

Меѓународни стандарди  
и препорачани практики



Анекс 13  
на Конвенцијата за  
меѓународно цивилно воздухопловство

# Истрага за удесите и инцидентите на воздухопловите

---

Ова издание ги содржи сите амандмани  
усвоени од Советот пред 27 февруари 2001  
и, од 1 ноември 2001, ги заменува сите претходни  
изданија на Анекс 13.

За информациите кои се однесуваат на примената  
на стандардите и препорачаните практики,  
видете во Глава 2 и во Предговорот.

Девето издание  
Јули 2001

Меѓународна организација за цивилно воздухопловство



## ПРЕДГОВОР

### Историјат за постанокот на Анексот

Стандардите и препорачаните практики за испитување на удесите на воздухопловите за првпат се усвоени од Советот на 11 април 1951 согласно член 37 од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство (Чикаго, 1944) и се назначени како Анекс 13 на Конвенцијата. Стандардите и препорачаните практики се базирани на препораките од Оделот за истрага на удесите на нивната прва седница во февруари 1946 кои беа натамошно разработени на втората седница на Оделот во февруари 1947.

На четринаестото заседание на Собранието (Рим, август-септември 1962) се разгледувало прашањето за истрагата на удесите на воздухопловите и се усвоила Резолуцијата А14-22 и А14-27 Додаток П.\* Како прво:

1) *наложено е* “Советот да:

“а) ја простудира можноста да иницира унифицирана процедура што ќе се користи од државите и ќе овозможи брзо правење на извештаите од истрагата и испитувањето на удесите на воздухопловите, особено кога се работи за големите современи транспортни воздухоплови, и можноста, таквите извештаи, побрзо да се шират до сите Договорни земји;

б) простудира, каде што е изводливо да се воспостават процедури со кои, на Земјата на производство или Земјата која прва го сертифицивала типот на воздухопловот, би им се овозможило, во соодветни случаи и на покана, да дадат компетентни експерти за советување или консултација при истрагата на несреќите, и во разјаснувањето на резултатите од таквата студија:

“и) да одредат најпрактичен начин со кој ќе се обезбеди дека максимално ќе се искористи знаењето од таквите експерти и за тоа ќе ги известат Договорните земји, и

“ии) ќе се залагаат кај сите Договорни земји да соработуваат при користењето на такви експерти, што ќе допринесе за безбедноста на воздушната пловидба;”

и

\*Петнаесетата седница на Собранието (Монтреал, јуни-јули 1965) подоцна е усвоена резолуција А15-8, Додаток П, кој ги консолидира и ги заменува разрешените клузули на Резолуцијата А14-22 и Резолуцијата А14-27, Додаток П.

2) *покренато е* “сите Договорни земји да обезбедат навремено известување за удесите на воздухопловите, особено оние во кои се вклучени големите современи воздухоплови, на Земјата на производство или Земјата која прва го сертифицивала типот на воздухопловот, и секаде каде се смета дека таквото известување е добродојдено.

Освен со Резолуцијата А14-27, Додаток П, Собранието одлучи дека “во врска со истрагата на удесите, дека од голема важност за зголемување на безбедноста на воздушната пловидба е, најдобро што е можно, Договорната земја, во која се случил удес на воздухоплов кој се произведува од друга земја, да комуникација со таа друга Земја на производство, и најбргу што е можно да ги проследи сите важни информации од испитувањето кои можат да се однесуваат на пловидбеноста на тој тип на воздухоплов или на неговата опрема, или кои би можеле да се искористат за подобрување на безбедноста.

Табела А, го прикажува потеклото на амандманите кои следеле потоа, заедно со листа на главните предмети кои се вклучени и датите на кои Анексот и амандманите се усвоени од Советот, како и датите од кога се важечки и кога започнале да се применуваат.

### Примена

Иако овој Анекс е усвоен согласно член 37 од Конвенцијата, испитувањето на удесите на воздухопловите само по себе е предмет на член 26 од Конвенцијата. Овој член наметнува обврска на Земјата каде настанал удесот на воздухопловот, да покрене постапка за испитување и, под услови и начин колку што нивниот закон дозволува, да ја спроведе истрагата во согласност со процедурите на ИКАО. Како и да е, член 26 не спречува преземање на дополнителни активности за испитување на удесите на воздухопловите, а процедурите прикажани во овој Анекс, не се ограничени единствено на испитувањето покренато согласно одредбите од член 26, и под пропишаните услови процедурите се применуваат при испитувањето на било каков случај на “удес на воздухоплов”, во вака дефинирани рамки. Со цел да се задржи правилна релација помеѓу одредбите од член 26 и одредбите од Анексот, се придржуваме кон долунаведените начела:

а) член 37 од Конвенцијата дава основ за создавање на Анекс за Испитување на удеси на воздухоплови, но ништо во Анексот несмее да ги прекрши одредбите од член 26, или било кој член од Конвенцијата, ниту да

содржи одредби кои би го осквернавиле духот и намерата на Конвенцијата.

б) Како предмет на а), Анексот може да разработи секакви релевантни прашања, без разлика дали изрично се поврзани со член 26 или било кој друг член од Конвенцијата. На пример не е спротивно на Конвенцијата во Анексот да се разработат правата и обврските на Земјите кои не се Земјата на регистрација ниту Земјата во која настанал удесот; едноставно кажано Анексот може да ги разработи повластиците кои ќе им се дадат на обсерверите назначени според член 26 кои ќе учествуваат во истрагата. Тоа се прашања кои со член 26 не се опфатени. Анексот може истотака да ги опфати и удесите кои не се опфатени со член 26.

### Врската помеѓу Анекс 13 и член 26 од Конвенцијата

Со цел да се разјасни врската помеѓу одредбите од член 26 и одредбите од сегашниот Анекс, Советот на (20) дваесетата средба на (12) дванаесетата седница на 13 април 1951, ги усвои следните додатни резолуции:

“Со обзир на фактот дека Член 26 од Конвенцијата предвидува дека Земјата, во која настанал удес на воздухоплов според условите од членот, ќе покрене постапка за испитување на причините за удесот во согласност, доколку нивните закони дозволуваат, со процедурите кои би можеле да бидат зададени од Меѓународната организација за цивилно воздухопловство; и

“ Со обзир на фактот дека Советот на (18) осумнаесетата средба на (12) дванаесетата седница на 11 април 1951, го усвои Анекс 13 за испитување на удесите на воздухопловите;

“Советот зададе Стандарди и Препорачани практики за испитување на удесите на воздухопловите содржани во Анекс 13 на Конвенцијата, како процедура по која треба да се придржуваат Договорните Земји за испитување на удеси во кои има смртни случаи или сериозни повреди и да покренепостапка во согласност со одредбите од член 26;

“Што подразбира:

“1) дека Земјите можат во согласност со член 38 од Конвенцијата да отстапуваат од било кои одредби од Анекс 13, со исклучок за удесите кои се опфатени со условите од член 26 на Конвенцијата и согласно овој член, 'Земјата во која настанал удесот ќе покрене постапка за испитување на удесот', 'на Земјата во чиј регистар е внесен воздухопловот треба да и се овозможи да назначи обсервери да учествуваат во испитувањето на удесот' и 'Земјата која ја го води испитувањето на удесот треба да го даде извештајот и заклучоците на Земјата до која се однесува'; и

“2) дека овде зададените процедури на се применуваат кога во удесот нема смртен случај или сериозни повреди 'индикации за сериозни технички дефекти на

воздухопловот или на навигациските средства', во кои случаи и додека ИКАО зададе процедура за ова, испитувањето треба да се спроведува во согласност со националните процедури на засегнатата Земја, што е обврска кој произлегува од одредбите на член 26.”

Назначениот претставник и советниците споменати во Анексот вклучени се заедно со обсерверите на кои им е дадено право да учествуваат во испитувањето на несреќата по член 26.

### Чекори кои ги преземаат договорните земји

*Пријавување на разликите.* Вниманието на договорните земји е насочено на облигацијата наметната со член 38 од Конвенцијата со која од Договорните земји е побарано да ја известат Организацијата за било какви разлики помеѓу нивните национални регулативи и практики, и Меѓународните Стандарди содржани во овој Анекс и неговите амандмани. Договорните земји се повикани да ја прошират работата на таквите известувања за секоја разлика и од Препорачаните практики содржани во овој Анекс и неговите амандмани, кога известувањето за таквите разлики е битно за безбедноста на воздушната пловидба. Понатака, Договорните земји се повикани навреме да ја информираат Организацијата за сите разлики кои можат последователно да се појават, или за повлекувањето на разликите за кои што организацијата била претходно известена. Посебно барање за известување за разликите ќе биде испратено до Договорните земји веднаш по усвојувањето на секој Амандман од овој Анекс.

Вниманието на Земјите исто така е насочено на одредбите од Анекс 15 кои се однесуваат на објавувањето на разликите, помеѓу националните регулативи и практики и соодветните ИКАО стандарди и препорачани практики, преку Сервисот за воздухопловни информации, согласно облигацијата на државите според член 38 од Конвенцијата.

*Користење на текстот од Анексот во националните регулативи.* Советот, на 13 април 1948, усвои резолуција со која го привлече вниманието на Договорните земји на потребата од користење во нивните национални регулативи, колку (што) е изводливо, точно дефинирани термини од оние во ИКАО стандардите кои по природа се регулативи и истотака од оние кои укажуваат отстапки од стандардите, вклучувајќи и други дополнителни национални регулативи кои се важни за безбедност или регуларност на воздушната пловидба. Секогаш кога е можно, одредбите од овој Анекс се напишани така да би го олесниле/поедноставиле инкорпорирањето/вметнувањето на текстот, без големи промени, во националната легислатива.

### Статус на компонентите од Анексот

Анексот е направен од долунаведените компоненти, но не од сите кои задолжително се наоѓаат во секој Анекс; тие го имаат статусот кој укажува:

1.— Материјал кој го опфаќа Анексот

а) Стандарди и препорачани практики усвоени од Советот според одредбите од Конвенцијата. Тие се дефинирани како:

*Стандард.* Секоја спецификација за физички карактеристики, конфигурации, материјали, перформанси (технички карактеристики), персонал или процедури/постапки, нивна уедначена/идентична примена за која е потврдено дека е неопходна за безбедноста и/или регуларноста на меѓународната воздушна пловидба, кои Договорните земји ќе ја потврдат во согласност со Конвенцијата. Во случај на неможност од придржување, ќе го известат Советот што е обврска според Член 38.

*Препорачана практика.* Секоја спецификација за физички карактеристики, конфигурација, материјали, перформанси, персонал и процедури/постапки, нивна уедначена/идентична примена за која е потврдено дека е пожелна во интерес за безбедноста, регуларноста и/или ефикасноста на меѓународната воздушна пловидба, кои Договорните земји ќе настојуваат да ја потврдат во согласност со Конвенцијата.

- б) *Додаток.* Материјал вклучен во конфигурацијата, засебно групиран за погодно, но е составен дел од стандардите и препорачаните практики.
- в) *Став(ф)ките* се однесуваат на примената на Стандардите и препорачаните практики
- г) *Дефиниции.* Значењето на термините кои се употребуваат во стандардите и препорачаните практики, а го немаат општоприфатеното значење од речникот, и не се самообјаснувачки. Дефиницијата нема независен статус но е есенцијален дел од секој стандард и препорачана практика во кој терминот се употребува, се додека промената во значењето на терминот не повлијае на спецификацијата.

