

## ДИРЕКТИВА 1994/56/ЕО НА СЪВЕТА

от 21 ноември 1994 година

### относно определяне на основните принципи при разследването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 84, параграф 2 от него,

като взе предвид предложението на Комисията<sup>1</sup>,

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет<sup>2</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 189в от Договора<sup>3</sup>,

като има предвид, че в областта на гражданското въздухоплаване в Европа следва да се поддържа висока степен на безопасност и следва да се полагат всички усилия за намаляване броя на произшествията и инцидентите;

като има предвид, че бързото провеждане на технически разследвания на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване подобрява въздушната безопасност, като способства за предотвратяване на настъпването на такива произшествия и инциденти;

като има предвид, че следва да се вземе под внимание Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана на 7 декември 1944 г. в Чикаго, която предвижда прилагането на необходимите мерки за гарантиране на безопасната експлоатация на въздухоплавателните средства; като има предвид, че следва да се вземе под особено внимание приложение 13 към същата конвенция, в което се определят препоръчителните международни стандарти и практики за разследване на произшествия с въздухоплавателни средства;

като има предвид, че съгласно международните стандарти в приложение 13 отговорността за извършване на разследване на произшествия е на държавата, в която е настъпило произшествието;

като има предвид, че ако в случай на сериозни инциденти не е извършено разследване от държавата, в която е настъпил инцидентът, такова разследване следва да се проведе от държавата на регистрация;

като има предвид, че разследването на сериозни инциденти следва да се извършва по подобен начин на разследването на произшествия;

като има предвид, че обхватът на разследванията трябва да зависи от изводите, които могат да се извлекат от тях за подобряване на безопасността;

<sup>1</sup> ОВ С 257, 22. 9.1993 г., стр. 8, ОВ№ С 109, 19. 4.1994 г., стр. 14.

<sup>2</sup> ОВ С 34, 2. 2.1994 г., стр. 18.

<sup>3</sup> становище на Европейския парламент от 9 март 1994 г. (ОВ С 91, 28. 3.1994 г., стр. 123), Обща позиция на Съвета от 16 май 1994 г. (ОВ С 172, 24. 6.1994 г., стр. 46) и Решение на Европейския парламент от 26 октомври 1994 г. (ОВ С 323, 21.11.1994 г.).

като има предвид, че въздушната безопасност изисква разследванията да се извършват във възможно най-кратки срокове,

като има предвид, че разследващите трябва да могат безпрепятствено да изпълняват своите задачи;

като има предвид, че държавите-членки, в съответствие с действащото законодателство по отношение на правомощията на органите, които отговарят за съдебното следствие, и по целесъобразност, в тясно сътрудничество с тези органи, трябва да гарантират, че лицата, които отговарят за техническото разследване могат да изпълняват задачите си при възможно най-добрите условия;

като има предвид, че разследването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване следва да се извършва от или под контрола на независим орган или организация, за да се избягват конфликти на интереси и всякакви евентуални усложнения относно причините за настъпване на разследваните събития;

като има предвид, че органът или организацията следва да бъдат подходящо оборудвани и задачите им биха могли да включват превантивни дейности;

като има предвид, че държавите-членки следва да предприемат мерки за гарантиране при необходимост на взаимопомощ при провеждането на разследвания;

като има предвид, че държава-членка трябва да може да делегира задачата за провеждане на разследване на друга държава-членка;

като има предвид, че с оглед предотвратяването на произшествия е важно обществеността да се информира във възможно най-кратки срокове за заключенията от разследванията на произшествия;

като има предвид, че при разпространяване на заключенията от разследването на инциденти следва да се има предвид техния особен характер;

като има предвид, че държавите-членки следва надлежно да вземат под внимание препоръките за безопасност, произтичащи от разследването на произшествия и инциденти;

като има предвид, че единствената цел на техническото разследване е да се извлекат изводи, които биха предотвратили бъдещи произшествия и инциденти, поради което анализът на събитието, заключенията и препоръките за безопасност нямат за цел определянето на вина или отговорност,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

*Член 1*

**Цел**

Целта на настоящата директива е да се подобри въздушната безопасност чрез улесняване на бързото провеждане на разследвания, чиято единствена цел е предотвратяването на бъдещи произшествия и инциденти

## Член 2

### Приложно поле

1. Настоящата директива се прилага за разследванията на злополуки и аварии в гражданското въздухоплаване, които са настъпили на територията на Общността, като се вземат под внимание международните задължения на държавите-членки.
2. Настоящата директива се прилага и извън територията на Общността за:
  - (i) разследванията на произшествия с въздухоплавателни средства, които са регистрирани в държава-членка, когато такива разследвания не се извършват от друга държава;
  - (ii) разследванията на сериозни инциденти с въздухоплавателни средства, които са регистрирани в държава-членка, или които се експлоатират от предприятие, установено в държава-членка, когато такива разследвания не се извършват от друга държава.

