

A Tanács 94/56/EK irányelve

(1994. november 21.)

a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatának alapvető elveiről

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 84. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára [1],

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére [2],

a Szerződés 189c. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően [3],

mivel az európai polgári légi közlekedésben magas általános biztonsági szintet kell biztosítani, és mindent meg kell tenni a balesetek és repülőesemények számának csökkentése érdekében;

mivel a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények szakmai vizsgálatának gyors elvégzése növeli a légi közlekedés biztonságát a hasonló esetek bekövetkezése megelőzésének segítségével;

mivel figyelembe kell venni az 1944. december 7-én Chicagóban aláírt nemzetközi polgári repülésről szóló egyezményt, amely rendelkezik a repülőgépek biztonságos üzemeltetéséhez szükséges intézkedések végrehajtásáról; mivel ennek kapcsán különös figyelmet kell szentelni a fenti egyezmény 13. mellékletének, amely rögzíti a légi járművel bekövetkezett balesetek kivizsgálására vonatkozó ajánlott nemzetközi szabályokat és gyakorlatot;

mivel a 13. mellékletben szereplő nemzetközi szabályok szerint a balesetek kivizsgálása annak az államnak a felelőssége, amelyben a baleset történt;

mivel ha súlyos repülőesemény esetén az az állam, ahol az bekövetkezett, nem végez vizsgálatot, akkor azt a lajstromozó államnak kell elvégeznie;

mivel a súlyos repülőesemények kivizsgálását ugyanúgy el kell végezni, mint a baleseteket;

mivel a vizsgálatok terjedelménél figyelembe kell venni azt, hogy milyen tanulságok nyerhetők vele a biztonság növelése érdekében;

mivel a légi közlekedés biztonsága megköveteli, hogy a vizsgálatokat a lehető legrövidebb idő alatt végezzék el;

mivel biztosítani kell, hogy a vizsgálatot végzők a feladatukat akadályoztatás nélkül végezhessék el;

mivel a tagállamoknak - a bírói vizsgálatért felelős hatóságok hatáskörére vonatkozó jogszabályok tiszteletben tartásával, és adott esetben e hatóságokkal szorosan együttműködve - biztosítaniuk kell, hogy a szakmai vizsgálatért felelős személyek feladatuknak a lehető legjobb feltételek mellett tehessenek eleget;

mivel a polgári légi közlekedésben bekövetkezett balesetek és repülőesemények kivizsgálását független szervezetnek vagy testületnek kell végeznie, vagy ilyen szervezet vagy testület felügyelete mellett kell végezni annak érdekében, hogy elkerülhetők legyenek az érdekütközések és a vizsgált események okaiba való belekeveredés;

mivel ennek a szervezetnek vagy testületnek megfelelő eszközökkel kell rendelkeznie, és feladatkörébe megelőzési feladatok is tartozhatnak;

mivel a tagállamoknak, ha szükséges, intézkedéseket kell tenniük egymás kölcsönös támogatására a vizsgálatok végrehajtásához;

mivel a tagállamoknak lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a kivizsgálással egy másik tagállamot bízzanak meg;

mivel a megelőzés érdekében a balesetek vizsgálati eredményeit a lehető legrövidebb időn belül közzé kell tenni;

mivel az egyes repülőesemények sajátosságait a vonatkozó vizsgálati eredmények közreadásánál figyelembe kell venni;

mivel a tagállamoknak kellően figyelembe kell venniük a balesetek, illetve repülőesemények vizsgálatai nyomán megfogalmazott biztonsági ajánlásokat;

mivel a szakmai vizsgálat kizárólagos célja olyan ismeretek szerzése, amelyekkel a jövőbeni balesetek és repülőesemények megelőzhetőek, és mivel ennek megfelelően az esemény elemzése és az abból levont következtetések és biztonsági ajánlások nem a vétkesség vagy a felelősség kérdésének a tisztázására szolgálnak,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Célkitűzés

Ennek az irányelvnek az a célja, hogy javítsa a légi közlekedés biztonságát a szakmai vizsgálatok gyors végrehajtásával, amelyek egyetlen célja a jövőbeni balesetek és repülőesemények megelőzése.

