

**TILSKIPUN RÁÐSINS 94/56/EB**

frá 21. nóvember 1994

**um setningu grundvallarreglna við rannsóknir á slysum og óhöppum í almenningsslysum****RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,**

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 2. mgr. 84. gr., með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar <sup>(1)</sup>,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndarinnar <sup>(2)</sup>,

í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 189. gr. c í sáttmálanum <sup>(3)</sup>,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Halda verður uppi háu almennu öryggisstigi í almenningsslysum í Evrópu og gera allt sem unnt er til að fækka slysum og óhöppum.

Skjót framkvæmd tæknilegra rannsókna á slysum og óhöppum í almenningsslysum eykur flugöryggi og stuðlar að því að koma í veg fyrir að slík slysum og óhöpp eigi sér stað.

Taka ber tillit til Alþjóðaflugmálasáttmálans, sem var undirritaður í Chicago 7. desember 1944, þar sem kveðið er á um framkvæmd ráðstafana sem nauðsynlegar eru til 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 rannsóknir flugslysa.

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

Ef alvarlegt óhapp er ekki rannsakað í ríkinu þar sem það á sér stað skal slík rannsókn fara fram í skráningarríkinu.

Rannsóknir á alvarlegum óhöppum skulu fara fram á svipaðan hátt og rannsóknir á slysum.

(\*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjtið. EB nr. L 319, 12. 12. 1994, bls. 14, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 33/95 frá 19. maí 1995 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

<sup>(1)</sup> OJ nr. C 257, 22. 9. 1993, bls. 8 og Stjtið. EB nr. C 109, 19. 4. 1994, bls. 14.

<sup>(2)</sup> Stjtið. EB nr. C 34, 2. 2. 1994, bls. 18.

<sup>(3)</sup> Álit Evrópuþingsins frá 9. mars 1994 (Stjtið. EB nr. C 91, 28. 3. 1994, bls. 123), sameiginleg afstaða ráðsins frá 16. maí 1994 (OJ nr. C 172, 24. 6. 1994, bls. 46) og ákvörðun Evrópuþingsins frá 26. október 1994 (OJ nr. C 323, 21. 11. 1994).

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 er 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 slysum og óhöppum sem orðið hafa í almenningsslysum skal framkvæmd af eða undir eftirliti óháðra aðila til að komast hjá hvers konar hagsmunaaðreksstrum og því að þeir sem standa að rannsókninni geti á einhvern hátt verið tengdir atburðinum 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 óhappa þegar niðurstöðum rannsókna á flugslysum er dreift.

Aðildarríkin skulu taka tilhlýðilegt tillit til tilmæla í öryggisátt sem sett eru fram í kjölfar rannsókna á slysum eða óhappi.

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

### SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

#### 1. gr.

##### Markmið

Tilgangurinn með þessari tilskipun er að auka flugöryggi með því að stuðla að skjótri framkvæmd rannsóknar sem gerð er eingöngu í því augnamiði að koma í veg fyrir slys og óhöpp í framtíðinni.

#### 2. gr.

##### Gildissvið

1. Þessi tilskipun gildir um rannsóknir á slysum og óhöppum í almenningsflugi sem orðið hafa á yfirráðasvæði bandalagsins, að teknu tilliti til alþjóðlegra skuldbindinga aðildarríkjanna.
2. Þessi tilskipun gildir einnig utan yfirráðasvæðis bandalagsins um:
  - i) rannsóknir á slysum er varða loftför sem eru skráð í aðildarríki, þegar annað ríki framkvæmir ekki slíkar rannsóknir;
  - ii) rannsóknir á alvarlegum óhöppum er varða loftför sem eru skráð í aðildarríki eða rekin af fyrirtæki með staðfestu í aðildarríki, þegar annað ríki framkvæmir ekki slíkar rannsóknir.

