

Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и Советот

од 13 јуни 2003 година

за известување за настани во цивилното воздухопловство

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, особено членот 80(2) од него,

имајќи го предвид предлогот од Комисијата ⁽¹⁾,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот економско-социјален комитет ⁽²⁾,

по консултации со Комитетот на регионите,

постапувајќи во согласност со постапката утврдена со член 251 од Договорот ⁽³⁾ и во поглед на заедничкиот текст одобрен од Комитетот за помирување на 9 април 2003 година,

со оглед на тоа што:

(1) стапката на несреќи во цивилното воздухопловство остана релативно постојана во минатата деценија; сепак, постои загриженост дека предвиденото зголемување на сообраќајот може да доведе до зголемување на бројот на несреќите во блиска иднина.

(2) Директивата 94/56/ЕЗ на Советот од 21 ноември 1994 година што ги утврдува основните принципи што ги уредуваат истрагите за несреќите и инцидентите во цивилното воздухопловство ⁴, има за цел - спречување на несреќите преку овозможување експедитивно спроведување истраги.

(3) искуството покажа дека, често, пред да се случи несреќата, определен број инциденти и бројни други недостатоци укажале на постоењето на безбедносни ризици.

¹ Сл.весник на ЕУ С 120 Е, 24.4.2001, стр. 148 and Сл.весник на ЕУ С 332 Е, 27.11.2001, стр. 320.

² Сл.весник на ЕУ С 311, 7.11.2001, стр. 8.

³ Мислење на Европскиот парламент од 14 јуни 2001 година (Сл.весник на ЕУ С 53 Е, 28.2.2002, стр. 324), Заеднички став на Советот од 17 јуни 2002 година (Сл.весник на ЕУ С 197 Е, 20.8.2002, стр. 16) и Одлуката на Европскиот парламент од 23 октомври 2002 година (се уште не е објавена во Службениот весник). Одлуката на Европскиот парламент од 13 мај 2003 година and Одлука на Советот од 13 мај 2003 година.

⁴ Сл.весник на ЕУ L 319, 12.12.1994, стр. 14

(4) подобрувањето на безбедноста во цивилното воздухопловство бара подобро познавање на овие настани за да се олесни анализата и надгледувањето на тенденциите за да се иницираат поправни мерки.

(5) Кога настанот вклучува воздухоплов регистриран во земјата-членка или под управа на претпријатие основано во земјата-членка, овој настан треба да се пријави дури и доколку се случил надвор од територијата на Заедницата.

(6) Секоја земја-членка треба да воспостави системи за задолжително известување.

(7) Различни категории на персонал што работи во цивилното воздухопловство ги набљудуваат предметните настани со цел - превенција на несреќи и според тоа, тие категории персонал треба да известат за тие настани.

(8) Ефикасноста на откривањето на потенцијални ризици треба значително да се зајакне преку размена на информации за такви настани.

(9) Потребен е софтвер за поддршка за размена на информации помеѓу различни системи.

(10) Информациите за безбедноста треба да им се достапни на субјектите на кои им е доверено регулирањето на безбедноста во цивилното воздухопловство или истрагите за несреќи и инциденти во рамките на Заедницата и, како што е соодветно, на луѓето што можат да учат од нив и да преземат или иницираат потребни мерки за да се подобри безбедноста.

(11) Осетливата природа на безбедносната информација е таква што начинот до нејзиното добивање мора да гарантира доверливост, заштита на изворот на информацијата и доверба на персоналот што работи во цивилното воздухопловство.

(12) На јавноста мора да ѝ бидат обезбедени општи информации за нивото на безбедност во воздухопловството.

(13) Треба да се спроведат соодветни мерки што ќе овозможат воспоставување шеми за доверливо известување.

(14) Потребните мерки за спроведување на оваа Директива треба да се усвојат во согласност со Одлуката 1999/468/ЕЗ на Советот од 28 јуни 1999 година за утврдување на постапките за примена на овластувањата за спроведување што ѝ се пренесени на Комисијата¹.

(15) Треба да се обезбеди конзистентност со критериумите за техничко известување изготвени од националните експерти во Еуроконтрол и

¹ Сл.весник на ЕУ L 184, 17.7.1999, стр. 23.

Организацијата за здружените воздухопловни власти. Списокот на настани за кои се известува треба да ја земе предвид работата на овие две европски организации. Исто така, треба да се земат предвид случувањата во рамките на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство

(16) Бидејќи целта на предложените активности, имено подобрувањето на воздухопловната безбедност, не може да биде целосно постигната на задоволително ниво самостојно од земјите-членки, затоа што системите за известување кои ги користат земјите-членки се помалку ефикасни од координирана мрежа со размена на информации која овозможува рано откривање на можни безбедносни проблеми, и според тоа, може подобро да биде постигнато на ниво на Заедницата, Заедницата може да усвои мерки во согласност со принципот на супсидијарност како што е предвидено во член 5 од Договорот. Во согласност со принципот на пропорцијалност како што е предвиден во споменатиот член, оваа Директива не оди подалеку од она што е потребно за постигнување на тие цели.

ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАВА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Цел

Целта на оваа Директива е да придонесе кон подобрувањето на воздухопловната безбедност осигурувајќи се дека релевантните информации за безбедност се пренесени, собрани, складирани, заштитени и дистрибуирани.

Единствената цел на известувањето за настани е спречувањето на несреќи и инциденти, а не за препишување вина или одговорност.

Член 2

Дефиниции

За потребите на оваа Директива:

1. „настан“ значи оперативен прекин, дефект, грешка или друга нерегуларна околност што влијаела или можела да влијае врз безбедноста на летот и која не резултирала со несреќа или сериозен инцидент, во понатамошниот текст „несреќа или сериозен инцидент“, како што е дефинирано во член 3 (а) и (и) од Директивата 94/56/ЕЗ;

2. „дезидентификација“ значи отстранување на личните податоци од извештајот, во врска со лицето што го поднело извештајот и техничките детали што можат да водат до идентитетот на тоа лице, или на трети страни, кои се споменати во информациите.