2. cikk

Hatály

(1) Ezt az irányelvet a Közösség területén bekövetkezett balesetek és repülőesemények kivizsgálására kell alkalmazni, a tagállamok nemzetközi kötelezettségeire tekintettel.

(2) Ezt az irányelvet emellett a Közösség területén kívül is alkalmazni kell:

- i. olyan balesetek kivizsgálására, amelyek valamely tagállamban lajstromozott légi járművel kapcsolatosak, amennyiben a vizsgálatokat nem végzi el egy másik állam;
- ii. olyan súlyos repülőesemények kivizsgálására, amelyek valamely tagállamban lajstromozott vagy egy tagállamban honos vállalkozás által üzemeltetett légi járművel kapcsolatosak, amennyiben a vizsgálatokat nem végzi el egy másik állam.

3. cikk

Fogalom meghatározások

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

a) "baleset": a légi jármű üzemeltetése során az alatt az időtartam alatt bekövetkezett esemény, amikor repülési szándékkal az első személy a légi jármű fedélzetére lép, és amíg az utolsó ilyen személy a légi jármű fedélzetét el nem hagyja, ha ennek során

1. valaki meghal vagy súlyos sérülést szenved

- a légi jármű fedélzetén tartózkodva, vagy

- légi jármű bármely részével való közvetlen érintkezés következtében, beleértve a légi járműről levált alkatrészeket is, vagy

- a sugárhajtómű kiáramló gázsugarának való közvetlen kitettség következtében,

kivéve, ha a sérülései természetes okoknak tulajdoníthatók, vagy azokat maga vagy más személy okozza, vagy ha olyan jogellenesen utazó személy sérüléséről van szó, aki az utasok és a személyzet számára rendszeren hozzáférhető területeken kívül rejtőzködik, vagy

2. a légi jármű olyan károsodást vagy szerkezeti hibát szenved, amely

- a légi jármű szerkezeti szilárdságát, teljesítményét vagy repülési jellemzőit hátrányosan befolyásolja, és

- rendes körülmények között a károsodott alkotórész nagyjavítását vagy cseréjét igényelné,

kivéve a hajtóműhiba vagy -károsodás esetét, amikor a károsodás csak a hajtóműre, annak burkolatára vagy tartozékaira korlátozódik; illetve kivéve, ha a károsodás csak a légcsavarokra, a szárnyvégekre, antennákra, gumikra, fékekre, áramvonalazó burkolatra vagy a légi jármű borításán történt kisebb horpadásokra és szórt lyukakra korlátozódik, vagy

