

## ДИРЕКТИВА НА СОВЕТОТ 94/56/ЕЗ

од 21 ноември 1994 година

**за утврдување на основните принципи за водење на истрага при несреќи и инциденти во цивилната воздушна пловидба**

СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, а особено член 84 (2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Комисијата <sup>1</sup>,

имајќи го предвид мислењето на Економско-социјалниот комитет <sup>2</sup>,

постапувајќи во согласност со постапката на која се упатува во член 189в од Договорот <sup>3</sup>,

со оглед на тоа што треба да се задржи високото ниво на безбедност во цивилната воздушна пловидба во Европа и треба да се направат крајни напори за да се намали бројот на несреќи и инциденти;

со оглед на тоа што експедитивните технички истраги за цивилната воздушна пловидба и инциденти ја подобруваат воздушната безбедност и помагаат во спречувањето на вакви несреќи и инциденти;

со оглед на тоа што треба да се земе предвид Конвенцијата за меѓународна цивилна воздушна пловидба, потпишана во Чикаго на 7 декември 1944 година, која предвидува спроведување на потребните мерки кои обезбедуваат сигурно работење на авионот, при што, особено треба да се земе предвид Анекс 13 на оваа Конвенција со кој се утврдуваат препорачаните меѓународни стандарди и примени за истраги на авионски несреќи;

со оглед на тоа што според меѓународните стандарди во Анекс 13, истрага на несреќите спроведува државата во која се случила несреќата;

со оглед на тоа што во случај на сериозен инцидент, државата во која се случил инцидентот не спроведува истрага, таква истрага треба да спроведе матичната земја;

со оглед на тоа што истрагата на сериозните инциденти треба да биде спроведена на сличен начин како истрага на инцидент

---

<sup>1</sup> Сл. весник на ЕУ С 257, 22.9.1993 год., стр. 8 Сл. весник на ЕУ С 109, 19.4. 1994 год., стр. 14

<sup>2</sup> ОЈ No С 34, 2.2.1994 год., стр. 18

<sup>3</sup> Мислење на Европскиот парламент од 9 март 1994 год. (Сл. весник на ЕУ С 91, 28.3.1994, стр. 123), Заеднички став на Советот од 16 мај 1994 год. (Сл. весник на ЕУ С, 172, 24.6.1994 год., стр. 46) и Одлука на Европскиот парламент од 26 октомври 1994 год. (Сл. весник на ЕУ С 323, 21. 11. 1994 год.).

**31994L0056.** Превод: Сашо Димитровски, преведувачка агенција: ИН и АУТ, 6.11.2006 год.  
Лектор: Сузана В Спасовска, преведувачка агенција: ИН и АУТ, 9.11.2006 год.

со оглед на тоа што обемот на истрагата зависи од заклучоците кои се извлекуваат од неа за подобрување на безбедноста;

со оглед на тоа што воздушната безбедност бара истрагите да бидат спроведени во најкраток можен рок,

со оглед на тоа што иследниците треба непречено да ги вршат своите задачи;

со оглед на тоа што земјите-членки мораат, во согласност со законодавството кое е на сила во поглед на овластувањата на овластеното тело кое е одговорно за судската истрага, а онаму каде што е погодно, во тесна соработка со тоа овластено тело, да потврдат дека оние кои се одговорни за техничката истрага можат да ги извршат своите задачи во најдобри можни услови;

со оглед на тоа што истрагата на несреќата и инцидентот кој се случил во цивилната воздушна пловидба, треба да биде спроведена со или под контрола на независно тело или ентитет за да се избегне секаков конфликт на интереси и секако мешање во причините на настаните кои се случиле;

со оглед на тоа што телото или ентитетот се соодветно опремени и нивните задачи содржат превентивни активности;

со оглед на тоа што земјите-членки преземаат мерки кои обезбедуваат заедничка помош, ако тоа се бара, во спроведувањето на истрагата;

со оглед на тоа што земјата-членка е во состојба да ѝ ја довери истрагата на друга земја-членка;

