

394L0056

N:o L 319/14

EUROOPAN YHTEISÖJEN VIRALLINEN LEHTI

12.12.94

NEUVOSTON DIREKTIIVI 94/56/EY,

annettu 21 päivänä marraskuuta 1994,

siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkiminnan peruseriaatteista

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 84 artiklan 2 kohdan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattaa perustamissopimuksen 189 c artiklassa määrättyä menettelyä ⁽³⁾,

sekä katsoo, että

Euroopan siviili-ilmailun korkea turvallisuustaso olisi säilytettävä ja pyrittävä kaikin tavoin vähentämään onnettomuuksien ja vaaratilanteiden määrää,

siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ripeä ja tehokas tekninen tutkiminen parantavat lentoturvallisuutta ehkäisemällä osaltaan vastaavanlaisia onnettomuuksia ja vaaratilanteita,

olisi otettava huomioon Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettu kansainvälinen siviili-ilmailun yleissopimus, jossa määrätään kaikkien ilma-alusten turvallisen käytön varmistamiseksi tarvittavien toimenpiteiden toteuttamisesta; olisi erityisesti otettava huomioon kyseisen yleissopimuksen liite 13, joka sisältää ilma-alusten onnettomuustutkiminnan kansainväliset standardit ja suositukset,

liitteen 13 kansainvälisten standardien mukaan onnettomuustutkiminnasta vastaa valtio, jossa onnettomuus on tapahtunut,

jos valtio, jossa vaaratilanne on tapahtunut, ei tutki sitä, rekisteröintivaltion on tutkittava tapaus,

vakavat vaaratilanteet olisi tutkittava samalla tavalla kuin onnettomuudet,

tutkiminnan laajuudesta päätettäessä on otettava huomioon niistä mahdollisesti saatavat turvallisuuden parantamista hyödyttävät tiedot,

lentoturvallisuus edellyttää tapausten mahdollisimman nopeaa tutkimista,

tutkinta olisi voitava suorittaa tehtävän vaatimalla toimintavapaudella,

jäsenvaltioiden olisi oikeudellisesta tutkinnasta vastaavien viranomaisten toimivaltaa koskevaa voimassa olevaa lainsäädäntöä noudattaen, ja tarvittaessa läheisessä yhteistyössä niiden kanssa, huolehdittava siitä, että teknisestä tutkinnasta vastaavat henkilöt voivat suorittaa tehtävänsä parhain mahdollisin edellytyksin,

siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta olisi suoritettava riippumattoman toimielimen tai yhteisön toimesta tai mainitun kaltaisen toimielimen tai yhteisön valvonnassa, jotta välttyttäisiin mahdollisilta eturistiriidoilta ja tutkintaelimen mahdolliselta osallisuudelta tutkittavien tapahtumien syihin,

toimielimellä tai yhteisöllä olisi oltava asianmukaiset valmiudet ja sen tehtäviin voisi kuulua muuta ehkäisevää toimintaa,

jäsenvaltioiden olisi toteutettava toimenpiteitä keskinäisen avun antamiseksi tarvittaessa tutkiminnan toteuttamiseksi,

jäsenvaltion on voitava siirtää tutkiminnan toteuttaminen toiselle jäsenvaltiolle,

onnettomuuksien ehkäisemiseksi on tärkeää julkistaa onnettomuustutkiminnan tulokset mahdollisimman nopeasti,

vaaratilanteiden erityispiirteet olisi otettava huomioon niiden tutkiminnan tulosten jakelussa,

jäsenvaltioiden on otettava asianmukaisesti huomioon onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkiminnan perusteella annetut turvallisuuteen liittyvät suositukset, ja

⁽¹⁾ EYVL N:o C 257, 22.9.1993, s. 8
EYVL N:o C 109, 19.4.1994, s. 14

⁽²⁾ EYVL N:o C 34, 2.2.1994, s. 18

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 9 päivänä maaliskuuta 1994 (EYVL N:o C 91, 28.3.1994, s. 123), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 16 päivänä toukokuuta 1994 (EYVL N:o C 172, 24.6.1994, s. 46) ja Euroopan parlamentin päätös, tehty 26 päivänä lokakuuta 1994 (EYVL N:o C 323, 21.11.1994).

