

Piemērošanas joma

1. Šo direktīvu piemēro to civilās aviācijas nelaimes gadījumu un starpgadījumu izmeklēšanai, kas notikuši Kopienas teritorijā, ņemot vērā dalībvalstu starptautiskās saistības.

2. Šo direktīvu piemēro arī ārpus Kopienas teritorijas attiecībā uz:

- i) to nelaimes gadījumu izmeklēšanu, kurās iesaistītas dalībvalstī reģistrētie gaisa kuģi, ja šādu izmeklēšanu neveic cita valsts;
- ii) tādu nopietnu starpgadījumu izmeklēšanu, kuros iesaistītas dalībvalstī reģistrētie gaisa kuģi vai gaisa kuģi, ko pārvalda uzņēmums, kurš veic uzņēmējdarbību dalībvalstī, ja šādu izmeklēšanu neveic cita valsts.

3. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā:

- a) “nelaimes gadījums” ir ar lidmašīnas ekspluatāciju saistīts notikums, kurš notiek laikā starp jebkuras personas iekāpšanu gaisa kuģī ar mērķi lidot līdz brīdim, kamēr visas šādas personas ir atstājušas gaisa kuģi, un kurā:

- 1) persona ir nāvīgi vai nopietni ievainota tādēļ, ka:

- tā ir atradies gaisa kuģī, vai
- ir notikusi tās tieša saskare ar kādu lidmašīnas daļu, ieskaitot daļas, kas ir atdalījušās no lidmašīnas, vai
- tā ir bijusi tieši pakļauta reaktīvā dzinēja gāzes strūkļas iedarbībai,

izņemot gadījumus, kad ievainojumiem ir dabīgi cēloņi, tie ir paša vai citu personu radīti, vai kad ir ievainoti bezbiļetnieki, kas slēpušies ārpus pasažieriem un apkalpei parasti pieejamās zonas; vai

- 2) gaisa kuģis iegūst bojājumus vai tiek saārdīta tā konstrukcija un tā rezultātā:

- samazinās konstrukcijas izturība, pasliktinās gaisa kuģa tehniskie vai aerodinamiskie parametri, un
- parastos apstākļos ir nepieciešams liels remonts vai bojātās detaļas nomaina, izņemot dzinēja darbības traucējumus vai tā bojājumus, kad bojāts tikai dzinējs, tā pārsegi vai piederumi, vai arī gadījumus, vai bojāti tikai propelleri, plāksņu gali, antenas, riepas, bremžu ierīces, aptecētāji vai gaisa kuģa apšuvumā ir nelieli iespaidumi vai caursisti caurumi;

Text missing!

- 3) gaisa kuģis ir pazudis vai ir pilnīgi nepieejams;

- b) “nopietns ievainojums” ir ievainojums, ko persona gūst nelaimes gadījumā un kas:

- 1) prasa vairāk nekā 48 stundu ilgu hospitalizāciju, kas sākas septiņu dienu laikā pēc ievainojuma iegūšanas dienas; vai
- 2) noved pie jebkura kaula lūzuma (izņemot vienkāršus roku un kāju pirkstu vai deguna lūzumus); vai
- 3) ir saistīts ar plēstām brūcēm, kas rada nopietnu asiņošanu, nervu, muskuļu vai cīpslu bojājumus; vai
- 4) ir saistīts ar jebkāda iekšējā orgāna ievainojumu; vai
- 5) ir saistīts ar otrās vai trešās pakāpes apdegumiem, vai apdegumiem, kas pārsniedz 5 % ķermeņa virsmas; vai
- 6) ir saistīts ar pierādītu pakļaušanu infekciozo vielu vai kaitīgas radiācijas iedarbībai;