со оглед на тоа што за заштита од несреќа, важно е да се објават заклучоците од истрагата на несреќата во најкраток можен рок,;

со оглед на тоа што конкретната природа на инцидентите се зема предвид кога кружат заклучоците од истрагите во нив;

со оглед на тоа што безбедносните препораки кои произлегуваат од истрагата на несреќата или инцидентот, се земаат предвид според правилата од страна на земјите-членки;

со оглед на тоа што единствената цел на техничката истрага е да се извлечат поуки кои ќе спречат идни несреќи и при што, значи, анализата на настаните, заклучоците и безбедносните препораки не се прават да се обвини некој или да се преземе одговорност,

**ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАВА ДИРЕКТИВА:**

*Член 1*

**Цел**

Целта на оваа Директива е подобрување на воздушната безбедност преку олеснување на експедитивното водење на истрагата, чија единствена цел е спречување на идните несреќи и инциденти.

## *Член 2*

### **Обем**

1. Оваа Директива се применува во истраги на несреќи во цивилната воздушна пловидба и инциденти кои се случиле на територија на Заедницата, земајќи ги предвид меѓународните обврски на земјите-членки.

2. Оваа Директива, исто така се применува надвор од територијата на Заедницата во:

(i) истраги на несреќи на авиони кои се регистрирани во некоја земја-членка, кога вакви истраги не се спроведуваат од страна на друга земја;

(ii) истраги на сериозни инциденти на авиони кои се регистрирани во некоја земја-членка или со кои управува фирма која е регистрирана во некоја земја-членка, кога вакви истраги не се преземаат од страна на друга земја.

## *Член 3*

### **Дефиниции**

За целите на оваа Директива:

(а) несреќа, настан поврзан со работата на авион кој го опфаќа времето меѓу качувањето на луѓето во авионот со намера за летање, до моментот кога сите лица се симнале, при што:

1. некое лице е смртно или сериозно повредено како резултат на:

- престој во авионот, или

- директен допир со било кој дел од авионот, вклучувајќи делови кои се откачиле од авионот, или

- директно изложување на млазен удар,

освен кога повредите се природни, самонанесени или нанесени од страна на други лица или кога повредите се нанесени на патници со оштетен вид, кои се кријат надвор од дозволеното место за патници и екипаж; или

2. авионот претрпува оштетување или дефект кој:

- негативно се одразува на силата на машината, перформансите или карактеристиките на летањето на авионот и

- нормално бара поправка или замена на расипаниот дел,

освен при откажување на моторот, кога штетата е ограничена на моторот, неговите заштитни обвивки или опремата; или кога штетата е ограничена на пропелерите, врвовите на крилата, антените, тркалата, кочниците, аеродинамичната линија, мали вдлабнатини или дупки во обвивката на авионот;

3. авионот е исчезнат или е потполно непристапен;

(б) сериозна повреда, повреда која е нанесена на лице во несреќа и која:

1. бара хоспитализирање повеќе од 48 часа, седум дена почнувајќи од датумот на нанесување на повредата; или

2. резултира со скршеница на коска (освен мали скршеници на прсти, прсти на нозете, носот); или

3. вклучува гребаница која може да предизвика обилно крварење, повреда на нерв, мускул или тетива; или

4. вклучува повреда на некој внатрешен орган; или

5. вклучува изгореници од втор или трет степен или изгореници кои зафаќаат повеќе од 5% од телото; или

6. вклучува изложување на заразни супстанции или штетна радијација;

(в) смртна повреда, повреда која е нанесена на лице во несреќа и која резултира со негова/нејзина смрт во рок од 30 дена од денот на несреќата;

(г) причини, активности, пропусти, настани или услови или комбинирање на истите кои доведуваат до несреќа или инцидент;

(д) истрага, процес спроведен за спречување на несреќа или инцидент кој вклучува собирање и анализа на информации, извлекување заклучоци, вклучувајќи одредување на причината (причините), а доколку е соодветно, давање на безбедносни препораки;