teknisen tutkinnan yksinomainen tavoite on kerätä tietoja, jotka saattavat olla hyödyllisiä tulevien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemisessä, ja tämän vuoksi tapahtumien analysointia, päätelmiä ja turvallisuuteen liittyviä suosituksia ei käytetä syyllisyyden tai vastuun osoittamiseen,

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tavoite

Tämän direktiivin tarkoituksena on parantaa lentoturvallisuutta helpottamalla sellaisten teknisten tutkimusten ripeää ja tehokasta toteuttamista, joiden yksinomaisena tavoitteena on tulevien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisy.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tämä direktiivi koskee yhteisön alueella tapahtuneiden siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa ottaen huomioon jäsenvaltioiden kansainväliset velvoitteet.

2. Tätä direktiiviä sovelletaan myös yhteisön alueen ulkopuolella:

- i) tutkittaessa sellaisia onnettomuuksia, joissa on osallisena jäsenvaltiossa rekisteröity ilma-alus silloin, kun toinen valtio ei suorita tutkintaa;
- ii) tutkittaessa sellaisia vakavia vaaratilanteita, joissa on osallisena jäsenvaltiossa rekisteröity tai jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen käyttämä ilma-alus silloin, kun toinen valtio ei suorita tutkintaa.

3 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

a) ”onnettomuudella” ilma-aluksen käyttöön liittyvää tapahtumaa ajanjaksona, joka alkaa henkilön astuessa ilma-alukseen ilmailutarkoituksessa ja päättyy kaikkien tässä tarkoituksessa ilma-alukseen tulneiden henkilöiden poistuttua ilma-aluksesta, ja jonka aikana:

- 1) yksi henkilö loukkaantuu kuolettavasti tai vakavasti sen seurauksena, että hän on ollut:

– ilma-aluksessa

tai

– suorassa kosketuksessa ilma-aluksen osan kanssa, ilma-aluksesta irronneet osat mukaan lukien

tai

– suoraan alttiina ilma-aluksen moottorien suihkuvirtaukselle,

lukuun ottamatta tapauksia, joissa vammat ovat aiheutuneet luonnollisista syistä, ovat itseaiheutettuja tai muiden henkilöiden aiheuttamia tai jos vammat ovat aiheutuneet salamatkustajalle, joka on piiloutunut tavallisesti matkustajien ja miehistön käytettävissä olevien alueiden ulkopuolelle

tai

2) ilma-alus tai sen rakenteet vaurioituvat siten, että:

– sen rakenteiden lujuus, suorituskyky tai lento-ominaisuudet muuttuvat

ja

– yleensä edellytettäisiin suurempaa korjausta tai vaurioituneen osan vaihtoa,

lukuun ottamatta tapauksia, joissa on kyse moottoriviasta tai -vauriosta, joka rajoittuu moottoriin, sen suojaelimiin tai lisälaitteisiin, tai vauriosta, joka rajoittuu potkureihin, siivonkärkiin, antenneihin, renkaisiin, jarruihin, muotolevyihin tai ilma-aluksen pintalevyjen pieniin lommoihin tai reikiin

tai

3) ilma-alus on kadonnut tai täysin luoksepääsemätön;

b) ”vakavalla vammalla” henkilön onnettomuudessa saamaa vammaa, joka:

1) edellyttää yli 48 tunnin mittaista sairaalahoitoa, joka alkaa seitsemän päivän kuluessa vamman saamisesta

tai

2) ilmenee luun murtumana (lukuun ottamatta yksinkertaisia murtumia sormissa tai varpaissa taikka nenäluun murtumaa)

tai

3) ilmenee haavoina, jotka aiheuttavat vakavaa verenvuotoa tai hermo-, lihastai jännevaurioita

tai

4) ilmenee sisäelinvaurioina

tai

5) ilmenee toisen tai kolmannen asteen palovammoina tai palovammoina, jotka ovat laajuudeltaan yli 5 prosenttia ihon pinta-alasta

tai

6) johtuu toteennäytetystä altistumisesta tartuntaa aiheuttaville aineille tai vahingoittavalle säteilylle;

c) ”kuolettavalla vammalla” henkilön onnettomuudessa saamaa vammaa, joka johtaa kuolemaan 30 päivän kuluessa onnettomuuspäivästä;