- c) "nāvīgs ievainojums" ir ievainojums, ko persona gūst nelaimes gadījumā, un kā rezultātā 30 dienu laikā no nelaimes gadījuma brīža iestājas šīs personas nāve;
- d) "cēloņi" ir darbība, bezdarbība, notikumi vai apstākļi, vai arī to kombinācijas, kas novedušas pie nelaimes gadījuma vai starpgadījuma;
- e) "izmeklēšana" ir process, ko veic ar nolūku novērst nelaimes gadījumus un starpgadījumus un kas iekļauj informācijas savākšanu un analīzi, secinājumu izdarīšanu, ieskaitot cēloņa(-u) noteikšanu, un, ja vajadzīgs, drošības ieteikumu izdarīšanu;
- f) "atbildīgais izmeklētājs" ir persona, kam, pamatojoties uz tās profesionālo kvalifikāciju, uzticēta atbildība par izmeklēšanas organizēšanu, veikšanu un kontroli;
- g) "borta informācijas uzkrājējs" ir jebkāda tipa ierakstu aparāts, kas uzstādīts gaisa kuģī ar nolūku atvieglot nelaimes gadījumu/starpgadījumu izmeklēšanu;
- h) "uzņēmums" ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kas gūst peļņu vai nē, vai jebkāda valsts struktūra, kas ir vai nav juridiska persona;
- i) "operators" ir jebkura persona, struktūra vai uzņēmums, kas ekspluatē vai piedāvā ekspluatēt vienu vai vairākus gaisa kuģus;
- j) "starpgadījums" ir ar gaisa kuģa ekspluatāciju saistīts notikums (citāds nekā nelaimes gadījums), kas ietekmē vai varētu ietekmēt ekspluatācijas drošību;
- k) "nopietns starpgadījums" ir starpgadījums, kura apstākļi liecina par gandrīz notikušu nelaimes gadījumu (nopietnu starpgadījumu piemēru saraksts atrodams pielikumā);
- l) "drošības ieteikums" ir jebkāds tehnisko izmeklēšanu veicošās valsts izmeklēšanas iestādes ieteikums, kas balstīts uz šajā izmeklēšanā iegūto informāciju un sniegts ar nolūku novērst nelaimes gadījumus un starpgadījumus.

4. pants

Pienākums veikt izmeklēšanu

1. Attiecībā uz katru nelaimes gadījumu vai nopietnu starpgadījumu veic izmeklēšanu.

Tomēr dalībvalstis var veikt pasākumus, lai izmeklētu pirmajā daļā neietvertos starpgadījumus, ja izmeklēšanas iestāde cer no tiem izdarīt secinājumus gaisa satiksmes drošības uzlabošanai.

2. Izmeklēšanas apjomu un procedūru tās veikšanai nosaka izmeklēšanas iestāde, ņemot vērā šīs direktīvas principus un mērķi, un atkarībā no secinājumiem, ko tā no nelaimes gadījums vai nopietna starpgadījuma izmeklēšanas cer izdarīt drošības uzlabošanai.

3. Šā panta 1. punktā minētā izmeklēšana nekādā gadījumā nav saistīta ar vainas vai atbildības noteikšanu.

5. pants

Izmeklēšanas statuss

1. Dalībvalstis saskaņā ar savām attiecīgajām tiesību sistēmām nosaka izmeklēšanas tiesisko statusu, kas atbildīgiem izmeklētājiem dod iespēju veikt savus pienākumus visefektīvāk un visīsākajā laikā.

2. Saskaņā ar dalībvalstīs spēkā esošajiem tiesību aktiem un, ja nepieciešams, sadarbībā ar tiesu izmeklēšanas iestādēm, izmeklētāji cita starpā ir pilnvaroti:

- a) brīvi piekļūt nelaimes gadījuma vai starpgadījuma vietai, kā arī gaisa kuģim, tā saturam vai tā vrakam;
- b) nodrošināt nekavējošu pierādījumu uzskaiti un kontrolētu atlieku vai sastāvdaļu novākšanu pārbaudei vai analīzēm;
- c) nekavējoties piekļūt borta informācijas uzkrājēja saturam un jebkādiem citiem ierakstiem un tos izmantot;
- d) piekļūt pie cietušo ķermeņu apskates vai no to ķermeņiem paņemtu paraugu pārbaužu rezultātiem;
- e) nekavējoties piekļūt pie gaisa kuģa ekspluatācijā iesaistīto cilvēku apskates vai no to ķermeņiem paņemtu paraugu pārbaužu rezultātiem;

- f) noplatināt lieciniekus;

g) brīvi piekļūt jebkādai attiecīgai informācijai vai ierakstiem, kas atrodas pie gaisa kuģa īpašnieka, operatora vai ražotāja, kā arī par civilo aviāciju vai lidostas vadību atbildīgām iestādēm.

b) nelaimes gadījuma izmeklēšanas ekspertiem, kas veiku īpašus uzdevumus, bet tikai tad, ja izmeklēšana ir uzsākta sakarā ar smagu nelaimes gadījumu.

