



EURÓPSKY PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Výbor pre dopravu a cestovný ruch*

---

12.2.2010

## **PRACOVNÝ DOKUMENT**

o vyšetřování a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajkyňa: Christine De Veyrac

## **1. Súvislosti**

Objem leteckej dopravy už niekoľko rokov neustále narastá.

Napriek významným zlepšeniam v oblasti bezpečnosti sa s jeho nárastom zvyšuje aj nebezpečenstvo nehôd.

V tejto súvislosti je dôležité zabezpečiť, aby sa nehody stali predmetom nezávislých vyšetrení, cieľom ktorých je stanoviť zlyhanie bezpečnosti a ktoré umožnia prijať nápravné opatrenia.

Európskym právnym predpisom, ktorým sa v súčasnosti riadia vyšetrenia nehôd, je smernica z roku 1994<sup>1</sup>.

Od jej prijatia sa trh leteckej dopravy výrazne rozšíril a stal sa komplexnejším.

Vytvorenie nových subjektov, napríklad Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorá zodpovedá za osvedčovanie lietadiel v EÚ, ako aj zistené rozdiely medzi členskými štátmi týkajúce sa kapacít vyšetrenia viedli k potrebe vypracovať nový právny predpis<sup>2</sup>.

## **2. Sieť orgánov vyšetrenia bezpečnosti**

Vytvorenie siete vnútroštátnych orgánov zodpovedných za vyšetrenie by malo umožniť zmenšenie rozdielov, ktoré existujú v rámci EÚ v oblasti vyšetrujúcich kapacít.

Mohlo by to zlepšiť aj kvalitu vyšetrení a poskytnúť právny rámec pre spoluprácu medzi vnútroštátnymi orgánmi zodpovednými za vyšetrenie bezpečnosti, čo by zase prispelo k zvýšeniu bezpečnosti v letectve.

Hoci zatiaľ nie sú vhodné podmienky, aby bolo možné zriadiť európsky úrad pre vyšetrenie bezpečnosti, podľa spravodajkyne by bolo potrebné vykonať viac, ako navrhuje Komisia: stanoviť úlohy siete<sup>3</sup>, čo by pre bezpečnosť znamenalo pridanú hodnotu.

Cieľom týchto úloh by mohli byť konkrétne tieto činnosti:

- poskytnúť rámec a uľahčiť úradom pre vyšetrenie spoločné využívanie materiálov a zabezpečenie vyšetrotateľov<sup>4</sup>,
- zabezpečiť spoločné využívanie informácií, ktoré sú prínosné pre zlepšenie bezpečnosti,
- zaviesť vzdelávacie opatrenia pre vyšetrotateľov,

---

<sup>1</sup> Smernica Rady 94/56/ES.

<sup>2</sup> Taktiež treba vziať do úvahy zmeny týkajúce sa prílohy 13 (Vyšetrenia nehôd a incidentov v letectve) k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve (Chicagský dohovor, 7300/9), kde sú stanovené pravidlá na medzinárodnej úrovni v oblasti vyšetrenia leteckých nehôd a incidentov.

<sup>3</sup> Vzorom pre vymedzenie týchto úloh by mohol byť návrh, ktorý je súčasťou hodnotenia vplyvu Komisie (SEK(2009)1477, s. 43), ako aj rámec stálej spolupráce v sektore námornej dopravy (článok 10 smernice 2009/18/ES).

<sup>4</sup> Príkladom opatrenia na uľahčenie výmeny je vytvorenie celého radu zariadení a vybavenia, ktoré by mal každý vnútroštátny orgán k dispozícii, a v prípade potreby zabezpečenie vyšetrotateľov špecializovaných na nehody, ktorí svoju činnosť vykonávajú v mimoriadnych podmienkach (na mori, v horách atď.).

- vytvoriť celý rad osvedčených postupov a vypracovať európske metódy vyšetovania nehôd,
- organizovať kontroly orgánov vyšetovania bezpečnosti.