(е) главен иследник, овластено лице, врз основа на неговите квалификации, кој е одговорно за организирање, спроведување и контролирање на истрагата;

(ѓ) црна кутија, било каква машина за снимање вградена во авионот која служи за олеснување на истрагата при несреќа/инцидент;

(е) претприемач, секое физичко лице, секое правно лице, кое прави профит или не, или секое службено тело кое може да биде правно или не;

(ж) управувач, секое лице, тело или претпријатие кое управува или нуди да управува со еден или повеќе авиони;

(з) инцидент, настан, кој се разликува од несреќа, поврзан со управувањето на авионот кој влијае или може да влијае на безбедноста на управувањето;

(с) сериозен инцидент, инцидент кој вклучува околности кои покажуваат дека се случила несреќа (во Анексот може да се најде листа со примери за сериозни инциденти);

(и) безбедносни препораки, сите предлози од истражното тело на земјата која ја спроведува техничката истрага, врз основа на информациите извлечени од таа истрага, со цел да се спречат несреќи и инциденти.

#### *Член 4*

### **Обврска за истрага**

1. Секоја несреќа или сериозен инцидент е предмет на истрага.

Меѓутоа, земјите-членки можат да преземат мерки кои овозможуваат инциденти кои не се покриени со првиот потстав да бидат истражени кога истражното тело очекува да извлече поуки за воздушна безбедност од нив.

2. Степенот на истрагите и на постапките кои се следат во спроведувањето на ваквите истраги ги одредува истражното тело, земајќи ги предвид принципите и целта на оваа Директива и во зависност од поуките кои се очекуваат да бидат извлечени од несреќата или од сериозниот инцидент за подобрување на безбедноста.

3. Истрагите наведени во став 1 во никој случај не служат за обвинување или преземање на одговорност.

#### *Член 5*

### **Статус на истрагата**

1. Земјите-членки дефинираат, во рамките на нивните поединечни правни системи, правен статус на истрагата која ќе ја спроведат главните иследници колку што може поефикасно и во најкраток можен рок.

2. Во согласност со законодавството кое е на сила во земјите-членки и, онаму каде што е погодно, во соработка со властите надлежни за судската истрага, иследниците се овластени, меѓу другото да:

(а) имаат слободен пристап до местото на несреќата или инцидентот, како и до авионот, неговата содржина и неговите остатоци;

(б) обезбедат непосреден список на докази и контролирано отстранување на остатоците или деловите кои треба да се испитаат и анализираат;

(в) имаат непосреден пристап и користење на содржината на црните кутии и другите снимки;

(г) имаат пристап до резултатите од испитувањето на телата на жртвите или од тестовите од мострите земени од телата на жртвите;

(д) имаат непосреден пристап до резултатите од испитувањата на луѓето, вклучени во управувањето на авионот или од тестовите од мострите земени од тие луѓе;

(ѓ) ги испитуваат сведоците;

(е) имаат слободен пристап до сите важни информации или снимки во сопственост на сопственикот, управувачот или производителот на авионот и од страна на властите кои се одговорни за цивилната воздушна пловидба или управување со аеродроми.

## Член 6

### Истражно тело или ентитет

1. Секоја земја-членка обезбедува дека техничките истраги се спроведени или надгледувани од постојано тело или ентитет на цивилната воздушна пловидба. Ова тело или ентитет е функционално независно, посебно од националните воздухопловни власти одговорни за способноста за летање, потврдувањето, летањето, одржувањето, издавањето дозволи, службата за контрола за летање и, воглавном од секоја странка чии интереси можат да дојдат во судир со задачите кои се доверени на истражното тело или ентитет.

2. Покрај став 1, активностите кои му се доверени на ова тело или ентитет можат да се прошират до собирање и анализа на податоците во врска со воздушната безбедност, конкретно поврзани со спречувањето, доколку овие активности не влијаат на сопствената независност и не наложуваат одговорност во регулаторната, административната и стандардната работа.

