

31994L0056

12.12.1994

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

L 319/14

**DIRECTIVA 94/56/CE A CONSILIULUI
din 21 noiembrie 1994**

**de stabilire a principiilor fundamentale care reglementează anchetarea accidentelor și incidentelor
survenite în aviația civilă**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 84 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura menționată la articolul 189c din tratat ⁽³⁾,

întrucât ar trebui să fie menținut un nivel de siguranță ridicat în aviația civilă în Europa și ar trebui să fie făcute toate eforturile pentru a reduce numărul de accidente și incidente;

întrucât efectuarea rapidă a anchetelor tehnice asupra accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă îmbunătățește siguranța aeriană, contribuind la prevenirea apariției acestor accidente și incidente;

întrucât ar trebui să fie luată în considerare convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1994, care prevede aplicarea măsurilor necesare pentru a asigura exploatarea în condiții de siguranță a aeronavelor; întrucât ar trebui să se ia în considerare în mod special anexa 13 la această convenție, care stabilește standardele și practicile internaționale recomandate pentru anchetarea accidentelor aviatice;

întrucât, în conformitate cu standardele internaționale prevăzute în anexa 13, anchetarea accidentelor trebuie efectuată sub responsabilitatea statului în care se produce accidentul;

întrucât dacă, în cazul incidentelor grave, ancheta nu este efectuată de către statul în care s-a produs accidentul, această anchetă ar trebui să fie efectuată de către statul de înregistrare;

întrucât ancheta incidentelor grave ar trebui să fie efectuată în același mod ca și ancheta accidentelor;

întrucât scopul anchetelor depinde de concluziile care pot fi trase pentru îmbunătățirea siguranței;

întrucât siguranța aeriană prevede ca anchetele să fie efectuate în cel mai scurt timp posibil;

întrucât anchetatorii ar trebui să fie capabili să ducă la îndeplinire îndatoririle lor nestânjeniți;

întrucât, în conformitate cu legislația în vigoare privind competențele autorităților responsabile cu ancheta judiciară și, când este cazul, în colaborare strânsă cu acele autorități, statele membre trebuie să se asigure ca cei responsabili cu anchetele tehnice să aibă permisiunea de a duce la îndeplinire sarcinile lor în cele mai bune condiții;

întrucât anchetarea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă ar trebui să fie efectuată de către sau sub controlul unui organ sau entitate independentă pentru a evita orice conflict de interese și orice implicare posibilă în cauzele evenimentelor care fac obiectul anchetelor;

întrucât organul sau entitatea ar trebui să fie dotate corespunzător și sarcinile sale ar putea să cuprindă activități de prevenire;

întrucât statele membre ar trebui să ia măsuri pentru a oferi sprijin comun, dacă este necesar, în efectuarea anchetelor;

întrucât statele membre trebuie să poată să delege altui stat membru sarcinile pentru efectuarea unei anchete;

întrucât pentru prevenirea accidentelor este important să se facă publice rezultatele anchetelor în cea mai scurtă perioadă posibilă;

întrucât ar trebui să se ia în considerare natura specială a incidentelor atunci când se publică rezultatele anchetelor;

⁽¹⁾ JO C 257, 22.9.1993, p. 8, JO C 109, 19.4.1994, p. 14.

⁽²⁾ JO C 34, 2.2.1994, p. 18.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 9 martie 1994 (JO C 91, 28.3.1994, p. 123), Poziția comună a Consiliului din 16 mai 1994 (JO C 172, 24.6.1994, p. 46) și Decizia Parlamentului European din 26 octombrie 1994 (JO C 323, 21.11.1994).

întrucât statele membre ar trebui să ia în considerare recomandările privind siguranța rezultate din anchetarea unui accident sau a unui incident;

întrucât unicul obiectiv al anchetei tehnice este acela de a trage concluzii care ar putea preveni viitoarele accidente și incidente și întrucât de aceea, analizarea evenimentului, concluziile și recomandările privind siguranța nu sunt concepute pentru a atribui vinovăție sau răspundere,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiectiv

Scopul prezentei directive este de a îmbunătăți siguranța aeriană prin facilitarea efectuării rapide a anchetelor al căror unic obiectiv este prevenirea viitoarelor accidente și incidente.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

(1) Prezenta directivă se aplică anchetelor efectuate asupra accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă produse pe teritoriul Comunității, luând în considerare obligațiile statelor membre.