Ja šāda palīdzība ir pieejama, tā ir, ciktāl iespējams, bezmaksas.

6. pants

Izmeklēšanas organizācija vai iestāde

1. Katra dalībvalsts nodrošina, ka tehnisko izmeklēšanu veic vai uzrauga pastāvīga civilās aviācijas organizācija vai iestāde. Šī organizācija vai iestāde ir funkcionāli neatkarīga, jo īpaši no valsts aviācijas iestādēm, kas atbildīgas par lidojumderīgumu, sertifikāciju, lidojuma vadīšanu, lidmašīnas uzturēšanu, licencēšanu, gaisa satiksmes kontroli vai lidostas vadību, un vispār no jebkuras citas puses, kuras intereses varētu būt pretrunā ar izmeklēšanas organizācijai vai iestādei uzticēto uzdevumu.

2. Neatkarīgi no 1. punkta, šai izmeklēšanas organizācijai vai iestādei uzticētās darbības var papildināt ar datu, kas saistīti ar gaisa satiksmes drošību, savākšanu un analīzi, jo īpaši novērtēšanas nolūkos, ciktāl šīs darbības neskar to neatkarību un neizraisa atbildību regulatīvajā, administratīvajā vai standartu jomā.

3. Šā panta 1. punktā minētajai organizācijai vai iestādei dod līdzekļus, kas nepieciešami to pienākumu veikšanai neatkarīgi no 1. punktā minētajām iestādēm; tām vajadzētu būt spējīgām iegūt pietiekamus resursus šim mērķim. Organizācijas vai iestādes izmeklētājiem piešķir statusu, kas tiem dod vajadzīgās neatkarības garantijas. Organizācijā vai iestādē ir vismaz viens izmeklētājs, kas spēj izpildīt atbildīgā izmeklētāja funkcijas gadījumā, ja ar gaisa kuģi notiek nelaimes gadījums vai nopietns starpgadījums.

4. Ja nepieciešams, organizācija vai iestāde drīkst lūgt, lai citu dalībvalstu organizācijas vai iestādes palīdz ar:

a) iekārtām, ierīcēm un aprīkojumu:

- vraka, gaisa kuģa aparatūras un citu ar izmeklēšanu saistītu objektu tehniskajai izmeklēšanai,
- no borta informācijas uzkrājējiem iegūtās informācijas novērtēšanai,
- aviācijas nelaimes gadījuma datu uzglabāšanai datorā un novērtēšanai.

5. Dalībvalsts var deleģēt nelaimes gadījuma vai starpgadījuma izmeklēšanu citai dalībvalstij.

7. pants

Ziņojums par nelaimes gadījumu

1. Par jebkuru nelaimes gadījuma izmeklēšanu raksta ziņojumu nelaimes gadījuma tipam un nopietnībai atbilstīgajā formā. Ziņojums norāda vienīgo izmeklēšanas mērķi, kā minēts 1. pantā, un satur, ja nepieciešams, drošības ieteikumus.

2. Izmeklēšanas organizācija vai iestāde galīgo ziņojumu par nelaimes gadījumu nodod atklātībai visāsākajā laikā, un, ja iespējams, 12 mēnešu laikā pēc nelaimes gadījuma.

8. pants

Ziņojums par starpgadījumu

1. Par jebkuru starpgadījuma izmeklēšanu raksta ziņojumu starpgadījuma tipam un nopietnībai atbilstīgajā formā. Ziņojums satur, ja nepieciešams, attiecīgos drošības ieteikumus. Ziņojums nodrošina starpgadījumā iesaistīto personu anonimitāti.