3. На телото или ентитетот споменат во став 1 им се даваат бараните средства за да ги спроведат одговорностите независно од властите, споменати во став 1 и добиваат доволно средства за тоа. На неговите иследници им се дозволува статус кој им ги дава потребните гаранции за независност. Тоа вклучува најмалку еден иследник способен да ја врши функцијата главен иследник во случај на авионска несреќа или сериозен инцидент.

4. Доколку е потребно, телото или ентитетот може да побара помош од телата или ентитетите од други земји-членки за снабдување со:

(а) уреди, средства и опрема за:

- техничка истрага на остатоци и авионска опрема и други предмети кои се важни за истрагата,
- процена на информациите од црните кутии и
- компјутерско складирање и процена на податоците за авионската несреќа.

(б) експерти за истраги на несреќи преземаат посебни задачи, но само тогаш кога постои отворена истрага за голема несреќа.

Кога е на располагање, доколку е можно, ваквата помош треба да биде бесплатна.

5. Земјата-членка може ѝ ја довери задачата за спроведување истрага на несреќата или инцидентот на друга земја-членка;

#### *Член 7*

### **Извештај за несреќата**

1. За секоја истрага на несреќа се прави извештај во форма соодветна на типот и сериозноста на несреќата. Извештајот ја дава единствената цел на истрагата на која се упатува во член 1 и доколку е соодветно, содржи безбедносни препораки.

2. Истражното тело или ентитет јавно го објавуваат крајниот извештај за несреќата во најкраток можен рок и доколку е можно, во рок од 12 месеци од датумот на несреќата.

#### *Член 8*

### **Извештај за инцидентот**

1. За секоја истрага на инцидент се прави извештај во форма соодветна на типот и сериозноста на инцидентот. Извештајот, доколку е соодветно, содржи важни безбедносни препораки. Извештајот ја заштитува анонимноста на лицата вклучени во инцидентот.

2. Извештајот за инцидентот кружи до страните кои веројатно ќе профитираат од неговите заклучоци, во поглед на безбедноста.

#### *Член 9*

### **Безбедносни препораки**

Извештаите и безбедносните препораки кои се наведени во Член 7 и 8 се доставуваат до претприемачите или надлежните власти за национално воздухопловство, а копиите доставени до Комисијата.

Земјите-членки ги преземаат неопходните мерки да обезбедат дека безбедносните препораки дадени од истражните тела или ентитети се земени предвид, онака како што треба и, доколку е соодветно, дека е постапено без предрасуди кон Правото на Заедницата.

#### *Член 10*

**31994L0056.** Превод: Сашо Димитровски, преведувачка агенција: ИН и АУТ, 6.11.2006 год.  
Лектор: Сузана В Спасовска, преведувачка агенција: ИН и АУТ, 9.11.2006 год.

Една безбедносна препорака во никој случај не смее да создаде претпоставка за вина или одговорност за несреќа или инцидент.

#### *Член 11*

Со ова престанува да важи Директивата 80/1266/ЕЕЗ на Советот од 16 декември 1980 година за идна соработка и заедничко помагање меѓу земјите-членки на полето на истражување на воздушни несреќи <sup>1</sup>.

#### *Член 12*

1. Земјите-членки ги ставаат во сила законите, регулативите и административните одредби потребни за усогласување со оваа Директива најдоцна до 21 ноември 1994. Потоа ја известуваат Комисијата, за тоа..

2. Кога земјите-членки ги донесуваат тие прописи, тие содржат упатување кон оваа Директива или се придружени со такво упатување при нивното објавување. Начините на донесување на вакво упатување ги утврдуваат земјите-членки.

#### *Член 13*

Оваа Директива се однесува на земјите-членки.

Брисел, 21.11.1994 год.

*За советот*

*Претседател*

М. ВИСМАН

#### *АНЕКС*

### **СПИСОК НА ПРИМЕРИ ЗА СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ**

---

Сл. весник на ЕУ С 375, 31.12.1980 год., стр. 32



Инцидентите подолу наведени се типични примери за сериозни инциденти. Овој список не е детален и служи само како водич за дефиницијата за „сериозен инцидент“.