Член 3

Делокруг

1. Оваа Директива се применува за настани што претставуваат опасност или кои, доколку не се поправат, можат да претставуваат опасност за воздухопловот, патниците и членовите на екипажот или на друго лице. Список на примери за вакви настани може да се најде во Анекс I и II.
2. Комисијата може, во согласност со постапката утврдена во член 10 92), да одлучи да ги измени Анексите за да ги прошири или измени примерите.
3. Примената на оваа Директива за аеродромот во Гибралтар се подразбира дека не ги доведува во прашање соодветните правни положби на Кралството Шпанија и Обединетото Кралство во однос на спорот за сувереноста на територијата на која се наоѓа аеродромот.
4. Примената на оваа Директива за аеродромот во Гибралтар е одложена сè додека не почнат да се применуваат спогодбите од заедничката изјава на министрите за надворешни работи на Кралството Шпанија и Обединетото Кралство од 2 декември 1987 година. Владите на Шпанија и на Обединетото Кралство ќе го информираат Советот за тој датум.

Член 4

Задолжително известување

1. Земјите-членки бараат настаните споменати во член 3 да се пријават до овластениот орган споменат во член 5(1) од страна на секое лице споменато подолу како дел од неговата функција:
 - (а) пилотот или капетанот на воздухоплов со турбински мотори или воздухоплов за јавен превоз користен од страна на операторот за кој земјата-членка обезбедува надзор врз безбедноста на операциите;
 - (б) лице што ги исполнува обврските за назначување, произведување, одржување или изменување на воздухоплов со турбински мотори или воздухоплов за јавен превоз или која било опрема или дел од истиот, под надзор на земјата-членка;
 - (в) лице што ги потпишува сертификатите за преглед на одржувањето или за пуштање во употреба на воздухоплов со турбински мотори или воздухоплов за јавен превоз или која било опрема или дел од истиот, под надзор на земјата-членка;
 - (г) лице што врши функција што бара лицето да биде овластено од земјата-членка како контролор на летање или како службеник за информации во врска за летови;

(е) управник на аеродром опфатен со Регулативата (ЕЕЗ) Бр. 2408/98 на Советот од 23 јули 1992 година за пристап на воздухопловни превозници од Заедницата во воздушни патишта низ Заедницата¹;

(ѓ) лице што изведува функција поврзана со инсталација, модификација, одржување, поправка, ремонт, проверка на летот и инспекција на капацитетите за воздухопловна навигација за кои земјата-членка презема одговорност;

(е) лице што изведува функција поврзана со опслужувањето на воздухопловот, вклучувајќи полнење гориво, сервисирање, подготовка на товарен лист, натоварување, одмрзнување и влечење на аеродром опфатен со Регулативата (ЕЕЗ) Бр. 2408/92.

2. Земјите-членки можат да охрабрат доброволно известување за настани споменати во член 3(1) од страна на секое лице што учествува во операциите на цивилното воздухопловство, функции слични на оние споменати во став 1.

Член 5

Собирање и складирање на информации

1. Земјите-членки назначуваат еден или повеќе надлежни органи што воспоставуваат механизам за собирање, оценување, обработка и складирање на настани пријавени во согласност со член 4.

Таква одговорност може да им се додели на следниве органи, работејќи непристрасно:

(а) националниот орган за цивилно воздухопловство; и/или

(б) истражниот орган или субјект воспоставен според член 6 од Директивата 94/56/ЕЗ; и/или

(в) кој било друг независен орган или субјект на кој му е доверена оваа функција.

Доколку земјата-членка назначи повеќе од еден орган или субјект, тогаш таа назначува еден од овие органи како субјект за контакт за размена на информациите споменати во член 6 (1).

2. Овластениот орган ги складира собраните извештаи во нивните бази на податоци.

3. Несреќите и сериозните инциденти исто така се складираат во овие бази на податоци.

Член 6

¹ Сл.весник на ЕУ L 240, 24.8.1992, стр. 8. Regulation as last amended by the 1994 година Act of Accession.

Размена на информации

1. Земјите-членки учествуваат во размената на информации со тоа што сите релевантни информации во врска со безбедноста што се скалдирани во базите на податоци споменати во член 5(2) ги прават достапни за овластените органи на други земји-членки и на Комисијата.

Базите на податоци се компатибилни со софтверот опишан во став 3.

2. Овластениот орган назначен во согласност со член 5(1) кој добива извештај за настан го внесува истиот во базата на податоци и го известува, кога е потребно, овластениот орган на земјата-членка за тоа каде се случил настанот, каде е регистриран воздухопловот, каде е произведен воздухопловот и/или каде е сертифициран операторот.

3. Комисијата изработува специфичен софтвер за потребите на оваа Директива: При тоа, ја зема предвид потребата за компатибилност со постоечкиот софтвер во земјите-членки. Соодветните органи може да го користат овој софтвер во нивните сопствени бази на податоци.

4. Комисијата презема соодветни мерки за да ја олесни размената на информации споменати во став 1 во согласност со постапките содржани во член 10(2).

Член 7

Давање информации

1. Секој субјект на кого му е доверено регулирањето на безбедноста во цивилното воздухопловство или истрагата на несреќи и сериозни инциденти во цивилното воздухопловство во рамките за Заедницата, има пристап до информациите во врска со настани собрани и разменети во согласност со членови 5 и 6 за да му биде овозможено да извлече поуки за безбедноста од претходно пријавените настани.

2. Не доведувајќи го во прашање правото на пристап на јавноста до документите на Комисијата како што е опишано во Регулацијата (ЕЗ) Бр. 1049/2001 на Европскиот парламент и на Советот од 30 мај 2001 година за јавен пристап до документите на Европскиот парламент, Советот и Комисијата¹, Комисијата, на своја иницијатива и во согласност со постапката спомената во член 10(2), усвојува мерки за дистрибуција на информациите споменати во став 1 и поврзани состојби, до заинтересираните страни. Овие мерки, кои можат да бидат општи и поединечни, се засновани на потребата:

¹ Сл.весник на ЕУ L 145, 31.5.2001, стр. 43.

- да им се обезбедат на лица и на организации информациите што им се потребни за да ја подобрат безбедноста на цивилното воздухопловство,

- да се ограничи дистрибуирањето информации само на она што е навистина потребно за намената на корисниците за да се осигури дека има соодветна доверливост на таа информација.

Одлуката да се дистрибуираат информации според овој став се ограничува на она што конкретно се бара за намената на корисникот, без да ги доведе во прашање одредбите на член 8.

3. Земјите-членки можат да издадат барем годишно преглед за безбедноста кој содржи информации за видовите настани собрани во националниот систем за задолжително пријавување на настани за да ја информираат јавноста за нивото на безбедност во цивилното воздухопловство. Земјите-членки исто така може да објавуваат дезидентификувани извештаи.