3. a légi jármű eltűnt, vagy teljesen megközelíthetetlen;
- b) "súlyos sérülés": olyan sérülés, amelyet valaki baleset során szenved el, és amely
1. a sérüléstől számított hét napon belül 48 órát meghaladó kórházi ápolást tesz szükségessé; vagy
 2. csonttörést okoz (kivéve az egyszerű ujj-, lábujj- vagy orrtörést); vagy
 3. olyan vágott sebekkel jár, amelyek súlyos vérzést vagy ideg-, izom-, illetve ínsérülést okoznak; vagy
 4. a belső szervek sérülését okozza; vagy
 5. másod- vagy harmadfokú égési sérüléseket, vagy a testfelület több mint 5 %-át érintő égési sérülést okoz; vagy
 6. bizonyítottan fertőző anyagoknak vagy káros sugárzásnak való kitettség következménye;
- c) "halálos sérülés": olyan sérülés, amelyet valaki baleset során szenved el, és amelynek következtében a balesetet követő 30 napon belül elhalálozik;
- d) "okok": baleset vagy repülőesemény bekövetkezéséhez vezető cselekmény, mulasztás, esemény vagy körülmény, illetve ezek kombinációja;
- e) "vizsgálat": a balesetek és repülőesemények megelőzése céljából végzett eljárás, amely az adatok gyűjtését és elemzését, a következtetések levonását, az okok meghatározását és adott esetben biztonsági ajánlások kidolgozását foglalja magában;
- f) "vizsgálatvezető": az a személy, akit képesítése alapján a vizsgálat megszervezésével, végrehajtásával és felügyeletével bíznak meg;
- g) "repülési adatrögzítő": a légi jármű fedélzetére baleset vagy repülőesemény kivizsgálásának megkönnyítése érdekében beszerelt bármilyen típusú adatrögzítő berendezés;
- h) "vállalkozás": természetes vagy jogi személy, függetlenül attól, hogy nyereségérdekelt-e vagy sem, vagy hivatalos szervezet, függetlenül attól, hogy jogi személyiséggel rendelkezik-e vagy sem;
- i) "üzemeltető": egy vagy több légi járművet üzemeltető vagy üzemeltetni szándékozó személy, szervezet vagy vállalkozás;
- j) "repülőesemény": a légi jármű üzemeltetésével kapcsolatos, balesetnek nem minősülő esemény, amely az üzemeltetés biztonságát hátrányosan befolyásolja vagy befolyásolhatja;
- k) "súlyos repülőesemény": az olyan körülmények között történt repülőesemény, amelynek körülményei arra utalnak, hogy majdnem baleset történt (a súlyos repülőesemények példáinak jegyzékét a melléklet tartalmazza);
- l) "biztonsági ajánlás": balesetek és üzemzavarok megelőzésére vonatkozó javaslat, amelyet a szakmai vizsgálatot lefolytató állam kivizsgáló testülete tesz a vizsgálatból származó információk alapján.

4. cikk

Kivizsgálási kötelezettség

(1) Minden egyes balesetet vagy súlyos repülőeseményt ki kell vizsgálni.

A tagállamok azonban intézkedéseket hozhatnak, hogy lehetővé tegyék az (1) bekezdés hatálya alá nem tartozó repülőesemények kivizsgálását is, ha a kivizsgáló szervezet ettől a légi közlekedés biztonságával kapcsolatos következtetéseket remél.

(2) A vizsgálatok terjedelmét és az alkalmazandó eljárásokat a kivizsgáló szervezet ezen irányelv alapelveire és céljaira, továbbá arra tekintettel állapítja meg, hogy milyen tanulságokat kíván a balesetből, illetve a súlyos repülőeseményből a biztonság fokozása érdekében levonni.

(3) Az (1) bekezdésben említett vizsgálatok semmiképpen sem irányulhatnak a vétkesség vagy a felelősség kérdésének a tisztázására.

5. cikk

A vizsgálat státusa

(1) A tagállamok saját jogrendszerük keretein belül úgy állapítják meg a vizsgálat státusát, hogy a vizsgálatvezetők megbízásuknak a lehető leghatékonyabban és leggyorsabban tudjanak eleget tenni.

(2) A vizsgálatvezetők a tagállamok érvényes jogszabályainak megfelelően, és adott esetben a bírói vizsgálatért felelős hatóságokkal együttműködve felhatalmazást kapnak többek között arra, hogy

a) akadálytalanul hozzáférhessenek a balesetek és repülőesemények helyszínéhez, a légi járműhöz, annak rakományához vagy a roncsához;

b) azonnal megkezdhessék a nyomok felvételét és a roncsdarabok vagy alkatrészek ellenőrzött eltávolítását vizsgálati és elemzési célokra;

c) azonnal hozzáférhessenek a repülési adatrögzítők és egyéb felvételek tartalmához, és felhasználhassák azokat;

d) hozzáférhessenek az áldozatok testének vizsgálati eredményeihez vagy az azokból vett mintákhoz;

e) azonnal hozzáférhessenek a légi jármű üzemeltetésében részt vevő személyek vizsgálati eredményeihez, illetve a belőlük vett mintákhoz;

f) tanúkat hallgassanak ki;

g) akadálytalanul hozzájussanak az ügyre vonatkozó minden olyan információhoz vagy rögzített adathoz, amely a légi jármű tulajdonosának, üzemeltetőjének vagy gyártójának, valamint a polgári légi közlekedést vagy a repülőtér üzemeltetését felügyelő hatóságok rendelkezésére áll.

