

## SMĚRNICE RADY 94/56/ES

ze dne 21. listopadu 1995,

### **kteřou se zavádějí základní zásady pro vyšetřování nehod a nahodilých událostí v civilním letectví**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství a zejména čl. 84 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise<sup>1</sup>,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru<sup>2</sup>,

souladu s postupem uvedeným v článku 189c Smlouvy<sup>3</sup>,

vzhledem k tomu, že je třeba zachovat všeobecně vysokou úroveň bezpečnosti civilního letectví v Evropě a že má být vyvinuto veškeré úsilí ke snížení počtu nehod a nahodilých událostí;

vzhledem k tomu, že rychle prováděná technická vyšetřování nehod a nahodilých událostí civilního letectví zvyšují leteckou bezpečnost tím, že napomáhají zabránit výskytu těchto nehod a nahodilých událostí;

vzhledem k tomu, že je třeba brát ohled na Úmluvu o mezinárodním civilním letectví podepsanou v Chicagu dne 7. prosince 1944, která stanoví zavedení veškerých opatření nezbytných pro bezpečný provoz letadel; že je třeba brát ohled zejména na přílohu 13 této úmluvy, jež stanoví pro vyšetřování leteckých nehod doporučené mezinárodní normy a zvyklosti;

vzhledem k tomu, že podle mezinárodních norem v příloze 13 má být vyšetřování nehod prováděno za odpovědnosti státu, v němž k nehodě došlo;

vzhledem k tomu, že není-li v případě vážné nahodilé události vyšetřování provedeno státem, v němž k události došlo, mělo by být provedeno státem registrace;

vzhledem k tomu, že vyšetřování vážných nahodilých událostí má být prováděno stejným způsobem jako vyšetřování nehod;

vzhledem k tomu, že se při vyšetřování přihlíží k tomu, jaké poučení lze získat ke zvýšení bezpečnosti;

vzhledem k tomu, že letecká bezpečnost vyžaduje, aby bylo vyšetřování provedeno v co nejkratší době;

vzhledem k tomu, že vyšetřovatelé musí být schopni dokončit své úkoly, aniž by jim v tom bylo bráněno;

vzhledem k tomu, že členské státy musí v souladu s platnými právními předpisy týkajícími se pravomoci orgánů příslušných pro soudní šetření, případně v úzké spolupráci s těmito orgány, zajistit, aby osoby příslušné pro technické šetření mohly provádět své úkoly za co nejlepších podmínek;

<sup>1</sup> Úř. věst. č. C 257, 22. 9. 1993, s. 8, Úř. věst. č. C 109, 19. 4. 1994, s. 14.

<sup>2</sup> Úř. věst. č. C 34, 2. 2. 1994, s. 18.

<sup>3</sup> Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 9. března 1994 (Úř. věst. C 91, 28. 3. 1994, s. 123), společný postoj Rady ze dne 16. května 1994 (Úř. věst. č. C 172, 24. 6. 1994, s. 46) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 26. října 1994 (Úř. věst. č. C 323, 21. 11. 1994).

vzhledem k tomu, že vyšetřování nehod a nahodilých událostí, ke kterým dojde v civilním letectví, má být prováděno nezávislým orgánem či subjektem nebo pod kontrolou nezávislého orgánu či subjektu s cílem vyhnout se konfliktu zájmů a jakékoliv možné účasti na vyšetřovaných příčinách výskytu nehod a nahodilých událostí;

vzhledem k tomu, že orgán či subjekt má být vhodně vybaven a jeho úkoly by mohly zahrnovat preventivní činnost;

vzhledem k tomu, že členské státy mají učinit opatření zajišťující při vyšetřování vzájemnou pomoc, je-li jí třeba;

vzhledem k tomu, že členský stát musí mít možnost pověřit provedením vyšetřování jiný členský stát;

vzhledem k tomu, že pro předcházení nehodám je důležité co nejdříve zveřejňovat závěry vyšetřování nehod;

vzhledem k tomu, že při rozšiřování závěrů z vyšetřování nahodilých událostí má být brána v úvahu jejich konkrétní povaha;

vzhledem k tomu, že členské státy mají patřičně brát na vědomí bezpečnostní doporučení vyplývající z vyšetřování nehod a nahodilých událostí;

vzhledem k tomu, že výhradním důvodem technického vyšetřování je vzít si z něj ponaučení, aby se zabránilo budoucím nehodám a nahodilým událostem; že z tohoto důvodu nejsou analýzy události, závěry a bezpečnostní doporučení určeny k určování viny či odpovědnosti,

**PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:**

### *Článek 1*

#### **Cíl**

Účelem této směrnice je zvýšit leteckou bezpečnost usnadněním rychlého průběhu vyšetřování, jejichž výhradním cílem je zabránit budoucím nehodám a nahodilým událostem.