Член 8

Заштита на информации

1. Земјите-членки, во согласност со своето национално законодавство, ги преземаат потребните мерки за да обезбедат соодветна доверливост на информациите што ги добиваат според членовите 6(1) и 7(1). Тие ги користат овие информации само за целите на оваа Директива.

2. Без разлика на типот на класификација на настанот и несреќата или сериозниот инцидент, имињата и адресите на лицата никогаш не се зачувуваат во базата на податоци спомената во член 5(2).

3. Не доведувајќи ги во прашање применливите правила на кривичното право, земјите-членки се воздржуваат од започнување постапки во однос на прекршувања на законот без предумисла и ненамерни на кои им било посветено внимание само затоа што биле пријавени според националната шема за задолжително известување, освен во случаи на груба невнимателност.

4. Во согласност со постапките дефинирани во националните закони и практики, земјите-членки се осигуруваат дека вработените што пријавуваат инциденти за кои можеби знаат, не подлежат на предрасуда од нивниот работодавец.

5. Овој член се применува без да се доведат во прашање националните правила за пристап до информации на судските власти.

Член 9

Доброволно известување

1. Покрај системот за задолжително известување воспоставено со членовите 4 и 5, земјите-членки може да назначат еден или повеќе органи или субјекти што ќе

воспостават систем за доброволно известување за собирање и анализирање на информации за утврдени недостатоци во воздухопловството за кои не се бара да се пријават според системот за задолжително известување, но за кои лицето кое го поднело извештајот смета дека претставуваат потенцијален ризик.

2. Доколку земјата-членка одлучи да воспостави систем за доброволно известување, тогаш таа ги утврдува условите за дезидентификацијата, од еден или повеќе органи или субјекти што ги назначила во согласност со став 1, на доброволни извештаи под таквиот систем.

3. Земјите-членки се осигуруваат дека релевантните дезидентификувани безбедносни информации што произлегуваат од анализата на доверливо известување се складирани и им се достапни на сите страни за да се користат за подобрување на безбедноста во воздухопловството.

Член 10

Комитет

1. На Комисијата ѝ асистира комитет основан според член 12 од Регулативата (ЕЕЗ) Бр. 3922/91 од 16 декември 1991 година на Советот за усогласување на техничките критериуми и административни постапки во областа на цивилното воздухопловство¹.

2. Кога се прави упатување на овој став се применуваат членовите 5 и 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ земајќи ги предвид одредбите на член 8 од истата.

Предвидениот рок во член 5(6) на Одлуката 1999/468/ЕЗ се утврдува на три месеци.

3. Комитетот донесува сопствен деловник.

Член 11

Спроведување

1. Земјите-членки ги донесуваат и објавуваат законите, прописите и административните одредби неопходни за придржување кон оваа Директива пред 4 јули 1991 година. Тие веднаш ја информираат Комисијата за тоа.

Кога земјите-членки ги донесуваат овие мерки, тие содржат упатување на оваа Директива или се придружени од такво упатување кога ќе бидат службено објавени. Начините за правење на такво упатување ќе бидат утврдени од страна на земјите-членки.

¹ Сл.весник на ЕУ L 373, 31.12.1991, стр. 4. Регулатива како што беше изменета последен пат од Регулативата (ЕЗ) Бр. 2871/2000 на Комисијата (Сл.весник на ЕУ L 333, 29.12.2000, стр. 47).

2. Земјите-членки ќе ѝ го достават на Комисијата текстот на главните одредби од националното законодавство што го донесуваат тие во областа опфатена со оваа Директива.

Член 12

Влегување во сила

Оваа Директива влегува во сила на денот на нејзиното објавување во Службениот весник на Европската унија.

Член 13

Адресанти

Оваа Директива се однесува на земјите-членки.

Во Луксембург, 13 јуни 2003 година.

За Европскиот парламент

Претседател

П. Кокс

За Советот

Претседател

В. Папандреу

АНЕКС I

Список на настани што се пријавуваат во врска со воздухопловни операции, одржување, поправка и настани поврзани со производството на воздухопловот

Забелешка 1: Иако овој Анекс содржи најголем дел настаните што се пријавуваат, тој не може да биде целосен. Сите други настани, кои се проценети дека ги исполнуваат критериумите од оние што се вклучени, исто така треба да се пријават.

Забелешка 2: Овој Анекс не ги вклучува несреќите. Покрај другите критериуми опфатени со известувањето за несреќи, тие исто така треба да бидат зачувани во базата на податоци спомената во член 5(2).

Забелешка 3: Овој Анекс содржи примери за критериуми за известување што ги опфаќаат воздухопловните операции, одржувањето, поправките и производството.

Забелешка 4: Се пријавуваат оние настани при кои безбедноста на операцијата била или можела да биде ставена во опасност или која можела да доведе до небезбедна ситуација. Во поглед на лицето што го пријавува настанот, доколку некој настан не претставувал опасност по безбедноста на некоја операција, сепак треба да се поднесе извештај за во случај да се повтори истиот настан во различни но веројатни околности во кои би претставувал опасност. Она што се цени како настан што треба да се пријави за една класа производ, дел или уред можеби не е нешто што се однесува и на други производи, делови или уреди, и отсуството или присуството на еден фактор – човечки и технички, може да претвори еден настан во несреќа или сериозен инцидент.

Забелешка 5: Специфичните оперативни дозволи на пример: RVSM, ETOPS, RNAV или назнака или програма за одржување може да имаат специфични критериуми за известување за недостатоци или неисправности поврзани со таа довола или програма.

СОДРЖИНА

>TABLE>

A. ЛЕТАЧКИ ОПЕРАЦИИ НА ВОЗДУХОПЛОВОТ

(i) управување на воздухопловот

(a) маневри за избегнување:

- ризик од судар со друг воздухоплов, терен или друг објект или небезбедна ситуација кога би бил соодветен маневар за избегнување;

- маневар за избегнување потребен да се избегне судар со друг воздухоплов, терен или друг објект.

- маневар за избегнување потребен да се избегнат други небезбедни ситуации.

(б) инциденти при полетување или слетување, вклучувајќи превентивни или принудни слетувања. Инцидентите како што се: кратко слетување, прелетување на пистата и излетување од пистите. Полетувања, откажани полетувања, слетувања или обиди за слетувања на затворени, незафатени или на погрешни писти. Недозволен влез на писта.

