

L 13

**VYŠETROVANIE LETECKÝCH
NEHÔD A INCIDENTOV**

Tretie vydanie – august 2012

Vydavateľ: Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, štátny podnik
Autor: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

L 13
Vyšetrovanie leteckých nehôd a incidentov

ISBN 978-80-89297-49-8

Všetky práva vyhradené. Žiadna časť tejto publikácie nesmie byť reprodukováná, uchovaná v informačnom systéme, alebo rozširovaná elektronicky, mechanicky, fotokópiami či iným spôsobom bez predchádzajúceho súhlasu majiteľa práv.

DOPLNKY A OPRAVY

DOPLNKY			OPRAVY		
Číslo doplnku	Dátum platnosti	Dátum záznamu a podpis	Číslo opravy	Dátum platnosti	Dátum záznamu a podpis

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SLOVENSKEJ REPUBLIKY
Sekcia civilného letectva a vodnej dopravy

Úprava č. 1/2012

Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
z 25. júna 2012,

ktorou sa vydáva predpis L 13 VYŠETROVANIE LETECKÝCH NEHÔD A INCIDENTOV.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“), v súlade s Oznámením Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z., ktorým bola oznámená notifikácia sukcesie Slovenskej republiky k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, uzavretého 7. decembra 1944 v Chicagu (ďalej len „Dohovor“), ktorého znenie je publikované pod č. 147/1947 Zb. a podľa § 56 ods. 1 zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov, vydáva túto úpravu:

Čl. 1

Touto úpravou sa podľa ANNEX 13 k Dohovoru, Vyšetrovanie leteckých nehôd a incidentov, desiate vydanie – júl 2010 (Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation, Aircraft Accident and Incident Investigation, Tenth Edition – July 2010), v znení zmien č. 1 až 13, schválených Radou Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) vydáva predpis L 13 Vyšetrovanie leteckých nehôd a incidentov, tretie vydanie – august 2012 (ďalej len „predpis L 13“).

Čl. 2

Predpis L 13 sa člení na:

Hlava 1	Definície a skratky
Hlava 2	Použiteľnosť
Hlava 3	Všeobecné ustanovenia
Hlava 4	Oznamovanie
Hlava 5	Odborné vyšetrovanie
Hlava 6	Záverečná správa
Hlava 7	Zasielanie správ
Hlava 8	Opatrenia na predchádzanie nehodám
Dodatok	Osnova záverečnej správy
Príloha A	Formulár hlásenia o leteckej nehode alebo incidente
Príloha B	Kontrolná schéma oznamovania a predkladania správ
Príloha C	Príklady vážnych incidentov
Príloha D	Návod na čítanie a analýzu záznamov letových zapisovačov
Príloha E	Ochrana informácií v systéme zhromažďovania údajov a ich spracovania
Príloha F	Rámec pre národný bezpečnostný program – zámerne nepoužitý
Príloha G	Návod na určovanie poškodenia lietadla

Čl. 3

- (1) Ak nie je možné dodržať niektoré ustanovenia predpisu a je možné jeho primerané zabezpečenie iným spôsobom, ministerstvo v prípade potreby môže udeliť výnimku z ustanovení tohto predpisu na základe podanej žiadosti.
- (2) Žiadosť o výnimku musí obsahovať:
 - a) predmet a rozsah výnimky s presným označením ustanovenia, z ktorého sa žiada výnimka,

- b) zdôvodnenie,
- c) návrh opatrení zaistujúcich potrebnú úroveň bezpečnosti počas platnosti výnimky,
- d) požadovanú časovú platnosť výnimky,
- e) vyjadrenie leteckého úradu.

Čl. 4

Zrušuje sa Úprava č. 7/2010 Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR z 8. októbra 2010.

Táto úprava nadobúda účinnosť 15. augusta 2012.

