

31994L0056

L 319/14

EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA

12.12.1994

NÕUKOGU DIREKTIV 94/56/EÜ,**21. november 1994,****millega kehtestatakse tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise põhimõtted**

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

tõsiseid lennuintsidente tuleks uurida samamoodi kui lennuõnnetusi;

võttes arvesse Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 84 lõiget 2,

uurimiste ulatus peab sõltuma järeldustest, mida uurimistele tuginedes saab teha ohutuse parandamiseks;

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ⁽¹⁾

lennuohutuse huvides tuleb uurimised läbi viia võimalikult lühikese aja jooksul;

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ⁽²⁾toimides asutamislepingu artiklis 189c sätestatud korras ⁽³⁾

uurijad peaksid saama oma ülesandeid takistamatult täita;

ning arvestades, et:

liikmesriigid peavad kooskõlas kehtivate kohtuliku juurduse eest vastutavate asutuste volitusi käsitlevate õigusaktidega ja vajaduse korral nende asutustega tihedas koostöös tagama, et tehnilise uurimise eest vastutajatel võimaldatakse nende kohustusi täita parimates võimalikes tingimustes;

Euroopa tsiviillennunduses tuleks säilitada üldine kõrge ohutustase ning rakendada jõupingutusi, et vähendada lennuõnnetuste ja -intsidentide arvu;

tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide viivitamatu tehniline uurimine parandab lennuohutust, aidates ära hoida selliste õnnetuste ja intsidentide toimumist tulevikus;

tsiviillennunduses aset leidnud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise peaks läbi viima sõltumatu organ või üksus või see tuleks korraldada sõltumatu organi või üksuse kontrolli all, et vältida mis tahes huvide konflikti või mis tahes võimalikku seotust uuritavate sündmuste põhjustega;

tuleb arvesse võtta 7. detsembri 1944. aasta Chicago rahvusvahelist tsiviillennunduse konventsiooni, millega on ette nähtud õhusõidukite ohutu käitamise tagamiseks vajalike meetmete rakendamine; eelkõige tuleks arvesse võtta kõnealuse konventsiooni 13. lisa, mis sätestab soovitatavad rahvusvahelised standardid ja tavad õhusõidukitega juhtunud õnnetuste uurimiseks;

see organ või üksus peaks olema asjakohaselt varustatud ja selle ülesannete hulka peaks kuuluma ennetustegevus;

vastavalt 13. lisa rahvusvahelistele standarditele viiakse õnnetuste uurimine läbi selle riigi vastutusel, kus õnnetus toimub;

liikmesriigid peaksid vajaduse korral võtma meetmeid vastastikuse abi tagamiseks uurimise läbiviimisel;

kui tõsise lennuintsidentide korral ei vii riik, kus õnnetus juhtus, läbi uurimist, peaks sellise uurimise korraldama õhusõiduki registreerinud riik;

liikmesriigil peab olema võimalik delegerida uurimise läbiviimise ülesanne teisele liikmesriigile;

lennuõnnetuste ennetamiseks on tähtis avalikustada lennuõnnetuste uurimise tulemused võimalikult lühikese aja jooksul;

⁽¹⁾ EÜT C 257, 22.9.1993, lk 8 ja EÜT C 109, 19.4.1994, lk 14.⁽²⁾ EÜT C 34, 2.2.1994, lk 18.⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 9. märtsi 1994. aasta arvamus (EÜT C 91, 28.3.1994, lk 123), nõukogu 16. mai 1994. aasta ühine seisukoht (EÜT C 172, 24.6.1994, lk 46) ja Euroopa Parlamendi 26. oktoobri 1994. aasta otsus (EÜT C 323, 21.11.1994).

uurimiste tulemuste levitamisel tuleks arvesse võtta nende lennuintsidentide eripära;

liikmesriigid peaksid nõuetekohaselt arvesse võtma lennuõnnetuse või -intsidendi uurimisest tulenevaid soovitusi lennuohutuse tagamiseks;

tehnilise uurimise ainuke eesmärk on järelduste tegemine, mis aitaksid ennetada lennuõnnetusi ja -intsidente tulevikus, ning seepärast ei ole sündmuse analüüs, järeldused ja soovitusid lennuohutuse tagamiseks mõeldud süüle või vastutusele osutamiseks,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Eesmärk

Käesoleva direktiivi eesmärk on parandada lennuohutust, hõlbustades uurimiste viivitamatut läbiviimist, mille ainuke eesmärk on lennuõnnetuste ja -intsidentide ennetamine tulevikus.

Artikkel 2

Kohaldamisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse ühenduse territooriumil toimunud tsiviillennunduse lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimisel, võttes arvesse liikmesriikide rahvusvahelisi kohustusi.

