

31994L0056

L 319/14

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

12.12.1994

DYREKTYWA RADY 94/56/WE**z dnia 21 listopada 1994 r.****ustanawiająca podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 189c Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

należy utrzymać ogólnie wysoki poziom bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w Europie, a także należy podjąć wszelkie wysiłki w celu zredukowania liczby wypadków i zdarzeń;

szybkie przeprowadzanie dochodzenia technicznych przyczyn w sprawie wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym poprawia stan bezpieczeństwa lotniczego poprzez zapobieganie występowaniu takich wypadków i zdarzeń;

należy wziąć pod uwagę Konwencję o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., która przewiduje podejmowanie działań niezbędnych dla zapewnienia bezpiecznej obsługi samolotów; a także należy szczególnie uwzględnić załącznik 13 do tej Konwencji, który zawiera zalecane normy i praktyki międzynarodowe stosowane w dochodzeniu przyczyn wypadków lotniczych;

zgodnie z normami międzynarodowymi w załączniku 13, dochodzenie w sprawie wypadku powinno być prowadzone na odpowiedzialność państwa, w którym nastąpił wypadek;

jeżeli w przypadkach poważniejszych państwo, na którego terytorium nastąpił wypadek, nie prowadzi dochodzenia przyczyn tego wypadku, takie dochodzenie powinno przeprowadzić państwo, w którym samolot jest zarejestrowany;

dochodzenie w sprawie poważnych zdarzeń powinno być prowadzone w taki sam sposób, jak dochodzenie w sprawie wypadków;

zakres dochodzenia powinien być uzależniony od tego, ile pouczających wniosków można z niego wyciągnąć do celów poprawy bezpieczeństwa lotnictwa;

bezpieczeństwo lotnictwa wymaga, aby dochodzenie w sprawie wypadków odbywało się w jak najkrótszym czasie;

osoby prowadzące dochodzenie powinny mieć zapewnioną możliwość wykonywania swoich zadań bez przeszkód;

Państwa Członkowskie muszą zapewnić, zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem dotyczącym uprawnień władz odpowiedzialnych za dochodzenie sądowe oraz, tam gdzie jest to stosowne, w ścisłej współpracy z tymi władzami, by osoby odpowiedzialne za badanie techniczne mogły wykonywać swoje zadania w jak najlepszych warunkach;

dochodzenie w sprawie wypadków i zdarzeń mających miejsce w lotnictwie cywilnym powinno być prowadzone przez lub pod kontrolą niezależnego organu lub jednostki, co pozwoli uniknąć wszelkich konfliktów interesów oraz wszelkiego możliwego zaangażowania w przyczyny badanych zdarzeń;

taki organ lub jednostka powinny być odpowiednio wyposażone a ich zadania mogą obejmować działalność prewencyjną;

Państwa Członkowskie powinny podjąć działania w celu zagwarantowania wzajemnej pomocy w prowadzeniu dochodzenia, jeśli zachodzi taka potrzeba;

Państwo Członkowskie musi posiadać możliwość przekazania prowadzenia dochodzenia innemu Państwu Członkowskiemu;

jest istotne dla zapobiegania wypadkom, aby wyniki dochodzenia po wypadkach były publikowane w jak najkrótszym czasie;

przy rozpowszechnianiu wyników dochodzenia przyczyn zdarzeń należy uwzględnić szczególnie charakter każdego z nich;

⁽¹⁾ Dz.U. C 257 z 22.9.1993, str. 8, Dz.U. C 109 z 19.4.1994, str. 14.

⁽²⁾ Dz.U. C 34 z 2.2.1994, str. 18.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 9 marca 1994 r. (Dz.U. C 91 z 28.3.1994, str. 123), wspólne stanowisko Rady z dnia 16 maja 1994 r. (Dz.U. C 172 z 24.6.1994, str. 46) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 26 października 1994 r. (Dz.U. C 323 z 21.11.1994).