- d) ”syillä” tekoja, laiminlyöntejä, tapahtumia tai olosuhteita tai näiden yhdistelmiä, jotka ovat johtaneet onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen;
- e) ”tutkinnalla” onnettomuuden ja vaaratilanteen ehkäisemiseksi suoritettua toimintaa, johon kuuluu tietojen hankkiminen ja analysointi, johtopäätösten teko, syiden selvittäminen ja tarvittaessa turvallisuuteen liittyvien suositusten antaminen;
- f) ”tutkinnasta vastaavalla” henkilöä, jolle pätevyyden perusteella on annettu vastuu tutkinnan järjestämisestä, suorittamisesta ja valvonnasta;
- g) ”lennonrekisteröintilaitteella” rekisteröintilaitetta, joka on asennettu ilma-alukseen helpottamaan onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa;
- h) ”yrityksellä” luonnollista henkilöä, voittoa tavoittelevaa tai tavoittelematonta oikeushenkilöä taikka virallista toimielintä riippumatta siitä, onko se oikeushenkilö;
- i) ”käyttäjällä” henkilöä, toimielintä tai yritystä, joka käyttää tai suunnittelee käyttävänsä yhtä tai useampaa ilma-alusta;
- j) ”vaaratilanteella” tapahtumaa, joka ei ole onnettomuus mutta joka liittyy ilmaaluksen käyttöön ja joka vaarantaa tai saattaisi vaarantaa käytön turvallisuuden;
- k) ”vakavalla vaaratilanteella” vaaratilannetta, jonka olosuhteista käy ilmi, että oli vähällä tapahtua onnettomuus (liitteenä on vakavien vaaratilanteiden esimerkkiluettelo);
- l) ”turvallisuuteen liittyvällä suosituksella” teknistä tutkintaa suorittavan valtion onnettomuuden tutkintaelimen tutkinnasta saatujen tietojen perusteella tekemää ehdotusta onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi.

4 artikla

Tutkintavelvoite

1. Jokainen onnettomuus ja vakava vaaratilanne on tutkittava.

Jäsenvaltiot voivat kuitenkin toteuttaa toimenpiteitä muun kuin ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun vaaratilanteen tutkimiseksi, jos tutkintaelimellä on aihetta olettaa saavansa siitä lentoturvallisuutta hyödyttäviä tietoja.

2. Tutkinnan sekä tutkintamenettelyiden laajuuden määrittää tutkintaelin ottaen huomioon tässä direktiivissä esitetyt periaatteet ja tavoitteen sekä ne tiedot, jotka

se olettaa saavansa onnettomuudesta tai vakavasta vaaratilanteesta turvallisuuden parantamiseksi.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitetussa tutkinnassa ei missään tapauksessa pyritä osoittamaan syyllisyyttä tai vastuuta.

5 artikla

Tutkinnan asema

1. Jäsenvaltioiden on määriteltävä omassa kansallisessa oikeusjärjestelmässään tutkinnan oikeudellinen asema siten, että tutkinnasta vastaavat voivat suorittaa tehtävänsä mahdollisimman tehokkaasti ja nopeasti.
2. Jäsenvaltioissa voimassa olevan lainsäädännön mukaan, ja tarvittaessa yhteistyössä oikeudellisesta tutkinnasta vastaavien viranomaisten kanssa, tutkinnasta vastaavien sallitaan erityisesti:
 - a) päästä vapaasti onnettomuus- tai vaaratilannepaikalle sekä tutkimaan ilma-alusta, sen sisältöä tai sen hylkyä;
 - b) luetteloida viipymättä todisteet ja suorittaa valvottu näytteenotto jäännöksistä tai aineksista tutkimuksia ja analyysia varten;
 - c) tutustua viipymättä lennonrekisteröintilaitteiden ja muiden tallennuslaitteiden sisältämiin tietoihin sekä käyttää niitä hyväksi;
 - d) tutustua uhrien ruumiille tehtyjen tutkimusten ja niistä otettujen näytteiden tuloksiin;
 - e) tutustua viipymättä ilma-aluksen käyttöön osallistuneille henkilöille tehtyjen tutkimusten ja heistä otettujen näytteiden tuloksiin;
 - f) kuulla todistajia;
 - g) tutustua vapaasti kaikkiin merkityksellisiin tietoihin, jotka ovat ilma-aluksen omistajan, käyttäjän tai valmistajan sekä siviili-ilmailuviranomaisten tai lentotoasemasta vastaavan viranomaisen hallussa.