2. Käesolevat direktiivi kohaldatakse ka väljaspool ühenduse territooriumi:

- i) õnnetuste uurimiste suhtes, milles osaleb liikmesriigis registreeritud õhusõiduk, kui sellist uurimist ei vii läbi teine riik;
- ii) tõsiste lennuintsidentide uurimise suhtes, milles osaleb liikmesriigis registreeritud või liikmesriigis tegutseva ettevõtja käitatav õhusõiduk, kui sellist uurimist ei vii läbi teine riik.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) *lennuõnnetus* — õhusõiduki käitamisega seotud juhtum, mis toimub ajavahemikus alates hetkest, mil mis tahes isik astub õhusõiduki pardale kavatsusega sooritada lend, kuni kõigi pardal viibinud isikute õhusõidukist lahkumise hetkeni, kusjuures:

1. inimene saab surmavalt või raskelt vigastada ning selle põhjuseks on:

— õhusõidukis viibimine, või

— otsene kontakt õhusõiduki mis tahes osaga, kaasa arvatud osad, mis on õhusõiduki küljest eraldunud, või

— otsene kokkupuude reaktiivjoaga,

välja arvatud juhul, kui vigastused on tekkinud loomulikel põhjustel, isiku enda või teiste inimeste tekitatud või kui vigastada on saanud piletita reisijad, kes varjasid ennast väljaspool reisijatele ja meeskonnaliikmetele ettenähtud alasid; või

2. õhusõiduk või selle konstruktsioon saab kahjustusi, mille tagajärjel:

— kahjustatakse õhusõiduki konstruktsiooni tugevus või halvenevad õhusõiduki tehnilised ja lennuomadused, ja

— õhusõiduk vajab tavaliselt suuremat remonti või vigastatud osa asendamist,

välja arvatud mootoririke või -vigastus, kui on vigastatud ainult mootor ise, selle katted ja abiseadmed või kui on vigastatud ainult propellerid, tiiva otsad, antennid, rehvid, pidurdusseadmed ja voolundid või kui lennuki pealispinnale on tekkinud kerged mõlgid või torkeaugud;

3. õhusõiduk on kadunud või asub täiesti ligipääsmatus kohas;

- b) *raske vigastus* — õnnetuses isikule tekitatud vigastus,

1. mis nõuab pikemat kui 48tunnist haiglaravi seitsme päeva jooksul vigastuse tekkimise päevast; või

2. mille tagajärjeks on luumurd (välja arvatud sõrmede, varvaste või nina lihtmurrud); või

3. millega kaasnevad vigastused, mis põhjustavad suurt verejooksu, närvide, lihaste või kõõluste kahjustusi; või

4. millega kaasneb siseelundi vigastus; või

5. millega kaasneb teise või kolmanda astme põletus või mis tahes põletus, mis kahjustab rohkem kui 5 % kehapinnast; või

6. mis on seotud kinnitust leidnud kokkupuutumise või nakkusohvtlike ainete või kahjuliku kiirgusega;

- c) *surmav vigastus* — õnnetuses isikule tekitatud vigastus, mis põhjustab tema surma õnnetusele järgnenud 30 päeva jooksul;
- d) *põhjused* — tegevus, tegevusetus, sündmused või tingimused või nende kombinatsioon, mis viisid lennuõnnetuse või -intsidendi;
- e) *uurimine* — lennuõnnetuste või -intsidentide ennetamiseks läbiviidav menetlus, mis hõlmab teabe kogumist ja analüüsimist, järelduste tegemist (kaasa arvatud põhjus(t)e kindlakstegemine) ja vajaduse korral ohutusosalaste soovitude väljatöötamist;
- f) *vastutav uurija* — vajaliku kvalifikatsiooniga isik, kes on määratud vastutama uurimise korraldamise, läbiviimise ja kontrollimise eest;
- g) *pardaregistraator* — salvestusseade, mis on paigaldatud õhusõidukile, et hõlbustada lennuõnnetuse/lennuintsidendi uurimist;
- h) *ettevõtja* — tulusaamise eesmärgiga või ilma selleta füüsiline või juriidiline isik või muu ametlik organ sõltumata sellest, kas ta on iseseisev juriidiline isik või mitte;
- i) *käitaja* — isik, organ või ettevõtja, kes käitab või kavatses käitada ühte või mitut õhusõidukit;
- j) *lennuintsident* — juhtum, mis ei ole lennuõnnetus, aga mis on seotud õhusõiduki käitamisega ja mis mõjutab või võiks mõjutada lennuohutust;
- k) *tõsine lennuintsident* — lennuintsident, millega kaasnevad asjaolud viitavad, et peaaegu oleks toimunud lennuõnnetus (tõsiste lennuintsidentide näited on loetletud lisas);
- l) *lennuohutusosalane soovitus* — tehnilist uurimist teostava riigi uurimisorgani poolt uurimise jooksul saadud teabel põhinev ettepanek, mis on tehtud, et ennetada lennuõnnetusi ja -intsidente.

