

## A 2-3

Stjórnartíðindi C-deild, Nr. 29/1996

### AUGLÝSING

**um gildistöku ákvarðana sameiginlegu EES-nefndarinnar  
um breytingu á EES-samningnum á árunum 1994 og 1995.**

Sameiginlega EES-nefndin tók 44 ákvarðanir á árinu 1994 og 75 ákvarðanir á árinu 1995 um breytingar á samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, sbr. auglýsingu í C-deild Stjórnartíðinda nr. 31/1993 þar sem samningurinn er birtur. Ákvarðanir þær og EB-gerðir sem vísað er til í þeim hafa birst í EES-viðbæti við Stjórnartíðini EB, en sú birting er jafngild birtingu í Stjórnartíðindum, sbr. 4. gr. laga um Evrópska efnahagssvæðið nr. 2/1993, sbr. 1. gr. laga nr. 91/1994.

Gerð er grein fyrir efni ákvarðananna og gildistöku í fylgisskjali með auglýsingu þessari.

Þetta er hér með gert almenningi kunnugt.

*Utánríkisráðuneytinu, 31. desember 1996*

**Halldór Ásgrímsson**

Helgi Ágústsson

#### Úr fylgiskjali.

Tilskipun ráðsins 94/56/EB frá 21. nóvember 1994 um setningu grundvallarreglna við rannsóknir á slysum og óhöppum í almenningsflugi.

Breyting á XIII. viðauka (Flutningsstarfsemi) við EES-samninginn. Birting fór fram í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi EB, 43. hefti, 1995, bls. 63. Fyrirhuguð gildistaka skv. auglýsingunni 1.11.1995

#### Úr EES-viðbæti við Stjórnartíðindi EB, 6.11.1995, Nr. 43/63.

**Ákvörðun Sameiginlegu EES-nefndarinnar 95/EES/43/06  
nr. 33/95 frá 19. maí 1995**

**um breytingu á XIII. viðauka (Flutningsstarfsemi) við EES-samninginn**

Sameiginlega EES-nefndin hefur með hliðsjón af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, eins og hann var aðlagður með bókun um breytingu á samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, er nefnist hér á eftir samningurinn, einkum 98. gr., og að teknu tilliti til eftirfarandi:

XXIII. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 7/94 frá 21. mars 1994 um breytingu á bókun 47 og tilteknum viðaukum við EES-samninginn<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Stjtíð. EB nr. L 160, 28. 6. 1994, bls. 1 og EES-viðbætir við Stjtíð. EB nr. 17, 28. 6. 1994, bls. 68.

Tilskipun ráðsins 94/56/EB frá 21. nóvember 1994 um setningu grundvallarreglna við rannsóknir á slysum og óhöppum í almenningsflugi<sup>2</sup> skal felld inn í samninginn.

Tilskipun ráðsins 80/1266/EB frá 1980 fellur úr gildi og skal því felld brott úr samningnum.

Ákveðið eftirfarandi:

1. gr.

1. 66. liður (tilskipun ráðsins 80/1266/EBE) skal felldur brott úr XIII. viðauka við samninginn.
2. Eftirfarandi liður komi aftan við lið 66c (tilskipun ráðsins 93/65/EB) í XIII. viðauka við samninginn:

“66d. 394 L 0056: Tilskipun ráðsins 94/56/EB frá 21. nóvember 1994 um setningu grundvallarreglna við rannsóknir og óhöppum í almenningsflugi (Stjtið. EB nr. L 319, 12. 12. 1994, bls. 14).”

2. gr.

Fullgiltur texti tilskipunar ráðsins 94/56/EB á íslensku og norsku fylgir sem viðauki við útgáfu þessarar ákvörðunar á hvoru máli fyrir sig.

3. gr.

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. nóvember 1995, og að því tilskildu að allar tilkynningar samkvæmt 1. mgr. 103. gr. samningsins hafi verið sendar sameiginlegu EES-nefndinni.

4. gr.