Taktiež je potrebné zvážiť vhodný rámec umožňujúci realizovať na európskej úrovni návrhy, ktoré predkladá sieť s cieľom zlepšiť bezpečnosť v letectve alebo nástroje vyšetovania.

### **3. Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA)**

Agentúra EASA<sup>5</sup> má za úlohu vydávať v mene členských štátov osvedčenia lietadiel v Spoločenstve. Predstavuje hlavnú zložku bezpečnosti v letectve.

Keďže smernica 94/56/ES<sup>6</sup> bola prijatá pred zriadením agentúry EASA, nemohla jej existenciu zohľadniť. Táto situácia však môže spôsobovať neakceptovateľné riziká v oblasti bezpečnosti<sup>7</sup>.

Preto je opodstatnené, aby súčasťou nového nariadenia bol jasný právny rámec, v ktorom bude stanovená účasť agentúry na vyšetrovaníach bezpečnosti.

Spravodajkyňa by sa chcela zamerať na tri osobitné body:

#### **a) Nezávislosť vyšetovania bezpečnosti**

Nariadenie by v žiadnom prípade nemalo agentúre umožňovať ovplyvňovať vyšetovanie bezpečnosti alebo viesť paralelne s týmto vyšetovaním iné vyšetovanie.

Agentúra, ktorá je zodpovedná za osvedčovanie lietadiel, totiž nemôže byť zároveň aj sudcom aj zúčastnenou stranou. Text nesmie pripúšťať žiadnu nejasnosť.

#### **b) Označenia**

Keďže letecká doprava prebieha často na medzinárodnej úrovni, vyšetovanie bezpečnosti sa môže týkať aj štátov mimo Európy.

V takom prípade a taktiež v záujme právnej istoty je dôležité, aby bol termín používaný na vymedzenie úlohy EASA pri vyšetovaní jednoznačne vymedzený v prílohe 13 dohovoru ICAO<sup>8</sup>, ktorá upravuje vyšetovania na medzinárodnej úrovni.

V prípade termínu odborník, ktorý je použitý v návrhu nariadenia, to tak nie je, čo by mohlo vyvolať neistotu<sup>9</sup>.

Bolo by preto lepšie použiť jednoznačné označenie, ktoré by jasne zaručilo, že účasť agentúry na vyšetrovaníach nemožno spochybniť.

---

<sup>5</sup> Zriadená nariadením (ES) č. 216/2008.

<sup>6</sup> Vid' vyššie.

<sup>7</sup> Potvrdil to aj audit, ktorý v agentúre EASA vykonala Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO).

<sup>8</sup> Vid' vyššie.

<sup>9</sup> Článok 9 ods. 1 návrhu nariadenia (KOM(2009)611). Termín odborník sa v texte prílohy 13 k uvedenému dohovoru ICAO nachádza dvakrát, nie je v ňom však vymedzený.

Výraz poradca<sup>10</sup> sa vo všeobecnosti používa na označenie orgánu zodpovedného za osvedčovanie<sup>11</sup>.

Spravodajkyňa preto navrhuje, aby EASA bola definovaná ako poradca, pokiaľ ide o jej účasť na vyšetrovaniach bezpečnosti, a aby jej práva boli odvodené od práv poradcov stanovených v prílohe 13.

#### c) Prístup agentúry EASA k informáciám o bezpečnosti

V záujme bezpečnosti v letectve musí mať agentúra prístup k závažným informáciám a odporúčaniam týkajúcim sa bezpečnosti, prostredníctvom ktorých bude môcť urýchlene vydávať pokyny týkajúce sa letovej spôsobilosti<sup>12</sup>.

Agentúre EASA sa totiž informácie postupujú menej systematicky ako vnútroštátnym orgánom civilného letectva.

Bolo by preto potrebné zaviesť rámec pre tok informácií a vyzvať orgány vyšetrovania, aby s agentúrou viac spolupracovali.