### *Článek 2*

#### **Předmět**

1. Tato směrnice se vztahuje na vyšetřování nehod a nahodilých událostí v civilním letectví, ke kterým dojde na území Společenství, s ohledem na mezinárodní závazky členských států.
2. Mimo území Společenství se tato směrnice vztahuje rovněž na
  - i) vyšetřování nehod týkajících se letadel zapsaných v členském státě, jestliže nejsou prováděna jiným státem,
  - ii) vyšetřování vážných nahodilých událostí týkajících se letadel zapsaných v členském státě nebo provozovaných podnikem usazeným v členském státě, jestliže nejsou prováděna jiným státem.

### *Článek 3*

#### **Definice**

Pro účely této směrnice se:

- a) „nehodou“ rozumí událost spojená s provozem letadla, která nastane mezi dobou, kdy osoby nastoupí do letadla s úmyslem letět, a dobou, kdy všechny tyto osoby vystoupí, přičemž během této doby

1) je některá osoba smrtelně či vážně zraněna v důsledku

- toho, že byla v letadle, nebo
- přímého styku s jakoukoliv částí letadla včetně částí, které se oddělily od letadla, nebo
- bezprostřední expozice vzduchu vycházejícího z motoru,

vyjma situace, kdy zranění pochází z přirozených příčin způsobených osobou samou nebo jinými osobami nebo jsou kdy zranění způsobena černým pasažérům skrývajícím se mimo oblasti normálně dostupné cestujícím a posádce, nebo

2) letadlo utrpí škodu nebo konstrukční závadu, která

- nepříznivě ovlivňuje konstrukční pevnost, výkonové nebo letové charakteristiky letadla a
- by normálně vyžadovala velkou opravu nebo náhradu poškozené součástky, vyjma poruchu nebo poškození motoru, kdy se poškození omezuje na motor, jeho kryt nebo příslušenství nebo se poškození omezuje na vrtule, koncovky křídel, antény, pneumatiky, brzdy, aerodynamický kryt, malá promáčknutí nebo proražené díry do povrchu letadla,

3) letadlo se ztratí nebo je zcela nedostupné;

b) „vážným zraněním“ rozumí zranění, které osoba utrpí při nehodě a které:

- 1) vyžaduje hospitalizaci delší než 48 hodin do sedmi dní ode dne, kdy ke zranění došlo, nebo
  - 2) má za následek zlomeninu jakékoliv kosti (vyjma jednoduchých zlomenin prstů na ruce nebo na noze či zlomenin nosu), nebo
  - 3) zahrnuje tržné rány způsobující vážné krvácení, poškození nervů, svalů či šlach, nebo
  - 4) zahrnují zranění jakýchkoliv vnitřních orgánů, nebo
  - 5) zahrnují spáleniny druhého nebo třetího stupně nebo veškeré spáleniny postihující více než 5% povrchu těla, nebo
  - 6) zahrnují prokázanou expozici infekčním látkám či škodlivému záření;
- c) „smrtelným zraněním“ rozumí zranění, které osoba utrpí při nehodě a které má za následek smrt této osoby do 30 dní ode dne nehody;
- d) „příčinami“ rozumí činnosti, opomenutí, události či podmínky nebo jejich kombinace, které vedly k nehodě či nahodilé události;
- e) „vyšetřováním“ rozumí postup vedený za účelem zabránění nehodě či nahodilé události, který zahrnuje shromažďování a analýzu informací, vypracování závěrů včetně určení příčiny či příčin a případně vypracování bezpečnostních doporučení;
- f) „odpovědným vyšetřovatelem“ rozumí osoba pověřená na základě své kvalifikace organizací, vedením a kontrolou vyšetřování;
- g) „záznamovým zařízením letu“ rozumí každý typ záznamového zařízení instalovaného v letadle za účelem usnadnění vyšetřování nehod nebo nahodilých událostí;

- h) „podnikem“ rozumí fyzická osoba, právnická osoba, založená za účelem zisku nebo ne, nebo úřední subjekt bez ohledu na to, zda má vlastní právnickou subjektivitu;
- i) „provozovatelem“ rozumí osoba, subjekt nebo podnik provozující nebo navrhující k provozování jedno či více letadel;
- j) „nahodilou událostí“ rozumí událost jiná než nehoda spojená s provozem letadla, která postihuje nebo by mohla postihnout bezpečnost provozu;
- k) „vážnou nahodilou událostí“ rozumí nahodilá událost zahrnující okolnosti, které naznačují, že se téměř stala nehoda (seznam příkladů vážných nahodilých událostí se uvádí v příloze);
- l) „bezpečnostním doporučením“ rozumí každý návrh vyšetřujícího orgánu nebo státu provádějícího technické vyšetřování založený na informacích vyplývajících z tohoto vyšetřování a vypracovaný s úmyslem zabránit nehodám a nahodilým událostem.