(в) Неспособност да се достигне очекуваната моќност при полетување или првичното искачување на височина.

(г) критично ниска количина гориво или неспособност да се префрли горивото или да се искористи вкупната количина гориво предвидено за употреба.

(д) загуба на контрола (вклучувајќи делумна или целосна) независно од причината.

(ѓ) Настани слични на или над V1 што произлегуваат од или произведуваат опасна или потенцијално опасна ситуација (на пр. откажано полетување, удирање на опашката, загуба на моќност на моторот итн).

(е) кружење со произведување опасна или потенцијално опасна ситуација.

(ж) ненамерно значително отстапување од брзината, планираниот курс или надморска височина (повеќе од 300 стапки) независно од причината.

(з) спуштање под избраната височина/надморска височина или минималната височина/надморска височина без потребното визуелно ориентирање.

(с) Загуба на ориентација за позицијата во однос на реалната позиција или во однос на друг воздухоплов.

(и) Прекин на комуникацијата помеѓу екипажот (CRM) или меѓу екипажот и другите страни (кабински екипаж, контролата на летање, техничката служба).

(ј) Тешко слетување – слетување за кое се смета дека ќе биде потребна „проверка на тешко слетување“.

(к) Надминување на границите за нерамнотежа на горивото.

(л) Погрешно задавање на ССР-код или споредната скала на висиномерот.

(м) Погрешно програмирање, или погрешно внесени податоци во опремата што се употребува за навигација или за извршување на пресметки, или употреба на погрешни податоци.

(н) Погрешен прием или толкување на радиотелефонски пораки.

(њ) Недостатоци или неправилности на системот за гориво што имал влијание врз дотокот и/или распределувањето на гориво.

(о) Воздухоплов што полетува од асфалтирана површина.

(п) Судар помеѓу воздухоплов и друг воздухоплов, возило или друг објект на земјата.

(р) Невнимателно и/или неправилно оперирање со некоја од командите.

(с) Неспособност да се постигне планираната конфигурација на воздухопловот за некоја фаза на летот (на пример: стоен трап и врати на стоен трап, закрилци, стабилизатори, преткрилца, итн.).

(т) Опасност или потенцијална опасност што се појавува како последица на некоја намерна симулација на услови на откажување за цели на проверка на системот или обука.

(ќ) Ненормално вибрирање.

(у) Функционирање на некој систем за првично предупредување поврзано со маневрирањето со воздухопловот, на пример: предупредување за конфигурацијата, предупредување за превлечен лет (вибрации на командната рачка), предупредување за прекумерна брзина итн. освен ако:

1. екипажот заеднички утврдил дека индикацијата била лажна и под услов лажното предупредување да не довело до тешкотии или опасност што произлегла од одговорот на екипажот на предупредувањето; или

2. не функционира за цели на обука или испитување.

(ф) „предупредување“ GPWS/TAWS кога:

1. воздухопловот е на поблиско растојание до земјата од планираното или очекуваното; или

2. предупредувањето е дадено при инструментални метеоролошки услови или ноќе и е утврдено дека било дадено поради високата стапка на спуштање (режим 1); или

3. предупредувањето произлегува од неуспехот да се избере опрема за слетување или закрилци за слетување до соодветната точка на пристапот (режим 40); или

4. тешкотијата или опасноста се појавува или можеби се појавила како резултат на одговорот на екипажот на „предупредувањето“, на пример: можно е намалено растојание од друг сообраќај. Ова може да вклучува предупредување за каков било режим или тип, т.е. вистинско, поради заемно влијание или лажно.

(х) „сигнал за тревога“ GPWS/TAWS, кога: тешкотијата или опасноста се појавува или можеби се појавила како резултат на одговорот на екипажот на “сигналот за тревога”.

(aa) ACAS RAs.

(бб) инциденти предизвикани од издувен млаз или елиса кои резултираат со значително оштетување или сериозна повреда.

(ii) Вонредни состојби

(а) пожар, експлозија, чад или токсични или отровни пареи, иако пожарите биле изгасени.

(б) Употребата на некоја нестандартна постапка од страна на екипажот или кабинскиот екипаж за решавање на вонредна состојба, кога:

1. постапката постои но не се употребува;
2. постапката не постои;
3. постапката постои но не е целосна или соодветна;
4. постапката е погрешна;
5. се употребува погрешна постапка;

(в) Несоодветност на какви било постапки што треба да се употребуваат во вонредна ситуација, вклучувајќи ги и случаите кога се употребуваат за цели на одржување, обука или испитување.

(г) Настан што води до итна евакуација.

(д) Губење на кабински притисок.

(ѓ) Употребата на опрема за вонредни состојби или пропишани постапки за вонредно справување со ситуацијата.

(е) Настан што води кон прогласување вонредна состојба ("Mayday" или "panne").

(ж) Незадоволително функционирање на способноста на некој систем или опрема за вонредни состојби, вклучувајќи ги сите врати за излез и осветлување, вклучувајќи и случаи кога се употребуваат за целите на одржување, обука или испитување.

(з) Настан што бара употреба на кислород за вонредни состојби од страна на некој член на екипажот.

(iii) Онеспособеност на екипаж

(а) Недостатокот на некој член на екипажот, вклучувајќи недостаток што се појавил пред заминувањето доколку се смета дека би можел да резултира со онеспособеност по полетувањето.

(б) Онеспособувањето на некој член на екипажот што го прави екипажот неспособен да ги изврши суштинските задачи во вонредна состојба.

(iv) Повреда

Настани што довеле или можеле да доведат до значителна повреда на патниците или екипажот но за кои не се смета дека треба да се пријават како несреќа.

(v) Метеорологија

(а) Секавица што довела до повреда на воздухопловот или загуба или неисправност на некоја важна функција.

(а) Паѓање град што довело до повреда на воздухопловот или загуба или неисправност на некоја важна функција.

(в) Наидување со силна турбуленција, кое доведува до повреда на патниците и екипажот или за кое се смета дека ќе наложи „проверка за турбуленција“ на воздухопловот.

(г) Вертикален налет на силен ветар.

(д) Заледување што води до тешкотии при управувањето, повреда на воздухопловот или загуба или неисправност на некоја важна функција.