### **4. Koordinácia jednotlivých vyšetrení**

Často sa stáva, že zároveň s vyšetrovaním bezpečnosti sa začína jedno prípadne sa začínajú viaceré súdne konania<sup>13</sup>.

#### a) Nezávislosť

Je potrebné zaručiť, aby vyšetrovatelia poverení vyšetrovaním bezpečnosti mohli pracovať bez toho, aby museli od sudcu žiadať povolenie o prístup k dôkazom alebo o možnosť ich preskúmania.

Prirodzene že v prípade nezákonného konania sú okolnosti iné a musí sa uprednostniť súdne vyšetrenie<sup>14</sup>.

#### b) Prístup k citlivým informáciám

---

<sup>10</sup> Kapitola 1 prílohy 13 k Chicagskému dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve.

<sup>11</sup> Tak je to v USA, kde úrad FAA (Federal Aviation Administration) pôsobí ako poradca (*advisor*) orgánu NTSB (National Transportation Safety Board) v súlade s prílohou 13 ICAO pri vyšetrovaniach bezpečnosti týkajúcich sa leteckých nehôd.

<sup>12</sup> Článok 20 nariadenia (ES) č. 216/2008

<sup>13</sup> Hoci sú tieto vyšetrovania navzájom nezávislé, je zjavné, že i keď sa technické vyšetrenie týka len bezpečnosti, a nie určenia zodpovednosti, skutočnosti, ktoré zistil orgán poverený technickým vyšetrovaním, ako aj jeho závery majú značný dosah na súdne vyšetrenie.

<sup>14</sup> Článok 13 ods. 2 návrhu nariadenia.

Je veľmi dôležité, aby osoby zapojené do nehody<sup>15</sup> spolupracovali na vyšetrowaní bezpečnosti, aby sa určili príčiny nehody.

Ak tieto osoby odmietajú účasť na vyšetrowaní bezpečnosti, pretože sa obávajú, že ich svedectvo bude postúpené súdom bez ich súhlasu, vzniká tým riziko pre leteckú bezpečnosť.

Na druhej strane musí mať súdnicstvo možnosť vykonávať svoju prácu a rodinám treba umožniť, aby sa súdnou cestou stanovila zodpovednosť.

Na tento účel musia mať súdne orgány prístup k dôležitým informáciám.

Komisia navrhuje chrániť určité množstvo informácií, pričom sa však môžu súdnicstvu sprístupniť, ak je to odôvodnené „vo vyššom verejnom záujme“<sup>16</sup>.

Pojem vyšší verejný záujem je však dosť vágny a môže mať v každom členskom štáte iný význam. Okrem toho, ak nehoda spôsobila niečiu smrť, často sa predpokladá, že ide o prípad vyššieho verejného záujmu.

Citlivé informácie teda nie sú chránené.

Spravodajkyňa navrhuje, aby všetko, čo sa týka zisťovania skutočností a hodnotenia dôkazov, bolo postúpené súdnym orgánom, zatiaľ čo všetky ostatné údaje by ostali dôverné.

## **5. Práva obetí a ich blízkych**

### **a) Zoznam cestujúcich**

Komisia navrhuje stanoviť pre spoločnosti povinnosť zaviesť postupy, na základe ktorých môžu zostavovať zoznamy v priebehu hodiny nasledujúcej po oznámení nehody.

Spravodajkyňa podporuje túto myšlienku, bola by však rada, aby sa v prípade, že spoločnosť predloží zoznam cestujúcich, tento zoznam overil a aby bol zavedený postup realistický. Toto by však v určitých situáciách mohlo byť problematické<sup>17</sup>.