6. cikk

A kivizsgáló szervezet vagy testület

(1) Minden tagállam biztosítja, hogy a szakmai vizsgálatokat egy állandó polgári légiközlekedési szervezet vagy testület végezze, vagy annak felügyelete alatt végezzék. E szervezet vagy testület a működésében független különösen azoktól az országos repülésügyi hatóságoktól, amelyek a légi alkalmasság, az engedélyezés, a légi üzemeltetés, a karbantartás, a szakszolgálati engedélyek kiadása, a légiforgalmi irányítás, a repülőtér-üzemeltetés tekintetében illetékesek, valamint általában minden olyan féltől, akinek érdekei a kivizsgáló szervezet vagy testület feladataival ütközhetnek.

(2) Az (1) bekezdésben foglaltak ellenére, a kivizsgáló szervezetet vagy testületet ezen túlmenően meg lehet bízni a légi közlekedés biztonságára vonatkozó adatok gyűjtésével és elemzésével, különösen megelőzési célokra, amennyiben ez a függetlenségét nem befolyásolja hátrányosan, és nem ró rá szabályozási vagy közigazgatási vagy szabványosítási felelősséget.

(3) Az (1) bekezdésben említett szervezet vagy testület részére olyan eszközöket kell juttatni, hogy feladatát az (1) bekezdésben említett légügyi szervektől függetlenül tudja ellátni, és ehhez a megfelelő anyagi eszközöket is biztosítani kell. A vizsgálatvezetők olyan jogállást kapnak, amely biztosítja számukra a szükséges függetlenségi garanciákat. A szervezetnek vagy testületnek legalább egy olyan vizsgálati szakértővel kell rendelkeznie, aki a polgári légiközlekedési balesetek és súlyos repülőesemények esetén képes a vizsgálatvezetői feladatot ellátni.

(4) Szükség esetén a kivizsgáló szervezet vagy testület segítséget kérhet más tagállamok testületeitől vagy szerveitől a következők rendelkezésre bocsátása érdekében:

a) berendezések, felszerelések és készülékek

- a roncsok és fedélzeti felszerelések, valamint egyéb, a vizsgálatához fontos tárgyak szakmai vizsgálatához,

- a repülési adatrögzítőkről nyert információk kiértékeléséhez,

- a repülőbalesetek adatainak számítógépes tárolásához és kiértékeléséhez;
- b) ilyen fajta vizsgálatokra szakosodott szakértők meghatározott feladatok elvégzésére, de csak jelentős baleset utáni vizsgálat esetén.

Ezt a segítséget, amennyire lehetséges, díjtalanul kell nyújtani.

(5) Egy tagállam megbízhat egy másik tagállamot egyes balesetek vagy súlyos repülőesemények kivizsgálásával.

7. cikk

Baleseti jelentés

(1) Minden egyes baleset kivizsgálásáról a baleset jellegének és súlyosságának megfelelő formában vizsgálati jelentést kell készíteni. Ez a jelentés emlékeztet a vizsgálat 1. cikkben jelzett kizárólagos céljára, és adott esetben biztonsági ajánlásokat is tartalmaz.

(2) A kivizsgáló szervezet vagy testület a vizsgálati zárójelentést a lehető legrövidebb időn, lehetőleg a balesetet követő 12 hónapon belül közzéteszi.

8. cikk

Jelentés a repülőeseményről

(1) Repülőesemény kivizsgálásáról a repülőesemény jellegének és súlyosságának megfelelő formában vizsgálati jelentést kell készíteni. Ez a jelentés adott esetben biztonsági ajánlásokat is tartalmaz. A jelentésnek meg kell őriznie a repülőeseményben érintett személyek névtelenségét.

(2) A jelentést minden olyan helyre továbbítani kell, ahol abból biztonsági szempontból hasznos következtetéseket vonhatnak le.

