

31994L0056

Direktivë e Këshillit 94/56/KE e 21 nëntorit 1994 që vendos parimet themelore që rregullojnë hetimin e aksidenteve dhe ngjarjeve të aviacionit civil

Gazeta Zyrtare L 319, 12/12/1994 fq. 0014 - 0019

Botimi i veçantë finlandez: Kapitulli 7, Vëllimi 5 fq. 0172

Botimi i veçantë suedez: Kapitulli 7, Vëllimi 5 fq. 0172

Direktivë e Këshillit 94/56/KE, datë 21 nëntor 1994, që vendos parimet themelore që rregullojnë hetimin e aksidenteve dhe ngjarjeve të aviacionit civil

Këshilli i Bashkimit Europian

Duke pasur parasysh Traktatin Themelues të Komunitetit Europian, dhe veçanërisht nenin 84 pika 2 të tij,

Duke pasur parasysh propozimin e Komisionit [1],

Duke pasur parasysh mendimin e Komitetit Ekonomik dhe Social [2],

Duke vepruar në përputhje me procedurën e përmendur në nenin 189c të traktatit [3],

Duke pasur parasysh se duhet të ruhet një nivel i lartë sigurie në aviacionin civil në Europë dhe duhet të bëhen të gjitha përpjekjet për të pakësuar numrin e aksidenteve dhe ngjarjeve;

Duke pasur parasysh se kryerja me shpejtësi e hetimeve teknike në aksidentet dhe ngjarjet e aviacionit civil përmirëson sigurinë ajrore duke ndihmuar parandalimin e këtyre aksidenteve dhe ngjarjeve;

Duke pasur parasysh se Konventa e Aviacionit Civil Ndërkombëtar, e nënshkruar në Çikago, më 7 dhjetor 1994, që parashikon zbatimin e masave të nevojshme për të siguruar drejtimin e sigurtë të mjetit ajror; duke pasur parasysh se duhet të merret veçanërisht parasysh Shtojca 13 e kësaj konvente që përcakton standardet dhe praktikatat e rekomanduara ndërkombëtare për hetimet e aksidenteve të mjeteve ajrore;

Duke pasur parasysh se, në përputhje me standardet ndërkombëtare në Shtojcën 13, hetimi i aksidenteve duhet të kryhet nën përgjegjësinë e shtetit ku ndodh aksidenti;

Duke pasur parasysh se, nëse, në rastet e aksidenteve të rënda, hetimi nuk kryhet nga shteti ku ndodh aksidenti, ky hetim duhet të kryhet nga shteti i regjistrimit;

Duke pasur parasysh se hetimi i ngjarjeve të rënda duhet të kryhet në mënyrë të ngjashme me hetimin e aksidenteve;

Duke pasur parasysh se qëllimi i hetimit duhet të varet nga mësimet që mund të nxirren prej tyre për përmirësimin e sigurisë;

Duke pasur parasysh se siguria ajrore kërkon që hetimet të kryhen në kohën më të shkurtër të mundshme;

Duke pasur parasysh se hetuesit duhet të jenë në gjendje të kryejnë detyrat e tyre lirisht;

Duke pasur parasysh se Shtetet Anëtare, në përputhje me legjislacionin në fuqi mbi kompetencat e autoriteteve përgjegjëse për hetimin gjyqësor, dhe sipas rastit, në bashkëpunim të ngushtë me ato autoritete duhet të sigurojnë ata që janë përgjegjës për hetimin teknik të lejohen të kryejnë detyrat e tyre në kushtet më të mira të mundshme;

Duke pasur parasysh se hetimi i aksidenteve dhe ngjarjeve që kanë ndodhur në aviacionin civil duhet të kryhen nga ose nën kontrollin e një organi apo subjekti të pavarur, me qëllim që të shmanget çdo konflikt interesi dhe çdo ndërhyrje e mundshme në shkaqet e ndodhive që hetohen;

Duke pasur parasysh se organi ose subjekti duhet të pajiset si duhet dhe detyrat e tij duhet të përfshijnë aktivitetet parandaluese;

Duke pasur parasysh se Shtetet Anëtare duhet të marrin masa për ndihmë të ndërsjelltë, nëse kërkohet, për kryerjen e hetimeve;

Duke pasur parasysh se një Shtet Anëtar duhet të jetë në gjendje t'i delegojë detyrën e kryerjes së një hetimi një Shteti tjetër Anëtar;

Duke pasur parasysh se është e rëndësishme për parandalimin e aksidentit të bëhen publike konstatimet e hetimeve të aksidenteve në kohën më të shkurtër të mundshme;