Artikkel 4

Uurimiskohustus

1. Iga lennuõnnetust ja tõsist lennuintsidenti tuleb uurida.

Liikmesriigid võivad siiski võtta meetmeid, et võimaldada esimeses lõigus nimetatamata lennuintsidentide uurimist, kui uurimisorgan loodab sellest teha lennuohutusalasaid järeldusi.

2. Uurimiste ulatuse ja nende läbiviimisel järgitava korra määrab uurimisorgan, võttes arvesse käesoleva direktiivi põhimõtteid ja eesmärki, ning sõltuvalt järeldustest, mida loodetakse õnnetusest või tõsisest intsidentist teha ohutuse parandamise eesmärgil.

3. Lõikes 1 nimetatud uurimised ei ole mingil juhul seotud süüle või vastutusele osutamisega.

Artikkel 5

Uurimise õiguslik seisund

1. Liikmesriigid määratlevad oma siseriikliku õigussüsteemi raames uurimise õigusliku seisundi, mis võimaldab vastutavatel uurijatel oma ülesannet täita kõige tõhusamalt ja võimalikult kiiresti.

2. Vastavalt liikmesriikides kehtivatele õigusaktidele ja vajaduse korral koostöös kohtuliku uurimise eest vastutavate asutustega on uurijatel muuhulgas õigus:

- a) vabaks juurdepääsuks õnnetuse või intsidendi toimumiskohale, samuti õhusõidukile, selles sisalduvale või selle rüüandele;
- b) tagada viivitamatult tõendusmaterjali nimekirja koostamine ja rüüandete või osade kontrollitud eemaldamine uurimise või analüüsi jaoks;
- c) koheseks juurdepääsuks pardaregistraatoritele ja teistele salvestustele ning nende sisu kasutamiseks;
- d) koheseks juurdepääsuks ohvrite surnukehade uurimistulemustele või ohvrite surnukehadest võetud proovide analüüsi tulemustele;
- e) koheseks juurdepääsuks õhusõiduki käitamisega seotud inimete küsitlusandmetele või sellistelt inimestelt võetud proovide analüüsi tulemustele;

- f) küsitleda tunnistajaid;

g) koheseks juurdepääsuks õhusõiduki omaniku, käitaja või valmistaja ja teiste tsiviillennunduse või lennujaamade käitamise eest vastutavate asutuste asjakohasele teabele või dokumentidele.

b) konkreetseid ülesandeid täitvate õnnetuste uurimise ekspertide kohalesaatmiseks, kuid ainult pärast suurõnnetusi toimuva uurimise korral.

Selline abi peaks olema võimaluse korral tasuta.

Artikkel 6

Uurimisorgan või -üksus

1. Iga liikmesriik tagab, et tsiviillennundusega tegelev organ või üksus viib läbi tehnilised uurimised või teostab nende üle järelevalvet. Asjaomane organ või üksus on oma tegevuses sõltumatu eelkõige riiklikest lennundusasutustest, kes vastutavad lennukõlblikkuse, sertifitseerimise, lennutegevuse, hoolduse, litsentsimise, lennuliikluse juhtimise või lennujaamade käitamise eest, ja üldiselt mis tahes osapooltest, kelle huvid võiksid olla vastuolus uurimisorganile või -üksusele usaldatud ülesandega.

2. Olenemata lõikest 1 võib sellele organile või üksusele usaldatud tegevust laiendada lennuohutusega seotud andmete kogumisele ja analüüsimisele, eriti lennuõnnetuste- ja intsidentide ennetamiseks niivõrd, kuivõrd see tegevus ei mõjuta tema sõltumatust ja ei too kaasa vastutust õiguslikes, halduslikes või standarditega seotud küsimustes.

3. Lõikes 1 märgitud organile või üksusele tuleb tagada tingimused, et tal oleks võimalik täita oma kohustusi lõikes 1 märgitud asutustest sõltumatult, ja selleks peab ta saama piisavalt vahendeid. Uurijatele antakse staatus, mis tagab neile vajaliku sõltumatuse. Seejuures peab vähemalt üks uurija olema suuteline õhusõidukiga toimunud õnnetuse või tõsise intsidendi puhul täitma vastutava uurija ülesandeid.

4. Vajaduse korral võib uurimisorgan või -üksus paluda abi teiste liikmesriikide uurimisorganitelt või -üksuselt:

a) paigaldiste, vahendite või seadmete hankimiseks:

- õhusõiduki rusude, seadmete ja teiste uurimise seisukohalt oluliste objektide tehniliseks uurimiseks,
- pardaregistraatorite teabe hindamiseks, ja
- lennuõnnetusega seotud andmete arvutis salvestamiseks ja hindamiseks;

5. Liikmesriik võib õnnetuse või intsidendi uurimise ülesande delegeerida teisele liikmesriigile.

Artikkel 7

Lennuõnnetuse uurimisaruanne

1. Mis tahes lennuõnnetuse uurimise kohta koostatakse aruanne õnnetuse liigile ja raskusele vastavas vormis. Aruandes märgitakse ära artiklis 1 nimetatud ainus uurimise eesmärk ja see sisaldab vajaduse korral soovitusi lennuohutuse tagamiseks.