zalecenia bezpieczeństwa wynikające z dochodzenia w sprawie wypadków i zdarzeń powinny być odpowiednio uwzględnione przez Państwa Członkowskie;

jedynym celem dochodzenia technicznego jest wyciągnięcie pouczających wniosków, które mogą pomóc zapobiegać przyszłym wypadkom i zdarzeniom oraz w związku z tym celem analizy zdarzenia, a następnie wniosków i zaleceń bezpieczeństwa, nie jest ustalenie winy ani odpowiedzialności,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszej dyrektywy jest poprawa bezpieczeństwa lotniczego poprzez umożliwienie niezwłocznego przeprowadzania dochodzenia, którego jedynym celem jest zapobieganie przyszłym wypadkom i zdarzeniom.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do dochodzenia w sprawie wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym, które wydarzyły się na terytorium Wspólnoty, przy uwzględnieniu międzynarodowych zobowiązań Państw Członkowskich.

2. Niniejszą dyrektywę stosuje się również poza terytorium Wspólnoty do:

- i) dochodzenia w sprawie wypadków, w których brał udział samolot zarejestrowany w Państwie Członkowskim, jeśli takie dochodzenie nie jest prowadzone przez inne państwo;
- ii) dochodzenia w sprawie poważnych zdarzeń, w których brał udział samolot zarejestrowany w Państwie Członkowskim lub obsługiwany przez przedsiębiorstwo prowadzące działalność w Państwie Członkowskim, jeśli takie dochodzenie nie jest prowadzone przez inne państwo.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- a) „wypadek” oznacza zdarzenie mające związek z eksploatacją samolotu, które następuje między chwilą, kiedy jakkolwiek osoba wchodzi na pokład samolotu z zamiarem wykonania lotu, a chwilą, kiedy wszystkie osoby opuszczają pokład, na którym:

- 1) osoba zostaje śmiertelnie lub poważnie ranna na skutek:

- przebywania na pokładzie samolotu, lub
- bezpośredniego kontaktu z jakąkolwiek częścią samolotu, włączając części, które zostały od samolotu odmontowane, lub
- bezpośredniego działania podmuchu silnika samolotu,

oprócz przypadków, gdzie urazy następują z powodów naturalnych, są zadane samemu sobie lub zadane przez inne osoby lub gdy zdarzyły się pasażerom lecącym bez pozwolenia i ukrywającym się poza miejscami normalnie dostępnymi dla pasażerów i załogi; lub

- 2) samolot doznaje uszkodzenia lub awarii konstrukcyjnej, która:

- ujemnie wpływa na wytrzymałość konstrukcyjną, wydajność lub właściwości lotu w samolocie, i
- wymagałyby w normalnych warunkach poważnej naprawy lub wymiany części, która została uszkodzona,

oprócz przypadków awarii lub uszkodzenia silnika, jeśli uszkodzenie ogranicza się do silnika, jego osłony lub akcesoriów; lub jeśli uszkodzenie ogranicza się do śmigieł, końców skrzydeł, anten, opon, hamulców, owiewek, niewielkich wgłębień lub przebiegów w poszyciu samolotu;

- 3) samolot zaginął lub dostęp do niego jest całkowicie uniemożliwiony;

- b) „poważny uraz” oznacza uraz doznany przez osobę w wypadku, jeśli:

- 1) wymaga ona hospitalizacji na więcej niż 48 godzin, której początek następuje w ciągu siedmiu dni od dnia, kiedy nastąpił uraz; lub
- 2) jego skutkiem jest złamanie jakiegokolwiek kości (wyłączając drobne złamania kości palców u rąk i nóg lub nosa); lub
- 3) jest związany z okaleczeniem, które powoduje poważny krwotok, uszkodzenie nerwów, mięśni lub ścięgien; lub
- 4) jest związany z urazem jakiegokolwiek organu wewnętrznego; lub
- 5) jest związany z oparzeniem drugiego lub trzeciego stopnia lub jakimkolwiek oparzeniem obejmującym więcej niż 5 % powierzchni ciała; lub
- 6) jest związany ze stwierdzonym działaniem szkodliwych substancji lub szkodliwego promieniowania;