(vi) Безбедност

(а) Незаконско попречување на воздухопловот вклучувајќи закана за бомба или вооружено преземање на контролата над воздухопловот.

(б) Тешкотија во контролирањето на пијани, насилни или непослушни патници.

(в) Откривање патник без билет.

(vii) Други настани

(а) Повторливи случаи на специфичен тип настан што доколку се случи самостојно, не се смета за „настан што треба да се пријави“, но поради тоа што се повторува често, се смета за потенцијална опасност.

(а) Судар со птици што довел до повреда на воздухопловот или загуба или неисправност на некоја важна функција.

(в) Наидување на турбуленција што настанува зад друг воздухоплов во движење.

(г) Кој било друг настан од кој било тип за кој се смета дека го загрозил или би можел да го загрози воздухопловот или патниците и екипажот во воздухопловот или на земјата.

V. ТЕХНИЧКИ ЕЛЕМЕНТИ НА ВОЗДУХОПЛОВОТ

(i) Структурни

Нема потреба да се пријавуваат сите структурни проблеми. Потребна е инженерска процена за да се одлучи дали одреден дефект е доволно сериозен за да се пријави. Може да се земат предвид следниве примери:

(а) оштетување на главен структурен елемент (PSE) кој не бил дизајниран да поднесува оштетувања (елемент со ограничен век). Главни структурни елементи се оние што значително придонесуваат за носењето на оптоварувањето во воздух, на земја и како резултат на кабинскиот притисок, а чиј дефект може да резултира во катастрофален дефект на воздухопловот;

(б) дефект или оштетување што ги надминува допуштените оштетувања на главните структурни елементи означени како толерантни на оштетувања

(в) оштетување или дефект што ја надминува дозволената толеранција на структурниот елемент, а чиј отказ може да ја намали структурната цврстина до тој степен што допуштени вредности за флатер, дивергенција или команди за враќање, не може повеќе да се постигнат.

(г) оштетување или дефект на структурен елемент што може да резултира во ослободување на масивни предмети што може да ги повредат патниците или членовите на екипажот во воздухопловот;

(д) оштетување или дефект на структурен елемент што може да го доведе во опасност правилното функционирање на системите. Види (ii) подолу;

(ѓ) губење на кој било дел од структурата на воздухопловот во лет.

(ii) Системи

Предложени се следниве општи критериуми што се однесуваат на сите системи:

(а) губење, значителна неисправност или дефект на кој било систем, потсистем или комплетна опрема кога стандардните оперативни постапки, вежби итн. не може задоволително да бидат изведувани.

б) невозможност на екипажот да го контролира системот, на пример:

1. некомандувани дејства,

2. неточна и/или нецелосна реакција, вклучувајќи ограничено движење или крутост

3. побегнување,

4. механичко откачување или отказ;

(в) отказ или неисправност на ексклузивните функции на системот (во еден систем може да се вклучени повеќе функции);

(г) интерференција во рамките на еден систем или помеѓу системите;

(д) отказ или неисправност на заштитната направа или системот за вонредни случаи поврзан со тој систем;

(ѓ) губење на удвоеноста на системот.

(е) каков било настан кој е резултат на непредвидено однесување на системот.

(ж) за типови на воздухоплови со поединечни главни системи, потсистеми или комплекти на опрема:

губење, значителна неисправност или дефект на кој било систем, потсистем или комплет на опрема.

(ж) за типови на воздухоплови со повеќе независни главни системи, потсистеми или комплекти на опрема:

губење, значителна неисправност или дефект на повеќе од еден главен систем, потсистем или комплет на опрема.

(с) експлоатацијата на кој било систем за првично предупредување поврзан со системите или опремата на воздухопловот, освен ако екипажот на утврди дека индикацијата била погрешна и под услов лажното предупредување да не довело до тешкотија или опасност поради реакцијата на екипажот на предупредувањето.

(и) течење на хидраулични течности, гориво, масло или други течности кои доведуваат до опасност од пожар или до можност за опасна контаминација на структурата на воздухопловот, системите или опремата, или до ризик за патниците или членовите на екипажот.

(ј) Неисправност или дефект на кој било систем за индикација кога ова доведува до можност за неточни индикации до екипажот.

(к) каков било отказ, неисправност или дефект ако истиот се случи за време на критична фаза на летот и е релевантен за функционирањето на системите.

(л) значително намалување на суштинските перформанси споредено со одобрените перформанси кои доведуваат до опасни ситуации (земајќи ја во предвид точноста на методот за пресметување на перформансите) вклучувајќи и кочење, потрошувачка на гориво итн.

(м) несиметричност на контролите за управување, на пример закрилиците, предкрилицата, спојлерите итн.

Додатокот кон овој Анекс содржи список на примери на настани кои се пријавуваат, а кои настанале од примената на овие општи критериуми врз конкретни системи.

(iii) Погонска група (вклучувајќи и мотори, елиси и ротирачки системи) и помошни погонски групи (APU)

(а) ненадејно згаснување на пламенот во млазен мотор, гасење на моторот или неисправност на кој било мотор.

(б) преголема брзина или неможност да се контролира брзината на кој било брзо ротирачки дел (на пример: помошната погонска група, воздушен starter, систем за ладење на турбината, моторот на турбината, елисата или роторот).

(в) отказ или неисправност на кој било дел на моторот или погонската група кој доведува до еден или повеќе од следниве настани:

1. испуштање на деловите / отпадоци;
2. неконтролиран внатрешен или надворешен пожар, избувнување на жежок гас;
3. потисок во правец различен од посакуваниот од страна на пилотот;
4. откажување на системот за свртување на потисниот млаз или негово функционирање на несакан начин;
5. неспособност да се контролира моќноста, потисокот или вртежите во минута;
6. отказ на моторниот носач;
7. делумно или целосно губење на главен дел од погонската група;
8. видлив густ чад или концентрација на отровни продукти доволни за да го онеспособат екипажот или патниците;
9. неспособност да се исклучи моторот по пат на користење на нормалните постапки;
10. неспособност повторно да се запушти исправен мотор.

(г) некомандувана загуба на потисокот, промена или осцилација која е категоризирана како губење на потисокот или контрола на силата (LOTC):

1. за воздухоплов со еден мотор; или
2. онаму каде што се смета дека е прекумерен за примената; или

3. онаму каде што може да се одрази на повеќе од еден мотор кај воздухоплови со повеќе мотори, а особено кај воздухоплови со два мотори; или

4. кај воздухоплови со повеќе мотори каде што истите или слични типови мотори се применуваат во случаи кои се сметаат за ризични или критични

(д) кој било дефект на дел со одреден временски ресурс кој бара отстранување на делот пред истекот на неговиот ресурс.