Ákvörðun þessi skal birt í EES-deild og EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

Gjört í Brussel 19. maí 1995  
Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar  
Formaður  
P. Benavides.

<sup>2</sup> Stjtið. EB nr. L 319, 12. 12. 1994, bls. 14.

**Tilskipun ráðsins nr. 94/56  
frá 21. nóvember 1994  
um setningu grundvallarreglna um rannsóknir á slysum og  
óhöppum í almenningsflugi.**

**RÁÐ EVRÓPUBANDALAGSINS HEFUR**

Með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 2. mgr. 84. gr., með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar,  
Með hliðsjón af álitni efnahags- og félagsmálanefndarinnar,  
Í samræmi við málsmeðferðinni sem um getur í 189. gr. c) í sáttmálanum,  
og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Halda verður uppi háu almennu öryggisstigi í almenningsflugi í Evrópu og gera allt sem unnt er til að fækka flugslysum og flugatvikum.

Skjót framkvæmd tæknilegra rannsókna á flugslysum og flugatvikum í almenningsflugi eykur flugöryggi og stuðlar að því að koma í veg fyrir að slík slys og atvik eigi sér stað.

Taka ber tillit til Alþjóðaflugmálasáttmálans, sem var undirritaður var í Chicago 7. des. 1944, þar em kveðið er á um framkvæmd ráðstafana sem nauðsynlegar eru til þess að tryggja örugga starfrækslu loftfara. Sérstakt tillit ber að taka til 13. Viðauka við þann sáttmála, þar sem kveðið er á um alþjóðlega staðla og vinnubrögð, við rannsókn flugslysa.

Samkvæmt alþjóðastöðlunum í 13. viðauka skal ríkið þar sem slys verður bera ábyrgð á rannsókn þess.

Ef alvarlegt flugatvik er ekki rannsakað af ríkinu þar það á sér stað skal slík rannsókn ara fram í skráningarríkinu.

Rannsóknir á alvarlegum flugatvikum skulu fara fram á svipaðan hátt og rannsóknir á flugslysum.

Umfang rannsókna skal fara eftir því hvern lærdóm má af þeim draga með tilliti til aukins öryggis.

Framkvæma verður rannsóknir á eins stuttum tíma og mögulegt er vegna öryggis í flugi.

Starfsmenn sem vinna að rannsókn, eiga að fá að vinna störf sín óhindrað.

Í samræmi við gildandi lög að því að varðar heimild yfirvalda til að annast réttarrannsókn og, þar sem við á, í náinni samvinnu við þau yfirvöld, skulu aðildarríkin sjá til þess að þeir sem annast tæknilegu rannsóknina hafi möguleika á að leysa af hendi störf sín við bestu hugsanleg skilyrði.

Rannsókn á flugslysum og flugatvikum sem orðið hafa í almenningsslysum skal framkvæmd af eða undir eftirliti óháðra aðila til að komast hjá hvers konar hagsmunaárekstrum og því að þeir sem standa að rannsókninni geti á einhvern hátt verið tengdir atburðunum sem verið er að rannsaka.

Rannsóknaraðilarnir ættu að hafa fullnægjandi búnað og gætu fyrirbyggjandi aðgerðir einnig verið í verkahring þeirra.

Aðildarríkin skulu, ef með þarf, gera ráðstafanir til að tryggja gagnkvæma aðstoð við rannsóknir.

Aðildarríki skal hafa möguleika á að fela öðru aðildarríki rannsókn máls.

Með tilliti til slysavarna, er mikilvægt að birta niðurstöður rannsókna á slysum eins fljótt og unnt er.

Taka skal tillit til sérstaks eðlis avíks, þegar niðurstöðum rannsókna á flugslysum er dreift.

Aðildarríkin skulu taka tilhlýðilegt tillit til tilmæla í öryggisátt sem sett eru fram í kjölfar rannsóknar á flugslysi eða flugatviki.

