

31994L0056

L 319/14

URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI

12.12.1994

DIREKTIVA SVETA 94/56/ES**z dne 21. novembra 1994****o določitvi temeljnih načel za vodenje preiskav nesreč in incidentov v civilnem letalstvu**

SVET EVROPSKIH SKUPNOSTI JE

ker naj se preiskava resnih incidentov izvaja na podoben način kakor preiskava nesreč;

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 84(2) Pogodbe,

ker mora biti obseg preiskav odvisen od spoznanj, ki jih je mogoče s preiskavami pridobiti za izboljšanje varnosti;

ob upoštevanju predloga Komisije ⁽¹⁾,

ker je za varnost v zračnem prometu potrebno, da se preiskave opravijo v čim krajšem času;

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾,

ker naj se preiskovalcem zagotovi neovirano opravljanje njihovih nalog;

v skladu s postopkom, določenim v členu 189c Pogodbe ⁽³⁾,

ker morajo države članice v skladu z veljavno zakonodajo glede pooblastil organov, pristojnih za sodno preiskavo, in po potrebi v tesnem sodelovanju s temi organi zagotoviti, da lahko osebe, odgovorne za tehnično preiskavo, opravljajo svoje naloge pod najboljšimi mogočimi pogoji;

ker naj se vzdržuje visoka splošna raven varnosti civilnega letalstva v Evropi in zmanjšuje število nesreč in incidentov;

ker se s hitrimi tehničnimi preiskavami nesreč in incidentov v civilnem letalstvu izboljšuje varnost v zračnem prometu, kar prispeva k preprečevanju takih dogodkov;

ker naj preiskavo nesreč in incidentov, ki so se zgodili v civilnem letalstvu, bodisi izvaja neodvisna služba ali subjekt bodisi naj preiskava poteka pod njegovim nadzorom, da se prepreči vsak konflikt interesov in morebitna vpletenost v vzroke preiskovanih dogodkov;

ker naj se upošteva Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu, podpisana v Čikagu 7. decembra 1944, ki predvideva izvajanje ukrepov, potrebnih za zagotovitev varnega delovanja zrakoplova; ker naj se upošteva zlasti Priloga 13 k tej konvenciji, ki določa mednarodne smernice in priporočila za preiskavo letalskih nesreč;

ker naj ima služba ali subjekt na voljo ustrezna sredstva, njene/njegove naloge pa lahko vključujejo preventivne dejavnosti;

ker je v skladu z mednarodnimi smernicami iz Priloge 13 država, v kateri se nesreča zgodi, pristojna za njeno preiskavo;

ker naj države članice sprejmejo ukrepe za zagotovitev vzajemne pomoči, če bo potrebna pri izvajanju preiskav;

ker naj v primeru resnih incidentov preiskavo izvaja država registracije, če je ne vodi država, v kateri se incident zgodi;

ker mora biti državi članici omogočeno, da za preiskavo pooblasti drugo državo članico;

⁽¹⁾ UL C 257, 22.9.1993, str. 8, UL C 109, 19.4.1994, str. 14.⁽²⁾ UL C 34, 2.2.1994, str. 18.⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 9. marca 1994 (UL C 91, 28.3.1994, str. 123), Skupno stališče Sveta z dne 16. maja 1994 (UL C 172, 24.6.1994, str. 46) in Sklep Evropskega parlamenta z dne 26. oktobra 1994 (UL C 323, 21.11.1994).

ker je za preprečevanje nesreč pomembno, da se izsledki preiskav v čim krajšem času objavijo;

ker naj se pri razpošiljanju izsledkov preiskav incidentov upošteva njihova posebna narava;

ker naj države članice ustrezno upoštevajo varnostna priporočila, ki izhajajo iz preiskave nesreče ali incidenta;

ker je edini cilj tehnične preiskave pridobiti spoznanja, ki bi lahko preprečila prihodnje nesreče in incidente, in ker tudi analiza dogodka, sklepi in varnostna priporočila niso namenjeni pojasnjevanju krivde ali odgovornosti,

SPREJEL NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Cilj

Namen te direktive je izboljšati varnost v zračnem prometu z omogočanjem hitrega izvajanja preiskav, z edinim ciljem preprečevati nesreče in incidente v prihodnosti.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta direktiva se uporablja za preiskave nesreč in incidentov v civilnem letalstvu, ki so se zgodili na ozemlju Skupnosti, ob upoštevanju mednarodnih obveznosti držav članic.