(ѓ) Дефект од општа природа кој може да предизвика толку висока мерка за запирање во лет што постои можност за запирање на повеќе од еден мотор во текот на истиот лет.

(е) нефункционирање или случајно функционирање на направата за ограничување или контрола на моторот

(ж) надминување на параметрите на моторот.

(и) оштетување на моторот од страна тело (FOD) .

Елиси и пренос

(s) отказ или неисправност на кој било дел на елисата или погонската група во еден или повеќе од следниве случаи:

1. преголема брзина на елисата;
2. развивање на прекумерен отпор;
3. потисок во спротивен правец различен од командуваниот од страна на пилотот;
4. ослободување на елисата или на кој било главен дел од истата;
5. откажување кое резултира во прекумерна нерамнотежа;
6. непланирано движење на краците на елисата под утврдениот минимум за мал чекор на елисата во лет;
7. неспособност да се стави елисата во положба за едрење;
8. неспособност да се менува чекорот на елисата;
9. некомандувана промена во чекорот на елисата;
10. неконтролиран вртежен момент или варирање на брзината;
11. ослободување на делови со ниска енергија.

Ротори и пренос

(и) оштетување или дефект на редукторот на главниот ротор, кој може да резултира во оделување на роторот во лет и/или неисправност на командите за роторот.

(ј) оштетување на опашниот ротор, преносот или еквивалентните системи.

APU – помошна погонска група

(к) запирање или отказ кога се бара помошната погонска група да биде достапна според оперативните критериуми, на пример: ETOPS, MEL.

(л) неспособност да запре помошната погонска група.

(м) прекумерна брзина

(н) неспособност да се вклучи помошната погонска група кога е потребна поради оперативни причини.

(iv) Човечки фактори

Кој било инцидент во кој некоја карактеристика или недостаток на воздухопловот можеле да доведат до грешка во употребата која можела да резултира со опасен или катастрофален ефект.

(v) Други настани

(а) Кој било инцидент во кој некоја карактеристика или недостаток на воздухопловот можела да доведе до грешка во употребата која можела да резултира со опасен или катастрофален ефект.

(б) Која било појава што во нормални услови не се пријавува (на пр. опремување и опрема на кабината, системи за вода) при што околностите довеле до загрозување на воздухопловот и патниците и на екипажот во него.

(в) Пожар, експлозија, чад, токсични или зашметувачки гасови.

(г) Кој било настан кој можел да го доведе во опасност воздухопловот или да има влијание врз безбедноста на патниците и на екипажот или луѓето и имотот во близина на воздухопловот на земјата.

(д) откажување на работата или дефект на системот за информирање на патниците што резултира со невозможност за слушање на соопштенијата.

(а) губење контрола врз пилотското седиште за време на летот

В. ОДРЖУВАЊЕ И РЕМОТ НА ВОЗДУХОПЛОВИ

(i) Неправилно монтирање на делови или компоненти на воздухопловот утврдено за време на инспекција или постапка за тестирање што не е наменета за таа конкретна цел.

- (ii) Испуштање на топол воздух што резултира со структурални оштетувања.
- (iii) Каков било дефект на некој дел со контролиран рок на траење што предизвикува негово повлекување пред истекувањето на целосниот рок на траење на делот.
- (iv) Секое оштетување или влошување (на пр. скршеници, пукнатини, корозија, деламинација, одлепување, итн.) кои произлегуваат од каква било причина (вибрации, губење на крутоста или структурален застој) на:
 - (a) примарна структура или на PSE (како што е дефинирано во Прирачникот за ремонт на производителот) кога таквото оштетување или влошување ги пречекорува дозволените граници што се утврдени во Прирачникот за ремонт и бара поправка или целосна или делумна замена;
 - (б) секундарна структура што последователно го загрозува или може да го загрози воздухопловот;
 - (в) моторот, пропелерот или роторскиот систем.
 - (c) Секој застој, неправилно функционирање или дефект на кој било систем или опрема, или оштетување или влошување на истите откриени како резултат на усогласување со директивата за способноста за летање или со други задолжителни упатства издадени од која било регулаторна власт, ако:
 - (a) е откриена за првпат од организацијата што поднесува извештај и го спроведува усогласувањето;
 - (б) при секое наредно усогласување, тоа ги пречекорува дозволените граници што се наведени во упатството и/или ако не се на располагање публикуваните постапки за ремонт/поправка.
 - (vi) Откажување задоволителното функционирање на кој било систем или опрема за случај на вонредна состојба, вклучувајќи ги сите сите излезни врати и осветлувањето вклучувајќи ги и случаите кога тие се користат за потребите на одржување или тестирање.
 - (vii) Неусогласеност или значителни грешки во усогласеноста со бараните постапки за одржување.
 - (viii) производи, делови, уреди и материјали со непознато или сомнително потекло.
 - (ix) Лажни, неточни или недоволни податоци или постапки за одржување што може да предизвикаат грешки во одржувањето..
 - (x) Секој застој, неправилно функционирање или дефект на земната опрема што се користи за тестирање или проверка на воздухопловните системи и опрема кога со рутинските инспекции и постапки за тестирање проблемот не е јасно идентификуван и тоа резултира со опасна ситуација.

Г. ВОЗДУШНИ НАВИГАЦИСКИ УСЛУГИ, ОБЈЕКТИ И ЗЕМНИ УСЛУГИ

(i) Воздушни навигациски услуги (ANS)

Видете Анекс II, список на настани поврзани со АНС што се предмет на известување.

(ii) Аеродроми и аеродромски објекти

(a) Значително излевање гориво за време на полнењето на гориво.

(б) Полнење на неправилни количества гориво што може да имаат значително влијание врз издржливоста, перформансите, рамнотежата или структуралната сила на воздухопловот.

(iii) Манипулација со патници, багаж и товар

(a) Значителна контаминација на структурата, системите и опремата на воздухопловот што произлегува од превозот на багаж или товар.

(б) Неправилен утовар на патници, багаж или товар, што може да има значително влијание врз масата и/или рамнотежата на воздухопловот.