- c) „uraz śmiertelny” oznacza uraz doznany przez osobę w wypadku, jeśli jego skutkiem jest śmierć osoby w ciągu 30 dni od dnia wypadku;
- d) „przyczyny” oznaczają działania, niedopatrzienia, wydarzenia lub warunki jak i połączenie tych czynników, które doprowadziły do zaistnienia wypadku lub zdarzenia;
- e) „dochodzenie” oznacza proces przeprowadzany do celów zapobiegania przyszłym wypadkom lub zdarzeniom, obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków, łącznie z ustaleniem przyczyny(yn), oraz – jeśli jest to stosowne – formułowanie zaleceń bezpieczeństwa;
- f) „osoba nadzorująca dochodzenie” oznacza osobę, której powierzono, na podstawie jej kwalifikacji, odpowiedzialność za organizację, przeprowadzenie i nadzór nad dochodzeniem;
- g) „rejestrator lotu” oznacza każdego rodzaju urządzenie rejestrujące zainstalowane w samolocie w celu ułatwienia dochodzenia po wypadku lub zdarzeniu;
- h) „przedsiębiorstwo” oznacza każdą osobę fizyczną, każdą osobę prawną, bez względu na to czy prowadzona przez nią działalność jest dochodowa czy nie, lub każdy organ urzędowy, bez względu na to czy posiada własną osobowość prawną czy nie;
- i) „operator” oznacza każdą osobę, organ lub przedsiębiorstwo eksploatujące lub wynajmujące do eksploatacji jeden lub więcej samolotów;
- j) „zdarzenie” oznacza zdarzenie inne niż wypadek związane z eksploatacją samolotu, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji;
- k) „poważny zdarzenie” oznacza zdarzenie, w którym zaistniały okoliczności wskazujące, że minimalnie uniknięto wypadku (wykaz przykładów poważnych zdarzeń jest zamieszczony w załączniku);
- l) „zalecenia bezpieczeństwa” oznaczają wszelkie sugestie formułowane przez organ wykonujący dochodzenie w państwie prowadzącym badanie techniczne, oparte na informacjach wyniesionych z tego dochodzenia i czynione w celu zapobiegania przyszłym wypadkom i zdarzeniom.

Artykuł 4

Obowiązek prowadzenia dochodzenia

1. Każdy wypadek lub poważne zdarzenie będzie poddane dochodzeniu.

Państwa Członkowskie mogą jednakże podjąć działania umożliwiające badanie innych zdarzeń nieobjętych akapitem pierwszym, jeśli organ dochodzeniowy uzna, że można z takiego dochodzenia wyciągnąć pouczające wnioski odnośnie bezpieczeństwa lotniczego.

2. Zakres dochodzenia oraz procedury, według których dochodzenie się odbywa, zostaną ustalone przez organ dochodzeniowy przy uwzględnieniu zasad i celów niniejszej dyrektywy oraz w zależności od tego, jakie pouczające wnioski są oczekiwane z dochodzenia po wypadku lub poważnym zdarzeniu dla poprawy bezpieczeństwa.

3. Dochodzenie, określone w ust. 1, w żadnym wypadku nie może mieć na celu ustalenia winy lub odpowiedzialności za wypadek.

Artykuł 5

Status dochodzenia

1. Państwa Członkowskie w ramach odpowiednich własnych systemów prawnych określą status prawny dochodzenia, który umożliwi osobom nadzorującym dochodzenie wykonywanie powierzonych im zadań z jak największą efektywnością oraz w jak najkrótszym czasie.

2. Zgodnie z obowiązującym w Państwach Członkowskich ustawodawstwem oraz, tam gdzie jest to właściwe, we współpracy z władzami odpowiedzialnymi za dochodzenie sądowe, osoby prowadzące dochodzenie będą upoważnione między innymi do:

- a) posiadania swobodnego dostępu do miejsca wypadku lub zdarzenia, jak również do samolotu, jego wnętrza lub wraku;
- b) zapewnienia natychmiastowego ewidencjonowania dowodów oraz kontrolowanego usuwania gruzów lub ich części do celów badania lub analizy;
- c) posiadania bezpośredniego dostępu i wykorzystania rejestratorów lotu i wszelkich innych zarejestrowanych informacji;
- d) posiadania dostępu do wyników badania ciał ofiar lub badań próbek pobranych z ciał ofiar wypadków;
- e) posiadania bezpośredniego dostępu do wyników badań osób zaangażowanych w eksploatację samolotu lub do badań próbek pobranych od takich osób;
- f) przesłuchania świadków;

g) posiadania swobodnego dostępu do wszelkich istotnych dla dochodzenia informacji lub akt będących w posiadaniu właściciela, operatora lub producenta samolotu oraz władz odpowiedzialnych za lotnictwo cywilne lub eksploatację samolotów.

b) ekspertów do spraw dochodzenia powypadkowego w celu przedsięwzięcia konkretnych zadań, jednak tylko wówczas, kiedy dochodzenie jest prowadzone w następstwie poważnego wypadku.