(2) Prezenta directivă se aplică de asemenea în afara teritoriului Comunității pentru:

- (i) anchetele accidentelor în care este implicată o aeronavă înregistrată într-un stat membru, atunci când aceste anchete nu sunt efectuate de către un alt stat;
- (ii) anchetele incidentelor grave în care sunt implicate aeronave înregistrate într-un stat membru sau exploatate de o întreprindere stabilită într-un stat membru, atunci când aceste anchete nu sunt efectuate de către alt stat.

Articolul 3

Definiții

În înțelesul prezentei directive:

(a) „accident” înseamnă un eveniment asociat cu exploatarea unei aeronave care are loc între momentul în care orice persoană se îmbarcă la bordul unei aeronave cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate aceste persoane s-au debarcat, în care:

1. o persoană este rănită grav sau mortal deoarece:
 - s-a aflat în aeronavă; sau
 - a intrat în contact direct cu o parte a aeronavei, inclusiv cu piese desprinse din aeronavă; sau
 - a fost expusă direct la suflul reactoarelor,
 cu excepția cazurilor în care leziunile provin din cauze naturale, autoaccidentare sau accidentare de către alte persoane, sau atunci când leziunile sunt produse călătorilor clandestini care se ascund în afara zonelor prevăzute în mod normal pentru călători și echipaj; sau
 2. aeronava suferă o avarie sau o ruptură structurală care:
 - afectează rezistența structurală, performanța sau caracteristicile de zbor ale aeronavei; și
 - în mod normal necesită reparație majoră sau înlocuirea părții componente afectate,
 cu excepția unei defecțiuni la motor sau a avarierii motorului, atunci când avaria se limitează la motor, capota metalică sau accesoriile sale; sau pentru avarii limitate la elice, extremitățile aripii, antene, cauciucuri, frâne, învelișul aerodinamic, urme de lovitură mici sau înțepături în învelișul aeronavei;
 3. aeronava a dispărut sau este total inaccesibilă;
- (b) „vătămare gravă” înseamnă o vătămare suportată de o persoană într-un accident și care:
1. necesită spitalizare de mai mult de 48 de ore, care începe în șapte zile de la data la care a fost produsă vătămarea; sau
 2. rezultă în fracturarea unui os (cu excepția fracturilor superficiale ale degetelor de la mâini, degetelor de la picioare sau a nasului); sau
 3. implică ruperi care cauzează hemoragii severe, vătămarea unui nerv, mușchi sau tendon; sau
 4. implică vătămarea unui organ intern; sau
 5. implică arsuri de gradul doi sau trei, sau orice arsuri care afectează mai mult de 5 % din suprafața corpului; sau
 6. implică expunere verificată la substanțe infecțioase sau radiații vătămătoare;

- (c) „vătămare mortală” înseamnă o vătămare suportată de către o persoană într-un accident și care conduce la decesul acesteia în termen de 30 de zile de la data accidentului;
- (d) „cauze” înseamnă acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții, sau o combinație a acestora, care a condus la producerea accidentului sau incidentului;
- (e) „anchetă” înseamnă un proces efectuat în scopul de a preveni producerea unui accident și a unui incident care include culegerea și analiza informațiilor, expunerea concluziilor, inclusiv determinarea cauzei (cauzelor) și, atunci când este cazul, întocmirea recomandărilor privind siguranța;
- (f) „anchetator desemnat” înseamnă o persoană desemnată, în baza calificărilor sale, având ca responsabilitate organizarea, efectuarea și controlul unei anchete;
- (g) „înregistrator de parametri de zbor” înseamnă orice tip de înregistrator instalat la bordul unei aeronave în scopul de a ușura anchetele accidentului/incidentului,
- (h) „întreprindere” înseamnă orice persoană fizică, orice persoană juridică, cu sau fără profit, sau orice organ oficial cu sau fără personalitate juridică;
- (i) „exploatare” înseamnă orice persoană, organ sau întreprindere care exploatează sau își propune să exploateze una sau mai multe aeronave;
- (j) „incident” înseamnă un eveniment, altul decât un accident, asociat cu exploatarea unei aeronave care afectează sau care ar putea să afecteze siguranța în exploatare;
- (k) „incident grav” înseamnă un incident produs în împrejurări care indică faptul că un accident este pe punctul de a se produce (o listă cu exemple de incidente grave poate fi găsită în anexă);
- (l) „recomandare privind siguranța” înseamnă orice propunere făcută de către organul de anchetă al statului care efectuează ancheta tehnică, în baza informațiilor rezultate din anchetă, făcută cu intenția de a preveni accidentele și incidentele.