#### 3. gr.

##### Skilgreiningar

Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- a) „slys“: atburður sem gerist í tengslum við starfrækslu loftfars frá því að maður fer um borð í loftfarið í þeim tilgangi að fljúga með því og þar til allir eru farnir frá borði, 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 á meðal hluta sem hafa losnað frá loftfarinu, eða
    - 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. loftfar verður fyrir skemmdum eða bilun eða brestur verður í burðarvirki þess sem:
  - hefur veruleg áhrif á styrkleika þess, afkastagetu eða flugeiginleika, og
  - myndi að öllu jöfnu krefjast mikillar viðgerðar eða þess að skipt væri um viðkomandi hluta,

nema um sé að ræða hreyfilbilun eða skemmd sem takmarkast við hreyfil, hlífar hans eða fylgibúnaði eða um er að ræða skemmdir sem takmarkast við loftskrúfur, vængenda, loftnet, hjólbarða, hemla, hlífar eða 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 slysi og:
    1. leiða til sjúkrahúsvistar sem varir lengur en 48 klukkustundir og hefst innan sjö daga frá því að maðurinn slasast; eða
    2. valda beinbroti (fyrir utan minni háttar brot á fingrum tám eða nefi); eða
    3. valda skurðsárum sem af leiðir alvarlegar blæðingar eða skemmdir á taugum, vöðvum eða sinum; eða
    4. innri 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 hafa komist í snertingu við smitandi efni eða skaðlega geislun;
  - c) „meiðsl sem draga til dauða“: meiðsl sem maður hefur hlotið í slysi og draga hann til dauða innan 30 daga frá slysinu;
  - d) „orsakir“: aðgerðir, aðgerðaleyfi, atvik eða aðstæður, eða sambland af þessu, sem leiddi til slyss eða óhapps;
  - e) „rannsókn“: ferli athugana sem gerðar eru í því skyni að fyrirbyggja slys og óhöpp og felst í 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 slyss eða óhapps;
- h) „fyrirtæki“: einstaklingur, lögpersóna, hvort sem hún rekur fyrirtæki í hagnaðarskyni eða ekki, eða opinber stofnun, hvort sem hún 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) „óhapp“: atburður, annar en slys, sem tengist starfrækslu loftfars og hefur eða getur haft áhrif á starfræksluöryggi;
- k) „alvarlegt óhapp“: óhapp sem verður við aðstæður sem benda til þess að legið hafi við slysi (skrá með dæmum um alvarleg óhöpp er að finna í viðaukanum);
- l) „tilmæli í öryggisátt“: tillögur frá 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 og óhöpp.
- a) frjálsum aðgangi að staðnum þar sem slysið eða óhappið varð og einnig að loftfarinu eða 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 rannsóknum eða prófunum sýna úr líkum þeirra sem fórust;
- e) að fá tafarlaust aðgang að niðurstöðum úr rannsóknum 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, flugrekandi, framleiðandi loftfarsins og yfirvöld sem bera ábyrgð á almenningsslysi eða rekstri flugvalla hafa yfir að ráða.

#### 6. gr.

##### Rannsóknaraðilar

- Rannsóknarskylda
    - Rannsaka ber öll slys og alvarleg óhöpp.
 

Þó geta aðildarríkin gert ráðstafanir til að óhöpp sem falla ekki undir fyrstu undirgrein verði rannsökuð þegar þess er að vænta að rannsóknaraðilinn geti dregið af því lærdóm um flugöryggi.
    - 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 slysinu eða alvarlega óhappinu er verða má til bóta í öryggismálum.
    - Rannsóknirnar sem um getur í 1. mgr. skulu aldrei varða ákvörðun sakar eða ábyrgðar.
  - Staða rannsóknar
    - Aðildarríkin skulu ákvarða lagalega stöðu rannsókna, innan lagaramma hvers ríkis um sig, til að gera rannsóknarstjórum kleift að skila af sér störfum eins fljótt og vel og unnt er.
    - 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:
      - stöðvar, aðstöðu og búnað fyrir:
- Hvert aðildarríki skal tryggja að fastir rannsóknaraðilar framkvæmi eða hafi eftirlit með tæknilegri rannsókn í almenningsslysi. 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 hagsmunaaðreksrar gætu orðið við í sambandi við verkefnið sem rannsóknaraðilunum er falið.
  - 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 skerðir ekki sjálfstæði þeirra eða hefur í för með sér ábyrgð á stjórnsýslu eða setningu reglugerða eða staðla.
  - 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 að rannsókninni skulu hafa stöðu sem veitir fulla tryggingu fyrir því að þeir geti starfað óháðir. Meðal starfsmanna skal vera að minnsta kosti einn sem er fær um að gegna hlutverki rannsóknarstjóra þegar um er að ræða flugslys eða alvarlegt óhapp í flugi.
  - Ef nauðsyn krefur geta aðilarnir farið fram á að rannsóknaraðilar frá öðru aðildarríki leggi til eftirfarandi:
    - stöðvar, aðstöðu og búnað fyrir:

- tæknilega 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 slysi eða óhappi.