Spravodajkyňa zvažuje dve možnosti:

- na základe povinnosti stanovenej v článku 29 f) Chicagského dohovoru<sup>18</sup> žiadať, aby bol zoznam cestujúcich poslaný spoločnosti ešte pred odletom lietadla. V prípade nehody ho teda môže porovnať s vyhlásením posádky a zostaviť v priebehu jednej hodiny overený zoznam,
- stanoviť odlišné lehoty pre lety, v prípade ktorých existuje systém predbežných informácií

---

<sup>15</sup> Zamestnanci, ktorí nehodu prežili, riadiaci letovej prevádzky, prevádzkovatelia lietadiel atď.

<sup>16</sup> Článok 15 ods. 2 návrhu nariadenia.

<sup>17</sup> Spoločnosť nemá vždy stálych zamestnancov na letisku, z ktorého lietadlo odletelo. Niektoré letiská sú na noc dokonca zatvorené. V takých prípadoch je málo pravdepodobné, že zoznam cestujúcich bude k dispozícii v priebehu jednej hodiny.

<sup>18</sup> „Každé lietadlo (...) musí v súlade s podmienkami stanovenými týmto Dohovorom viesť so sebou (...), ak prepravuje cestujúcich, zoznam ich mien, ako aj miesto odletu a určenia“.

o cestujúcich<sup>19</sup> (keď je zoznam osôb na palube k dispozícii už pri odlete), a ostatné lety<sup>20</sup>.

#### b) Informácie o zmiznutí cestujúceho

Ak dôjde k nehode, leteckej spoločnosti volá tisíc ľudí<sup>21</sup> a často trvá veľmi dlho, kým sa zistí totožnosť osoby, ktorú treba o zmiznutí informovať.

Tento čas plný neistoty je pre blízkych obetí veľmi bolestný.

Spravodajkyňa si želá, aby sa pre letecké spoločnosti zaviedla povinnosť<sup>22</sup> navrhnúť cestujúcim už pri rezervácii, aby uviedli meno kontaktnej osoby pre prípad nehody<sup>23</sup>.

#### c) Pomoc blízkym

Podľa návrhu Komisie „členské štáty zabezpečia, aby sa na vnútroštátnej úrovni zriadil plán pomoci obetiam nehôd v civilnom letectve a ich rodinám“<sup>24</sup>.

Ak však dôjde k nehode, letecká spoločnosť je prvým miestom, na ktoré sa blízki cestujúcich obracajú.

Spravodajkyňa sa teda domnieva, že by bolo potrebné doplniť ďalšiu povinnosť pre členské štáty, a to overiť, či letecké spoločnosti zaregistrované na ich území majú tiež krízový plán<sup>25</sup>.

Okrem toho by mal štát poverený vyšetrovaním bezpečnosti určiť jednu kontaktnú osobu, na ktorú by sa blízki obetí prednostne obracali.

Táto kontaktná osoba by mohla koordinovať informácie, ktoré predkladajú rôzne zúčastnené orgány, podávať ich blízkym cestujúcich a taktiež ich informovať o rôznych postupoch, ktoré budú nasledovať<sup>26</sup>.

Bola by to dôležitá pomoc pre blízkych obetí, ktorí sú často stratení v množstve zúčastnených strán a postupov a pritom musia znášať aj bolesť nad stratou blízkej osoby.

Okrem toho by bolo potrebné stanoviť nástroje, za pomoci ktorých sa rodinám obetí prednostne poskytnú informácie o priebehu vyšetrovania bezpečnosti, najmä priebežné správy a záverečná správa z vyšetrovania pred ich uverejnením.

---

<sup>19</sup> Lety v rámci systému APIS (Advance Passenger Information System). Povinne konkrétne pri letoch do USA, Kanady, Mexika a Austrálie. V tomto dokumente sa vyžaduje konkrétne presné určenie totožnosti cestujúceho, jeho národnosti a čísla pasu.

<sup>20</sup> Lehota v prípade prvej skupiny letov by sa mohla skrátiť na 30 minút, v druhej skupine by sa mohla predĺžiť na dve hodiny.