2.— Материјал одобрен од Советот за објавување заедно со стандардите и препорачаните практики:

- а) *Предговори.* Вклучен историски и објаснувачки материјал во основа за работата на Советот, вклучувајќи и објаснување за облигацијата на Земјите за примената на стандардите и препорачаните практики што произлегува од Конвенцијата и Резолуцијата за усвојување.

- б) *Воведи.* Вклучен објаснувачки материјал кои воведува во почетоци на делови, поглавиа, или секции од Анексот да би помогнало во разбирањето на примената на текстот.

- в) *Напомените* се вклучени во текстот, каде е потребно, да дадат фактички информации или референци кои ќе ги појаснат недореченостите во стандардите и препорачаните практики, но самите не се составен дел од стандардите и препорачаните практики.

- г) *Прилог.* Материјал, вклучен за дополнување на стандардите и препорачаните практики, или служи како упатство/водилка за навна примена.

(Супплемент би го превел Дополнение/дополнување или надоплнување)

### Одбирање на јазик

Овој Анекс е усвоен на шест јазици - Англиски, Арапски, Кинески, Француски, Руски и Шпански. Од секоја договорна земја се бара да одбере еден од овие текстови за национална имплементација и за други ефекти кои произлегуваат од Конвенцијата, или преку директна употреба или со преведување на националниот јазик, и по правило за тоа да ја известат организацијата.

### Практики од издавачот/редакторот

Придржувањето до практиките кои следат е со цел да се прикаже воочливост на статусот на секоја одредба: *Стандардите* се отпечатени со обични светли (нездебелени) букви, фронт роман; *Препорачаните практики* се отпечатени со светли закосени букви, статусот им е означен со префиксот **Препорака**; *Напомените* се отпечатени со нездебелени (светли) закосени букви, статусот им е означен со префиксот *Напомена*.

Издавачот (во случајов преведувачот), при пишување се придржува на правилата: императив за Стандардите се употребува “треба да” или реченицата е во инфинитив или во сегашно време без императив, а за Препорачните практики како императив се користи “би требало да”.

Секоја референца упатена на дел од овој документ, која е означена со број, ги вклучува сите подделови од тој дел.

Во овој Анекс употребата на машки род се однесува подеднакво на лицата од обата пола.

Табела А. Амандмани на Анекс 13

Амандман	Извор(и)	Предмет(и)	Усвоен/одобрен на Важечки од Применлив од
Прво издание		—	11 април 1951 1 септември 1951 1 декември 1951
1 (Второ издание)			

---

<i>Амандман</i>	<i>Извор(и)</i>	<i>Предмет(и)</i>	<i>Усвоен/одобрен на Важечки од Применлив од</i>
8 (Седмо издание)			22 јануари 1988 22 мај 1988 17 ноември 1988

---

---

# МЕЃУНАРОДНИ СТАНДАРДИ И ПРЕПОРАЧАНИ ПРАКТИКИ

## ГЛАВА 1. ДЕФИНИЦИИ

Кога следните поими се употребуваат во Стандардите и Препорачаните практики за истрага на удеси и инциденти на воздухоплови, тие го имаат следново значење:

**Удес** е настан кој е поврзан со операцијата на еден воздухоплов кој се случува помеѓу времето кога било кое лице влегува во воздухопловот со намера да лета, до времето кога сите такви лица се симнале од воздухопловот при што:

а) едно лице е смртоносно или сериозно повредено како резултат на:

- тоа што е во воздухопловот, или
- директен контакт со кој било дел од воздухопловот, вклучувајќи и делови кои се одвоиле од воздухопловот или
- директно изложување на издувен млаз од млазниот мотор,

освен кога повредите се поради природни причини, самонанесени или нанесени од други лица, или кога повредите се на слепи патници кои се кријат надвор од зоните кои обично им се на располагање на патниците и екипажот; или

б) воздухопловот претрпува штета или структурен дефект кој:

- ја нарушува конструкцијата (структурата), техничките или летачките карактеристики на воздухопловот, и
- за кој обично би била потребна голема поправка или замена на оштетениот дел,

освен за дефект или штета на моторот, кога штетата е ограничена на моторот, неговите капотажи или помошни уреди; или за штета која е ограничена на проперели, краевите на крилата (терминезони), антени, гуми, кочници, аеродинамички оплати или пукнатини на обвивката на воздухопловот; или

ц) воздухопловот е исчезнат или се наоѓа на место кое е апсолутно непристапно.

*Напомена 1.— Само за статистичка изедначеност, повреда која резултира со смрт во рок од триесет дена од датумот на удесот, од страна на ИЦАО, се класифицира како смртоносна повреда.*

*Напомена 2.— За еден воздухоплов се смета дека е исчезнат откако е завршена официјалната потрага и олупина не е најдена.*

**Акредитиран (Назначен) претставник** е лице кое е одредено/назначено од страна на една земја, врз основа на неговите или нејзините квалификации, со цел да учествува во истрага која ја спроведува друга земја.

**Советник** е лице кое е назначено од една земја, врз основа на неговите или нејзините квалификации да му помага на неговиот акредитиран претставник во истрагата.

**Воздухоплов** е секоја направа која може да се одржува во атмосферата од реакциите на воздухот, кои не се реакции на воздухот одбиени од површината на земјата.

**Причини** се активности, пропусти, настани, услови, или нивна комбинација, кои претходеле и довеле до удес или инцидент.

**Регистратор на летот** е секаков тип на регистратор (снимач) вграден во воздухопловот заради дополнување на истрагата за удесот/инцидентот.

*Напомена.— Видете Анекс 6, Делови И, ИИ и ИИИ за спецификации кои се однесуваат на регистраторите на летот.*

**Инцидент** е настан, поврзан со операцијата на еден воздухоплов, кој влијае или би можел да влијае на безбедноста на операцијата, а не е удес.

*Напомена.— Типовите на инциденти, кои се од главен интерес, на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство, за студии за спречување на несреќи се наведени во Прирачникот за поднесување на АДРЕП извештаи (Док 9156).*

**Истрага** е процес којшто се спроведува заради спречување на удеси, што вклучува собирање и анализа на информации (податоци), извлекување на заклучоци, вклучувајќи и утврдување на причини и, каде што е соодветно, правење на безбедносни препораки.

**Главно истражно лице** е лице, коешто врз основа на неговите или нејзините квалификации, е задолжено и одговорно за организирање, спроведување и контрола на истрагата.

*Напомена.— Ништо во горната дефиниција не е наменето да спречи функциите на главното истражно лице да бидат доделени на комисија или на друго тело.*



**Максимална маса** е максималната, потврдена, маса на полетување.

**Оператор** е лице, организација или претпријатие кое е вклучено или на друг начин учествува во операцијата на воздухопловот.

**Прелиминарен извештај** е известување кое се користи за брзо распространување на податоци кои се добиени во текот на раните фази на истрагата.

**Безбедносна препорака** е предлог на надлежните за истражување на удеси на земјата која ја спроведува истрагата, заснована на информациите кои произлегуваат од истрагата, направен со намера за спречување на удеси.

**Сериозен инцидент** е инцидент во кој околностите укажуваат дека удес безмалку се случил.

*Напомена 1.— Разликата помеѓу удес и сериозен инцидент е само во резултатот (последиците).*

*Напомена 2.— Примери на сериозни инциденти можат да се најдат во Прилог Ц на Анекс 13 и Прирачникот за поднесување на АДРЕП извештаи (Док 9156).*

**Сериозна повреда** е повреда која е претрпена од страна на лице во удес и за кое:

а) е потребно хоспитализација подолго од 48 часа, започнувајќи во рок од седум дена од датумот на добивањето на повредата; или

б) резултира со фрактура на која било коска (освен едноставни фрактури на прсти, стопала или нос); или

ц) вклучува рани (растргнувања) кои предизвикуваат тешко крварење, оштета на нерв, мускул или тетиви; или

д) вклучува повреда на било кој внатрешен орган; или

е) вклучува изгореници од втор или трет степен или какви било изгореници кои опфаќаат повеќе од 5 проценти од површината на телото; или

ф) потврдено е дека има изложување на инфективни материји или штетна радијација.

**Земја на дизајнот** е Земјата којашто има правна надлежност над организацијата која е одговорна за дизајнирањето на типот на воздухопловот.

**Земја на производство** е Земјата која има правна надлежност над организацијата која е одговорна за завршното монтирање на воздухопловот.

**Земја на настанот** е Земјата на чијашто територија се случил удес или инцидент.

**Земја на операторот** е Земјата во којашто се наоѓа главната управа на операторот, или, доколку не постои таква управа, постојаното седиште на операторот.

**Земја на регистрација** е Земјата во чијшто регистар е внесен воздухопловот.

*Напомена.— Во случај ако регистрацијата на воздухопловот, на интернационална агенција, е на основа која не е национална, Земјите кои ја сочинуваат агенцијата се посебно и заедники обврзани да ги преземат обврските кои, согласно Чикашката Конвенција се однесуваат на Земјата на регистрација. Во врска со ова видете ја Резолуцијата на Советот од 14 декември 1967 год. за националност и регистрација на воздухоплови со кои оперираат Меѓународни оперативни агенции кои можат да се најдат во Методологија и упатства за економско регулирање на меѓународниот воздушен сообраќај (Док. 9587)*

## ГЛАВА 2. ПРИМЕНА

2.1 Доколку не е наведено поинаку, спецификациите во овој Анекс се применуваат за активностите кои следат по удесите и инцидентите, каде и да се случиле.

*Напомена.— Примената на оваа спецификација во однос на удеси или сериозни инциденти кои се случуваат на територијата на една недоговорна земја, во област на неодредена сувереност или на отворени води е разработена во 5.2 и 5.3.*

2.2. Во овој Анекс спецификациите кои се однесуваат на Земјата на операторот се применуваат само кога воздухопловот е под закуп, изнајмен или по замена, и кога таа земја не е Земјата на регистрација, и доколку таа земја делумно или целосно ги исполнува функциите и обврските, на Земјата на регистрација, од овој Анекс.

---



## ГЛАВА 3. ОПШТО

*Напомена.— Материјалите со упатствата за правата и обврските на Земјата на операторот во однос на удеси и инциденти кои вклучуваат закупени, изнајмени или разменети воздухоплови е дадено во Прилог А.*

### ЦЕЛ НА ИСТРАГАТА

3.1. Единствената цел на истрага за удес или инцидент е спречувањето на удеси и инциденти. Цел на оваа активност не е да ја распредели вината или одговорноста.

### ЗАШТИТА НА ДОКАЗИ, ОБЕЗБЕДУВАЊЕ И ОТСТРАНУВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВИ

#### ОДГОВОРНОСТ НА ЗЕМЈАТА НА НАСТАНОТ

##### **Општо**

3.2 Земјата на настанот треба да ги преземе сите прифатливи мерки за да ги заштити доказите и да го обезбеди воздухопловот и неговите содржини за толкав период колку што може да биде потребно заради целите на истрагата. Заштитата на докази вклучува зачувување, со фотографски или други средства на каков било доказ кој може да се отстрани, избрише, изгуби или уништи. Обезбедувањето вклучува заштита од понатамошно оштетување, пристап од страна на неовластени лица, крадење и загрозување(влошување).