#### *Článek 4*

##### **Vyšetřovací povinnost**

1. Každá nehoda nebo vážná nahodilá událost musí být předmětem vyšetřování. Nicméně členské státy mohou přijmout opatření umožňující, aby nahodilé události nezahrnuté v prvním pododstavci byly rovněž předmětem vyšetřování, jestliže vyšetřující orgán může předpokládat, že z nahodilé události vyplyne poučení vztahující se k letecké bezpečnosti.
2. Rozsah vyšetřování a postup, který je třeba dodržet při jeho provádění, určí vyšetřující orgán při dodržení zásad a cílů této směrnice a v závislosti na poučení, které lze z nehody nebo vážné nahodilé události získat ve vztahu ke zlepšení bezpečnosti.
3. Vyšetřování podle odstavce 1 se v žádném případě nezabývá určováním viny či odpovědnosti.

#### *Článek 5*

##### **Povaha vyšetřování**

1. Členské státy vymezí v rámci svých příslušných právních systémů právní povahu vyšetřování, který umožní odpovědným vyšetřovatelům provádět své úkoly co nejučinněji a v co nejkratší době.
2. V souladu s platnými právními předpisy členských států a případně ve spolupráci s orgány příslušnými pro soudní šetření jsou vyšetřovatelé oprávněni mimo jiné
  - a) k volnému přístupu na místo nehody nebo nahodilé události a k letadlu, jeho obsahu či troskám,
  - b) zajistit okamžité vypracování seznamu důkazů a kontrolu odstraňování trosk nebo součástí pro účely prozkoumání neb analýzy,
  - c) k okamžitému přístupu k záznamovému přístroji o letu a k veškerým ostatním záznamům a k využití jejich obsahu,
  - d) k přístupu k výsledkům pitvy těl obětí nebo testům provedeným na vzorcích odebraných z těl obětí,
  - e) k okamžitému přístupu k výsledkům vyšetřování osob odpovědných za provoz letadla nebo k výsledkům zkoušek provedeným na vzorcích odejmutých těmto osobám,
  - f) k výslechu svědků,

- g) k volnému přístupu k veškerým významným informacím nebo záznamům vlastníka, provozovatele nebo výrobce letadla a orgánů příslušných pro civilní letectví nebo letiště.

## Článek 6

### **Vyšetřující orgán nebo subjekt**

1. Každý členský stát zajistí, aby bylo technické vyšetřování vedeno nebo kontrolováno stálým orgánem nebo subjektem civilního letectví. Dotčený orgán nebo subjekt je funkčně nezávislý zejména na vnitrostátních leteckých úřadech odpovídajících za letovou způsobilost, vydávání osvědčení, letovou činnost, údržbu, udělování licencí, řízení letového provozu nebo provozu letiště a obecně na všech jiných osobách, jejichž zájmy by mohly být v protikladu k úkolu svěřenému vyšetřovacímu orgánu nebo subjektu.
2. Bez ohledu na odstavec 1 smějí být činnosti svěřené tomuto orgánu nebo subjektu rozšířeny, zejména s ohledem na preventivní účely, na shromažďování a rozbor dat týkajících se bezpečnosti letu, pokud tyto činnosti neovlivňují nezávislost tohoto orgánu nebo subjektu a nenesou s sebou žádnou odpovědnost za záležitosti řízení, správy nebo norem.
3. Orgánu nebo subjektu uvedenému v odstavci 1 jsou poskytnuty prostředky nutné k tomu, aby své povinnosti plnil nezávisle na úřadech uvedených v odstavci 1, a tento orgán nebo subjekt by měl být schopen získat k tomu dostatečné zdroje. Vyšetřovatelé těchto orgánů a subjektů požívají postavení poskytujícího jim nezbytné záruky nezávislosti. Zahrnují alespoň jednoho vyšetřovatele schopného vykonávat funkci odpovědného vyšetřovatele v případě letecké nehody nebo vážné letecké nahodilé události.
4. Je-li to nezbytné, může orgán nebo subjekt požadovat spolupráci orgánů či subjektů z ostatních členských států v zájmu poskytnutí
  - a) přístrojů, zařízení a vybavení pro:
    - technický průzkum trosk a vybavení letadla a ostatních objektů významných pro vyšetřování,
    - vyhodnocení informací ze záznamových přístrojů letu, a
    - paměťový záznam a hodnocení počítačových dat o leteckých nehodách.
  - b) odborníků na vyšetřování nehod k provádění zvláštních úkolů, ale jen v případě, kdy je vyšetřování zahájeno v důsledku velké nehody. Taková pomoc musí být k dispozici pokud možno bezplatně.
5. Členský stát může pověřit vyšetřováním nehody nebo nahodilé události jiný členský stát.