Markmiðið með tæknilegri rannsókn er eingöngu það að draga af henni lærdóm sem gæti nýst til að koma í veg fyrir flugslys og flugatvik í framtíðinni og hafa því greining atburðanna, niðurstöður og tilmæli í öryggisátt ekki þann tilgang að ákvarða sök eða ábyrgð.

## **SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA.**

### **1. grein Markmið**

Tilgangurinn með þessari tilskipun er að auka flugöryggi með því að stuðla að skjótri framkvæmd rannsókna, sem gerð er eingöngu í því augnamiði að koma í veg fyrir flugslys og flugatvik í framtíðinni.

### **2. grein Gildissvið**

1. Þessi tilskipun gildir um rannsóknir á flugslysum og flugatvikum í almenningsslysum sem orðið hafa á yfirráðasvæði bandalagsins, að teknu tilliti til alþjóðlegra skuldbindinga aðildarríkjanna.
2. Tilskipunin skal einnig gilda utan yfirráðasvæðis bandalagsins um:
  - (i) Rannsóknir á flugslysum sem varða loftför sem eru skráð í öðru aðildarríki, þegar annað ríki framkvæmir ekki slíkar rannsóknir.
  - (ii) rannsóknir á alvarlegum flugatvikum er varða loftför sem eru skráð í aðildarríki, eða eru rekin af fyrirtæki með staðfestu í aðildarríki, þegar annað ríki framkvæmir ekki slíkar rannsóknir.

### **3. grein Skilgreiningar**

Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- a) “slys”: atburður sem gerist í tengslum við starfrækslu loftfars frá að maður fer um borð í loftfarið í þeim tilgangi að fljúga með því og þar til allir eru farnir frá borði, og þar sem:
- 1) maður lætur lífið eða slasast vegna þess að:
    - hann var um borð í loftfarinu, eða
    - hann var í beinni snertingu við einhvern hluta loftfarsins, þar með talda hluta sem hafa losnað frá loftfarinu, eða
    - því að hann varð fyrir útblæstri þotuhreyfils,
 nema þegar meiðslin eiga sér eðlilegar orsakir, eru af völdum mannsins sjálfs eða annarra, eða þegar meiðsl verða á laumufarþegum, sem leynast utan svæðis sem farþegar og áhöfn hafa venjulega aðgang að, eða
  - 2) loftfarið verður fyrir skemmdum eða bilun eða brestur verður í burðarvirki þess sem:
    - hefur veruleg áhrif á styrkleika, afkastagetu eða flugeiginleika, og
    - myndi að öllu jöfnu krefjast mikillar viðgerðar eða skipt væri um viðkomandi íhluta,
 nema þegar um er að ræða hreyfilbilun eða skemmd sem takmarkast við hreyfil, hlífar hans eða fylgibúnað eða um er að ræða skemmdir sem takmarkast við loftskrúfur, vængenda, loft-net, hjólbarða, hemla, hlífar, smádældir eða göt á ytra byrði loftfarsins;
  - 3) loftfars er saknað eða engin leið er að komast að því;
    - b) “alvarleg meiðsl”: meiðsl sem maður hefur hlotið í flugslysi og:
      - 1) leiða til sjúkrahúsvistar sem varið lengur en 48 klukkustundir og hefst innan 7 daga frá þeim degi að maðurinn slasaðist; eða
      - 2) valda beinbroti, (fyrir utan minni háttar brot á fingrum, tám og nefi); eða
      - 3) valda skurðsárum sem af leiðir alvarlegar blæðingar eða skemmdir á taugum, vöðvum eða sinum; eða
      - 4) innra líffæri skaddast; eða
      - 5) valda þriðja stigs bruna, eða brunasárum sem þekja meira en 5% af yfirborði líkamans; eða
      - 6) hafa sannanlega valdið því að menn hafi komist í snertingu við smitandi efni eða skaðlega geislun.
    - c) “meiðsl sem draga til dauða” meiðsl sem maður hefur orðið fyrir í flugslysi og draga hann til dauða innan 30 daga frá slysinu;
    - d) “orsakir”: aðgerðir, aðgerðaleyfi, atvik eða aðstæður eða sambland af þessu sem leiddi til flugslyss eða flugatviks.