Articolul 4

Obligația de a efectua o anchetă

(1) Orice accident sau incident grav trebuie să facă obiectul unei anchete.

Cu toate acestea, statele membre pot să ia măsuri pentru a permite anchetarea incidentelor care nu fac obiectul primului paragraf atunci când organul de anchetă poate folosi incidentul pentru a trage concluzii privind siguranța aeriană.

(2) Durata anchetelor și procedura care trebuie să fie respectată în efectuarea acestor anchete sunt determinate de organul de anchetă, luând în considerare principiile și obiectivele prezentei directive și depinzând de concluziile care rezultă din accidentul sau incidentul grav pentru a îmbunătăți siguranța.

(3) Anchetele menționate în alineatul (1) nu vizează în nici un caz atribuirea de vinovăție sau răspundere.

Articolul 5

Statutul anchetei

(1) Statele membre definesc, în cadrul sistemelor lor juridice naționale, un statut juridic al anchetei care permite anchetatorilor desemnați să își ducă la îndeplinire sarcinile în cel mai eficient mod și în timpul cel mai scurt.

(2) În conformitate cu legislația în vigoare în statele membre și, atunci când este cazul, în colaborare cu autoritățile responsabile cu ancheta judiciară, anchetatorii sunt autorizați *inter alia* să:

- (a) aibă acces liber la locul accidentului sau incidentului precum și la aeronavă, conținutul sau epava sa;
- (b) întocmească imediat o listă a probelor și să îndepărteze controlat reziduurile sau componentele pentru a fi examinate sau analizate;
- (c) aibă acces imediat la conținutul înregistratoarelor de zbor și la orice alte înregistrări;
- (d) aibă acces la rezultatele examinării efectuate asupra corpurilor victimelor sau ale testelor efectuate pe mostrele luate de la corpurile victimelor;
- (e) aibă acces imediat la rezultatele examinărilor efectuate de persoanele implicate în exploatarea aeronavei sau ale testelor efectuate pe mostre luate de la aceste persoane;
- (f) examineze martorii;

(g) aibă acces liber la orice informații sau înregistrări relevante deținute de către proprietarul, exploatatorul sau producătorul aeronavei și de către autoritățile responsabile cu aviația civilă sau cu exploatarea aeroportului.

(b) anchetatori ai accidentului care să își asume sarcini specifice dar numai atunci când o anchetă este deschisă ca urmare a unui accident major.

Atunci când este disponibil, acest sprijin ar trebui, pe cât posibil, să fie gratuit.

Articolul 6

Entitatea sau organul de anchetă

(1) Fiecare stat membru se asigură ca anchetele tehnice să fie efectuate sau supravegheate de un organism sau de o entitate aviatică civilă permanentă. Organul sau entitatea respectivă trebuie să fie independentă din punct de vedere funcțional, în special față de autoritățile aviatice naționale responsabile cu aeronavigabilitatea, certificarea, activitatea de zbor, întreținerea, licențierea, controlul traficului aerian sau exploatarea aeroportului și, în general, față de orice altă parte ale cărei interese pot să intre în conflict cu sarcinile atribuite organului sau entității de anchetă.

(2) Fără să aducă atingere alineatului (1), activitățile atribuite acestui organ sau acestei entități pot fi extinse până la culegerea și analizarea datelor privind siguranța aeriană, în special în scopuri preventive, în măsura în care aceste activități nu afectează independența sa și nu implică din partea sa nici o responsabilitate de ordin regulamentar sau administrativ sau în materie de standarde.

(3) Organul sau entitatea menționată în alineatul (1) trebuie să aibă în dotare mijloacele necesare pentru a duce la îndeplinire responsabilitățile sale în mod independent de autoritățile menționate la alineatul (1) și ar trebui să poată să obțină suficiente resurse pentru a face aceasta. Anchetatorii săi beneficiază de un statut care le oferă garanția de independență necesară. Acesta trebuie să cuprindă cel puțin un anchetator capabil să desfășoare funcția de anchetator desemnat în cazul unui accident sau incident grav al unei aeronave.

(4) Dacă este necesar, organul sau entitatea poate solicita sprijin din partea organelor și entităților altor state membre pentru furnizarea de:

(a) instalații, echipamente și aparate pentru:

- anchetarea tehnică a epavei și a echipamentelor aeronavei precum și a altor obiecte relevante pentru anchetă;
- evaluarea informațiilor oferite de înregistratoarele de zbor; și
- depozitarea calculatorului și evaluarea datelor privind accidentul aviatic;

(5) Un stat membru poate să delege altui stat membru sarcinile pentru efectuarea unei anchete asupra unui accident sau incident.