*Напомена 1.— Контролата над олупината е разработена во 5.6.*

*Напомена 2.— За заштитата на доказите од регистраторот на летот потребно е поправката и ракувањето со регистраторот и неговите снимки да му бидат доделени само на квалификуван персонал.*

### **Барање од Земјата на регистрација, Земјата на операторот, Земјата на дизајнот и Земјата на производство**

3.3 Ако се добие барање од Земјата на регистрација, Земјата на операторот, Земјата на дизајнот или Земјата на производство, воздухопловот, неговата содржина и кој било доказ да останат неоштетени за време на инспекцијата од страна на акредитираниот претставник на Земјата која го врши барањето, Земјата на настанот треба да ги преземе сите потребни чекори за да постапи по тоа барање, доколку тоа е изводливо на прифатлив начин и, е компатибилно со правилното спроведување на истрагата; под услов воздухопловот да може да биде поместен онолку колку што е потребно да се ослободат лицата, животните, поштата и вредностите, да се спречи уништување од пожар или други причини, или да се елиминира каква било опасност или пречка за воздушната пловидба, за друг превоз или за јавноста и под услов да не резултира со непотребно одложување на враќањето на воздухопловот во служба, каде што тоа е изводливо.

### **Престанок на обезбедувањето**

3.4 Согласно одредбите 3.2 и 3.3, Земјата на настанот треба да го ослободи, од обезбедувањето на воздухопловот, неговата содржина, или кои било негови делови веднаш штом тие веќе не се потребни во истрагата, било кое лице или лица кои се соодветно одредени од страна на Земјата на регистрација или Земјата на операторот, како што е применливо. За оваа цел, Земјата на настанот го олеснува пристапот до воздухопловот, неговата содржина или било кои негови делови, или, ако воздухопловот, неговата содржина или кои било негови делови се наоѓаат во област на која Земјата смета дека не е возможно да одобри таков пристап, самата прави преместување до место каде што може да се даде пристап.



## ГЛАВА 4. ИЗВЕСТУВАЊЕ

*Напомена 1.— Во Прилогот Б дадени се чек-листите за известување (пријавување) и за доставување на извештаи/податоци.*

*Напомена 2.— Листа на надлежните за истрага на удеси и инциденти може да се најде во Прирачникот за истрага на удеси и инциденти на воздухоплови, Дел И — Организација и планирање (Док 9756) и на веб-страницата на ИЦАО/АИГ кога ќе биде на располагање.*

### УДЕСИ ИЛИ СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ НА ТЕРИТОРИЈАТА НА ЕДНА ДОГОВОРНА ЗЕМЈА

#### ОДГОВОРНОСТ НА ЗЕМЈАТА НА НАСТАНОТ

##### *Испраќање (Препраќање)*

4.1 Земјата на настанот треба да го пријави (испрати известување за) удесот или сериозниот инцидент со минимално доцнење и со најсоодветните и најбрзите средства кои и се на располагање до:

- а) Земјата на регистрација;
- б) Земјата на операторот;
- ц) Земјата на дизајнот;
- д) Земјата на производство; и
- е) Меѓународната организација за цивилно воздухопловство, кога воздухопловот е со максимална маса над 2 250 кг.

Меѓутоа, кога Земјата на настанот нема сознание за сериозен инцидент, Земјата на регистрација или Земјата на операторот, како што е соодветно, испраќа известување за тој инцидент до Земјата на дизајнот, Земјата на производство и Земјата на настанот.

*Напомена 1.— Телефонот, факсимилот, електронската пошта, или мрежата на фиксната служба на воздухопловните телекомуникации (АФТН) во повеќето случаи ќе бидат најсоодветното и најбрзото средство кое е на располагање. Можеби би било подобро да се употребат повеќе средства за комуникација.*

*Напомена 2.— Одредбите за известување на Земјата на регистрација за фазата на невоља, од страна на центарот за координација на спасувањето, се содржи во Анекс 12.*

##### **Формат и содржина**

4.2 Известувањето треба да е испишано на обичен јазик и да содржи онолку информации колку што веќе има на располагање од долунаведените, но неговото испраќање не треба да биде одложено поради недостаток на целосни информации:

- а) за удеси кратенката за идентификација **АЦЦИД**, за сериозни инциденти **ИНЦИД**;
- б) производител, модел, националност и регистарски ознаки и сериски број на воздухопловот;
- ц) име на сопственикот, операторот и изнајмувачот на воздухопловот, доколку постои;
- д) име на водачот на воздухопловот и националноста на екипажот и патниците;
- е) датум и време (локално време или **УТЦ**) на удесот или сериозниот инцидент;
- ф) последно место на заминување и место на планирано слетување на воздухопловот;
- г) позиција на воздухопловот во однос на некое лесно дефинирано географско место и географска ширина и должина;
- х) број на екипаж и патници; во воздухопловот, загинати или сериозно повредени; други загинати и сериозно повредени;
- и) опис на удесот или сериозниот инцидент и степенот на оштетување на воздухопловот колку што е познато;
- ј) индикација до кој степен ќе се спроведува истрагата или е предложено таа да биде делегирана од страна на Земјата на настанот;
- к) физички карактеристики на областа на удесот или сериозниот инцидент, како и индикација на тешкотиите за пристапот или посебните барања за пристигнување до местото;
- л) утврдување на конкретно надлежните за истрагата и начин за контактирање на главното истражно лице и органот за спроведување на истраги на удеси на Земјата на настанот во секое време; и
- м) присуство и опис на опасни материји во воздухопловот.

*Напомена 1.— Дезигнаторот од 4 букви “**СЛСЦ**” поврзан со индикаторот на локацијата од 4 букви на*

**ИЦАО** го формира индикаторот на адресатот од 8 букви за пораки кои се испраќаат преку **АФТН** до органите кои се одговорни за истраги на удеси и сериозни инциденти на воздухоплови. За пораките кои се испратени преку јавната служба за телекомуникации, индикаторот на адресатот не може да се користи и поштенска и телеграфска адреса мора да се замени.

Кога **ИЦАО** се известува за индикаторите на адресатот од 8 букви и соодветните поштенски и телеграфски адреси, тие се објавуваат во Дезигнатори за агенции кои работат со воздухоплови, воздухопловни органи и служби (Док 8585).

Напомена 2. Прирачникот за истрага на удеси и инциденти на воздухоплови, Дел **И**— Организација и планирање (Док 9756) содржи материјали со упатства за подготвување на пораки за известување и аранжмани кои треба да се направат за нивна брза испорака до адресатот.

#### **Јазик**

4.3 Известувањето (пријавувањето) треба да се подготви на еден од работните јазици на **ИЦАО**, земајќи го предвид јазикот на примателот (ите), секогаш кога е можно да се направи така без да се причини непотребно доцнење.

#### **Додатни информации**

4.4 Веднаш штом е можно, Земјата на настанот ги испраќа податоците кои се пропуштени во известувањето, како и други познати важни информации.

**ОДГОВОРНОСТ НА ЗЕМЈАТА НА РЕГИСТРАЦИЈА,  
ЗЕМЈАТА НА ОПЕРАТОРОТ, ЗЕМЈАТА НА ДИЗАЈНОТ И  
ЗЕМЈАТА НА ПРОИЗВОДСТВО**

#### **Информација — учество**

**4.5 Препорака.**— Земјата на регистрација, Земјата на операторот, Земјата на дизајнот и Земјата на производство би требало да потврдат прием на известувањето за удесот или сериозниот инцидент (се однесува на 4.1).

4.6 При прием на известувањето, Земјата на регистрација, Земјата на операторот, Земјата на дизајнот и Земјата на производство треба да, колку што е можно поскоро, обезбедат за Земјата на настанот секакви важни информации кои им се на располагање во врска со воздухопловот и летечкиот екипаж кој е вклучен во удесот или сериозниот инцидент. Секоја земја исто така треба да ја информира Земјата на настанот дали планира да назначи акредитиран претставник и ако тој акредитиран претставник е назначен, за името и податоците за контакт; како и очекуваниот датум на пристигнување доколку акредитираниот претставник патува до Земјата на настанот.

Напомена 1.— Согласно 5.18, Земјата на регистрација, Земјата на операторот, Земјата на дизајнот и Земјата на производство имаат право да назначат акредитиран претставник да учествува во истрагата.

Напомена 2.— Согласно 5.22 на Земјата на регистрација, Земјата на операторот, Земјата на дизајнот и Земјата на производство им се обрнува внимание на нивната обврска да назначат акредитиран претставник кога конкретно се бара да се направи така од страна на земјата која ја спроведува истрагата за удес на воздухоплов над 2 250кг. Исто така им се обрнува внимание за корисноста на нивното присуство и учеството во истрагата.

4.7 При прием на известувањето, Земјата на операторот, треба, со минимално задоцнување и со најсоодветните и најбрзите средства кои се на располагање, да обезбеди на Земјата на настанот податоци за опасните материји кои се наоѓаат во воздухопловот.

### **УДЕСИ И СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ НА ТЕРИТОРИЈАТА НА ЗЕМЈАТА НА РЕГИСТРАЦИЈА, ВО НЕДОГОВОРНА ЗЕМЈА ИЛИ НАДВОР ОД ТЕРИТОРИЈАТА НА БИЛО КОЈА ЗЕМЈА**

#### **ОДГОВОРНОСТ НА ЗЕМЈАТА НА РЕГИСТРАЦИЈА**

##### **Испраќање (Препраќање)**

4.8 Штом Земјата на регистрација покрене постапка за истрагата за удес или сериозен инцидент, таа Земја треба да испрати известување, согласно горенаведените 4.2 и 4.3, со минимално задоцнување и на најадекватен начин и со најбрзите средства кои се на располагање, до:

- а) Земјата на операторот;
- б) Земјата на дизајнот;
- в) Земјата на производство; и
- д) Меѓународната организација за цивилно воздухопловство, кога воздухопловот има максимална маса од над 2 250 кг.

Напомена 1.— Телефонот, факсот, електронската пошта или мрежата на фиксната служба за воздухопловни телекомуникации (**АФТН**) во повеќето случаи ќе бидат најсоодветно и најбрзо средство кое е на располагање. Можеби би биле подобро да се употребат повеќе средства за комуникација.

Напомена 2.— Одредбите за известувањето на Земјата на регистрација за фазата на невоља од страна на центарот за координација на спасувањето се содржани во Анекс 12.

ОДГОВОРНОСТИ НА ЗЕМЈАТА НА ОПЕРАТОРОТ,  
ЗЕМЈАТА НА ДИЗАЈНОТ И ЗЕМЈАТА НА  
ПРОИЗВОДСТВО

**Информација —учество**

4.9 **Препорака.**— Земјата на операторот, Земјата на дизајнот и Земјата на производство би требало да потврдат прием на известувањето за удес или сериозен инцидент (4.1 упатувана тоа).