- e) “rannsókn”: ferli athugana sem gerðar eru í því skyni að fyrirbyggja flugslys eða flugatvik og felst í því að safna upplýsingum og greina þær, draga af þeim ályktanir, þar á meðal ákvarða orsakir og setja fram tilmæli í öryggisátt, þegar það á við;
- f) “rannsóknarstjóri”: maður sem á grundvelli menntunar og hæfis ber ábyrgð á skipulagningu, framkvæmd og stjórn rannsóknar.
- g) “flugriti”: hvers konar upptökutæki sem komið er fyrir í loftfari til að auðvelda rannsókn flugslyss eða flugatviks.
- h) “fyrirtæki”: einstaklingur, lögpersóna, hvort sem hún rekur fyrirtæki í hagnaðarskyni eða ekki, eða opinber stofnun, hvort sem hann er sjálfstæð lagaleg eining eða ekki.
- i) “flugrekandi”: einstaklingur, stofnun eða fyrirtæki sem annast eða tekur að sér að annast starfrækslu eins eða fleiri loftfara.
- j) “flugatvik”<sup>3</sup>: atburður annar en slys sem tengist starfrækslu loftfars og hefur eða getur haft áhrif á starfræksluöryggi.
- k) “alvarlegt flugatvik”: flugatvik sem verður við aðstæður sem benda til þess að legið hafi við slysi. (Skrá með dæmum um alvarleg flugatvik er að finna í viðaukanum.
- l) “tilmæli í öryggisátt”: tillaga rannsóknaraðila þess ríkis sem annast tæknilegu rannsóknina, byggðar á upplýsingum úr þeirri rannsókn og settar fram í því skyni að koma í veg fyrir slys eða flugatvik.

#### 4. grein

##### Rannsóknarskylda

1. Rannsaka ber öll flugslys og alvarleg flugatvik.

Þó geta aðildarríkin gert ráðstafanir til að flugatvik sem falla ekki undir 1 undirgrein verði rannsökuð þegar þess er að vænta að rannsóknaraðilinn geti dregið af því lærdóm um flugöryggi.

2. Rannsóknaraðilinn ákvarðar umfang rannsóknanna og hvaða málsmeðferð beri að fylgja við framkvæmd slíkra rannsókna, að teknu tilliti til meginreglna og markmiðs þessarar tilskipunar og þess hvaða lærdóm megi draga af flugslysinu eða alvarlega flugatvikinu sem verða má til bóta í flugöryggismálum.
3. Rannsóknirnar sem um getur í 1. mgr. skulu aldrei varða ákvörðun sakar eða ábyrgðar.

<sup>3</sup> Vinsamlegast athugið í EES-viðbætinum er notað orðið “óhapp” um hugtakið “incident”. Hér er notað orðið flugatvik.

## **5. grein**

### **Staða rannsóknar**

- 1 Aðildarríkin skulu ákvarða lagalega stöðu rannsóknar, innan lagaramma hvers ríkis um sig, til að gera rannsóknarstjórum kleift að skila af sér störfum eins fljótt og vel og unnt er;
- 2 Í samræmi við gildandi lög í aðildarríkjunum og, þegar við á, í samvinnu við yfirvöldin sem bera ábyrgð á réttarrannsókn, skulu þeir sem vinna að rannsókn meðal annars eiga rétt á:
  - (a) frjálsum aðgangi að staðnum þar sem flugslysið eða flugatvikið varð og einnig að loftfarinu eða að flakinu og innihaldi þess;
  - (b) að tryggja án tafar söfnun sönnunargagna og skipulegan brottflutning á hlutum úr flakinu eða öðrum hlutum til rannsóknar eða greiningar;
  - (c) að fá tafarlaust aðgang að og afnot af innihaldi flugrita og öðrum upptökum;
  - (d) að fá tafarlaust aðgang að niðurstöðum úr rannsóknnum eða prófunum sýna úr líkum þeirra sem fórust;
  - (e) að fá tafarlaust aðgang að niðurstöðum úr rannsóknnum eða prófunum sýna úr því fólki sem er viðriðið starfrækslu loftfarsins;
  - (f) að yfirheyra vitni,
  - (g) frjálsum aðgangi að öllum viðkomandi upplýsingum og skráum sem eigandi, flugrekand, framleiðandi loftfarsins og yfirvöld sem bera ábyrgð á almenningflugum eða rekstri flugvalla hafa yfir að ráða.