(в) Неправилно складирање на багаж или товар (вклучувајќи рачен багаж) што може на кој било начин да го доведе во опасност воздухопловот, неговата опрема или луѓето во него или да ја спречи евакуацијата во случај на вонредна состојба.

(г) Несоодветно складирање на товарни контејнери или други значителни товари.

(д) Превоз или обид за превоз на опасни стоки спротивно на применливите регулативи, вклучувајќи го неправилното етикетање и пакување на опасните стоки.

(iv) Аеродромски услуги и сервисирање на воздухопловот

(a) Застој, неправилно функционирање или дефект на земната опрема што се користи за тестирање или проверка на воздухопловските системи и опрема кога со рутинските инспекции и постапки за тестирање проблемот не е јасно идентификуван и тоа резултира со опасна ситуација.

(б) Неусогласеност или значителни грешки во усогласеноста со бараните постапки за сервисирање.

(в) Натоварување на контаминирано или несоодветно гориво или други суштински течности (вклучувајќи кислород и вода за пиење).

Додаток кон АНЕКС I

Во следниве потставови се дадени примери за настани за кои се известува а кои резултираат од примената на општите критериуми за специфичните системи што се наведени во ставот Б(ii) на Анекс I.

1. Климатизација/вентилација

- (а) целосна загуба на ладењето на авиоелектрониката
- (б) губење на кабинскиот притисок.

2. Автопилот-систем

- (а) откажување на системот за автопилот да ја постигне планираната работа кога е активиран
- (б) сериозни тешкотии на екипажот при контролирањето на воздухопловот што се поврзани со функционирањето на системот за автопилотот
- (в) откажување на работата на кој било уред за исклучување на системот за автопилот
- (г) промена на режимот на работа на автопилотот без команда.

3. Писмени поднесоци

- (а) откажување на работата или дефект на системот за информирање на патниците што резултира со невозможност за слушање на соопштенијата
- (б) целосно губење на комуникацијата за време на летот.

4. Електричен систем

- (а) губење на еден електричен дистрибутивен систем (AC/DC)
- (б) целосна загуба или загуба на повеќе од еден систем за генерирање струја
- (в) откажување на резервниот (за случај на потреба) систем за генерирање струја.

5. Пилотска кабина/патнички салон/товарен оддел

- (а) губење контрола врз пилотското седиште за време на летот
- (б) откажување на кој било систем или опрема за случај на вонредна состојба, вклучувајќи го системот за сигнализација во случај на евакуација при вонредна состојба, сите излезни врати, осветлувањето во случај на вонредна состојба, итн.
- (в) губење на способноста за прицврстување на системот за натоварување товар.

6. Систем за противпожарна заштита

(а) предупредувања за пожар, со исклучок на оние за кои веднаш е потврдено дека се лажни

(б) неоткриено откажување или дефект на системот за детектирање на пожар/чад и за противпожарна заштита што може да доведе до губење и намалено откривање/заштита од пожар

(в) недостаток на предупредување во случај на вистински пожар или чад.

7. Команди за управување на летот

(а) асиметрија на закрилци, преткрилца, спојлери, итн.

(б) ограничување на движењето, крутост или лошата или забавена реакција при оперирањето на првичниот систем за управување на летот или поврзаните системи за заклучување.

(в) побегнување на контролната површина

(г) вибрација на контролната површина која е почувствувана од екипажот

(д) механичко разединување или неисправност на управувањето на летот

(ѓ) значително попречување со нормално управување на воздухопловот или влошување на квалитетот на летот.

8. Систем за гориво

(а) неисправност во функционирањето на системот за покажување на количината на горивото што води до целосно губење или погрешна индикација за количеството на гориво во воздухопловот

(б) истекување на горивото што води кон големо губење, опасност од пожар или значително загадување

(в) неисправности или дефекти на системот за исфрлање на горивото што води кон ненамерно губење на значителна количина, опасност од пожар, опасна контаминација на опремата на воздухопловот или неспособност за испуштање на горивото

(г) Недостатоци или неправилности на системот за гориво кој имал влијание врз полнењето и/или распределувањето на гориво.

(д) неспособност да се префрли или употреби вкупната количина на употребливо гориво

9. Хидраулика

- (а) губење на еден хидрауличен систем (само ЕТОПС)
- (б) отказ на системот за изолација
- (в) губење на повеќе од еден хидрауличен систем
- (г) отказ на резервниот хидрауличен систем
- (д) ненамерно презаситување на турбината со воздух под динамичен притисок

10. систем за откривање на/заштита од замрзнување

- (а) недетектирано губење или намалена функција на системот против замрзнување и за одмрзнување
- (б) губење на повеќе од еден систем за загревање на приклучокот за долевање на гориво во воздух
- (в) неспособност да се добие симетрично одмрзнување на крилото
- (г) абнормално собирање на мраз кое води до значителни ефекти на квалитетот на функционирање или опслужување
- (д) значително намален вид на екипажот

11. Системи за индикации/предупредување/зачувување

- (а) неисправност или дефект на некој систем за индикации кога можноста за значително погрешни индикации на екипажот може да доведе до несоодветно дејствување на екипажот врз некој суштински систем
- (б) губење на функцијата за „предупредување за постоење на блиска опасност“ на системот
- (в) за стаклени пилотски кабинички: губење или неисправност на повеќе од еден уред за прикажување или компјутер вклучен во функцијата за прикажување/предупредување.

12. Систем за слетување стоен трап/кочници/гуми

- (а) пожар во кочницата
- (б) значително губење на функцијата за кочење
- (в) несиметрично кочење кое води до значително отстапување од патеката
- (г) отказ на системот за слободно спуштање на стојниот трап (вклучувајќи и за време на редовни тестови)

(д) несакано спуштање/повлекување на стоечкиот трап или на вратата на стоечкиот трап

(г) пукање на повеќе гуми

13. Системи за навигација (вклучувајќи системи за прецизен пристап) и системи за воздухопловни податоци

(а) целосно губење или повеќекратни откази на опремата за навигација

(б) целосен или повеќекратен отказ на опремата на системот за воздухопловни податоци

(в) значителни погрешни индикации

(г) значителни грешки во навигацијата поради неточни податоци или грешка при кодирањето на базата на податоци

(д) неочекувани отстапувања во страничната или вертикалната патека кои не се предизвикани од командите на пилотот

(ѓ) проблеми со земните капацитетите за навигација кои водат до значителни грешки во навигацијата кои не се поврзани со преминувањето од режим на инерцијална навигација кон режим на радио навигација.