Ing. Ján Počiatek, v. r.
minister

OBSAH

HLAVA 1	DEFINÍCIE A SKRATKY	09
	1.1 Definície	09
	1.2 Skratky	11
HLAVA 2	POUŽITEĽNOSŤ	13
HLAVA 3	VŠEOBECNÉ USTANOVENIA	15
	Ochrana vecných dôkazových materiálov, ich uschovanie a manipulácia s lietadlom	15
	Uvoľnenie zo zadržania	15
HLAVA 4	OZNAMOVANIE	17
	Nehody alebo vážne incidenty lietadla zmluvného štátu ICAO na území iného zmluvného štátu ICAO	17
	Zodpovednosť štátu miesta udalosti	17
	Zodpovednosť štátu zápisu do registra, štátu prevádzkovateľa lietadla, štátu projektu a štátu výroby	17
	Nehody alebo vážne incidenty na území štátu zápisu do registra, nezmluvného štátu ICAO alebo mimo územia akéhokoľvek štátu	18
	Zodpovednosť štátu zápisu do registra	18
	Zodpovednosť štátu prevádzkovateľa lietadla, štátu projektu a štátu výroby	18
HLAVA 5	ODBOBNÉ VYŠETROVANIE	19
	Zodpovednosť za začatie a vedenie odborného vyšetrovania	19
	Udalosti na území Slovenskej republiky	19
	Udalosti na území nezmluvného štátu ICAO	19
	Štát zápisu do registra	19
	Udalosti mimo územia ktoréhokoľvek štátu	19
	Štát zápisu do registra	19
	Organizovanie a vykonávanie odborného vyšetrovania	19
	Menovanie osoby splnomocnenej odborným vyšetrovaním	20
	Osoba splnomocnená odborne vyšetrovať	20
	Prístup a kontrola	20
	Letové zapisovače - letecké nehody a incidenty	20
	Pitevná obhliadka	20
	Lekárske vyšetrenie	20
	Kordinácia činnosti s orgánmi činnými v trestnom konaní	20
	Neprezradenie záznamov	20
	Obnovenie odborného vyšetrovania	21
	Zodpovednosť voči iným štátom	21
	Zodpovednosť Slovenskej republiky, ako štátu zápisu do registra alebo štátu prevádzkovateľa lietadla	21
	Účasť na odbornom vyšetrovaní	21

Účasť štátu zápisu do registra, štátu prevádzkovateľa lietadla, štátu projektu a štátu výroby	21
Práva	21
Povinnosti	22
Účasť iných štátov	22
Poskytnutie práv splnomocneným predstaviteľom	22
Spoluúčasť štátov, ktorých občania utrpeli smrteľné alebo vážne zranenia	23
HLAVA 6 ZÁVEREČNÁ SPRÁVA	25
HLAVA 7 ZASIELANIE SPRÁV	27
Predbežná správa	27
Informačná správa o nehode/incidente	27
HLAVA 8 OPATRENIA NA PREDCHÁDZANIE NEHODÁM	29
Systém ohlasovania udalostí	29
Databázové systémy	29
DODATOK OSNOVA ZÁVEREČNEJ SPRÁVY	31
PRÍLOHA A FORMULÁR HLÁSENIA O LETECKEJ NEHODE ALEBO INCIDENTE	33
PRÍLOHA B KONTROLNÁ SCHÉMA OZNAMOVANIA A PREDKLADANIA SPRÁV	37
PRÍLOHA C PRÍKLADY VÁŽNYCH INCIDENTOV	39
PRÍLOHA D NÁVOD NA ČÍTANIE A ANALÝZU ZÁZNAMU LETOVÝCH ZAPISOVAČOV	41
PRÍLOHA E OCHRANA INFORMÁCIÍ V SYSTÉME ZHROMAŽĎOVANIA ÚDAJOV A ICH SPRACOVANIA	43
PRÍLOHA F RÁMEC PRE NÁRODNÝ BEZPEČNOSTNÝ PROGRAM – ZÁMERNE NEPOUŽITÉ	45
PRÍLOHA G NÁVOD NA URČOVANIE POŠKODENIA LIETADLA	47

HLAVA 1 - DEFINÍCIE A SKRATKY

1.1 Definície

Ak sú nasledovné termíny použité v tomto predpise, majú nasledovný význam:

Akreditovaný zástupca/Splnomocnený predstaviteľ (Accredited representative)

Osoba určená štátom na základe jej odbornej spôsobilosti na účely účasti na bezpečnostnom vyšetrowaní, ktoré vedie ďalší štát. Akreditovaný zástupca určený členským štátom pochádza z orgánu bezpečnostného vyšetrowania.