4.10 При приемот на известувањето, Земјата на операторот, Земјата на дизајнот и Земјата на производство, на барање на Земјата на регистрација треба да обезбедат важни информации кои им се на располагање, во врска со летечкиот екипаж и воздухопловот кој е вклучен во удес или сериозен инцидент. Секоја земја исто така треба да ја информира Земјата на регистрација дали има немера да назначи акредитиран претставник и, ако се назначи тој акредитиран претставник, името и податоците за контакт; како и очекуваниот датум на пристигнување ако акредитираниот претставник присуствува во истрагата.

*Напомена 1.— Согласно 5.18, Земјата на операторот, Земјата на дизајнот и Земјата на производство имаат право да назначат акредитиран претставник за учество во истрагата.*

*Напомена 2.— Согласно 5.22, на Земјата на операторот, Земјата на дизајнот и Земјата на производство им се обрнува внимание за нивната обврска да назначат акредитиран претставник кога конкретно се бара да се направи тоа од страна на Земјата која ја спроведува истрагата на удес на воздухоплов над 2 250 кг. Исто така им се обрнува внимание на корисноста на нивното присуство и учеството во истрагата.*

4.11 При прием на известувањето, Земјата на операторот треба, со минимално задоцнување и со најадекватното средство и најбрзиот начин кој е на располагање, да обезбеди на Земјата на регистрација податоци за опасни материји во воздухопловот.

---





## ГЛАВА 5. ИСТРАГА

### ОДГОВОРНОСТ ЗА ПОКРНУВАЊЕ НА ПОСТАПКАТА И ВОДЕЊЕ НА ИСТРАГАТА

УДЕСИ ИЛИ ИНЦИДЕНТИ НА  
ТЕРИТОРИЈАТА НА ЕДНА  
ДОГОВОРНА ЗЕМЈА

#### **Земја на настанот**

5.1 Земјата на настанот треба да покрене постапка за истрага за околностите на удесот, и е одговорна за водењето на истрагата, но таа може да го делегира целото или кој било дел од вршењето на таа истрага на друга Земја со меѓусебен договор и согласност. При секој настан Земјата на настанот ги користи сите средства да ја олесни истрагата.

5.1.1 **Препорака.**— *Земјата на настанот би требало да започне истрага за околностите на сериозниот инцидент. Таа Земја може да го делегира целиот или кој било дел од вршењето на таа истрага на друга Земја со замен договор и согласност. При секој настан Земјата на настанот би требало да го користи секое средство за да ја олесни истрагата.*

*Напомена 1.*— *Горната одредба не исклучува други, веќе постоечки видови на истрага за инциденти (сериозни или не) од страна на други организации.*

*Напомена 2.*— *Кога целата истрага е делегирана на друга Земја, од таа Земја се очекува да биде одговорна за водењето на истрагата, вклучувајќи го издавањето на Конечен извештај и, АДРЕП известувањето. Кога се делегира дел од истрагата, Земјата на настанот обично ја задржува одговорноста за водењето на истрагата.*

УДЕСИ ИЛИ ИНЦИДЕНТИ  
НА ТЕРИТОРИЈАТА НА ЕДНА  
НЕДОГОВОРНА ЗЕМЈА

#### **Земја на регистрација**

5.2 **Препорака.**— *Кога се случила нерека или сериозен инцидент на територијата на една недоговорна земја која не планира да спроведува истрага согласно Анекс 13, Земјата на регистрација или, ако не таа, Земјата на операторот, Земјата на дизајнот или Земјата на производство би требало да се обидат да започнат и спроведат истрага во соработка со Земјата на*

*случајот, но, во случај да нема таква соработка, таа би требало самата да спроведува истрага со оние информации кои се на располагање.*

НЕСРЕЌИ И ИНЦИДЕНТИ НАДВОР ОД ТЕРИТОРИЈАТА  
НА БИЛО КОЈА ЗЕМЈА

#### **Земја на регистрација**

5.3 Кога не може јасно да се утврди дека локацијата на удесот или сериозниот инцидент е на територијата на која било Земја, Земјата на регистрација покренува постапка и ја спроведува секоја потребна истрага за удес или сериозен инцидент. Меѓутоа, таа може да ја делегира цела или кој било дел од истрагата на друга Земја со замен договор и согласност.

5.3.1 Земјите кои се најблиску до местото на удес во меѓународни води треба да обезбедат таква помош каква што можат и исто така, треба да одговорат на барањата на Земјата на регистрација.

5.3.2 **Препорака.**— *Ако Земјата на регистрација е недоговорна земја која не планира да спроведува истрага согласно Анекс 13, Земјата на операторот, или доколку не може, Земјата на дизајнот или Земјата на производство би требало да се обидат да покренат постапка и спроведат истрага. Меѓутоа, таа Земја може да ја делегира целата или кој било дел од истрагата до друга Земја со замен договор и согласност.*

### ОРГАНИЗАЦИЈА И ВОДЕЊЕ (СПРОВЕДУВАЊЕ) НА ИСТРАГАТА

*Напомена.*— *Прирачникот за истрага за инциденти на воздухоплови (Док 6920) содржи материјали со упатства за организацијата, водењето и контролата на истрагата.*

#### ОДГОВОРНОСТ НА ЗЕМЈАТА КОЈА ЈА ВОДИ ИСТРАГАТА

*Напомена.*— *Ништо во следните одредби не е наменето да ја спречи Земјата која ја спроведува истрагата да побара најдобра техничка експертиза од каков било извор.*

**Општо**

5.4 Надлежните за истраги за удеси треба да бидат независни при вршењето на истрагата и да имаат неограничени овластувања за нејзиното спроведување, кои се во согласност со одредбите на овој Анекс. Истрагата треба да вклучи:

- а) собирање, документирање и анализа на сите информации за тој удес или инцидент кои се на располагање;
- б) ако е погодно, издавање на безбедносни препораки;
- ц) ако е можно, утврдување на причините; и
- д) комплетирање на конечниот извештај.

Кога е можно, треба да се посети местото на удесот, се проверува олупината и се земаат изјави од сведоците.

**5.4.1 Препорака.**— *Било која судска или административна постапка за распределување на вина или одговорност би требало да биде посебно од било која истрага која се врши согласно одредбите од овој Анекс.*

#### **Главно истражно лице — назначување (одредување)**

5.5 Земјата која ја спроведува истрагата треба да го назначи главното истражно лице за истрагата и треба веднаш да ја иницира истрагата.

#### **Главно истражно лице — Пристап и контрола**

5.6 Главното истражно лице треба да има непречен пристап до олупината и целиот важен материјал, вклучувајќи ги регистраторите на летот и документација од Службите на контролата на летање АТС и треба да има неограничена контрола над сето тоа за да се обезбеди дека може да се направи детална истрага без одложување од страна на овластениот персонал кој учествува во истрагата.

#### **Регистратори на лет — Удеси и инциденти**

5.7 Регистраторите на летот треба ефикасно да се искористат, при истрагата на удес или инцидент. Земјата која ја спроведува истрагата треба да го организира исчитувањето на регистраторите на летот без одложување.

**5.8 Препорака.**— *Во случајот Земјата која ја спроведува истрагата за удес или инцидент да нема соодветни уреди за читање на регистраторите на летот, таа би требало да ги користи уредите кои и се ставени на располагање од страна на другите Земји, земајќи го предвид следново:*

- а) можностите на уредот за читање;
- б) временскиот период за читањето; и
- ц) локацијата на уредот за читање.

*Напомена.*— *Пропишаните услови и начин, за снимањето на радарски податоци и комуникациите на Службите на контролата на летањето АТС се содржат во Анекс 11, Глава 6.*

#### **Аутопсија**

5.9 Земјата која ја спроведува истрагата за смртоносен удес треба да организира целосна аутопсија на смртоносно повредениот летечки екипаж, и во зависност од конкретните услови, на смртоносно повредените патници и кабински персонал, од страна на патолог, кој би било добро да е искусен во истрага на удеси. Овие испитувања треба да се експедитивни и целосни.

*Напомена.*— *Материјалите со упатства кои се однесуваат на аутопсији се детално дадени во Прирачникот за медицина за цивилно воздухопловство (Док 8984) и Прирачникот за истрага на несреќи на воздухоплови (Док 6920), при што првиот документ содржи детални упатства за токсиколошко тестирање.*

#### **Медицински испитувања**

**5.9.1 Препорака.**— *Кога е соодветно, Земјата која ја спроведува истрагата би требало да организира медицинско испитување на екипажот, патниците и вклучениот воздухопловен персонал, од страна на лекар, кој би било пожелно да е искусен во истрага на удеси. Овие испитувања би требало да бидат експедитивни.*

*Напомена 1.*— *Тие испитувања можат исто така да одредат дали нивото на физичка и психичка подготвеност, на летечкиот персонал и другиот персонал кој е директно вклучен во настанот, е таква тие да придонесат за истрагата.*

*Напомена 2.*— *Прирачникот за медицина на цивилното воздухопловство (Док 8984) содржи упатства за медицинските испитувања.*

#### **Координација — судски власти**

5.10 Земјата што ја спроведува истрагата треба да ја признае (прифати) потребата за координација помеѓу главното истражно лице и судските власти. Посебно внимание треба да му се обрне на доказот за којшто е потребно брзо снимање и анализа, за истрагата да биде успешна, како што е испитување и идентификација на жртви и исчитување на снимките од регистраторите на летот.

*Напомена 1.*— *Одговорноста на Земјата на настанот за таа координација е дадена во 5.1.*

*Напомена 2.*— *Можните конфликти помеѓу истражните и судските власти во кои се однесуваат на надлежноста над регистраторите на летот и нивните снимки (записи) може да ги реши службеник на*

судската власт кој ги пренесува снимките до местото на исчитувањето, и воедно води сметка за нив.

### **Информирање на надлежните за обезбедување на воздухопловството од незаконско вмешување**

5.11 Ако, во текот на истрагата се дознае или се сомнева дека бил вклучен чин на незаконско вмешување, главното истражно лице треба веднаш да започне акција за да се обезбеди дека надлежните за обезбедување на воздухопловството на соодветните Земји се информирани за тоа.

### **Неоткривање на снимките (записите)**

5.12 Земјата што ја спроведува истрагата на удесот или инцидентот не треба да ги даде наведениве материјали на располагање за цели кои не се истрага за удес или инцидент, освен ако надлежниот орган на управа за правдата во таа Земја не одреди дека нивното откривање (давање на располагање) е поважно и го надминува негативното, домашно и меѓународно, влијание кое таа активност може да го има врз таа или било која друга идна истрага:

- а) сите изјави кои се земени од лица од страна на истражните власти во текот на нивната истрага;
- б) сите комуникации помеѓу лицата кои биле вклучени во операцијата на воздухопловот;
- в) медицински или приватни информации за лица кои се вклучени во удес или инцидент
- д) снимки на гласови од кабината и транскрипции од тие снимки; и
- е) мислења изразени во анализата на информации, вклучувајќи и податоци од регистраторот на летот.

5.12.1 Овие материјали треба да се вклучат во конечниот извештај или неговите додатоци, само кога се однесуваат на анализата на удесот или инцидентот. Оние делови од материјалите кои не се однесуваат на анализата не треба да се откриваат (дадат на располагање).