## Член 3

### Определения

По смисъла на настоящата директива:

а) “произшествие” означава събитие, свързано с експлоатацията на въздухоплавателно средство, което настъпва в промеждутъка от времето, когато лице се качи на борда на въздухоплавателното средство с намерение да лети и времето, когато всички такива лица са напуснали борда на въздухоплавателното средство, при което:

1. има фатално или тежко ранено лице вследствие на:

- това, че се е намирало във въздухоплавателното средство, или
- пряк контакт с която и да е част на въздухоплавателното средство, включително отделили се от въздухоплавателното средство части, или
- пряко излагане на силната въздушна струя от реактивните двигатели,

освен когато се касае за наранявания в резултат на естествени причини, самонаранявания или наранявания, нанесени от друго лице, или когато нараняванията са нанесени на пътници без билети, които се крият извън зоните, които обикновено са на разположение за пътниците и екипажа; или

2. въздухоплавателното средство претърпи повреда или конструктивна неизправност, които:

- оказват неблагоприятно въздействие върху здравината на конструкцията, експлоатационните или летателни характеристики на въздухоплавателното средство, и
- обичайно биха изисквали сериозен ремонт или замяна на повредения компонент, освен отказ или повреда на двигател, когато повредата се ограничава в двигателя, неговия кожух или спомагателни агрегати, или ограничени повреди във въздушните винтове, краищата на крилата, антените, гумите, спирачните устройства, обтекателите, малки вдлъбнатини или прободни отвори в обшивката на въздухоплавателното средство;

3. въздухоплавателното средство е изчезнало или достъпът до него е напълно невъзможен;

б) “телесна повреда” означава нараняване, което е претърпяно от лице по време на произшествие, и което:

1. изисква хоспитализация за повече от 48 часа, което започва да тече в срок от седем дни от датата на получаване на телесната повреда; или

2. е довела до счупване на кост (с изключение на прости счупвания на пръсти на ръцете и на краката или на носа); или

3. е свързана с разкъсвания на тъкани, предизвикващи силно кръвотечение, повреди на нерви, мускули или сухожилия; или

4. е свързана с нараняване на който и да е вътрешен орган; или

5. е свързана с изгаряния втора или трета степен, или каквото и да е изгаряне на повече от 5% повърхността на тялото; или

6. е свързана с потвърден факт на въздействие вредни( инфекциозни ) вещества или на поразяваща радиация;

в) “фатално нараняване” означава нараняване, което е претърпяно от лице по време на произшествие, и което води до неговата/нейната смърт в срок от 30 дни от датата на произшествието;

г) “причини” означава действия, бездействия, събития или условия, или комбинация от тях, които са довели до настъпването на произшествия и инциденти;

д) “разследване” означава процес, който се провежда с цел предотвратяване на произшествия и инциденти, който включва събиране и анализ на информация, подготовка на заключения, включително установяване на причината(ите), и по целесъобразност изработване на препоръки за безопасност;

е) “отговорен разследващ” означава лице, на което въз основа на квалификацията му е възложена отговорността за организацията, провеждането и контрола на разследване;

ж) “полетно записващо устройство ” е записващ уред, което е монтирано на борда на въздухоплавателното средство с цел улесняване на разследването на; произшествия и инциденти

з) “предприятие” означава всяко физическо или юридическо лице, с или без стопанска цел, или всеки официален орган, който има или няма правосубектност;

и) “оператор” означава всяко лице, орган или предприятие, което експлоатира или предлага да експлоатира един или повече въздухоплавателни средства;

к) “инцидент” означава събитие, различно от произшествие, което е свързано с експлоатацията на въздухоплавателно средство, и което засяга или би могло да засегне безопасността на експлоатацията;

л) “сериозен инцидент” означава инцидент, при който обстоятелствата сочат, че едва е избегнато настъпването на произшествие (в приложението са изброени примери на сериозни инциденти);

м) “препоръка за безопасност” означава всяко предложение от разследващия орган на държавата, която провежда техническото разследване, въз основа на информацията получена при разследването, което се отправя с намерение да се предотвратят произшествия и инциденти

#### *Член 4*

### **Задължение за разследване**

1. Всяко произшествие или сериозен инцидент подлежат на разследване.