## **6. grein**

### **Rannsóknaraðilar**

1. Hvert aðildarríki skal tryggja, að fastir rannsóknaraðilar framkvæmi eða hafi eftirlit með tæknilegri rannsókn í almenningflugum. Þeir skulu vera óháðir í starfi sínu, einkum gagnvart innlendum flugmálayfirvöldum, sem bera ábyrgð á lofthæfi, útgáfu skírteina, flugrekstri, viðhaldi, leyfisveitingu, flugumferðarstjórn og rekstri flugvalla og yfirleitt öllum öðrum aðilum sem hagsmunaárekstrar gætu orðið við í sambandi við verkefnið sem rannsóknaraðilanum er falið.
2. Þrátt fyrir 1. mgr. má fjölga þeim störfum sem þessum rannsóknaraðilum eru falin þannig að til þeirra teljist söfnun og greining gagna er varða flugöryggi, einkum í fyrirbyggjandi tilgangi, svo framarlega sem það ekki sjálfstæði þeirra eða hefur í för með sér ábyrgð á stjórnslu eða setningu reglugerða eða staðla.
3. Aðilunum sem um getur í 1. mgr. skal gert kleift að gegna starfi sínu óháð yfirvöldunum sem um getur í 1. mgr. og skulu þeir hafa yfir að ráða því sem til þess þarf. Þeir sem vinna við rannsóknina skulu hafa stöðu sem veitir fulla tryggingu fyrir því að þeir geti starfað óháðir. Meðal starfsmanna skal vera a.m.k. einn sem er fær um að gegna hlutverki rannsóknarstjóra þegar um er að ræða flugslys eða alvarlegt flugatvik.
4. Ef nauðsyn krefur geta aðilarnir farið fram á að rannsóknaraðilar frá öðru aðildarríki leggi til eftirfarandi:
  - (a) stöðvar, aðstöðu og búnað fyrir:

- tæknilegra rannsókn á flaki og búnaði loftfars og öðrum hlutum sem skipta máli fyrir rannsóknina,
  - úrvinnslu upplýsinga úr flugritum, og
  - geymslu tölvutækra gagna um flugslys og úrvinnslu þeirra.
- b) sérfræðinga í rannsóknum flugslysa til að annast sérstök verkefni, en aðeins þegar rannsókn á stórslysi er hafin.

Slík aðstoð skal látin í té endurgjaldslaust, eftir því sem unnt er.

- 5 Aðildarríki getur falið öðru aðildarríki rannsókn á flugslysi eða flugatviki.

### **7. grein**

#### **Skýrsla um slys**

1. Skila ber skýrslu um rannsókn á flugslysi í því formi sem hæfir eftir því um hvers konar flugatvik er að ræða og hversu alvarlegt það er. Í skýrslunni skal tekið fram eina markmið rannsóknarinnar, eins og um getur í 1. gr. og skulu tilmæli í öryggisátt fylgja, ef ástæða er til þess.
2. Rannsóknaraðilarnir skulu birta lokaskýrslu um flugslysið eins skjótt og auðið er eða innan 12 mánaða frá því að flugslysið varð, ef unnt er.