14. Кислород за воздухоплов со регулиран кабински притисок

(а) губење на доводот на кислород во пилотската кабина

(б) губење на доводот на кислород до значителен број патници (повеќе од 10%), вклучувајќи и случаи за време на одржување, обука или тест.

15. Систем за одводен воздух

(а) истекување на жешок воздух кој доведува до предупредување за пожар или структурна штета

(б) отказ на сите системи за одводен воздух

(в) отказ на системот за детектирање на течење на одводниот воздух

АНЕКС II

Список на настани поврзани со воздухопловни навигациски услуги

Забелешка 1: Иако овој Анекс содржи најголем дел настаните кои се пријавуваат, но не може да биде целосен. Сите други настани кои се проценети дека ги исполнуваат критериумите од оние кои се вклучени, исто така треба да се пријават.

Забелешка 2: Овој анекс не ги вклучува несреќите. Покрај другите критериуми кои се опфатени со известувањето за несреќи, тие исто така треба да бидат зачувани во базата на податоци спомената во член 5(2).

Забелешка 3: Овој Анекс вклучува АНС-настани кои претставуваат вистинска или потенцијална закана по безбедноста на летот или може да го компромитираат обезбедувањето на безбедни АНС-настани.

Забелешка 4: Содржината на овој Анекс не го исклучува известувањето на некој настан, ситуација или состојба кој/а, ако се повтори во различни но слични околности или ако се дозволи да продолжи некорегиран/а, може да создаде опасност по безбедноста на воздухопловот.

(i) Инциденти на опасно приближување (кои се состојат од специфични ситуации во кои еден воздухоплов и друг воздухоплов/земја/возило/лице или објект се смета дека се премногу близу еден до друг):

(a) непочитување на минималното растојание

(б) несоодветно растојание;

(c) опасно приближување до терен на контролиран лет (CFIT);

(г) недозволен влез на писта каде било потребно маневрирање заради избегнување.

(ii) Можност за судир или опасно приближување (кои се состојат од специфични ситуации во кои има можност за несреќа или судир доколку во близина се наоѓа некој друг воздухоплов):

(a) недозволен влез на писта каде не е потребно маневрирање заради избегнување

(б) излетување од писта;

(в) отстапување на воздухопловот од наредбите на контролата на летање;

(г) отстапување на воздухопловот од применливата регулатива за управување на воздушниот сообраќај:

1. отстапување на воздухопловот од применливите постапки за управување на воздушниот сообраќај;

2. неовластено навлегување во воздушен сообраќај;

3. отстапување од носење и операции на опремата на воздухопловот во врска со управување на воздушниот сообраќај, како што е пропишано со применливите регулатив(и).

(iii) настани специфилни за управувањето со воздушниот сообраќај (вклучувајќи ги и оние ситуации во кои способноста за обезбедување на безбедни услуги за управување со воздушниот сообраќај е загрозена, вклучувајќи и ситуации во кои, случајно, безбедното функционирање на воздухопловот не е загрозено). Ова се однесува на следните настани:

(a) неспособност да се обезбедат услуги на управување со воздушниот сообраќај

1. неспособност да се обезбедат услуги на воздухопловскиот сообраќај
2. неспособност да се обезбедат услуги на управување со воздушниот сообраќај;
3. неспособност да се обезбедат услуги за нормален тек на воздухопловскиот сообраќај;

(б) отказ на функцијата за комуникација

(в) губење на функцијата за надзор;

(г) губење на функцијата за обработка на податоци и дистрибуција;

(д) губење на функцијата за навигација;

(ѓ) Безбедност на системот за управување со воздушниот сообраќај.

Додаток кон АНЕКС II

Во следниве потставови се дадени примери за настани за кои се известува што резултираат од примената на општите критериуми за специфичните системи што се наведени во ставот (iii) на Анекс II за оперирање на воздухопловот.

1. Обезбедување на значително неточни, несоодветни или неправилни информации од извори на земјата, на пример: контрола на летање, АТИС-службата, метеоролошките служби, навигациските бази на податоци, карти, графикони, прирачници, итн.
2. Добивање на дозвола за летање на височина пониска од пропишаната поради конфигурацијата на теренот.
3. Обезбедување на неточни податоци за притисокот (т.е. подесување на висинометарот).
4. Неправилно пренесување, примање или толкување на значајни пораки кога ова води до опасна ситуација.
5. Непочитување на минималното растојание
6. Неовластено навлегување во воздушен сообраќај.

7. Незаконско пренесување на радиоврска.
8. Отказ на приземните или сателитските капацитетите за системот на услуги за воздушна навигација.
9. Големи проблеми со контролата на летање/управувањето на воздушниот сообраќај или значително влошување на аеродромската инфраструктура.
10. Маневарската површина на аеродромот е попречен од воздухоплови, возила, животни или други предмети, што води до опасна или потенцијално опасна ситуација.
11. Грешки или несоодветности во означувањето на пречки или опасности во маневарската површина на аеродромот што води до опасна или потенцијално опасна ситуација.
12. Отказ, значителна неисправност или недостапност на осветлување на леталиштето.

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.

CELEX број		32003L0042				
Наслов на документот (АНГ)		Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation				
Наслов на документот (МАК)		Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и Советот од 13 јуни 2003 година за известување за настани во цивилното воздухопловство				
Област на примена						
Агенција за превод		АД ВЕРБУМ		Преведувач	Христина Дојчинова	
Тел	02/ 324-6292	e-mail	Ad_verbum@mt.net.mk		Дата	17.11.2006
Место на зборот во текстот (член, став, точка, прилог ...)	Изворен збор (АНГ)	Превод (МАК)	Забелешка / Коментар	Извор на преводот¹ (користен речник / МАКТЕРМ)		
Наслов	Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation	Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и Советот од 13 јуни 2003 година за известување за настани во цивилното воздухопловство				
Преамбула, став 1	civil aviation	цивилно воздухопловство		Правен речник, Бранко Вукичевиќ, МАКТЕРМ		
Преамбула, став 2	accidents	несреќи		Правен речник од Бранко Вукичевиќ		
Преамбула, став 2	incidents	инциденти		Зозе Мурговски, англиско-македонски речник		
Преамбула, став 3	safety hazards	безбедносни ризици		Зозе Мурговски, англиско-македонски речник		

¹ 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.