Jeśli jest to możliwe, pomoc taka powinna być w jak największym stopniu nieodpłatna.

Artykuł 6

Organ lub jednostka dochodzeniowa

1. Każde Państwo Członkowskie zagwarantuje, że dochodzenie techniczne będzie przeprowadzane lub nadzorowane przez stały organ lub jednostkę lotnictwa cywilnego. Taki organ lub jednostka musi dysponować funkcjonalną niezależnością, w szczególności od krajowych władz lotnictwa odpowiedzialnych za zdadność do lotu, wydawanie zaświadczeń, przewozy lotnicze, konserwację, wydawanie zezwoleń, kontrolę ruchu lotniczego lub kierowanie czynnościami lotniskowymi oraz, ogólnie, od jakiegokolwiek innej strony, której interesy mogłyby wchodzić w konflikt z zadaniem powierzonym organowi lub jednostce dochodzeniowej.

2. Bez względu na ust. 1 działania powierzone takiemu organowi lub jednostce mogą zostać rozciągnięte na gromadzenie i analizę danych związanych z bezpieczeństwem lotniczym, w szczególności do celów prewencyjnych, o ile takie działania nie naruszają jego niezależności i nie pociągają za sobą odpowiedzialności w kwestiach regulaminowych, administracyjnych lub normatywnych.

3. Organ lub jednostka dochodzeniowa, określona w ust. 1, otrzyma odpowiednie środki, potrzebne do wykonywania własnych obowiązków niezależnie od władz, określonych w ust. 1, i powinien (powinna) w tym celu otrzymać wystarczające środki finansowe. Jego (jej) członkowie otrzymają status przyznający im niezbędne gwarancje niezależności. W organie lub jednostce znajdzie się przynajmniej jedna osoba upoważniona do pełnienia funkcji osoby nadzorującej dochodzenie przyczyn wypadków lub poważnych zdarzeń lotniczych.

4. Jeśli zajdzie taka konieczność, organ lub jednostka dochodzeniowa może poprosić o pomoc organów lub jednostek z innych Państw Członkowskich polegającą na dostarczeniu:

a) urzędzeń, ułatwień i sprzętu dla:

- technicznego badania wraku i wyposażenia samolotu oraz innych przedmiotów istotnych dla przebiegu dochodzenia,
- oceny informacji pochodzących z rejestratorów lotu, oraz
- wprowadzenia do zbiorów komputerowych i oceny danych związanych z wypadkami lotniczymi.

5. Państwo Członkowskie może przekazać zadanie przeprowadzenia dochodzenia przyczyn wypadku lub zdarzenia innemu Państwu Członkowskiemu.

Artykuł 7

Sprawozdanie o wypadku

1. Każde dochodzenie przyczyn wypadku zostanie podsumowane sprawozdaniem w formie odpowiedniej dla rodzaju i rangi wypadku. Sprawozdanie określi jedyny cel dochodzenia, określony w art. 1, oraz sformułuje, jeśli jest to właściwe, zalecenia bezpieczeństwa.

2. Organ lub inna jednostka dochodzeniowa opublikuje ostateczne sprawozdanie z wypadku w jak najkrótszym czasie i jeśli to możliwe w ciągu 12 miesięcy od dnia wypadku.

Artykuł 8

Sprawozdanie o zdarzeniu

1. Każde dochodzenie przyczyn zdarzenia zostanie podsumowane sprawozdaniem w formie odpowiedniej dla rodzaju i rangi zdarzenia. Tam gdzie będzie to właściwe, sprawozdanie sformułuje istotne zalecenia bezpieczeństwa. Sprawozdanie będzie chronić anonimowość osób, które miały związek z zdarzeniem.