## Článek 7

### **Zpráva o nehodě**

1. Z každého vyšetřování nehody je sepsána zpráva ve formě odpovídající druhu a vážnosti nehody. Zpráva konstatuje výhradní důvod vyšetřování, jak je uveden v článku 1, a případně obsahuje bezpečnostní doporučení.
2. Vyšetřující orgán nebo subjekt zveřejní v co nejkratší době, pokud možno do 12 měsíců ode dne nehody, závěrečnou zprávu o nehodě.

## *Článek 8*

### **Zpráva o nahodilé události**

1. Z každého vyšetřování nahodilé události se sepisuje zpráva ve formě odpovídající druhu a vážnosti události. Zpráva případně obsahuje bezpečnostní doporučení. Ve zprávě je zaručena anonymita účastníků události.
2. Zpráva o nahodilé události se poskytuje osobám, které by mohly mít prospěch z jejích závěrů s ohledem na bezpečnost.

## *Článek 9*

### **Bezpečnostní doporučení**

Zprávy a bezpečnostní doporučení uváděné v článcích 7 a 8 se předávají podnikům nebo dotčeným vnitrostátním leteckým úřadům. Kopie se zasílají Komisi. Členské státy přijmou nezbytná opatření zajišťující, aby bezpečnostní doporučení učiněná vyšetřujícími orgány nebo subjekty byla brána patřičně v úvahu a případně aby se podle nich jednalo, aniž jsou dotčeny předpisy Společenství.

## *Článek 10*

Bezpečnostní doporučení v žádném případě nevytváří presumpci viny či odpovědnosti za nehodu či nahodilou událost.

## *Článek 11*

Zrušuje se směrnice Rady 80/1266/EHS ze dne 16. prosince 1980 o budoucí spolupráci a vzájemné pomoci členských států v oblasti vyšetřování leteckých nehod<sup>4</sup>.

## *Článek 12*

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 21. listopadu 1994. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.
2. Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

## *Článek 13*

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 21. listopadu 1994.

*Za Radu*  
*předseda*  
M. WISSMANN

---

<sup>4</sup> Úř. věst. č. L 375, 31. 12. 1980, s. 32.

## PŘÍLOHA

### SEZNAM PŘÍKLADŮ VÁŽNÝCH NAHODILÝCH UDÁLOSTÍ

Nahodilé události uvedené níže jsou typickými příklady vážných nahodilých událostí. Seznam není vyčerpávající a slouží pouze jako vodítko k definici „vážné nahodilé události“.

- Srážka, ke které málem došlo, která vyžaduje vyhýbací manévr nebo při které by byl vyhýbací manévr vhodný, aby ke srážce nebo nebezpečné situaci nedošlo.
- Řízenému letu do terénu se téměř nebylo možno vyhnout.
- Předčasně ukončený vzlet na uzavřené nebo obsazené rozjezdové dráze, nebo vzlet z této dráhy s téměř nedostatečným odstupem od překážky nebo překážek.
- Přistání nebo pokus o přistání na uzavřené nebo obsazené přistávací dráze.
- Neomluvitelné selhání ve snaze dosáhnout předpokládaného výkonu při vzletu nebo počátečním stoupání.
- Požár a kouř v celém oddělení pro cestující nebo pro náklad, nebo požár motorů, i když byl tento požár zlikvidován hasicími prostředky.
- Každá událost vyžadující, aby posádka nouzově použila kyslíku.
- Konstrukční porucha letadla nebo roztržení motoru neposuzované jako nehoda.
- Mnohočetné poruchy funkcí jednoho nebo více systémů letadla, které vážně ohrožují činnost letadla.
- Každý případ zneschopnění posádky během letu.
- Každý stav paliva, který by vyžadoval vyhlášení nouzové stavu pilotem.
- Nahodilé události při vzletu jako například podjetí, přejetí nebo vybočení z rozjezdových drah.
- Systémové poruchy, jevy vyvolané počasím, let mimo schválenou letovou křivku nebo jiná událost, která by mohla způsobit potíže při řízení letadla.
- Porucha více než jednoho systému v zálohovém systému, který je povinný pro řízení letu a navigaci.