Articolul 7

Raport asupra accidentului

(1) Orice anchetă a unui accident trebuie să facă obiectul unui raport întocmit într-o formă corespunzătoare cu tipul și gravitatea accidentului. Raportul trebuie să menționeze singurul obiectiv al anchetei, după cum menționează articolul 1, și să conțină, atunci când este cazul, recomandările privind siguranța.

(2) Organul sau entitatea de anchetă trebuie să facă public raportul final al accidentului în cel mai scurt timp, și dacă este posibil, în termen de 12 luni de la data accidentului.

Articolul 8

Raport asupra incidentului

(1) Orice anchetă a unui incident trebuie să facă obiectul unui raport întocmit într-o formă corespunzătoare cu tipul și gravitatea incidentului. Raportul trebuie, atunci când este cazul, să conțină recomandările respective privind siguranța. Raportul trebuie să păstreze anonimatul persoanelor implicate în incident.

(2) Raportul incidentului trebuie să fie înaintat părților care beneficiază de concluziile sale în ceea ce privește siguranța.

Articolul 9

Recomandări privind siguranța

Rapoartele și recomandările privind siguranța menționate la articolele 7 și 8 sunt comunicate întreprinderilor sau autorităților aviatice naționale interesate iar copiile sunt transmise Comisiei.

Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura ca recomandările privind siguranța făcute de către organele sau entitățile de anchetă să fie luate în considerare, și, atunci când este cazul, puse în aplicare fără să aducă atingere legislației comunitare.

Articolul 10

O recomandare privind siguranța nu trebuie în nici un caz să creeze prezumția de vinovăție sau răspundere pentru un accident sau incident.

Articolul 11

Directiva 80/1266/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1980 privind cooperarea pe viitor și sprijinul comun între statele membre în domeniul anchetelor accidentelor aviatice ⁽¹⁾ se abrogă.

Articolul 12

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei

directive până cel târziu la 21 noiembrie 1994. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la aceasta.

(2) Când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

Articolul 13

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 21 noiembrie 1994.

Pentru Consiliu

Președintele

M. WISSMANN

⁽¹⁾ JO L 375, 31.12.1980, p. 32.

ANEXĂ

LISTĂ CU EXEMPLE DE INCIDENTE GRAVE

Incidentele enumerate mai jos reprezintă exemple tipice de incidente grave. Lista nu este completă și folosește ca ghid pentru definiția „incidentului grav”.

- O cvasicoliziune care necesită o manevră de evitare sau atunci când o manevră de evitare a fost potrivită pentru a evita o coliziune sau o situație periculoasă.
 - Un impact cu solul fără pierderea controlului (ICS) evitat la limită.
 - O decolare întreruptă pe o pistă închisă sau ocupată, sau o decolare de pe o pistă cu separare marginală de obstacol(e).
 - O aterizare sau o tentativă de aterizare pe o pistă închisă sau ocupată.
 - Eroare gravă în atingerea performanței prevăzute în timpul decolării sau urcării inițiale.
 - Toate incendiile și fumul din compartimentul călătorilor sau al mărfurilor, sau incendiile la motor, chiar dacă aceste incendii sunt stinse cu agenți de stingere.
 - Orice eveniment care necesită utilizarea de urgență a oxigenului de către echipajul de zbor.
 - Ruptura structurală a aeronavei sau dezintegrarea motorului care nu este clasificată ca un accident.
 - Defectări multiple ale unuia sau mai multor sisteme ale aeronavei care afectează în mod grav exploatarea aeronavei.
 - Toate cazurile de incapacitate a echipajului de zbor pe durata zborului.
 - Toate situațiile referitoare la carburant care ar necesita declararea de către pilot a unei situații de urgență.
 - Incidente de decolare sau aterizare, cum ar fi abaterea de la rută, depășirea pistei sau rularea în exteriorul pistei.
 - Defectarea sistemului, fenomenele meteorologice, exploatarea în afara anvelopei de zbor aprobate sau alte evenimente care au cauzat dificultăți în controlarea aeronavei.
 - Defectarea mai multor sisteme din cadrul unui sistem auxiliar care este obligatoriu pentru ghidarea zborului și pentru navigare.
-