<sup>21</sup> Spoločnosť Air France zaznamenala vyše 20 000 volaní po tom, ako 31. mája minulého roku zmizlo jej lietadlo AF 447 na trase medzi Riom a Parížom.

<sup>22</sup> Takto sa už postupuje v USA.

<sup>23</sup> Tieto informácie by sa odlišovali od informácií v súvislosti so žiadosťou o kontaktné údaje v prípade zmeny letových časov alebo zrušenia letu.

<sup>24</sup> Článok 23 návrhu nariadenia.

<sup>25</sup> Vzorom pre takéto krízové plány by mohol byť obežník ICAO č. 285/AN/166, pričom by mali byť predmetom kontroly.

<sup>26</sup> Vyšetrovanie bezpečnosti, prípadne súdne vyšetrovanie, náhrada škody, identifikácia tiel atď.

#### d) Montrealský dohovor<sup>27</sup>

Spravodajkyňa sa domnieva, že na európskych cestujúcich by sa mala vzťahovať ochrana v zmysle uvedeného dohovoru bez ohľadu na leteckú spoločnosť a že v nariadení by sa mala pre všetky letecké spoločnosti, ktoré chcú prevádzkovať lety v Únii, stanoviť povinnosť ratifikovať Montrealský dohovor.

### **6. Ohlasovanie udalostí v civilnom letectve**

Komisia rozhodla, že nebude revidovať smernicu 2003/42/ES<sup>28</sup>, pretože zmenu tohto právneho predpisu považuje za predčasnú. Návrh nariadenia na ňu však odkazuje<sup>29</sup>.

System podávania hlásení o udalostiach pritom nefunguje optimálne.

Do centrálného registra ECCAIRS<sup>30</sup>, v ktorom sa majú zhromažďovať všetky udalosti, ku ktorým došlo v Únii, prispieva v skutočnosti len polovica členských štátov. Navyše sa nikto nezaobrá analyzou údajov nachádzajúcich sa v ECCAIRS.

Pritom by ich hodnotenie bezpečnosti v letectve veľmi prospelo<sup>31</sup>.

Spravodajkyňa by privítala rozšírenie ustanovení zahrnutých v tomto návrhu nariadenia, najmä vývzu adresovanú EASA, aby v spolupráci s členskými štátmi analyzovala a klasifikovala informácie nachádzajúce sa v ECCAIRS.

---

<sup>27</sup> Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, ktorý nadobudol platnosť 28. júna 2004, upravuje najmä občiansko-právnu zodpovednosť dopravcu v leteckej doprave v súvislosti s náhradou škôd obetiam leteckých nehôd a ich rodinám. K tomuto dohovoru zatiaľ pristúpilo 93 štátov.

<sup>28</sup> Smernica 2003/42/ES

<sup>29</sup> Článok 15 ods. 3 návrhu nariadenia.

<sup>30</sup> Zriadený nariadením (ES) č. 1321/2007.

<sup>31</sup> Ich rozbor by umožnil zabrániť opakujúcemu sa výskytu nehôd a znížiť rizikovosť nehôd tým, že by sa vďaka nemu prijímali odporúčania pre bezpečnosť zamerané na nápravu zistených nedostatkov.

## ANNEXE - REFERENCE DES TEXTES CITES

1. Directive 94/56/CE du Conseil, du 21 novembre 1994, établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile (*JO L 319 du 12.12.1994, p.14*).
3. Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil (*JO L 131 du 28.5.2009, p. 114*).
5. Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une **Agence** européenne de la sécurité **aérienne**, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (*JO L 79 du 19.3.2008, p. 1*).
28. Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile (*Journal officiel n° L 167 du 4/07/2003 p. 23*)
30. Règlement(CE) No 1321/2007 de la Commission du 12 novembre 2007 fixant les modalités d'application pour l'enregistrement, dans un répertoire central, d'informations relatives aux événements de l'aviation civile échangées conformément à la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil (*Journal officiel n° L 294 du 13/11/2007, p. 3*).