Duke pasur parasysh se natyra e veçantë e ngjarjeve duhet të merret parasysh gjatë qarkullimit të hetimeve për to;

Duke pasur parasysh se rekomandimet e sigurisë që rrjedhin nga hetimi i një aksidenti ose ngjarjeje duhet të merren rregullisht parasysh nga Shtetet Anëtare;

Duke pasur parasysh se qëllimi i vetëm i hetimit teknik është të nxirren mësimet që mund të parandalojnë aksidentet dhe ngjarjet e ardhshme dhe duke pasur parasysh se analizat e ngjarjes, përfundimet e rekomandimet e sigurisë nuk synojnë të caktojnë fajësinë ose përgjegjësinë,

KA MIRATUAR KËTË DIREKTIVË:

Neni 1

Objekti

Qëllimi i kësaj direktive është përmirësimi i sigurisë ajrore duke ndihmuar në kryerjen e shpejtë të hetimeve, objektivi i vetëm i së cilës është parandalimi i aksidenteve dhe ngjarjeve të ardhshme.

Neni 2

Fusha e zbatimit

1. Kjo direktivë zbatohet për hetimet mbi aksidentet dhe ngjarjet në aviacionin civil që kanë ndodhur në territorin e Komunitetit, duke marrë parasysh detyrimet ndërkombëtare të Shteteve Anëtare.
2. Kjo direktivë zbatohet gjithashtu jashtë territorit të Komunitetit për:
 - (i) hetimet mbi aksidentet që përfshijnë mjete ajrore të regjistruara në një Shtet Anëtar kur këto hetime nuk kryhen nga një shtet tjetër;
 - (ii) hetimet mbi ngjarjet e rënda që kanë të bëjnë me mjete ajrore të regjistruara në një Shtet Anëtar, ose drejtohet nga një ndërmarrje e krijuar në një Shtet Anëtar kur këto hetime nuk kryhen nga një shtet tjetër.

Neni 3 Përkufizime

Për qëllimet e kësaj direktive:

(a) “aksident” nënkupton një ngjarje në lidhje me drejtimin e një mjeti ajror që ndodh ndërmjet kohës që një person hipën në bordin e mjetit ajror me qëllim fluturimi deri në momentin që këta persona zbresin, në të cilin:

1. personi plagoset për vdekje ose rëndë si rezultat i:
 - ndodhjes në mjetin ajror, ose
 - kontaktit të drejtpërdrejtë me një pjesë të mjetit ajror, duke përfshirë pjesët që janë hequr nga mjeti ajror, ose
 - ekspozimit të drejtpërdrejtë ndaj shpërthimit të gazrave,

përveç se kur plagët shkaktohen nga shkaqe natyrore, të vetëshkaktuara ose të shkaktuara nga persona të tjerë, ose kur plagët u shkaktohen udhëtarëve klandestinë të fshehur në ambiente të tjera nga ato që normalisht janë në dispozicion të udhëtarëve dhe ekuipazhit; ose

2. mjeti ajror pëson dëmtim ose defekt strukturor që:

- ndikon negativisht në fuqinë strukturore, karakteristikat e punës ose të fluturimit të mjetit ajror, dhe
- normalisht kërkon riparime të mëdha ose zëvendësim të pjesës përbërëse të prekur,

përveç defektit ose dëmtimit të motorit, kur dëmtimi kufizohet në motor, mbulesën e motorit, ose aksesorët; ose për dëmin e kufizuar në helika, majat e krahëve, antenat, gomat, frenat, mbulesat, gropat ose vrimat në mbulesën e mjetit ajror;

3. mjeti ajror mungon ose nuk mund të hyhet në të;

(b) “dëmtim i rëndë” nënkupton dëmtimin që pësohet nga një person në një aksident dhe që:

1. kërkon shtrim në spital për më shumë se 48 orë, duke filluar brenda shtatë ditëve nga data që është pësuar dëmtimi; ose
2. rezulton në frakturë të një kocke (përveç frakturave të thjeshta të gishtave të dorës, këmbës ose hundës); ose
3. ka të bëjë me çarje që shkaktojnë hemorragji, dëmtim të nervave, muskujve ose tendinave; ose
4. ka të bëjë me dëmtim të një organi të brendshëm; ose
5. ka të bëjë me djegie të shkallës së dytë ose të tretë, ose djegie që shtrihet në më shumë se 5% të sipërfaqes së trupit; ose
6. ka të bëjë me ekspozim të verifikuar ndaj substancave infektive ose rrezatimi të dëmshëm;