- Близок судар при што треба да се направи маневар за избегнување или кога маневар за избегнување би бил погоден за да се избегне судар или опасна ситуација.
- Контролиран лет во терен (CFIT) избегнат за малку .
- Откажано полетување од затворена или зафатена писта или полетување од таква писта со блиско избегнување на пречките.
- Слетување или обид за слетување на затворена или зафатена писта.
- Целосен неуспех да се достигнат предвидените перформанси за време на полетувањето.
- Секаков пламен и чад во одделот за патници или во одделот за багаж или пламен во моторот, иако ваквите пламени се гасат со средства за гасење.
- Секаков настан кој бара итна употреба на кислород од страна на екипажот.
- Структурен дефект на авионот или распаѓање на моторот кој не е квалификуван како несреќа.
- Повеќекратна неисправност на еден или повеќе системи во авионот кои сериозно влијаат на управувањето со авионот.
- Секаква неспособност на екипажот.
- Секоја состојба со горивото која бара изјава за вонредна состојба од страна на пилотот.
- Инциденти при полетувањето или слетувањето, како кратка писта или излетување од рамките на пистата.
- Откажување на системите, метеоролошки појави, работење надвор од одобрените упатства за летање или други настани кои можат да предизвикаат тешкотии со управувањето на авионот.
- Откажување на повеќе од еден систем во составот на сиситемот за редунданција кој е задолжителен за наведување на летот и навигацијата.

**31994L0056.** Превод: Сашо Димитровски, преведувачка агенција: ИН и АУТ, 6.11.2006 год.  
Лектор: Сузана В Спасовска, преведувачка агенција: ИН и АУТ, 9.11.2006 год.

## **ОБРАЗЕЦ Бр. 1**

## **Поимник на термини и изрази**

За секој CELEX број на правниот акт на ЕУ, се пополнува овој Образец бр.1 - Поимник на термини и изрази. Пополнетиот Образец бр.1, прикачете го на крајот на преводот, така да преводот и Образец бр.1 претставуваат ЕДЕН документ.

**31994L0056.** Превод: Сашо Димитровски, преведувачка агенција: ИН и АУТ, 6.11.2006 год.  
Лектор: Сузана В Спасовска, преведувачка агенција: ИН и АУТ, 9.11.2006 год.

<b>CELEX број</b>	<b>31994L0056</b>		
<b>Наслов на документот (АНГ)</b>	Council Directive 94/56/EC of 21 November 1994 establishing the fundamental principles governing the investigation of civil aviation accidents and incidents		
<b>Наслов на документот (МАК)</b>	Директива 94/56/ЕЗ на Советот од 21 ноември 1994 за утврдување на основните принципи за водење на истрага при несреќи и инциденти во цивилната воздушна пловидба		
<b>Област на примена</b>	Сообраќај		
<b>Агенција за превод</b>	ИН и АУТ	<b>Преведувач</b>	Сашо Димитровски
<b>Тел</b>	3 226 857	<b>e-mail</b>	translation@in-out.com.mk
		<b>Дата</b>	6.11.2006

Место на зборот во текстот (член, став, точка, прилог ...)	Изворен збор (АНГ)	Превод (МАК)	Забелешка / Коментар	Извор на преводот <sup>1</sup> (користен речник / МАКТЕРМ)
Член 3		млазен удар		
Член 3		заштитни обвивки		
Член 3		аеродинамична линија		
Член 3		црна кутија		

<sup>1</sup> КОРИСТЕН РЕЧНИК/ МАКТЕРМ – Ве молиме, запишете го името на речникот кој е користен при преводот. Во случај терминот да се наоѓа во МАКТЕРМ - базата на термини на Веб сајтот на СЕИ, ве молиме нотирајте. Базата на термини има слободен пристап за сите корисници во процесот.