*Напомена.— Информациите кои се содржат во материјалите наведени погоре, што вклучуваат и информации кои доброволно се дадени од страна на лица кои се интервјуирани за време на истрагата на удесот или инцидентот можат да се користат неправилно (злоупотребат) за понатамошни дисциплински, цивилни, административни и криминални постапки. Доколку ваквите информации се дистрибуираат, можно е, вакви информации во иднина повеќе искрено да не им се даваат на истражните лица. Недостатокот на такви информации би го попречил процесот на истрагата и сериозно би влијаело врз безбедноста на летањето.*

### **Повторно отворање на истрагата**

5.13 Ако, по затворање на истрагата се добие нов и значаен доказ, Земјата која ја вршела истрагата повторно ја отвара истрагата. Но, кога Земјата која ја спровела истрагата самата не ја покренала постапката за истрагата, таа Земја прво треба да добие согласност од Земјата која ја покренала постапката за истрагата.

## **ОДГОВОРНОСТ НА СЕКОЈА ДРУГА ЗЕМЈА**

### **Информации — Удеси и инциденти**

5.14 Секоја Земја треба, на барање од Земјата која ја спроведува истрагата за удесот или инцидентот, да ги даде на таа Земја сите значајни информации кои и се на располагање.

*Напомена.— Погледајте и во 5.16.*

5.15 Секоја Земја, чишто капацитети или услуги биле или во нормални услови би биле користени од страна на воздухопловот, пред да настане удесот или инцидентот, и којашто има информации кои се однесуваат на истрагата, треба да ги даде тие информации на Земјата која ја спроведува истрагата.

## **ОДГОВОРНОСТ НА ЗЕМЈАТА НА РЕГИСТРАЦИЈА И ЗЕМЈАТА НА ОПЕРАТОРОТ**

### **Регистратори на летот — Удеси и сериозни инциденти**

5.16 Кога еден воздухоплов кој е вклучен во удес или сериозен инцидент слета во друга Земја, а не во Земјата на настанот, Земјата на регистрација или Земјата на операторот треба, на барање од Земјата која ја спроведува истрагата, да ги даде на Земјата на настанот материјалите од регистраторот на летот и, а ако е неопходно и самите регистратори на летот.

*Напомена.— При спроведувањето на 5.16, Земјата на регистрација или Земјата на операторот може да побара соработка од било која друга Земја за добивањето на материјалите од регистраторот на летот.*

### **Организациони информации**

5.17 Земјата на регистрација и Земјата на операторот, на барање од Земјата која ја спроведува истрагата треба да даде релевантни информации за секоја организација чишто активности можеле директно или индиректно да влијаат врз операцијата на воздухопловот.

## **УЧЕСТВО ВО ИСТРАГАТА**

*Напомена.— Ништо во овој Анекс не е наменето да укаже на тоа дека акредитираниот претставник и советниците на една Земја треба секогаш да бидат присутни во Земјата во која се спроведува истрагата.*

#### УЧЕСТВО НА ЗЕМЈАТА НА РЕГИСТРАЦИЈА, ЗЕМЈАТА НА ОПЕРАТОРОТ, ЗЕМЈАТА НА ДИЗАЈНОТ И ЗЕМЈАТА НА ПРОИЗВОДСТВО

##### **Права**

5.18 Земјата на регистрација, Земјата на операторот, Земјата на дизајнот и Земјата на производство имаат право да назначат акредитиран претставник за учество во истрагата.

*Напомена.— Ништо во овој Стандард не е наменето да ја спречи Земјата која ја дизајнирала или произвела погонската група или главните делови од воздухопловот да бара учество во истрагата на удесот.*

5.19 Земјата на регистрација и Земјата на операторот треба да назначат еден или повеќе советници, предложени од страна на операторот, за да му помагаат на акредитираниот претставник.

5.19.1 **Препорака.**— *Кога ниту Земјата на регистрација, ниту Земјата на операторот не назначуваат акредитиран претставник, Земјата која ја спроведува истрагата би требало да го покани операторот да учествува, согласно процедурите на Земјата која ја спроведува истрагата.*

5.20 Земјата на дизајнот и Земјата на производство имаат право да назначат еден или повеќе советници, предложени од страна на организациите кои се одговорни за дизајнот на типот и завршното монтирање на воздухопловот, за да им помагаат на нивните акредитирани претставници.

5.21 **Препорака.**— *Кога ниту Земјата на дизајнот ниту Земјата на производство не назначуваат акредитиран претставник, Земјата која ја спроведува истрагата би требало да покани да учествуваат организации кои се одговорни за дизајнирањето на типот и завршната монтажа на воздухопловот, согласно процедурите на Земјата која ја спроведува истрагата.*

##### **Оберски**

5.22 Кога Земјата која ја спроведува истрагата за удес на еден воздухоплов со максимална маса од над 2 250 кг конкретно побара учество од Земјата на регистрација, Земјата на операторот, Земјата на дизајнот или Земјата на производство, споменатите Земји треба да назначат акредитиран претставник.

*Напомена 1.— Ништо во 5.22 не е наменето да ја спречи Земјата која ја спроведува истрагата да бара од Земјата која ја конструирала погонската група или главните делови на воздухопловот да назначи*

*акредитиран претставник, секогаш кога Земјата што ја спроведува истрагата смета дека таквото учество може да се даде корисен придонес за истрагата или кога тоа учество може да резултира со зголемена безбедност.*

*Напомена 2.— Ништо во 5.22 не е наменето да ја спречи Земјата која спроведува истрага да бара од Земјата на дизајнот и Земјата на производство да помогне при истрагата на удеси кои не се опишани во 5.22.*

#### УЧЕСТВО НА ДРУГИ ЗЕМЈИ

##### **Права**

5.23 Секоја Земја која на барање дава податоци, капацитети или стручни лица за Земјата која ја спроведува истрагата има право да назначи акредитиран претставник да учествува во истрагата.

*Напомена.— Секоја Земја која овозможува теренски истраги или е вклучена во потрага и спасување или во операции за враќање на олупината исто така би требало да има право да назначи акредитиран претставник за учество во истрагата.*

#### НАЗНАЧУВАЊЕ НА АКРЕДИТИРАНИ ПРЕТСТАВНИЦИ

##### **Советници**

5.24 Земја која има право да назначи акредитиран претставник исто така има право да назначи еден или повеќе советници да му помагаат на акредитираниот претставник во истрагата.

*Напомена 1.— Ништо во горните одредби не е наменето да ја спречи Земјата која учествува во една истрага да побара најдобри технички стручњаци од кој било извор и да ги назначи тие стручњаци за советници на нивниот акредитиран претставник.*

*Напомена 2.— Упростувањето на формалностите при влезот на акредитираните претставници, нивните советници и опрема се опфатени во Анекс 9 — Упростување на формалностите. Носењето на официјален или службен пасош може да го забрза влезот.*

5.24.1 На советниците кои им помагаат на акредитираните претставници треба да им се дозволи, под надзор на акредитираните претставници, да учествуваат во истрагата до степен кој е потребен да им овозможи на акредитираните претставници да го направат нивното учество ефикасно.

##### **Учество**

5.25 Учеството во истрагата дава за право на учество во сите аспекти на истрагата, под контрола на главното истражно лице, конкретно за:

- а) посета на местото на удесот;
- б) проверка на олупината;
- ц) добивање на информации од сведоци и предлагање на области на испрашување;
- д) целосен пристап до целиот соодветен доказен материјал колку што е можно поскоро;
- е) добивање примероци од сите релевантни документи;
- ф) учество во читањето (преслушувањето) на снимките;
- г) учество во истражни активности надвор од местото на настанот како што се испитувања на деловите, технички дискусии, тестови и симулации;
- х) учество во состаноци за текот (напредокот) на истрагата вклучувајќи и размислувања кои се однесуваат на анализа, наоди, причини и безбедносни препораки; и
- и) давање на предлози кои се однесуваат на различни елементи на истрагата.

Меѓутоа, учеството на Земји, кои не се Земја на регистрација, Земја на операторот, Земја на дизајнот и Земја на производство, може да им биде ограничено по некои прашања кои им се дадени на Земјите по 5.23.

*Напомена 1.— Утврдено е дека формата на учество би подлежела на процедурите на Земјата во којашто се води истрагата или дел од неа.*

*Напомена 2.— Собирањето (и запишувањето во досието) на податоци не треба да се одложува заради очекувањето на пристигнувањето на акредитираниот претставник.*

*Напомена 3.— Ништо во овој Стандард не ја спречува Земјата која ја спроведува истрагата да го прошири учеството надвор од наведените дадени права.*

*Напомена 4.— Релевантните документи на кои се однесува алинеја е), вклучуваат и документи како што се извештаите за испитување на компоненти или студии кои се вршат во рамките на истрагата.*

#### **Обврски**

5.26 Акредитираните претставници и нивните советници:

- а) треба да ги обезбедуваат на Земјата која ја спроведува истрагата сите релевантни податоци кои им се на располагање; и
- б) не треба да даваат информации за текот/напредокот и наодите од истрагата без јасна согласност на Земјата која ја спроведува истрагата.

*Напомена.— Ништо во овој Стандард не спречува итно откривање на податоци кога тоа ќе се дозволи од страна на Земјата која ја спроведува истрагата, ниту пак овој Стандард ги спречува акредитираните претставници да ги известат нивните Земји со цел да помогнат за соодветните безбедносни мерки.*

**УЧЕСТВО НА ЗЕМЈИ КОИ ПРТЕРПЕЛЕ СМРТ ИЛИ СЕРИОЗНИ ПОВРЕДИ НА НИВНИ ГРАЃАНИ**

#### **Права и овластувања**

5.27 На една Земја која има посебен интерес за еден удес поради смрт или сериозна повреда на нејзини граѓани треба, на барање, Земјата која ја спроведува истрагата, да и дозволи да назначи стручњак кој ќе има право да:

- а) го посети местото на удесот;
- б) има пристап до релевантните информации засновани на факти;
- ц) учествува во идентификацијата на жртвите;
- д) помага при испрашувањето на преживеаните патници кои се граѓани на Земјата на стручњакот; и
- е) добие примерок од Конечниот извештај.



## ГЛАВА 6. КОНЕЧЕН ИЗВЕШТАЈ

**6.1 Препорака.**— Би требало да се користи форматот на Конечниот извештај во Додатокот. Меѓутоа, тој може да се прилагоди на околностите на удесот или инцидентот.

### ОДГОВОРНОСТ НА СЕКОЈА ЗЕМЈА

#### Објавување на информации — Согласност

6.2 Земјите не треба да испраќаат, публикуваат или даваат пристап до нацрт извештајот или кој било негов дел, или кои било документи кои се добиени за време на истрагата на удес или инцидент, без јасна согласност од Земјата која ја спроведува истрагата, освен ако тие извештаи или документи веќе биле публикувани или објавени од Земјата која ја спроведува истрагата.