#### 7. gr.

##### Skýrsla um slys

1. Skila ber skýrslu um rannsókn á slysi í því formi sem hæfir eftir því um hvers konar slys 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 slysið eins skjótt og auðið er eða innan 12 mánaða frá því að slysið varð, ef unnt er.

#### 8. gr.

##### Skýrsla um óhapp

1. Skila ber skýrslu um rannsókn á slysi í því formi sem hæfir eftir því um hvers konar óhapp 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 óhappinu.

2. Skýrsla um óhapp skal send til þeirra aðila sem líklegt er að geti haft hag af því að því er varðar öryggi.

#### 9. gr.

##### Tilmæli 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 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. gr.

Í tilmælum í öryggisátt skal aldrei felast ályktun um sök eða ábyrgð á slysi eða óhappi.

#### 11. gr.

Tilskipun ráðsins 80/1266/EEB frá 16. desember 1980 um framtíðarsamvinnu og gagnkvæma aðstoð aðildarríkjanna við rannsóknir flugslysa <sup>(1)</sup> er hér með felld úr gildi.

#### 12. gr.

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

#### 13. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 21. nóvember 1994.

Fyrir hönd ráðsins,

**M. WISSMANN**

forseti.

<sup>(1)</sup> Stjórn. EB nr. L 375, 31. 12. 1980, bls. 32.

## VIÐAUKI

### SKRÁ MEÐ DÆMUM UM ALVARLEG ÓHÖPP

Óhöppin sem eru talin upp hér eru dæmigerð fyrir alvarleg óhöpp. Skráin er ekki tæmandi og er einungis til viðmiðunar við skilgreiningu á „alvarlegu óhappi“.

- Við árekstri liggur og sveigja þarf af leið eða rétt hefði verið að sveigja af leið til að forðast árekstur eða ótryggar aðstæður.
- Naumlega er afstýrt að fljúga í jörð undir fullri stjórn (CFIT).
- Hætt er við flugtak á flugbraut sem er lokuð eða upptekin eða hætt við flugtak af slíkri flugbraut þegar lágmarksfjarlægð er að hindrun eða hindrunum.
- Lent er eða gerð tilraun til landingar á flugbraut sem er lokuð eða upptekin.
- Alvarlegt frávik frá tilætlaðri afkastagetu í flugtaki eða frumklifri.
- Hvers konar eldur og reykur kemur upp í farþegarými eða lest eða eldur í hreyflum, jafnvel þótt hann sé slökktur með slökkviefnum.
- Öll tilvik sem verða til þess að flugáhöfn þarf að grípa til sýrefnis í neyð.
- Bilun eða brot verður á burðarvirki loftfars eða hreyfill sundrast sem ekki flokkast undir slys.
- Margþætt bilun í einu eða fleiri kerfum loftfarsins sem hefur alvarleg áhrif á starfrækslu þess.
- Öll tilvik þegar flugliði verður óvinnufær meðan á flugi stendur.
- Hvers konar ástand eldsneytis sem veldur því að flugmaðurinn verður að lýsa yfir neyðarástandi.
- Óhöpp í flugtaki eða landingu, svo sem ef loftfar skammlendir, rennur fram af eða til hliðar út af flugbraut.
- Kerfisbilanir, óvenjuleg veðurskilyrði, flug utan viðurkenndra afkastamarka eða önnur atvik sem geta valdið erfiðleikum við stjórn loftfarsins.
- Bilun í fleiri en einu kerfi margfaldra varakerfa sem skylda er að nota við stjórn loftfara og flugleiðsögu.