2. Ziņojumu par starpgadījumu izplata pusēm, kas no tā atklājumiem varētu gūt labumu attiecībā uz drošību.

9. pants

Drošības ieteikumi

Šīs direktīvas 7. un 8. pantā minētos ziņojumus un drošības ieteikumus dara zināmus iesaistītajiem uzņēmumiem vai valstu aviācijas iestādēm, un to kopijas nosūta Komisijai.

Dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka izmeklēšanas organizāciju vai iestāžu izteiktos drošības ieteikumus pienācīgi ņem vērā, un, ja nepieciešams, pilda, neskarot Kopienas tiesību aktus.

10. pants

Drošības ieteikums nekādā gadījumā nerada vainas vai atbildības pieņemumu attiecībā uz nelaimes gadījumu vai starpgadījumu.

11. pants

Ar šo tiek atcelta Padomes Direktīva 80/1266/EEK (1980. gada 16. decembris) par tālāku sadarbību un savstarpējo palīdzību starp dalībvalstīm aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas jomā ⁽¹⁾.

12. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai līdz 1996. gada 21. novembrim izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis par to nekavējoties informē Komisiju.

2. Kad dalībvalstis pieņem šos tiesību aktus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu, vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka metodes, kā izdarīt šādas atsauces.

13. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 1994. gada 21. novembrī

Padomes vārdā —

priekšsēdētājs

M. WISSMANN

⁽¹⁾ OV L 375, 31.12.1980., 32. lpp.

PIELIKUMS

NOPIETNU STARPGADĪJUMU PIEMĒRU SARAKSTS

Turpmāk minētie starpgadījumi ir tipiski nopietnu starpgadījumu piemēri. Šis saraksts nav pilnīgs un kalpo tikai kā palīglīdzeklis “nopietna starpgadījuma” definīcijai.

- Gandrīz notikusi sadursme, kas prasījusi izvairīšanās manevru, vai būtu bijis nepieciešams izvairīšanās manevrs, lai izbēgtu no sadursmes vai nedrošas situācijas.
- Izvairīšanās tikai pēdējā brīdī no vadāmas nolaišanās uz zemes.
- Pacelšanās pārtraukšana no slēgta vai aizņemta skrejceļa, vai pacelšanās no šāda skrejceļa, tikai pēdējā brīdī izvairoties no sadursmes ar šķērslī(šķēršļiem).
- Nolaišanās vai nolaišanās mēģinājums uz slēgta vai aizņemta skrejceļa.
- Ievērojama kļūme paredzēto parametru sasniegšanā pacelšanās vai sākuma augstuma uzņemšanas laikā.
- Uguns vai dūmi pasažieru vai kravas telpās, vai arī motora aizdegšanās, pat ja šādu aizdegšanos apdzēs ar ugunsdzēsamajiem aparātiem.
- Jebkuri gadījumi, kad lidmašīnas apkalpei bijusi ārkārtas nepieciešamība lietot skābekli.
- Gaisa kuģa konstrukcijas saārdīšana vai motora izjukšana, kas netiek uzskatīta par nelaimes gadījumu.
- Vairākkārtējas kļūmes vienā vai vairākās gaisa kuģa sistēmās, kas nopietni skar gaisa kuģa ekspluatāciju.
- Jebkurš gadījums, kad gaisa kuģa apkalpe lidojuma laikā ir padarīta rīcībnespējīga.
- Jebkāds degvielas stāvoklis, kas liek pilotam izziņot ārkārtas stāvokli.
- Pacelšanās vai nolaišanās starpgadījumi, piemēram, pārāk vēla piezemēšanās, nepietiekami ātra nobremzēšana (pārāk gara ieskriešanās) vai noslīdēšana no skrejceļa.
- Sistēmu kļūmes, laika apstākļi, lidojums ārpus apstiprinātā plāna vai citi gadījumi, kas varētu radīt grūtības gaisa kuģa vadīšanai.
- Vairāk nekā viena kļūme rezerves sistēmā, kas ir obligāta lidojuma vadībai un navigācijai.