### **8. grein**

#### **Skýrsla um flugatvik**

1. Skila ber skýrslu um rannsókn á flugslysi í því formi sem hæfir eftir því um hvers konar flugatvik er að ræða og hversu alvarlegt það er. Í skýrslunni skulu sett fram tilmæli í öryggisátt ef ástæða er til þess. Í skýrslunni skal virða nafnleynd þeirra sem tengjast flugatvikinu.
2. Skýrsla um flugatvik skal send til þeirra aðila sem líklegt er að geti haft hag af því að því er varðar öryggi.

### **9. grein**

#### **Tillögur í öryggisátt**

Senda skal skýrslurnar og tilmæli í öryggisátt sem um getur í 7. og 8. gr. til viðkomandi fyrirtækja eða innlendra flugmálayfirvalda og afrit til framkvæmdastjórnarinnar.

Aðildarríkin skulu gera nauðsynlegar ráðstafanir til þess að tryggja, að tilhlýðilegt tillit sé tekið til tilmæla í öryggisátt sem rannsóknaraðilarnir setja fram og, ef við á, að brugðist sé við þeim, með fyrirvara um lög bandalagsins.

### **10. grein**

Í tilmælum í öryggisátt skal aldrei felast ályktun um sök eða ábyrgð á á flugslysi eða flugatviki.

### **11. grein**

Tilskipun ráðsins 80/1266/EBE frá 16. desember 1980 um framtíðarsamvinnu og gagnkvæma aðstoð aðildarríkjanna við rannsókn flugslysa er hér með felld úr gildi.



**12. grein:**

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnsýslufyrirmæli til að fara eftir tilskipun þessari eigi síðar en 21. nóvember 1996. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.
2. Þegar aðildarríkin samþykkja þessu ákvæði skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þau verða birt oinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

**13. grein:**

Tilskipun þessarri er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel, 21. nóvember 1994

Fyrir hönd. ráðsins,

M. Wissmann

forseti

## VIÐAUKI SKRÁ MEÐ DÆMUM UM ALVARLEG FLUGATVIK

Flugatvikin, sem talin eru hér upp eru dæmigerð fyrir alvarleg flugatvik. Skráin er ekki tæmandi og er einungis til viðmiðunar við skilgreiningu á “alvarlegu flugatviki” eða “flugumferðaratviki”.

- Árekstrarhætta þar sem sveigja varð frá eða þegar rétt hefði verið að sveigja frá til þess að koma í veg fyrir árekstur eða óruggar aðstæður.
- Naumlega var komið í veg fyrir að flogið væri í jörð undir fullri stjórn (CFIT).
- Hætt við flugtak á lokaðri eða upptekinni flugbraut og naumlega forðað árekstri við hindranir í flugtaki af slíkri braut.
- Lending eða tilraun til að lenda á lokaðri eða upptekinni flugbraut.
- Alvarleg frávik frá tilætlaðri afkastagetu í flugtaki eða í frumklifri.
- Sérhver eldur og reykur í farþegarými, í vörurými eða eldur í hreyfli jafnvel þótt slíkur eldur sé slökktur með slökkviefni.
- Sérhvert tilvik þar sem nauðsynlegt var að flugáhöfn gripi til sýrefnis í neyð.
- Bilun eða brot í burðarvirki loftfarsins eða sundrun hreyfils sem ekki flokkast undir flugslys.
- Margþætt bilun í einu eða fleiri kerfum loftfarsins sem hefur alvarleg áhrif á starfrækslu þess.
- Flugliðar verða ófærir um að gegna störfum sínum í flugi.
- Sérhvert tilvik þegar eldsneytismagn loftfars á flugi veldur því að flugmaður verður að lýsa yfir neyðarástandi.
- Óhöpp í flugtaki og í landingu, svo sem ef loftfar skammlendir, rennur út af brautarenda eða út af hlið flugbrautar.
- Kerfisbilanir, óvenjuleg veðurskilyrði, starfræksla utan viðurkenndra afkastamarka og önnur atvik, sem geta valdið erfiðleikum við stjórn loftfarsins.
- Bilun meira en eins kerfis í kerfaheild sem krafist er fyrir stjórn loftfars og flugleiðsögu.