2. Ta direktiva velja tudi zunaj ozemlja Skupnosti za:

(i) preiskave nesreč, v katere so vpleteni zrakoplovi, ki so registrirani v državi članici, če takih preiskav ne izvaja druga država;

(ii) preiskave resnih incidentov, v katere so vpleteni zrakoplovi, ki so registrirani v državi članici ali jih upravlja podjetje s sedežem v državi članici, če takih preiskav ne izvaja druga država.

Člen 3

Oprelitev pojmov

V tej direktivi:

(a) „nesreča“ pomeni dogodek, povezan z delovanjem zrakoplova, ki se zgodi v času od vkrcanja vsake osebe, ki namerava leteti, v zrakoplov, do izkrcanja teh oseb, če se pri tem:

1. oseba smrtno ali hudo poškoduje:

— ker je bila v zrakoplovu, ali

— zaradi neposrednega stika s katerim koli delom zrakoplova, vključno z deli, ki so odpadli od zrakoplova, ali

— zaradi neposredne izpostavljenosti reaktivnemu pišu,

razen če so poškodbe posledica naravnih vzrokov, če jih povzroči oseba sama ali jih povzročijo druge osebe, ali če so poškodovani slepi potniki, ki se skrivajo zunaj prostorov, ki so sicer namenjeni potnikom in posadki; ali

2. zrakoplov ali del njegove strukture poškoduje, kar:

— negativno učinkuje na trdnost strukture, zmogljivost ali letalne značilnosti zrakoplova, in

— bi bilo normalno potrebno večje popravilo ali zamenjava prizadetega dela,

razen okvare ali poškodbe motorja, če je poškodba omejena na motor, njegove pokrove ali dodatno opremo, ali poškodbe, omejene na propelerje, konce kril, antene, gume, zavore, obloge, majhne vdrtine ali luknje v oplatah zrakoplova;

3. zrakoplov pogreša ali je popolnoma nedostopen;

(b) „huda poškodba“ pomeni poškodbo, ki jo oseba dobi v nesreči in ki:

1. terja hospitalizacijo za več kot 48 ur in se začne v sedmih dneh od poškodbe; ali

2. ima za posledico zlom katere koli kosti (razen enostavnih zlomov prstov na roki, nogi ali nosu); ali

3. vključuje raztrganine, ki povzročajo hude krvavitve, poškodbe živcev, mišic ali kit; ali

4. vključuje poškodbe katerega koli notranjega organa; ali

5. vključuje opekline druge ali tretje stopnje ali vsako opekline, ki prizadene več kot 5 % telesne površine; ali

6. vključuje dokazano izpostavljenost kužnim snovem ali škodljivemu sevanju;

- (c) „smrtna poškodba“ pomeni poškodbo, ki jo oseba dobi v nesreči in katere posledica je njena smrt v 30 dneh od datuma nesreče;
- (d) „vzroki“ pomenijo dejanja, opustitve, dogodke ali okoliščine ali njihovo kombinacijo, ki so povzročili nesrečo ali incident;
- (e) „preiskava“ pomeni postopek, ki se izvaja zaradi preprečitve nesreče ali incidenta, ki vključuje zbiranje in analizo informacij, sestavo sklepov, vključno z določitvijo vzroka (-ov), ter po potrebi izdelavo varnostnih priporočil;
- (f) „glavni preiskovalec“ pomeni osebo, ki je na podlagi svojih kvalifikacij odgovorna za organizacijo, izvajanje in nadzor preiskave;
- (g) „registrator parametrov leta“ pomeni vsako vrsto registratorja, ki je v zrakoplovu zaradi lažje preiskave nesreč/incidentov;
- (h) „podjetje“ pomeni vsako fizično osebo, vsako pravno osebo, bodisi profitno ali neprofitno, ali vsak uradni organ, ki ima lastno pravno osebnost ali je nima;
- (i) „operater“ pomeni vsako osebo, organ ali podjetje, ki upravlja ali namerava upravljati enega ali več zrakoplovov;
- (j) „incident“ pomeni dogodek, povezan z delovanjem zrakoplova, ki je ali bi lahko oviral njegovo delovanje, in ni nesreča;
- (k) „resni incident“ pomeni incident, katerega okoliščine kažejo, da se je skoraj zgodila nesreča (seznam primerov resnih incidentov je v Prilogi);
- (l) „varnostno priporočilo“ pomeni vsak predlog za preprečevanje nesreč in incidentov, ki ga na podlagi informacij, ki izhajajo iz tehnične preiskave, predloži preiskovalna služba države, ki jo izvaja.