Bezpečnostné odporúčanie/odporúčania na zaistenie bezpečnosti (Safety recommendation)

Návrh orgánu bezpečnostného vyšetrowania na základe informácií získaných z bezpečnostného vyšetrowania alebo iných zdrojov, ako sú napríklad bezpečnostné analýzy, ktorý sa predkladá so zámerom zabrániť nehodám a incidentom.

Bezpečnostné vyšetrowanie/Odborné vyšetrowanie (Safety investigation/investigation)

Proces vedený orgánom bezpečnostného vyšetrowania na účely prevencie nehôd alebo incidentov, ktorý zahŕňa zhromažďovanie a analýzu informácií, vyvodzovanie záverov vrátane stanovenia príčiny (príčin) a/alebo prispievajúcich faktorov a prípadne vypracovanie bezpečnostných odporúčaní.

Poznámka 1: Orgánom bezpečnostného vyšetrowania Slovenskej republiky je stála komisia na vyšetrowanie leteckých nehôd a incidentov (ďalej len „stála komisia“).

Incident (Incident)

Iná udalosť než nehoda, ktorá je spojená s prevádzkou lietadla a ktorá ovplyvňuje alebo by mohla ovplyvniť bezpečnosť prevádzky.

Poznámka: Druhy incidentov, ktoré sú hlavným predmetom záujmu Medzinárodnej organizácie civilného letectva na účely prevencie leteckých nehôd, sú uvedené v prílohe C.

Letecká mimoriadna udalosť/udalosť

Všeobecný pojem na označenie leteckej nehody, vážneho incidentu alebo incidentu.

Poznámka: V texte, kde nemôže dôjsť k nesprávne mu výkladu, sa používa skrátený tvar „udalosť“.

Letový zapisovač (Flight recorder)

Každý typ záznamového zariadenia namontovaného v lietadle s cieľom uľahčiť bezpečnostné vyšetrowanie nehody/incidentu.

Lietadlo (Aircraft)

Zariadenie schopné pohybu v atmosfére následkom reakcií iných, ako sú reakcie vzduchu voči zemskému povrchu.

Maximálna hmotnosť (Maximum mass)

Maximálna osvedčená vzletová hmotnosť.

Národný bezpečnostný program (State Safety Programme, SSP)

Integrovaný súbor predpisov a aktivít zameraných na zvyšovanie úrovne prevádzkovej bezpečnosti.

Poznámka: V Slovenskej republike bol prijatý Národný bezpečnostný program civilného letectva Slovenskej republiky.

Nehoda/Letecká nehoda (Accident)

Udalosť spojená s prevádzkou lietadla, ku ktorej v prípade lietadla s posádkou príde v okamihu, keď akákoľvek osoba vstúpila na palubu lietadla s úmyslom realizovať let, do okamihu, keď všetky takéto osoby z lietadla vystúpili, alebo v prípade lietadla bez posádky od okamihu, keď je lietadlo pripravené na pohyb na účely realizácie letu, do okamihu, keď sa lietadlo zastaví na konci letu a vypne sa primárny pohonný systém, pričom počas tejto doby

a) došlo k smrteľnému alebo vážnemu zraneniu osoby následkom

- prítomnosti v lietadle alebo
- priameho kontaktu s akoukoľvek časťou lietadla vrátane častí, ktoré sa oddelili z lietadla alebo
- priameho vystavenia prúdu z trysiek,

s výnimkou prípadov, keď zranenie nastalo z prirodzených príčin, keď si zranenie osoba spôsobí sama alebo je spôsobené inými osobami, alebo keď sú zranení neoprávnení cestujúci skrývajúci sa mimo oblastí, ktoré sú bežne prístupné cestujúcim a posádke, alebo

b) lietadlo utrpelo škody alebo konštrukčnú poruchu, ktorá má negatívny vplyv na konštrukčnú pevnosť, na výkon alebo na letové vlastnosti lietadla a ktorá by si v bežnom prípade vyžadovala rozsiahlu opravu alebo výmenu dotknutého komponentu, s výnimkou prípadu poškodenia alebo poruchy motora, ak sa poškodenie obmedzuje len na jeden motor (vrátane jeho krytov alebo príslušenstva), vrtule, koncové časti krídel, antény, sondy, lopatky pneumatiky, brzdy, kolesá, aerodynamické kryty, rozvodové dosky, dvere podvozku, predné sklá, vonkajší plášť lietadla (napr. malé preliačiny alebo prerazené diery) alebo malé poškodenia listov hlavného rotora, listov chvostového rotora, podvozku a poškodenia následkom krupobitia alebo nárazu vtákov (vrátane dier v anténovom kryte), alebo

c) lietadlo je nezvestné alebo je úplne nedosiahnuteľné.