### ОДГОВОРНОСТ НА ЗЕМЈАТА ШТО ЈА СПРОВЕДУВА ИСТРАГАТА

#### Консултација

6.3 Земјата што ја спроведува истрагата треба да испрати примерок од нацртот на Конечниот извештај до земјата која ја покренала постапката за истрагата и до сите Земји кои учествувале во истрагата, барајќи ги од нив, нивните значајни и потврдени коментари за извештајот колку што е можно поскоро. Нацртот на Конечниот извештај од истрагата треба да се испрати за коментари до:

- а) Земјата на регистрација;
- б) Земјата на операторот;
- ц) Земјата на дизајнот; и
- д) Земјата на производство.

Ако Земјата која ја спроведува истрагата добие коментари во рок од шеесет дена од датумот на доставеното писмо, таа треба, или да го измени и дополни нацрт Конечниот извештај за да ги вклучи добиените коментари или, ако сака Земјата која дала коментари, ги приложува коментарите кон Конечниот извештај. Ако Земјата која ја спроведува истрагата не прими коментари во рок од шеесет дена од датумот на првото доставено писмо, таа го издава Конечниот извештај согласно 6.4, освен ако не е договорено продолжување на тој период од страна на инволвираните Земји.

*Напомена 1.*— Ништо во овој Стандард не е наменето да ја спречи Земјата која ја спроведува истрагата да

ги консултира другите Земји, како оние Земји кои ги обезбедиле важните информации, значајните капацитети, или стручњаците кои учествувале во истрагата согласно 5.27.

*Напомена 2.*— Коментарите кои треба да се приложат кон Конечниот извештај се ограничени на технички аспекти кои не се однесуваат конкретно на уредувањето на Конечниот извештај за којшто не може да се постигне договор.

*Напомена 3.*— Кога им се испраќа нацрт Конечниот извештај на Земјите приматели, Земјата која ја спроведува истрагата може да земе во предвид користење на најпогодни и најбрзи средства кои се на располагање, како факс, електронска пошта, курирска служба или итна пошта.

**6.3.1 Препорака.**— Земјата која ја спроведува истрагата би требало да испрати, преку Земјата на операторот, примерок од нацрт Конечниот извештај до операторот за да му овозможи на операторот да поднесе коментари за нацрт Конечниот извештај.

**6.3.2 Препорака.**— Земјата која ја спроведува истрагата би требало да испрати, преку Земјата на дизајнот и Земјата на производство, примерок од нацрт Конечниот извештај до организациите кои се одговорни за дизајнирањето на типот и завршната монтажа на воздухопловот за да им овозможи да поднесат коментари за нацрт Конечниот извештај.

#### Земји приматели

6.4 Земјата која ја спроведува истрагата го испраќа со минимално одложување Конечниот извештај од истрагата до:

- а) Земјата која ја покренала постапката за истрагата;
- б) Земјата на регистрација;
- ц) Земјата на операторот;
- д) Земјата на дизајнот;
- е) Земјата на производство;
- ф) секоја Земја која претрпела смрт или сериозни повреди на нејзините граѓани
- г) секоја Земја која дала важни податоци, значајни капацитети или стручњаци.



### **Објавување на Конечниот извештај**

6.5 Во интерес на спречувањето на несреќи, Земјата која ја спроведува истрагата за удес или инцидент треба да го објави Конечниот извештај колку што е можно поскоро.

6.6 **Препорака.**— *Земјата која ја спроведува истрагата би требало да го објави Конечниот извештај колку што е можно поскоро и, ако е можно, во рок од дванаесет месеци од датумот на настанот. Ако извештајот не може да се објави во рок од дванаесет месеци, Земјата која ја спроведува истрагата би требало да објавува привремен извештај на секоја годишнина од настанот, детално опишувајќи го напредокот на истрагата и сите покренати безбедносни прашања.*

6.7 Кога Земјата која спровела истрага за удес или инцидент која вклучува воздухоплов со максимална маса од над 5 700 кг. објавила Конечен извештај, таа Земјата праќа до Меѓународната организација за цивилно воздухопловство примерок од Конечниот извештај.

*Напомена.*— *Секогаш кога е можно, Конечниот извештај кој му се праќа на ИЦАО треба да се подготви на еден од работните јазици на Организацијата и во форма прикажана во Додатокот.*

### **Безбедносни препораки**

6.8 Во секоја фаза од истрагата за удесот или инцидентот, надлежните за истрага за удес или инцидент на Земјата која ја спроведува истрагата треба

да им препорача на надлежните органи, вклучувајќи ги оние во други Земји, секаква превентивна активност за кои смета дека се потребни да се преземат итно за да се подобри воздухопловната безбедност.

6.9 Земјата која спроведува истраги за несреќи или инциденти треба да ги испрати, кога е соодветно, сите безбедносни препораки кои произлегуваат од нејзините истраги, до надлежните за истраги за удес на другата (ите) инволвирана(и) Земја(и) и, кога се вклучени документите на ИЦАО, се испраќа и до ИЦАО.

*Напомена.*— *Кога Конечните извештаи содржат безбедносни препораки испратени/упатени до ИЦАО, поради тоа што се вклучени документи на ИЦАО, овие извештаи мора да бидат пропратени со писмо во кое се наведени конкретните предложени активности.*

## **ОДГОВОРНОСТ НА ЗЕМЈАТА КОЈА ПРИМА БЕЗБЕДНОСНИ ПРЕПОРАКИ**

### **Активност за безбедносни препораки**

6.10 Земјата која ги прима безбедносните препораки треба да ја информира Земјата која ги дава, за превентивната активност која е преземена или која се разгледува, или за причините поради кои нема да се преземе активност.

*Напомена.*— *Ништо во овој Стандард не е наменето да ја спречи Земјата која ја спроведува истрагата да направи предлози за превентивна активност кои не се безбедносни препораки.*

## **ГЛАВА 7. ПОДНЕСУВАЊЕ НА АДРЕП ИЗВЕШТАИ (ДОСТАВУВАЊЕ НА ИЗВЕШТАИ СО ПОДАТОЦИ ЗА УДЕСИТЕ И ИНЦИДЕНТИТЕ)**

*Напомена 1.— Во Прилогот Б се дадени чек-листи за известување(пријавување) и за доставување на податоци (извештаи).*

*Напомена 2.— За одредбите од оваа глава може да се потребни два засебни извештаи за било кој удес или инцидент. Тие се:*

*Прелиминарен извештај  
Извештај со податоци за удеси/инциденти*

*Напомена 3.— Упатството за подготвување на Прелиминарен извештај и Извештај со податоци за удеси/инциденти е дадено во Прирачникот за поднесување на АДРЕП извештаи (Док 9156).*

### **ПРЕЛИМИНАРЕН ИЗВЕШТАЈ**

**ОДГОВОРНОСТ НА ЗЕМЈАТА КОЈА ЈА ВРШИ ИСТРАГАТА**

#### ***Несреки на воздухоплови над 2 250 кг***

7.1 Кога воздухопловот кој е вклучен во удес има максимална маса од повеќе од 2 250 кг, Земјата која ја спроведува истрагата треба да испрати Прелиминарен извештај до:

- а) Земјата на регистрација или Земјата на настанот, како што е соодветно;
- б) Земјата на операторот;
- ц) Земјата на дизајнот;
- д) Земјата на производство;
- е) секоја Земја која обезбедила важни информации, значајни капацитети или стручњаци; и
- ф) Меѓународната организација за цивилно воздухопловство

#### ***Несреки на воздухоплови заклучно до 2 250 кг***

7.2 Кога еден воздухоплов, кој не е опфатен во 7.1, е вклучен во удес и кога се вклучени пловидбеноста или прашањата кои се сметаат дека се од интерес за другите Земји, Земјата која ја спроведува истрагата треба да го испрати Прелиминарниот извештај до:

- а) Земјата на регистрација или Земјата на настанот, како што е погодно;
- б) Земјата на операторот;

ц) Земјата на дизајнот;

д) Земјата на производство; и

е) секоја земја која дала важни информации, значајни капацитети или стручњаци.

### **Јазик**

7.3 Прелиминарниот извештај треба да се поднесе до соодветните Земји и до Меѓународната организација за цивилно воздухопловство на еден од работните јазици на ИЦАО.

### **Испорака**

7.4 Прелиминарниот извештај се испраќа по факс, електронска пошта или воздушна пошта во рок од триесет дена од датумот на удесот, освен ако Извештајот за податоци за удесот/инцидентот не бил испратен до тогаш. Кога се вклучени работи кои директно влијаат на безбедноста, тој треба да се прати веднаш штом информациите се на располагање и со најсоодветното и најбрзото средство кое е на располагање.

### **ИЗВЕШТАЈ СО ПОДАТОЦИ ОД УДЕС/ИНЦИДЕНТ**

**ОДГОВОРНОСТ НА ЗЕМЈАТА КОЈА ЈА СПРОВЕДУВА ИСТРАГАТА**

#### ***Удеси на воздухоплови над 2 250 кг***

7.5 Кога воздухопловот кој е вклучен во удес има максимална маса над 2 250 кг, Земјата која ја спроведува истрагата треба да испрати, колку што е можно поскоро по истрагата, Извештај со податоците од удесот до Меѓународната организација за цивилно воздухопловство.

### **Дополнителни информации**

7.6 **Препорака.**— Земјата која ја спроведува истрагата би требало, на барање, да им обезбеди на другите Земји соодветни информации како дополнение на оние кои се ставени на располагање во Извештајот со податоците за удесот/инцидентот.

#### ***Инциденти на воздухоплови над 5 700 кг***

7.7 Ако една Земја спроведува истрага за инцидент на воздухоплов со максимална маса над 5 700 кг, таа Земја треба да испрати, колку што е можно поскоро по истрагата, Извештај со податоци за инцидентот до Меѓународната организација за цивилно воздухопловство.

*Напомена.— Типовите на инциденти кои се од главен интерес за Меѓународната организација за цивилно воздухопловство, за студии за спречување на удеси, се наведени во Прилог Ц.*

---

## ГЛАВА 8. МЕРКИ ЗА СПРЕЧУВАЊЕ НА УДЕСИ

*Напомена.*— Целта на овие одредби е да се промовира спречувањето на удеси со анализа на податоците за удесите и инцидентите и со брза размена на податоци.

### **Системи за известување (пријавување) на инциденти**

8.1 Една Земја треба да воспостави надлежен (орган) систем за известување за инциденти за да го олесни собирањето на информации за реалните или потенцијалните безбедносни недостатоци.

8.2 **Препорака.**— Една Земја би требало да воспостави доброволен (волонтерски) систем за известување за инциденти за да го олесни собирањето на информации кои не можат да бидат опфатени со надлежниот (орган) систем за пријавување на инциденти.

8.3 Доброволниот (волонтерскиот) систем за известување за инциденти треба да е “без казни” и да овозможи заштита на изворите на информации.

*Напомена 1.*— За доброволно пријавување (давање податоци) од основно значење е неказнувачката политика.

*Напомена 2.*— Земјите се поттикнуваат да го олеснат и да го унапредуваат доброволното пријавување на настани кои можат да влијаат врз воздухопловната безбедност со прилагодување на нивните закони, регулативи и принципи и методи, како што е потребно.