2. Uurimisorgan või -üksus avalikustab lennuõnnetuse lõpparuande võimalikult lühikese aja jooksul, võimaluse korral 12 kuu jooksul õnnetuse toimumise kuupäevast.

Artikkel 8

Lennuintsidendi uurimisaruanne

1. Mis tahes intsidendi uurimise kohta koostatakse aruanne intsidendi liigile ja raskusele vastavas vormis. Vajaduse korral sisaldab aruanne asjakohaseid soovitusi lennuohutuse tagamiseks. Aruandes kaitstakse lennuintsidendiga seotud isikute anonüümsust.

2. Intsidendi uurimisaruanne edastatakse osapooltele, kes võiksid selle ohutusega seotud tulemusi kasutada.

Artikkel 9

Soovitused lennuohutuse tagamiseks

Artiklites 7 ja 8 märgitud uurimisaruanded ja soovitused lennuohutuse tagamiseks edastatakse asjaomastele ettevõtjatele või riiklikele lennuametitele ning nende koopiad komisjonile.

Liikmesriigid võtavad vajalikke meetmeid tagamaks, et uurimisorganite või -üksuste lennuohutust käsitlevaid soovitusi võetakse nõuetekohaselt arvesse ja vajaduse korral võetakse vastavaid meetmeid, ilma et see piiraks ühenduse õiguse kohaldamist.

Artikkel 10

Soovitus lennuohutuse tagamiseks ei loo mingil juhul eeldust õnnetuses või intsidendis süü või vastutuse kindlaksmääramiseks.

Artikkel 11

Käesolevaga tunnistatakse kehtetuks nõukogu 16. detsembri 1980. aasta direktiiv 80/1266/EMÜ, mis käsitleb liikmesriikide tulevast koostööd ja vastastikust abi lennuõnnetuste uurimisel. ⁽¹⁾

Artikkel 12

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 21. novembril 1996. Liikmesriigid teatavad sellest viivitamata komisjonile.

2. Kui liikmesriigid need sätted vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

Artikkel 13

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 21. november 1994

Nõukogu nimel
eesistuja
M. WISSMANN

⁽¹⁾ EÜT L 375, 31.12.1980, lk 32.

LISA

TÕSISTE LENNUINTSIDENTIDE NÄIDETE LOETELU

Järgnevalt on esitatud loetelu tüüpilistest tõsistest lennuintsidentidest. Loetelu ei ole täielik ja on üksnes juhiseks "tõsiste lennuintsidentide" määratlemisel:

- kokkupõrkeoht, mis nõudis eemaldumismanöövri sooritamist või mille puhul eemaldumismanööver oleks olnud otstarbekas kokkupõrke või ohuolukorra vältimiseks,
 - olukord, kus õnnestus vaevu vältida tavapäraselt juhitava õhusõiduki kokkupõrget maaga,
 - katkestatud hoojooks stardil suletud või hõivatud lennurajal või õhkutõus sellisel lennurajalt, möödudes takistus(t)est ohtlikult lähedalt,
 - maandumine või maandumiskatse suletud või hõivatud lennurajale,
 - startimisel hoojooksul või kõrgusevõtu algfaasis vajalike lennuparameetrite mittesaavutamine,
 - kõik tulekahjud või suits reisijatesalongis või lastiruumis või mootoripõleng, isegi kui põleng likvideeritakse tulekustutusainetega,
 - mis tahes juhtum, mille puhul meeskonnaliikmed on sunnitud kasutama tagavarahapnikku,
 - õhusõiduki konstruktsiooni või mootori purunemise juhtumid, mida ei klassifitseerita lennuõnnetusteks,
 - õhusõiduki käitamist tõsiselt mõjutava ühe või mitme süsteemi korduvad rikked,
 - õhusõiduki meeskonnaliikme töövõime kaotus lennu ajal,
 - kütuse tase, mis nõuab, et piloot kuulutaks välja avariioolukorra,
 - intsidendid startimisel või maandumisel nagu vajakmaandumine ja rajalt väljajooks,
 - süsteemirikked, ilmastikunähtused, ettenähtud lennupiirangute ületamine või muud juhtumid, mis võivad raskendada õhusõiduki juhtimist,
 - enam kui ühe süsteemi rike paralleelsüsteemis, mis on õhusõiduki juhtimiseks ja navigatsiooniks vajalik.
-