6 artikla

Tutkintaelin tai -yhteisö

1. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että tekninen tutkinta suoritetaan pysyvän siviili-ilmailualan toimielman tai yhteisön toimesta tai mainitun kaltaisen toimielman tai yhteisön valvonnassa. Kyseisen toimielman tai yhteisön on oltava toiminnallisesti riippumaton erityisesti kansallisista ilmailuviranomaisista, jotka vastaavat lentokelpoisuudesta, tyyppihyväksynnästä, lento-

toiminnasta, huoltotoiminnasta, toimiluvista ja lupakirjoista, lennonjohdosta tai lentoasemien käytöstä, ja yleensä kaikista osapuolista, joiden edut saattavat joutua ristiriitaan tutkintaelimelle tai -yhteisölle annetun tehtävän kanssa.

2. Sen estämättä, mitä 1 kohdassa säädetään, kyseisen toimielimen tai yhteisön tehtäviin voidaan sisällyttää lentoturvallisuuteen liittyvien tietojen kokoaminen ja analysointi, erityisesti ehkäisemistarkoituksia varten, siltä osin kuin tämä toiminta ei vaikuta sen riippumattomuuteen eikä aiheuta sääntelyyn, hallintoon tai standardeihin liittyvää vastuuta.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettulle toimielimelle tai yhteisölle on taattava edellytykset hoitaa tehtävänsä täysin riippumattomasti 1 kohdassa tarkoitetuista viranomaisista, ja sillä on oltava käytettävissään tähän tarkoitukseen riittävät voimavarat. Sen tutkinnasta vastaavilla henkilöillä on oltava asema, joka takaa heille tarvittavan riippumattomuuden. Siihen on kuuluttava vähintään yksi henkilö, joka voi toimia tutkinnasta vastaavana ilma-aluksen onnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen sattuessa.

4. Tarvittaessa tutkintaelin tai -yhteisö voi pyytää muiden jäsenvaltioiden toimielimiä tai yhteisöjä toimitamaan:

a) toimitilat, laitteet ja välineet:

- ilma-aluksen hylyn ja laitteiden sekä muiden tutkinnan kannalta merkityksellisten esineiden tutkimista varten,
- lennonrekisteröintilaitteiden sisältämien tietojen hyödyntämiseksi,
- lento-onnettomuuden tietojen tallentamiseksi ja arvioimiseksi tietokoneen avulla;

b) onnettomuustutkinnan asiantuntijoita avuksi suorittamaan erikseen määrättyjä tehtäviä, kuitenkin ainoastaan suuronnettomuuksia tutkittaessa.

Tällaista apua olisi annettava, jos mahdollista, korvauksetta.

5. Jäsenvaltio voi siirtää onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnan toiselle jäsenvaltiolle.

7 artikla

Onnettomuustutkintakertomus

1. Jokaisesta onnettomuuden tutkinnasta on laadittava tutkintakertomus onnettomuuden luonteeseen ja

vakavuuteen nähden sopivassa muodossa. Tutkintakertomuksessa on ilmoitettava 1 artiklassa esitetty tutkinnan yksinomainen tavoite, ja siinä on tarvittaessa oltava turvallisuuteen liittyviä suosituksia.

2. Tutkintaelimen tai -yhteisön on julkistettava onnettomuustutkinnan loppukertomus mahdollisimman nopeasti ja, jos mahdollista, kahdentoista kuukauden kuluessa onnettomuuspäivästä.

8 artikla

Vaaratilannetutkintakertomus

1. Jokaisesta vaaratilanteen tutkinnasta on laadittava tutkintakertomus vaaratilanteen luonteeseen ja vakavuuteen nähden sopivassa muodossa. Tutkintakertomuksessa on tarvittaessa oltava asianmukaisia turvallisuuteen liittyviä suosituksia. Siinä ei saa olla vaaratilanteeseen osallisina olleiden henkilöiden nimiä.