Въпреки това, държавите-членки могат да предприемат мерки за разследването на инциденти, които не са включени в приложното поле на алинея първа, когато разследващият орган може да очаква от това разследване да бъдат извлечени изводи за въздушната безопасност.

2. Обхватът на разследването и процедурите, които трябва да се следват при провеждането на такива разследвания, се определят от разследващия орган, като се вземат под внимание принципите и целите на настоящата директива, и в зависимост от изводите, който разследващия орган очаква да бъдат извлечени от произшествието или тежкия инцидент за подобряване на безопасността.

3. Разследванията по параграф 1 в никакъв случай нямат за цел определянето на вина или отговорност.

#### *Член 5*

### **Статут на разследването**

1. Държавите-членки, в рамките на съответните им вътрешни правни системи, определят правен статут на разследването, който ще позволява на отговорните разследващи да изпълняват задачите си по най-ефективния начин и в най-кратки срокове.

2. В съответствие с действащото законодателство в държавите-членки, и по целесъобразност в сътрудничество с органите, които отговарят за съдебното следствие, наред с другото разследващите имат право:

а) на пълен достъп до мястото на произшествието или инцидента, както и до въздухоплавателното средство, неговото съдържание или останки;

б) да извършват непосредствен опис на доказателствата и контролирано събиране на останките или компоненти с цел изследване и анализ;

в) на непосредствен достъп до и използване на съдържанието на полетните записващи устройства и всякакви други записи;

г) на достъп до резултатите от изследването на телата или на проби от телата на жертвите;

д) на непосредствен достъп до резултатите от изследванията на хората, участвали в експлоатацията на въздухоплателното средство или от изследванията на проби, взети от такива хора;

е) да разпитват свидетели;

ж) на пълен достъп до всяка съответна информация или записи, притежавани от собственика, оператора или производителя на въздухоплателното средство и от органите, които отговарят за гражданското въздухоплаване или за летищната експлоатация.

## Член 6

### Разследващ орган или организация

1. Всяка държава-членка гарантира, че техническите разследвания се провеждат или контролират от постоянен орган на гражданското въздухоплаване или организация. Съответният орган или организация са функционално независими, по-специално от националните въздухоплателни органи, които отговарят за въздушната техническа изправност, освидетелстването, експлоатацията на полетите, поддръжката, лицензирането, контрола на въздушното движение или летищната експлоатация, или въобще от всякаква друга страна, чиито интереси биха могли да бъдат в противоречие с възложената на разследващия орган или организация задача.

2. Независимо от разпоредбите на параграф 1, възложените дейности на този орган или организация могат да включват събиране и анализ на данни, свързани с въздушната безопасност, по-специално с превантивна цел, доколкото тези дейности не засягат неговата независимост и не предполагат никаква отговорност по въпроси от регулаторен, административен или нормативен характер.

3. На органа или организацията по параграф 1 се предоставят необходимите средства за изпълнение на неговите (нейните) отговорности независимо от органите, посочени в параграф 1, и за целта следва да може да получи достатъчно средства. Разследващите се ползват от статут, който им предоставя необходимите гаранции за независимост. В него (нея) има най-малко един разследващ, който може да изпълнява функциите на отговорен разследващ в случай на произшествие с въздухоплателно средство или сериозен инцидент.

4. При необходимост, органът или организацията може да изисква съдействие от органи или организации от други държави-членки за осигуряването на:

а) инсталации, съоръжения и оборудване за:

- техническо разследване на останки и оборудване на въздухоплателното средство, както и всякакви други предмети, които имат практическо значение за разследването,
- оценка на информацията от устройствата за записване на полета, и
- компютърно съхранение и оценка на данните за въздушно произшествие.