Člen 4

Obveznost preiskave

1. Za vsako nesrečo ali resni incident se uvede preiskava.

Vendar lahko države članice sprejmejo ukrepe za preiskavo incidentov, ki jih ne ureja prvi pododstavek, če lahko preiskovalna služba pričakuje, da bo s preiskavo pridobila spoznanja o varnosti v zračnem prometu.

2. Obseg preiskav in postopek, po katerem je treba ravnati pri takih preiskavah, določi preiskovalna služba ob upoštevanju načel in cilja te direktive ter spoznanj za izboljšanje varnosti, za katere pričakuje, da jih bo pridobila iz nesreče ali resnega incidenta.

3. Preiskave iz odstavka 1 v nobenem primeru niso namenjene pojasnjevanju krivde ali odgovornosti.

Člen 5

Status preiskave

1. Države članice v okviru svojih notranjih pravnih sistemov opredelijo pravni status preiskave, ki bo glavnim preiskovalcem omogočil, kolikor je mogoče učinkovito in hitro opravljanje njihovih nalog.

2. V skladu z veljavno zakonodajo držav članic in po potrebi v sodelovanju z organi, pristojnimi za sodno preiskavo, so preiskovalci med drugim pooblašteni:

- (a) za prost dostop do kraja nesreče ali incidenta in tudi do zrakoplova, njegove vsebine ali njegovih razbitin;
- (b) za zagotovitev takojšnjega popisa dokazov in nadzorovano odstranitev razbitin ali sestavnih delov za pregled ali analizo;
- (c) za takojšen dostop do vsebine registratorjev parametrov leta in vseh drugih registratorjev ter za uporabo teh vsebin;
- (d) za dostop do rezultatov preiskav teles žrtev ali testov vzorcev, vzeti s teles žrtev;
- (e) za takojšen dostop do rezultatov preiskav ljudi, vključenih v delovanje zrakoplova, ali preskusov vzorcev, vzeti od takih ljudi;

- (f) za zaslišanje prič;

(g) za prost dostop do vseh ustreznih informacij ali evidenc lastnika, operaterja ali proizvajalca zrakoplova in organov, pristojnih za civilno letalstvo ali obratovanje letališča.

(b) strokovnjakov za preiskavo nesreč, da opravljajo posebne naloge, vendar le v primeru preiskave večje nesreče.

Kadar je pomoč na voljo, naj bo, kolikor je mogoče, brezplačna.

Člen 6

Preiskovalna služba ali subjekt

1. Vsaka država članica zagotovi, da tehnične preiskave izvaja ali nadzoruje stalna služba ali subjekt civilnega letalstva. Zadevna služba ali subjekt je funkcijsko neodvisna/neodvisen, zlasti od nacionalnih organov letalstva, ki so pristojni za plovnost, registracijo, letenje, vzdrževanje, izdajo licenc, kontrolo letenja ali obratovanje letališča, in na splošno od vsake druge stranke, katere interesi bi lahko bili v konfliktu z nalogami preiskovalne službe ali subjekta.

2. Kljub odstavku 1 se lahko dejavnosti te službe ali subjekta razširijo na zbiranje in analizo podatkov o varnosti v zračnem prometu, zlasti za preprečevanje nesreč in incidentov, če te dejavnosti ne vplivajo na neodvisnost in ne prinašajo nikakršne pristojnosti sprejemanja predpisov, upravne pristojnosti ali pristojnosti glede standardov.

3. Služba ali subjekt iz odstavka 1 ima na voljo sredstva, potrebna za opravljanje svojih nalog neodvisno od organov iz odstavka 1, in naj ima za ta namen možnost pridobiti dovolj sredstev. Preiskovalci pridobijo položaj, ki jim daje potrebna jamstva neodvisnosti. Služba ali subjekt ima vsaj enega preiskovalca, ki je v primeru nesreče ali resnega incidenta sposoben opravljati funkcijo glavnega preiskovalca.