2. Sprawozdanie o wydarzeniu zostanie rozpowszechnione wśród osób, które mogą potencjalnie skorzystać z wyników badań w odniesieniu do bezpieczeństwa.

Artykuł 9

Zalecenia bezpieczeństwa

Sprawozdania i zalecenia bezpieczeństwa, określone w art. 7 i 8, zostaną podane do wiadomości przedsiębiorstwom lub krajowym władzom lotnictwa, a także zostaną przekazane Komisji.

Państwa Członkowskie podejmą niezbędne działania gwarantujące, by zalecenia bezpieczeństwa formułowane przez organy lub jednostki dochodzeniowe były odpowiednio wzięte pod uwagę oraz, tam gdzie jest to właściwe, stanowiąc zgodnie z nimi bez uszczerbku dla przepisów prawa Wspólnotowego.

Artykuł 10

Zalecenie bezpieczeństwa w żadnym wypadku nie stanowi domniemania winy lub odpowiedzialności za wypadek lub zdarzenie.

Artykuł 11

Niniejszym dyrektywa Rady 80/1266/EWG z dnia 16 grudnia 1980 r. w sprawie przyszłej współpracy i wzajemnej pomocy między Państwami Członkowskimi w dziedzinie dochodzenia przyczyn wypadków lotniczych ⁽¹⁾ traci moc.

Artykuł 12

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy, ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż do dnia 21 listopada 1996 r. Niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

2. Przepisy przyjmowane przez Państwa Członkowskie powinny zawierać odniesienia do niniejszej dyrektywy albo odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody sporządzania takich odniesień określają Państwa Członkowskie.

Artykuł 13

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 21 listopada 1994 r.

W imieniu Rady

M. WISSMANN

Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 375 z 31.12.1980, str. 32.

ZAŁĄCZNIK

WYKAZ PRZYKŁADÓW POWAŻNYCH ZDARZEŃ

Zdarzenia wymienione poniżej są typowymi przykładami poważnych zdarzeń. Wykaz nie jest zamknięty, a ma jedynie posłużyć jako wskazówka przy definiowaniu „poważnego zdarzenia”.

- Sytuacja bliska zderzeniu i wymagająca manewru unikowego, lub sytuacja, w której zastosowanie manewru unikowego byłoby odpowiednie dla uniknięcia zderzenia lub innej niebezpiecznej sytuacji.
 - Zaledwie minimalne uniknięcie kontrolowanego lotu w kierunku terenu (CFIT).
 - Nieudany start z zamkniętego lub zajętego pasa startowego, lub start z takiego pasa startowego przy minimalnym uniknięciu przeszkody(ód).
 - Lądowanie lub próba lądowania na zamkniętym lub zajęтым pasie startowym.
 - Poważne niedociągnięcie względem osiągnięcia właściwej wydajności samolotu podczas startu lub początkowego wzbijania.
 - Wszelkiego rodzaju pożary i dymy w przedziale pasażerskim lub w przedziałach towarowych, pożary silnika, nawet, jeśli zostały ugaszone środkami gaszącymi.
 - Każde zdarzenie wymagające awaryjnego użycia tlenu przez załogę.
 - Awaria konstrukcyjna samolotu lub rozpad silnika, które nie są klasyfikowane jako wypadek.
 - Wielokrotne złe funkcjonowanie jednego lub więcej systemów samolotu, które w znacznym stopniu wpływają na eksploatację samolotu.
 - Każdy przypadek niedomagania załogi samolotu podczas lotu.
 - Każdy stan paliwa, który wymagałby ogłoszenia przez pilota stanu zagrożenia.
 - Zdarzenia zaistniałe podczas startowania lub lądowania takie jak: zbyt krótkie lądowanie, przejechanie pasa startowego lub zjechanie na bok poza pas.
 - Awarie systemowe, zjawiska atmosferyczne, eksploatacja samolotu poza zatwierdzonym terenem lotów oraz inne zdarzenia, które mogły sprawić trudności w kierowaniu samolotem.
 - Awaria więcej niż jednego systemu w obrębie systemu nadmiarowego, który jest obowiązujący dla kierowania i nawigacji podczas lotu.
-