Poznámka 1: Smrteľné zranenie je zranenie, ktoré osoba utrpela pri nehode a ktorého výsledkom je jej smrť do 30 dní od dátumu nehody.

Poznámka 2: Lietadlo sa považuje za nezvestné, keď oficiálne pátranie skončilo a trosky sa nenašli.

Poznámka 3: Poradenský materiál na určovanie poškodenia lietadla je uvedený v prílohe G.

Poradca (Adviser)

Osoba menovaná štátom na základe jej osobnej spôsobilosti na účely pomoci akreditovanému zástupcovi pri bezpečnostnom vyšetrowaní.

Poverený vyšetrovateľ/osoba splnomocnená odborne vyšetrovať (Investigator - in - charge)

Osoba, ktorej je na základe jej kvalifikácie zverená zodpovednosť za organizáciu, vedenie a riadenie bezpečnostného vyšetrowania.

Poznámka: Podľa zákona č 143/1998 Z. z. z 2. apríla 1998 o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je v Slovenskej republike osoba splnomocnená odborne vyšetrovať predseda/člen odbornej komisie na vyšetrenie nehody alebo incidentu (ďalej len „odborná komisia“).

Predbežná správa (Preliminary report)

Komunikácia použitá na rýchle rozšírenie údajov získaných počas raných štádií vyšetrowania.

Prevádzkovateľ/prevádzkovateľ lietadla (Operator)

Fyzická alebo právnická osoba, ktorá prevádzkuje alebo ponúka prevádzku jedného alebo viacerých lietadiel.

Príčiny (Causes)

Činnosti, opomenutia, udalosti, podmienky alebo ich kombinácia, ktoré viedli k nehode alebo incidentu; určenie príčin neznamena určenie viny ani určenie správnej, občianskoprávnej ani trestnoprávnej zodpovednosti.

Štát miesta udalosti (State of Occurrence)

Štát, v teritóriu ktorého došlo k udalosti.

Štát prevádzkovateľa lietadla

(State of the Operator)

Štát, v ktorom sa nachádza hlavné obchodné pôsobisko prevádzkovateľa lietadla, alebo ak toto neexistuje, tak štát, v ktorom sa nachádza stále sídlo prevádzkovateľa lietadla.

Štát projektu (State of Design)

Štát, ktorý má právomoc nad organizáciou zodpovednou za projekt typu.

Štát výroby (State of Manufacture)

Štát, ktorý má právomoc nad organizáciou zodpovednou za konečnú montáž lietadla.

Štát zápisu do registra (State of Registry)

Štát, v ktorého registri lietadiel je lietadlo zapísané.

Poznámka: V prípade registrácie lietadla medzi národnou leteckou spoločnosťou na inom ako národnom základe sú štáty, ktoré založili túto spoločnosť, povinné bez rozdielov prevziať záväzky štátu zápisu do registra vyplývajúce z Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve.

Vážne zranenie (Serious injury)

Zranenie, ktoré utrpí osoba pri nehode a ktoré zahŕňa jednu z nasledujúcich možností:

- hospitalizáciu v trvaní viac ako 48 hodín začatú v priebehu siedmich dní od dátumu, keď došlo k zraneniu,
- zlomeninu ktorejkoľvek kosti (okrem jednoduchých zlomenín prstov ruky, prstov nohy alebo nosa),
- tržné rany spôsobujúce ťažké krvácanie, poškodenie nervov, svalov alebo šliach,
- zranenie ktoréhokoľvek vnútorného orgánu,
- popáleniny druhého alebo tretieho stupňa alebo akékoľvek popáleniny nachádzajúce sa na viac ako 5 % povrchu tela,
- preukázateľné vystavenie pôsobeniu infekčných látok alebo škodlivej rádiácii.