9. cikk

Biztonsági ajánlások

A 7. és 8. cikkben említett jelentéseket és biztonsági ajánlásokat közölni kell az érintett nemzeti légügyi hatóságokkal. A Bizottság azokból másolatot kap.

A tagállamok megfelelő intézkedéseket hoznak annak érdekében, hogy a kivizsgáló szervezetek vagy testületek biztonsági ajánlásait a közösségi jog sérelme nélkül kellően figyelembe vegyék és adott esetben kövessék.

10. cikk

Biztonsági ajánlás semmilyen esetben sem lehet egy adott balesettel vagy repülőeseménnyel kapcsolatosan a vétkesség vagy a felelősség védelmezése.

11. cikk

A tagállamok repülőbalesetekkel kapcsolatos jövőbeni együttműködéséről és kölcsönös segítségnyújtásáról szóló, 1980. december 16-i 80/1266/EGK tanácsi irányelv hatályát veszti [4].

12. cikk

(1) A tagállamok legkésőbb 1994. november 21-ig hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

(2) Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

13. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1994. november 21-én.

a Tanács részéről

az elnök

M. Wissmann

[1] HL C 257., 1993.9.22., 8. o., HL C 109., 1994.4.19., 14. o.

[2] HL C 34., 1994.2.2., 18. o.

[3] Az Európai Parlament 1994. március 9-i véleménye (HL C 91., 1994.3.28., 123. o.), a Tanács 1994. május 16-i közös álláspontja (HL C 172., 1994.6.24., 46. o.) és az Európai Parlament 1994. október 26-i határozata (HL C 323., 1994.11.21.)

[4] HL L 375., 1980.12.31., 32. o.

MELLÉKLET

A SÚLYOS REPÜLŐESEMÉNYEK PÉLDÁINAK JEGYZÉKE

A felsoroltak a súlyos repülőesemények tipikus példái. Ez a jegyzék nem teljes körű és csak indikatív célú a "súlyos repülőesemény" kifejezés meghatározásával kapcsolatban.

- Majdnem ütközés, amely elkerülő manővert tett szükségessé, vagy elkerülő manőver is helyénvaló lett volna az összeütközés vagy veszélyes helyzet elkerülésére.
- Légi jármű kormányzott földnek ütközése (CFIT), éppen elkerülve.
- Megszakított felszállás lezárt vagy foglalt futópályán, vagy ilyen futópályáról az akadályokat alig elkerülve végrehajtott felszállás.
- Leszállás vagy leszállási kísérlet lezárt vagy foglalt futópályára.
- A légi jármű messze alatta marad a felszállás vagy a kezdeti emelkedés során várható teljesítménynek.
- Mindenféle tűz vagy füst az utaskabinban vagy a rakodótérben, vagy hajtóműtűz, még akkor is, ha a tüzet tűzoltó anyagokkal eloltották.
- Bármilyen esemény, amely miatt a légi jármű személyzetének sürgősen oxigént kellett használnia.
- A légi jármű szerkezeti hibája vagy a hajtómű szétesése, amely nem számít balesetnek.
- A légi jármű egy vagy több rendszerének többszörös meghibásodása, amely súlyosan befolyásolja a légi jármű üzemeltetését.
- Minden olyan eset, amikor a légi jármű személyzete repülés közben cselekvőképtelenné vált.
- Az üzemanyaggal kapcsolatos minden olyan állapot, amely miatt a pilótának kényszerhelyzetet kellene bejelentenie.
- Felszállási vagy leszállási incidensek, például rövidre szállás, túlfutás vagy lefutás a pálya szélén.
- Rendszerhiba, időjárási jelenségek, az engedélyezett repülési karakterisztikán kívülre kerülés, vagy egyéb esemény, amely nehézséget okozhatott volna a légi jármű kormányzásában.
- Egnél több rendszer meghibásodása egy redundáns szervezésű rendszerben, amely a repülés irányítása és a navigáció szempontjából kötelező.