2. Vaaratilannetutkintakertomusta on jaettava niille, jotka voivat hyödyntää sen tuloksia turvallisuuden parantamiseksi.

9 artikla

Turvallisuuteen liittyvät suositukset

Edellä 7 ja 8 artiklassa tarkoitetut tutkintakertomukset ja turvallisuuteen liittyvät suositukset on toimitettava tiedoksi asianomaisille yrityksille tai kansallisille ilmailuviranomaisille. Niistä on toimitettava jäljennökset komissiolle.

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että tutkintaelimen ja -yhteisön turvallisuuteen liittyvät suositukset otetaan asianmukaisesti huomioon ja että niiden johdosta ryhdytään tarvittaessa toimenpiteisiin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta yhteisön lainsäädäntöä.

10 artikla

Turvallisuuteen liittyvä suositus ei missään tapauksessa luo oletusta onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen liittyvästä syyllisyydestä tai vastuusta.

11 artikla

Kumotaan jäsenvaltioiden tulevasta yhteistyöstä ja keskinäisestä avusta lento-onnettomuuksien tutkimisessa 16 päivänä joulukuuta 1980 annettu neuvoston direktiivi 80/1266/ETY⁽¹⁾.

⁽¹⁾ EYVL N:o L 375, 31.12.1980, s. 32

12 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 21 päivänä marraskuuta 1996. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

2. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus niitä virallisesti julkaistaessa. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

13 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 21 päivänä marraskuuta 1994.

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

M. WISSMANN

LIITE

LUETTELO VAKAVIEN VAARATILANTEIDEN ESIMERKEISTÄ

Luetellut tapaturmat ovat tyypillisiä esimerkkejä vakavista vaaratilanteista. Luettelo ei ole täydellinen, ja sitä voidaan käyttää vain ohjeena "vakavaa vaaratilannetta" määriteltäessä.

- Yhteentörmäyksen uhka, joka on edellyttänyt väistöliikettä tai jonka yhteydessä väistöliike olisi ollut asianmukainen yhteentörmäyksen tai vaaratilanteen välttämiseksi.
- Juuri ja juuri vältetty maakosketus ilma-aluksen ollessa normaalisti ohjaajan hallinnassa.
- Keskeytetty lentoonlähtö suljetulta tai varatulta kiitotieltä tai lentoonlähtö tällaiselta kiitotieltä, jossa porrastus esteisiin on vähäinen.
- Laskeutuminen tai laskeutumisyritys suljetulle tai varatulle kiitotielle.
- Vakava epäonnistuminen yritettäessä saavuttaa ennakoidut suoritusarvot lentoonlähdössä tai alkunousussa.
- Kaikki tulipalot ja savu matkustajatiloissa tai rahtitiloissa taikka moottoripalo, vaikka kyseiset palot on sammutettu sammutusvälineiden avulla.
- Kaikki tapaukset, joissa ohjaamomiehistö on täytynyt käyttää varahappea.
- Ilma-aluksen rakenteiden pettäminen tai moottorin rikkoutuminen, jota ei luokitella onnettomuudeksi.
- Ilma-aluksen toimintaa merkittävästi haittaava useiden vikojen yhtäaikainen ilmeneminen yhdessä tai useammassa ilma-aluksen järjestelmässä.
- Ohjaamomiehistön jäsenen toimintakyvyttömyys lennon aikana.
- Polttoainetilanteet, jotka edellyttäisivät ohjaajalta ilmoitusta hätätilasta.
- Vaaratilanteet lentoonlähdössä tai laskussa, kuten vahaaksi jäänyt lasku taikka kiitotien päästä tai sivusta ulos rullaaminen laskussa tai lentoonlähdössä.
- Järjestelmien pettäminen, sääilmiöt, lentotoiminta hyväksytyjen saavutus- ja raja-arvojen ulkopuolella tai muut tapahtumat, jotka olisivat voineet vaikeuttaa ilma-aluksen hallintaa.
- Pakollisiin lennonohjauksen ja lentosuunnistuksen rinnakkaisiin järjestelmiin kuuluvan useamman kuin yhden järjestelmän pettäminen.