*Напомена 3.*— Упатствата кои се однесуваат и на надлежните и на доброволни системи за известување за несреќи се содржани во Прирачникот за спречување на удеси (Док 9422)

### **Системи на база на податоци**

8.4 **Препорака.**— Една Земја би требало да воспостави база на податоци за удеси и ициденти за да ја олесни ефикасната анализа на добиените податоци, вклучувајќи ја ги оние добиени од нејзините системи за известување на инциденти.

8.5 **Препорака.**— Системите на базата на податоци би требало да користат стандардизирани формати за да ја олеснат размената на податоци.

*Напомена 1.*— Материјалот со упатства кои се однесуваат на спецификацијата за тие бази на податоци го обезбедува ИЦАО на барање од Земјите.

*Напомена 2.*— Земјите се охрабруваат да поттикнат регионални аранжмани, како што е соодветно, при спроведувањето на 8.4.

### **Анализа на податоци — Превентивни активности**

8.6 Една Земја која воспоставила база на податоци за удеси и инциденти и систем за известување за инциденти треба да ги анализира информациите кои се содржат во нејзините извештаи за удеси/инциденти и во базата на податоци за да ги одреди сите потребни превентивни активности.

*Напомена.*— Дополнителните информации врз коишто треба да се засноваат превентивните активности можат да се содржат во Завршните извештаи за несреќите и инцидентите за кои е спроведена истрага.

8.7 **Препорака.**— Ако една Земја, при анализата на информациите кои се содржат во нејзината база на податоци, утврди безбедносни прашања кои се сметаат дека се од интерес за другите Земји, таа Земја би требало да ги испрати тие безбедносни информации до нив колку што е можно поскоро.

8.8 **Препорака.**— Како дополнение на безбедносните препораки кои произлегуваат од истрагите за несреќи и инциденти, безбедносните препораки можат да резултираат од различни извори, вклучувајќи и студии за безбедноста. Доколку безбедносните препораки се упатени до организација во друга Земја, тие исто така би требало да се пренесат до истражните органи на таа Земја.

### **Размена на безбедносни информации**

8.9 **Препорака.**— Земјите би требало да ги усовршат воспоставените мрежи за делење/размена на безбедносни информации помеѓу сите корисници на воздухопловниот систем и би требало да ја олеснат слободната размена на информации за реални и потенцијални безбедносни недостатоци.

*Напомена.*— Стандардизираниите дефиниции, класификациите и форматите се потребни за да се олесни размената на податоци. Материјалот со упатства за спецификациите за тие мрежи за делење/размена на податоци, на барање, ќе бидат обезбедени од страна на ИЦАО.





## ДОДАТОК. ФОРМАТ НА КОНЕЧНИОТ ИЗВЕШТАЈ

(Видете Глава 6)

### ЦЕЛ

Целта на овој формат е да се претстави Конечниот извештај на погоден и унифициран начин.

Деталното упатство за пополнување на секој дел од Конечниот извештај се наоѓа во *Прирачникот за истрага на удеси на воздухоплови* (Док 6920).

### ФОРМАТ

**Наслов.** Конечниот извештај започнува со наслов кој содржи:

име на операторот, производител, модел, националност и регистарски ознаки на воздухопловот, место и датум на удесот или инцидентот.

**Краток преглед.** По насловот следи краток преглед кој на кратко ги опишува сите важни информации кои се однесуваат на:

известувањето на националните и странските надлежни за удесот; утврдување на надлежни за истрага на удесот и акредитирани претставници; организирање на истрагата; надлежен орган кој го дава извештајот и датум на објавувањето;

и завршува со кратко резиме на околностите кои довеле (претходеле на) до удесот.

**Главен дел.** Главниот дел на Конечниот извештај ги содржи следните главни поглавја:

1. Информации засновани на факти
2. Анализи
3. Заклучоци
4. Безбедносни препораки

при што секое поглавие се состои од голем број на подпоглавија како што се опишани во натамошниот текст.

**Додатоци.** Се вклучуваат по потреба.

**Напомена.**— При изготвувањето на Конечниот извештај со користењето на овој формат, се обезбедува:

а) сите податоци кои се важни за разбирањето на фактичката информација анализите и заклучоците да бидат вклучени во секое соодветно поглавие;

б) каде што нема на располагање информации за која било од предметите во 1.— Информации засновани на факти, или тие не се важни за околностите кои

доведуваат до удесот, за таа цел да се вклучи Напомена под соодветниот поднаслов.

### 1. ИНФОРМАЦИИ ЗАСНОВАНИ НА ФАКТИ

1.1 **Историјат на летот.** Кратко сиже со следните информации:

- Број на лет, тип на операција, последно место на заминување, време на заминување (локално време или УТЦ), место на планирано слетување.

- Подготовка на летот, опис на летот и настани кои претходеле (довеле) на удесот, вклучувајќи и реконструкција на значаен дел од патеката на летот, ако е згодно.

- Локација (географска ширина, дожина, надморска висина), време на удесот (локално време или УТЦ), без разлика дали е ден или ноќ.

1.2 **Повреди на лицата.** Пополнување на следното (со броеви):

Повреди	Екипаж	Патници	Други
Смртоносни			
Сериозни			
Помали/Никакви			

**Напомена.**— Смртоносните повреди ги вклучуваат сите смртни случаи за кои е утврдено дека се директен резултат на повредите кои се претрпени во тој удес. Сериозна повреда е дефинирана во Глава 1 на *Анексот*.

1.3 **Штета на воздухопловот.** Кратка изјава за штетата претрпена од страна на воздухопловот во удесот (уништен, многу оштетен, малку оштетен, без оштетување).

1.4 **Друга штета.** Краток опис на штетата претрпена од страна на објекти кои не се воздухоплови.

### 1.5 Информации за персоналот:

а) Соодветни информации кои се однесуваат на секој од членовите на летечкиот екипаж вклучувајќи: години, валидност на дозволите, овластувања, задолжителни

проверки, летечко искуство (вкупно и на тип) и важни информации за времето поминато на должност.

б) Кратка изјава за квалификациите и искуството на другите членови на екипажот.

ц) Релевантни информации во врска со друг персонал, како услуги на контролата на летање, одржување на воздухопловот итн., кога е значајно.

#### 1.6 Податоци за воздухопловот:

а) Кратка изјава за пловидбеноста и одржувањето на воздухопловот (треба да се вклучи индикација на недостатоци кои се познати пред и за време на летот, ако се однесуваат на удесот).

б) Кратка изјава за извршувањето, ако е значајна, и дали масата и центарот на гравитацијата биле во рамките на пропишаните граници за време на фазата на операција која се однесува на удесот. (Ако нема или ако има било каква врска со удесот, дадете податоци.)

ц) Тип на користеното гориво.

#### 1.7 Метеоролошки информации:

а) Кратка изјава за метеоролошките услови кои одговараат на околностите кои вклучуваат и прогноза и реални услови, и расположливоста на метеоролошките информации за екипажот.

б) Услови на природна светлина во времето на удесот (сончева светлина, месечева светлина, приквечерина итн.).

1.8 **Средства за навигација.** Релевантни информации за средствата за навигација кои се на располагање, вклучувајќи и уреди за слетување како ИЛС, МЛС, НДБ, ПАР, ВОР, визуелни земјени средства итн. и нивната ефикасност во тоа време.

1.9 **Врска.** Релевантни информации за врските на подвижната и фиксната воздухопловната служба и нивната ефикасност.

1.10 **Информации за аеродромот.** Релевантни информации кои се однесуваат на аеродромот, неговите капацитети и состојба или на местото за полетување и слетување ако не е аеродром.

1.11 **Регистратори на летот.** Локацијата на регистраторот на летот во воздухопловот, неговите услови за поправка и важни податоци кои се на располагање за него.

1.12 **Информации за олупината и ударот.** Општите информации на местото на удесот и шемата за распределба на остатоците; откриени материјални дефекти или недостатоци на компонентите. Податоците кои се однесуваат на локацијата и состојбата на различните делови од остатоците обично не се бараат, освен ако не е потребно да се укаже на распаѓање на воздухопловот пред ударот. Дијаграмите, табелите и

фотографиите можат да се вклучат во овој дел или да се приложат кон Додатоците.

1.13 **Медицински и патолошки податоци.** Краток опис на резултатите од превземената истрага и соодветните податоци кои се на располагање од таму.

*Напомена.— Медицинските информации кои се однесуваат на дозволи на летечки екипаж треба да се вклучат во 1.5— Информации за персоналот.*

1.14 **Пожар.** Ако избил пожар, информации за природата на случајот и за користената противпожарна опрема и нејзината ефикасност.

1.15 **Аспекти на преживување.** Краток опис на потрагата, евакуацијата и спасувањето, лоцирањето на екипаж и патници во однос на претрпените повреди, дефектот на структурите како седишта и појасите на седишта.

1.16 **Тестови и истражување.** Кратки изјави кои се однесуваат на резултатите од тестовите и истражувањето.

#### 1.17 Информации за организацијата и раководството.

Соодветните информации кои се однесуваат на организациите и нивното раководство кое е вклучено во вршење на влијание врз операцијата на воздухопловот. Организациите ги вклучуваат на пример операторот; контролата на летање, воздушниот пат, аеродромите и метеоролошките служби и надлежниот орган (регулаторната власт), но не се ограничени на организационата структура и функциите, ресурсите, економскиот статус, политиките и практиките на раководење и структурата на органот.

1.18 **Додатни информации.** Важни информации кои не се веќе вклучени во 1.1 до 1.17.

1.19 **Корисни или ефикасни техники за истрага.** Кога биле користени корисни или ефикасни техники за истрага за време на истрагата, кратко укажете ја причината за користење на овие техники и упатете на главните карактеристики, како и на описот на резултатите под соодветните подпоглавија од 1.1 до 1.18.

## 2. АНАЛИЗА

Анализирајте ги, како што е соодветно, само информациите кои се документирани во 1. — Информации засновани на факти и оние кои се важни за одредувањето на заклучоците и причините.

## 3. ЗАКЛУЧОЦИ

Наведете ги наодите и причините кои се утврдени при истрагата. Листата на причини треба да вклучува и непосредни и подлабоки системски причини.



#### 4. БЕЗБЕДНОСНИ ПРЕПОРАКИ

Како што е позгодно кратко наведете ги сите препораки кои се дадени заради спречување на удеси и секаква корекција како резултат на тоа.

#### ДОДАТОЦИ

Вклучете, како што е позгодно, секакви други важни информации кои се сметаат за потребни за разбирање на извештајот.

---



## ПРИЛОЗИ

*Овие прилози не се дел од Анекс 13 — Истрага на удеси и инциденти на воздухоплови.  
Материјалот што се содржи тука наменет е да помага во примената на Анекс 13.*

### **ПРИЛОГ А. ПРАВАТА И ОБВРСКИТЕ НА ЗЕМЈАТА НА ОПЕРАТОРОТ ВО ВРСКА СО УДЕСИТЕ И ИНЦИДЕНТИТЕ ВО КОИ СЕ ВКЛУЧЕНИ ВОЗДУХОПЛОВИ ПОД ЗАКУП, ИЗНАЈМЕНИ ИЛИ ВО РАЗМЕНА**

Стандардите и Препорачаните практики од Анекс 13 — Истрага на удеси и инциденти на воздухоплови се создадени кога Земјата на регистер и Земјата на оператор вообичаено била една иста. Во последниве години се зголеми бројот на договорите за закуп и размена на воздухоплови, па во многу случаи Земјата на регистар е различна од Земјата на оператор.