(c) “dëmtim vdekjeprurës” është një dëmtim që pësohet nga një person në një aksident dhe që rezulton në vdekjen e tij ose të saj brenda 30 ditëve nga data e aksidentit;

(d) “shkaqe” nënkupton veprimet, mosveprimet, ngjarjet ose kushtet, ose një kombinim i tyre, që ka rezultuar në një aksident ose ngjarje;

(e) “hetim” nënkupton një proces i kryer me qëllim parandalimin e aksidentit dhe ngjarjes, që përfshin mbledhjen dhe analizën e informacionit, nxjerrjen e përfundimeve, duke përfshirë përcaktimin e shkakut(shkaqeve), dhe sipas rastit, përpilimin e rekomandimeve të sigurisë;

(f) “hetues përgjegjës” nënkupton personin i ngarkuar, në bazë të kualifikimeve të tij, me përgjegjësinë e organizimit, kryerjes dhe kontrollit të një hetimi;

(g) “regjistruer fluturimi” nënkupton çdo lloj regjistruesi i montuar në mjetin ajror, me qëllim që të ndihmojë në hetimin e aksidenteve/ngjarjeve;

(h) “sipërmarrje” nënkupton një person fizik, person juridik, qoftë fitimprurës ose jo, apo çdo organ zyrtar që ka personalitetin e vet ligjor ose jo;

(i) “operator” nënkupton një person, organ ose sipërmarrje, që drejton ose propozon të drejtojë një ose më shumë mjeteve ajrore;

(j) “ngjarje” nënkupton një ndodhi, e ndryshme nga një aksident, që shoqërohet me drejtimin e një mjeti ajror që ndikon ose do të ndikonte në sigurinë e drejtimit;

- (k) “ngjarje e rëndë” nënkupton një ngjarje që përmban rrethana që tregojnë se aksidenti pothuajse ndodhi (një listë shembujsh të rasteve të rëndë mund të gjendet në Shtojcë);
- (l) “rekomandim sigurie” nënkupton çdo propozim nga organi hetimor i shtetit që kryen hetimin teknik, bazuar në informacionin e marrë nga ai hetim, që kryhet duke synuar parandalimin aksidenteve dhe ngjarjeve.

Neni 4 **Detyrimi për të hetuar**

1. Çdo aksident ose ngjarje e rëndë është objekt hetimi. Megjithatë, Shtetet Anëtare mund të marrin masa për të mundësuar hetimin e ngjarjeve që nuk mbulohen nga nënparagrafi i parë, nëse organi hetimor mund të presë që të nxjerrë prej tij mësimet sigurie.
2. Shtetirja e hetimeve dhe procedura që duhet të ndiqet për kryerjen e këtyre hetimeve përcaktohet nga organi hetimor, duke marrë parasysh parimet dhe objektivat e kësaj direktive, dhe në varësi të mësimave që nxirren nga aksidentet dhe ngjarjet e rënda për përmirësimin e sigurisë.
3. Hetimet e përmendura në paragrafin 1 nuk lidhen asnjëherë me caktimin e fajtit ose përgjegjësisë.

Neni 5 **Statusi i hetimit**

1. Shtetet Anëtare, në kuadrin e sistemeve të brendshme ligjore përkatëse, përcaktojnë një status ligjor për hetimin që t'u japë mundësi hetuesve përgjegjës të kryejnë detyrat e tyre në mënyrën më efikase dhe brenda periudhës më të shkurtër kohore.
2. Në përputhje me legjislacionin në fuqi në Shtetet Anëtare, dhe sipas rastit, në bashkëpunim me autoritetet përgjegjëse për hetimin gjyqësor, hetuesit autorizohen, ndër të tjera, të:
 - (a) kenë hyrje të lirë në vendin e aksidentit ose ngjarjes si në mjetin ajror, në brendësi ose rrënojat e tij;
 - (b) sigurojnë një renditje të menjëhershme të provave dhe heqjen e kontrolluar të mbeturinave ose pjesëve përbërëse për qëllime ekzaminimi ose analizimi;
 - (c) hyjnë menjëherë dhe të përdorin përmbajtjen e regjistruarve të fluturimit dhe çdo regjistrim tjetër;
 - (d) marrin rezultatin e ekzaminimit të trupave të viktimave ose analizat e bëra mbi mostrat e marra nga trupat e viktimave;
 - (e) marrin menjëherë rezultatet e ekzaminimeve të personave të përfshirë në drejtimin e mjetit ajror ose të analizave të bëra mbi mostrat e marra nga trupat e viktimave;
 - (f) ekzaminojnë dëshmitarët;
 - (g) të marrin lirisht çdo informacion përkatës ose regjistrimet e mbajtura nga pronari, operatori ose prodhuesi i mjetit ajror dhe nga autoritetet përgjegjëse për aviacionin civil ose drejtimin e aeroportit.