б) специалисти по разследването на произшествия, които да извършат специфични задачи, но само в случай на образувано следствие, вследствие на голямо произшествие

Доколкото е възможно, такова съдействие следва да се предоставя безплатно.

5. Държава-членка може да делегира задачата за извършване на разследване на произшествие или инцидент на друга държава-членка.

#### *Член 7*

##### **Доклад за произшествие**

1. За всяко разследване на произшествие се изготвя доклад в подходяща за вида и сериозността на произшествието форма. В доклада се посочва единствената цел на разследването, съгласно предвиденото в член 1, и по целесъобразност се съдържат препоръки за безопасност.

2. Разследващият орган или организация представя пред обществеността окончателния доклад за произшествието във възможно най-кратък срок, и по възможност в срок от 12 месеца от датата на произшествието

#### *Член 8*

##### **Доклад за инцидент**

1. За всяко разследване на инцидент се изготвя доклад в подходяща за вида и сериозността на инцидента форма. По целесъобразност, докладът съдържа съответни препоръки за безопасност. В доклада се запазва анонимността на лицата, участвали в инцидента.

2. Докладът за инцидента се разпространява до страните, които могат да извлекат полза от заключенията по отношение на безопасността.

#### *Член 9*

##### **Препоръки за безопасност**

Докладите и препоръките за безопасност, посочени в член 7 и 8, се изпращат на заинтересованите предприятия или национални въздухоплавателни органи, и копия от тях се изпращат на Комисията.

Държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че изготвените от разследващите органи или организации препоръки за безопасност са надлежно взети под внимание, и че по целесъобразност във връзка с тях са предприети действия, без да се нарушават нормите на правото на Общността.

#### *Член 10*

Препоръка за безопасност в никакъв случай не създава презумпция за вина или отговорност за произшествие или инцидент.

#### *Член 11*

Директива 80/1266/ЕИО на Съвета от 16 декември 1980 г. относно бъдещото сътрудничество и взаимопомощ между държавите-членки в областта на разследването на въздушни произшествия<sup>4</sup> се отменя.

#### *Член 12*

1. Държавите-членки приемат закони, подзаконови и административни разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива преди 21 ноември 1996 г. Те незабавно уведомяват Комисията за това.
2. Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

#### *Член 13*

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 21 ноември 1994 година.

*За Съвета:*

*Председател*

**M. WISSMANN**

---

<sup>4</sup> ОВ L 375, 31.12.1980 г., стр. 32.



## ПРИЛОЖЕНИЕ

### СПИСЪК НА ПРИМЕРИ ЗА СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ

Изброените по-долу инциденти са типични примери за сериозни инциденти. Списъкът не е изчерпателен и служи само като насока за определянето на “сериозен инцидент”.

- Неосъществен сблъсък, изискващ маневра за избягването му, или когато би било целесъобразно да се извърши такава маневра, за да се избегне сблъсък или опасна ситуация.
- Периферно избегнат удар в земята при контролиран полет (CFIT).
- Прекратено излитане на затворена или заета писта, или излитане от такава писта с периферно отделяне от препятствие(я).
- Кацане или опит за кацане на затворена или заета писта.
- Сериозна невъзможност за постигане на предвидените експлоатационни характеристики по време на излитане или първоначално издигане.
- Всички пожари и дим в пътническото или в товарното отделение, или пожари в двигателите, дори когато тези пожари са потушени с пожарогасителни средства.
- Всички събития, които са изисквали аварийно използване на кислород от екипажа на въздухоплавателното средство.
- Конструктивна неизправност на въздухоплавателното средство или разпадане на двигателя, които не са класифицирани като злополука.
- Множество неизправности в една или повече системи на въздухоплавателното средство, които сериозно засягат неговата експлоатация.
- Всеки случай на физическа неспособност на екипажа по време на полет.
- Всяко състояние на горивото, което би изисквало пилотът да обяви аварийна ситуация.
- Инциденти при излитане или кацане, като кацане преди началото на пистата или след края на пистата, или странично излизане от пистата.
- Неизправности на системите, атмосферни явления, операции извън одобрения летателен коридор или други събития, които биха могли да предизвикат затруднения в контролирането на въздухоплавателното средство.
- Неизправност на повече от една система в резервна система, която е задължителна за насочването и навигацията на полета.