Договорите за закуп или размена понекогаш имаат одредби за летачкиот екипаж од Земјата на регистар. Но почесто летачкиот екипаж е од земјата на операторот и воздухопловот оперира под националната легислатива на Земјата на операторот. Слично на ова, различни аранжмани за пловидбеност може да се појават од ваквите договори. Надлежноста за пловидбеност, целосно или делумно може да биде на Земјата на оператор или Земјата на регистер. Понекогаш операторот, во согласност со системот за контрола на

пловидбеноста специфицирана од Земјата на регистер, го води одржувањето и ги чува податоците.

Во случај на удес или инцидент, важно е тоа дека Земјата која ја презела одговорноста за безбедноста на воздухопловот, има право да учествува во истрагата, барем во оној дел кои се однесува на одговорноста. Исто така е важно дека Земјата која ја спроведува истрагата да може да има брз пристап до сите документи и други податоци релевантни за истрагата.

Кога локацијата на удесот или инцидентот неможат дефинитивно да се утврдат, ако се случиле на територија на друга Земја, Земјата на оператор, по консултација со Земјата на регистер, ни требало да прифати целосна или дел од одговорноста за спроведување на истрагата.



## ПРИЛОГ Б. ЧЕК-ЛИСТИ ЗА ПРИЈАВУВАЊЕ (ИЗВЕСТУВАЊЕ) И ЗА ДОСТАВУВАЊЕ ИЗВЕШТАИ (ПОДАТОЦИ)

Напомена.— Во овие чек-листи, дадените термини го имаат следното значење:

- Меѓународен настан: удес или сериозен инцидент настанат на територија на една Договорна земја, а воздухопловот е во регистар на друга Договорна земја;
- Домашен настан: удес или сериозен инцидент настанат на територија Земјата на регистар;
- Други настани: удес или сериозен инцидент настанат на територија на Не-договорна земја, или надвор од територијата на било кој Земја.

### 1. ПРИЈАВУВАЊЕ (ИЗВЕСТУВАЊЕ) — УДЕСИ И СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ

Од	За	Пратено до	Референца од Анекс 13
Земја на настан	Меѓународни настани: За сите сите воздухоплови	Земја на регистар Земја на оператор Земја на дизајн Земја на производство ИКАО (кога возд. е преку 2 250 кг.)	4.1
Земја на регистар	Домашни и Други настани: Воздухоплови преку 2 250 кг.	Земја на оператор Земја на дизајн Земја на производство ИКАО (кога возд. е преку 2 250 кг.)	4.8

### 2. КОНЕЧЕН ИЗВЕШТАЈ

#### Удеси и сериозни инциденти билокаде настанати

Од	Врста на извештајот	на Ги опфаќа	Пратено до	Референца од Анекс 13
Земјата што ја води истрагата	КОНЕЧЕН ИЗВЕШТАЈ	Сите возд.	Земјата што покренува постапка за истрага Земја на регистар Земја на оператор Земја на дизајн Земја на производство Земјата што пројавила интерес поради фатални последици Земјата што давала податоци, значајни средства или експерти	6.4
		Возд. преку 5 700 кг.	ИКАО	6.7

### 3. АДРЕП ИЗВЕШТАЈ

#### Удеси и сериозни инциденти билокаде настанати

Од	Врста на извештајот	Ги опфаќа	Пратено до	Референца од Анекс 13
Земјата што ја спроведува истрагата	ПРЕЛИМИНАРЕН ИЗВЕШТАЈ	Удеси на воздухоп. преку 2 250 кг.	Земја на регистар или Земја на оператор Земја на дизајн Земја на производство Земјата што давала податоци, значајни средства или експерти ИКАО	7.1
		Удеси на воздухоп. до 2 250 кг. ако пловидбеноста или други интереси се инволвирани	Исто као горните освен ИКАО	7.2
	АЦЦИДЕНТ РЕПОРТ	ДАТА Удеси на воздухоп. преку 2 250 кг.	ИКАО	7.5
	ИНЦИДЕНТ РЕПОРТ	ДАТА Инциденти на возд. преку 5 700 кг.	ИКАО	7.7

### 4. МЕРКИ ЗА СПРЕЧУВАЊЕ НА УДЕСИ

#### Безбедносни прашања од интерес на други Земји

Од	Врста на извештајот	Ги опфаќа	Пратено до	Референца од Анекс 13
Земјата што ги анализира безбедносните податоци	Секаков	Прашања што се од интерес на други Земји	Земјата што ја пројавила интерес	што 8.7
Земјата што ги прави безбедносните препорајки	безбедносни препораки	Препораки направени до друга Земја	Надлежните истражување удеси во таа Земја	за 6.8 на 8.8

## ПРИЛОГ Ц. ЛИСТА СО ПРИМЕРИ НА СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ

1. Терминот “сериозен инцидент” е дефиниран во Глава 1 како:

**Сериозен инцидент.** Инцидент во кој околностите укажуваат дека удес безмалку се случил.

2. Инцидентите дадени овде се типични примери на инциденти кои се сметаат за сериозни инциденти. Оваа листа не ги опфаќа сите случаи и дава само примери за сериозни инциденти.

Безмалку судар за чие избегнување било потребно посебен маневар за избегнување на сударот, или небезбедна реакција, или кога постапката за избегнување била соодветна.

Контролиран лет наведуван во земја (препрека) каде сударот за малку е избегнат

Прекинато плетување на затворена или зафатена полетно-слетна патека

Полетување од затворена или зафатена полетно-слетна патека со мала сепарација од препреките

Слетување или принудно слетување на затворена или зафатена полетно-слетна патека.

Откази кој го попречуваат достигнувањето на потребните перформанси за време на полетувањето или почетното искачување.

Пламен или чад во патничката кабина, во просторот за багаж или на моторите, дури кога таквиот пламен е изгаснат од противпожарните служби.

Настан во кој е принудно е потребно употреба на кислород од страна на летачкиот екипаж.

Структурални оштетувања на воздухопловот или дефект на моторите кои не се класифицирани како удес.

Повеќекратни неправилни функционирања на еден или повеќе системи на воздухопловот кои сериозно влијаат на операцијата на возд.

Сериозни (здравствени) проблеми со летачкиот екипаж за време летот.

Пилотот изјавил дека се во опасност поради количеството на гориво.

Инциденти при полетување и слетување. Инциденти како кратко слетување пред прагот на писта, излетување преку писта, или излетување надвор бочно од писта.

Откази на системите, метеоролошки феномени, операции надвор од рамките за летот кои се одобрени и кои можат да предизвикаат потешкотии во контролирањето на воздухопловот.

Откази на два или повеќе системи, во сефкупниот задолжителен систем за навигација и наведување на воздухопловот.

---





## ПРИЛОГ Д. ИНСТРУКЦИИ ЗА ЧИТЕЊЕ И АНАЛИЗА НА РЕГИСТАРОТ НА ЛЕТОТ

### Иницијални чекори

Периодот, после еден поголем удес, е многу захтевен за надлежните за истрага на удесите, во секоја Земја. Веднаш е потребна одлука, каде регистрите на летот да се прочитаат и анализираат. Неопходно е регистрите на летот да бидат прочитани што е можно побргу по удесот. Поскорото пронаоѓање на проблемите можат да влијаат во истрагата на самото место на удесот, бидејќи доказните материјали понекогаш се бришат и се губат. Поскорото пронаоѓање на проблемите можат истотака да придонесат за правење на итни безбедносни препораки кои можат да бидат неопходни за да се спречат слични настани.

Многу Земји немаат средства за преслушување и анализа на информациите од регистраторите на летот (обата, и на разговорите и на податоците) и заради тоа им е потребна помош од други Земји. Од таа причина неопходно е надлежните во Земјата која ја спроведува истрагата навреме да подготват начин за читање на регистраторите на летот на соодветно место.

### Избор на место за преслушување на регистрите

Земјата кој ја врши истрагата може да побара помош од било која Земја за која што смета дека најдобро ќе послужи на истрагата. Стандардната опремата и софтверот за преслушување од производителот, кои вообичаено се користат од авиокомпаниите и од овластените сервиси за одржување, не се сметаат за адекватни за спроведување на истрага. Специјални техники за пречитување и анализа на регистрите е вообичаено е потребна доколку регистрите се оштетени.

Средствата за читање на регистрите на летот би требало да ги имаат следните можности:

- а) да ги одвои и прочита податоците од регистар кој има големи оштетувања;
- б) за преслушување на оригиналниот запис без употребата на уредот кој бил инволвиран во удесот
- в) мануелно да се анализира тхе рањ бинарс њавеформ од Регистар за податоците на летот со дигитална трака.
- д) да го засили и пречисти записот на гласови, дигитално со начин и средства и соодветен софтвер; и
- е) за графичка анализа на податоците, да генерира дополнителни параметри кои не се јасно запишани

(на снимани), да ги потврдува податоците со меѓусебна проверка и со други аналитички методи да ја одредува точноста на податоците и недостатоците.

### Учество на Земјата на производителот (или дизајн) и Земјата на операторот

Земјата на производителот (или дизајн) заради пловидбеноста има должност и потребно познавање за читање и анализ на информациите од Регистарот на летот. Доколку Информациите од Регистарот на летот обелоденат дека имало проблеми со пловидбеноста на воздухопловот, Земјата на производител (или дизајн) би требало да имаат преставник присутен кога регистарот се чита и анализира во друга Земја.

Земјата на операторот има надлежности кои се однесуваат за операцијата на летот и, може да спроведе увид во оперативните работи кои би можеле да бидат специфични за операторот. Доколку Информациите од Регистарот на летот обелоденат дека имало оперативни проблеми (со летањето, управувањето), Земјата на операторот би требало да имаат преставник присутен кога регистарот се чита и анализира.

### Препорачани процедури

Регистарот за податоците од летот и регистарот за снимање на разговорите би требало да се читаат на едно исто место (со исто средство), бидејќи тие содржат компламентарни податоци кои можат да помогнат за меѓусебно да се потврдат снимките и да помогнат во одредувањето на времето и во синхронизирањето.

Регистрите не би требало да се отворат или да се приклучат, и оригиналниот запис не би требало да се копира (особено не со уред за брзо преснимување) пред да се прочитаат поради ризик од оштетување на снимката (записот).

Средството со кое Регистрите се отчитани, за друга земја дава можност за коментар на конечниот извештај за цел да се обезбеди дека податоците од анализите на регистрите се земени во предвид.

На средствата/инструментите со кои регистрите се отчитани може да биде побарана експертиза од производителот и од операторот за да се провери испрвоста на инструментите и да се потврдат насниманите податоци.

Земјата која ја спроведува истрагата може да ги остави оригиналните снимки или нивна копија со уредот за читање, додека истрагата да биде комплетирана, со цел тие да помогнат благовремено разрешувањето на други прашања или појаснувања, обезбедувајќи се дека

средствата се адекватно обезбедени за чување на податоците.

— КРАЈ —