Neni 6 **Organi ose subjekti hetimor**

1. Secili Shtet Anëtar siguron që hetimet teknike të kryhen ose mbikëqyren nga një organ ose subjekt i përhershëm i aviacionit civil. Organi ose subjekti përkatës është funksionalisht i pavarur, veçanërisht nga autoritetet e brendshme të aviacionit përgjegjës për përshtatshmërinë për fluturim, certifikim, drejtimin e fluturimeve, mirëmbajtjen, licencimin, kontrollin e trafikut ajror ose drejtimin e aeroportit, dhe në përgjithësi, nga çdo palë tjetër, interesat e së cilës mund të jenë në konflikt me detyrat e ngarkuara organit ose subjektit hetimor.

2. Pavarësisht nga paragrafi 1, aktivitetet që i ngarkohen këtij organi ose subjekti mund të zgjerohen në mbledhjen dhe analizën e të dhënave përkatëse për sigurinë ajrore, veçanërisht për qëllime parandalimi, në masën që këto aktivitete nuk cenojnë pavarësinë e tyre dhe nuk caktojnë përgjegjësi për çështjet rregullatore, administrative ose të standardeve.

3. Organit ose subjektit të përmendur në paragrafin 1 i jepen mjetet e nevojshme për të përmbushur përgjegjësitë, në mënyrë të pavarur nga autoritetet e përmendura në paragrafin 1, dhe duhet të jetë në gjendje të marrë burime të mjaftueshme për ta bërë këtë. Hetuesve të tij u jepet një status që u siguron atyre garancitë e nevojshme të pavarësisë. Ai përbëhet nga të paktën një hetues i aftë për të kryer funksionin e hetuesit përgjegjës në rastin e një aksidenti ose ngjarjeje të rëndë të një mjeti ajror.

4. Nëse është e nevojshme, organi ose subjekti mund të kërkojë ndihmën e organeve ose subjekteve nga Shtete të tjera Anëtare për të siguruar:

(a) ndërtesa, mjedise dhe pajisje për:

- hetimin teknik të rrënojave dhe pajisjeve të mjetit ajror dhe objekteve të tjera që kanë të bëjnë me hetimin,
- vlerësimin e informacionit nga regjistruerit e fluturimeve, dhe
- ruajtjen në kompjuter, dhe vlerësimin e të dhënave të aksidentit ajror.

(b) ekspertë për hetimin e aksidentit që kryejnë detyra të caktuara, por vetëm kur ka filluar një hetim pas një aksidenti të rëndë.

Nëse jepet një ndihmë e tillë, në masën që është e mundur, ajo jepet falas.

5. Një Shtet Anëtar mund t'ia delegojë detyrën e kryerjes së një hetimi të një aksidenti ose ngjarjeje një Shteti tjetër Anëtar.

Neni 7

Raporti i aksidentit

1. Çdo hetim në një aksident bëhet objekt i një raporti në një formë të përshtatshme për llojin dhe rëndësinë e aksidentit. Raporti tregon objektivin e vetëm të hetimit që përmendet në nenin 1 dhe përmban, sipas rastit, rekomandime sigurie.

2. Organi ose subjekti hetimor bën publik raportin përfundimtar të aksidentit në kohën më të shkurtër të mundshme, dhe nëse është e mundur, brenda 12 muajve nga data e aksidentit.

Neni 8

Raporti për ngjarjen

1. Çdo hetim në një ngjarje bëhet objekt i një raporti në formën e përshtatshme për tipin dhe rëndësinë e ngjarjes. Raporti, sipas rastit, përmban rekomandimet përkatëse të sigurisë. Raporti ruan anonimatit e personave të përfshirë në ngjarje.

2. Raporti i ngjarjes qarkullohet tek palët që mund të përfitojnë nga konstatimet e tij në lidhje me sigurinë.

Neni 9

Rekomandimet e sigurisë

Raportet dhe rekomandimet e sigurisë të përmendura në nenet 7 dhe 8 u komunikohen sipërmarrjeve ose autoriteteve kombëtare të interesuara të aviacionit dhe kopjet i paraqiten Komisionit.