4. Po potrebi lahko služba ali subjekt zahteva pomoč služb ali subjektov drugih držav članic za zagotovitev:

(a) objektov, naprav in opreme za:

- tehnično preiskavo razbitin in opreme zrakoplova ter drugih, za preiskavo pomembnih predmetov,
- vrednotenje zapisov iz regulatorjev parametrov leta, in
- računalniško shranjevanje ter vrednotenje podatkov o letalskih nesrečah;

5. Država članica lahko nalogo preiskovanja nesreče ali incidenta prenese na drugo državo članico.

Člen 7

Poročilo o nesreči

1. Za vsako preiskavo nesreče se izdelata poročilo v obliki, ki je primerna glede na vrsto in resnost nesreče. V poročilu je naveden edini cilj preiskave iz člena 1, po potrebi pa so navedena tudi varnostna priporočila.

2. Preiskovalna služba ali subjekt objavi končno poročilo o nesreči v najkrajšem možnem času in po možnosti v 12 mesecih od datuma nesreče.

Člen 8

Poročilo o incidentu

1. Za vsako preiskavo incidenta se izdelata poročilo v obliki, ki je primerna glede na vrsto in resnost incidenta. Poročilo po potrebi vsebuje ustrezna varnostna priporočila. V poročilu je zagotovljena anonimnost udeležencev incidenta.

2. Poročilo o incidentu se pošlje strankam, ki bi jim izsledki lahko koristili pri zagotavljanju varnosti.

Člen 9

Varnostna priporočila

Poročila in varnostna priporočila iz členov 7 in 8 se predložijo zadevnim podjetjem ali nacionalnim organom letalstva, kopije pa prejme Komisija.

Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev ustreznega upoštevanja varnostnih priporočil preiskovalnih služb ali subjektov in po potrebi ustreznega ravnanja v skladu z njimi brez poseganja v pravo Skupnosti.

Člen 10

Varnostno priporočilo v nobenem primeru ne predstavlja domneve o krivdi ali odgovornosti za nesrečo ali incident.

Člen 11

Direktiva Sveta 80/1266/EGS z dne 16. decembra 1980 o prihodnjem sodelovanju in medsebojni pomoči držav članic na področju preiskav letalskih nesreč ⁽¹⁾ se razveljavi.

Člen 12

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 21. novembra 1994. O tem takoj obvestijo Komisijo.

2. Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

Člen 13

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 21. novembra 1994

Za Svet

Predsednik

M. WISSMANN

⁽¹⁾ UL L 375, 31.12.1980, str. 32.

PRILOGA

SEZNAM PRIMEROV RESNIH INCIDENTOV

Spodaj naštetih incidenti so značilni primeri resnih incidentov. Seznam ni izčrpen in služi samo kot vodilo za opredelitev „resnega incidenta“.

- Skorajšnje trčenje, pri katerem je bilo potrebno izogibanje ali je bilo izogibanje primerno za preprečitev trčenja ali nevarnega položaja.
 - Komaj izognjen kontroliran let na teren (CFIT).
 - Prekinjen vzlet na zaprti ali zasedeni vzletno-pristajalni stezi ali vzlet s steze s premajhnim razdvajanjem od ovire (ovir).
 - Pristanje ali poskus pristanka na zaprti ali zasedeni vzletno-pristajalni stezi.
 - Večja okvara, ki onemogoča doseg predvidene zmogljivosti med vzletom ali začetnim vzpenjanjem.
 - Vsak požar in dim v potniški kabini ali v prostoru za tovor ali požar na motorju, tudi če se taki požari pogasijo z gasilnimi sredstvi.
 - Vse okoliščine, v katerih mora letalska posadka nujno uporabiti kisik.
 - Napaka v strukturi zrakoplova ali okvara motorja, ki nista razvrščeni med nesreče.
 - Večkratne motnje v delovanju enega ali več sistemov zrakoplova, ki vplivajo na delovanje zrakoplova.
 - Vsak primer onesposobitve letalske posadke med letom.
 - Vsako stanje goriva, v katerem bi moral pilot razglasiti stanje v sili.
 - Incidenti pri vzletu ali pristanku, kot so prezgodni pristanek, prevoženje ali vožnja zunaj vzletno-pristajalne steze.
 - Sistemske napake, vremenski pojavi, delovanje zrakoplova zunaj dovoljenega območja ali drugi dogodki, ki bi lahko povzročili težave pri nadzoru zrakoplova.
 - Okvara več kot enega sistema v redundantnem sistemu, ki je obvezen za vodenje in navigacijo leta.
-