Shtetet Anëtare marrin të gjitha masat e nevojshme për të siguruar që rekomandimet e sigurisë të përpiluara nga organet dhe subjektet hetimore të merren si duhet në konsideratë dhe, sipas rastit, të veprohet pa cenuar të drejtën Komunitare.

Neni 10

Rekomandimi i sigurisë nuk supozon fajësi ose përgjegjësi për një aksident ose ngjarje.

Neni 11

Direktiva e Këshillit 80/1266/KEE e 16 dhjetorit 1980 mbi bashkëpunimin e ardhshëm dhe ndihmën e ndërsjellë ndërmjet Shteteve Anëtare në fushën e hetimeve të aksidenteve ajrore [4] shfuqizohet.

Neni 12

1. Shtetet Anëtare miratojnë ligje, rregullore dhe dispozita administrative të nevojshme për të siguruar përputhshmëri me këtë direktivë jo më vonë se data 21 nëntor 1994. Ato njoftojnë menjëherë Komisionin.

2. Me miratimin e këtyre dispozitave, Shtetet Anëtare i referohen kësaj direktive ose i shoqërojnë këto dispozita me një referencë të botimit të direktivës në Gazetën Zyrtare. Mënyrat për të bërë një referencë të tillë përcaktohen nga vetë Shtetet Anëtare.

Neni 13

Kjo direktivë u drejtohet Shteteve Anëtare.

Hartuar në Bruksel, më 21 nëntor 1994

Për Këshillin

Presidenti

M. Wissmann

[1] GZ nr. C 257, 22.09.1993, fq. 8, GZ nr. C 109, 19.04.1994, fq. 14.

[2] GZ nr. C 34, 2.2.1994, fq. 18.

[3] Mendimi i Parlamentit Europian më 9 mars 1994 (GZ nr. C 91, 28.3.1994, fq. 123), Pozicioni i zakonshëm i Këshillit, më 16 maj 1994 (GZ nr. C 172, 24.6.1994, fq. 46) dhe Vendimi i Parlamentit Europian, më 26 tetor 1994 (GZ nr. C 323, 21.11.1994).

[4] GZ nr. L 375, 31.12.1980, fq. 32.

SHTOJCË

Lista e shembujve të ngjarjeve të rënda

Ngjarjet e renditura më poshtë janë shembuj tipikë të ngjarjeve të rënda. Lista nuk është shteruese dhe shërben vetëm si një udhëzues për përkufizimin e “ngjarje e rëndë”.

- Një përplasje e afërt që kërkon një manovrim shmangieje, ose kur një manovër shmangieje është e përshtatshme për të shmangur një përplasje ose një situatë të pasigurt.
- Fluturim i kontrolluar në terren (CIFT) shmangur vetëm minimalisht.
- Ngritje e dështuar në fluturim në një pistë të mbyllur ose të zënë, ose një ngritje në fluturim nga një pistë e tillë me një ndarje minimale nga pengesat.
- Zbritje ose tentativë për zbritje në një pistë të mbyllur ose të zënë.
- Dështim i dukshëm për të arritur performancën e parashikuar gjatë ngritjes në fluturim ose ngjitjes fillestare.
- Të gjitha zjarret dhe tymi në ambientin e udhëtarëve dhe ambientet e mallrave, ose zjarret në motor, megjithëse këto zjarre shuhen me lëndë zjarrfikëse.
- Çdo ngjarje që kërkon përdorimin emergjent të oksigjenit nga ekuipazhi i fluturimit.
- Defekt strukturor i mjetit ajror ose shpërbërje e motorit që nuk klasifikohet si aksident.
- Defekte të shumëfishta në një ose disa sisteme të mjetit ajror që ndikojnë seriozisht në drejtimin e mjetit ajror.
- Çdo rast paaftësie e ekuipazhit të fluturimit gjatë fluturimit.
- Çdo gjendje karburanti që kërkon deklarin e emergjencës nga piloti.
- Ngjarjet e ngritjes në fluturim ose zbritjes, si zbritja e parakohshme ose e vonuar apo dalja nga pista.
- Defektet në sistem, fenomenet e motit, drejtimi jashtë korridorit të aprovuar të fluturimit ose ndodhi të tjera që mund të kishin shkaktuar vështirësi në kontrollimin e mjetit ajror.
- Defektet në më shumë se një sistem, në një sistem të tepërt që është i detyrueshëm për drejtimin dhe navigimin e fluturimit.