Vážny incident (Serious incident)

Incident zahŕňajúci okolnosti naznačujúce, že existovala veľká pravdepodobnosť nehody spojenej s prevádzkou lietadla použitého s úmyslom letieť, ku ktorej v prípade lietadla s posádkou príde od okamihu, keď akákoľvek osoba vstúpila na palubu lietadla s úmyslom realizovať let, do okamihu, keď všetky takéto osoby z lietadla vystúpili, alebo v prípade lietadla bez posádky od okamihu, keď je lietadlo pripravené na pohyb na účely realizácie letu, do okamihu, keď sa lietadlo zastaví na konci letu a vypne sa primárny pohonný systém.

Poznámka 1: Rozdiel medzi nehodou a vážnym incidentom je len v dôsledku.

Poznámka 2: Príklady vážnych incidentov sú uvedené v prílohe C.

1.2 Skratky

Aeronautical Fixed Telecommunication Network	AFTN	Letecká pevná telekomunikačná sieť
Air Traffic Services	ATS	Letové prevádzkové služby
Area Control Centre	ACC	Oblasťné stredisko riadenia letovej prevádzky
Co-ordinated Universal Time	UTC	Svetový koordinovaný čas
International Civil Aviation Organisation	ICAO	Medzinárodná organizácia civilného letectva
Instrument Landing System	ILS	Systém zariadení na presné priblíženie (a pristátie)
Microwave Landing System	MLS	Mikrovlnný systém zariadení na presné priblíženie na pristátie
Non-Directional Radio Beacon	NDB	Nesmerový rádiomaják
Precision Approach Radar	PAR	Presný približovací rádiolokátor
Safety Data Collection and Processing Systems	SDCPS	Systém zhromažďovania údajov a ich spracovania
Safety Management System	SMS	Systém manažmentu bezpečnosti
State Safety Programme	SSP	Národný bezpečnostný program
	PZ SR	Polícia zbor Slovenskej republiky
Runway	RWY	Vzletová a pristávacia dráha
VHF Omnidirectional Radio Range	VOR	VHF všesmerový rádiomaják

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

HLAVA 2 - POUŽITELNOSŤ

Poznámka: Na odborné vyšetrowanie nehôd a vážnych incidentov sa vzťahuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrowaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES, v rámci jeho rozsahu pôsobnosti.

2.1 Ak nie je uvedené inak, tento predpis sa uplatňuje na aktivity podnikané v spojení s nehodami, vážnymi incidentmi a incidentmi, bez ohľadu na miesto udalosti, na ktoré sa nevzťahuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrowaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES.

Poznámka: Uplatniteľnosť tohto predpisu vo vzťahu k nehodám alebo incidentom, ku ktorým došlo na území štátu, ktorý nie je zmluvným štátom ICAO, ktoré nespadá pod zvrchovanosť žiadneho štátu alebo na šírom mori, je uvedená v 5.2 a 5.3.

2.2 Špecifikácie tohto predpisu týkajúce sa štátu prevádzkovateľa lietadla sa uplatňujú len v prípadoch prenájatého lietadla a v prípade, že tento štát nie je zároveň štátom zápisu do registra a vykonáva čiastočne alebo úplne funkcie a povinnosti štátu zápisu do registra.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

HLAVA 3 - VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

3.1 Jediným cieľom odborného vyšetrovania udalostí je prevencia vzniku nehôd a incidentov bez toho, aby sa určovali vinníci alebo zodpovednosť.

3.2 Slovenská republika má zavedený SSP za účelom dosiahnutia prijateľnej úrovne bezpečnosti v civilnom letectve.

Ochrana vecných dôkazových materiálov, ich uschovanie a manipulácia s lietadlom

3.3 V prípade udalosti na území Slovenskej republiky predseda odbornej komisie a predseda stálej komisie, prijímú primerané opatrenia na ochranu dôkazov a na zabezpečenie zadržania lietadla a jeho obsahu na čas potrebný na odborné vyšetrovanie. Ochrana dôkazov zahŕňa uchovávanie všetkých dôkazov, ktoré by sa mohli odstrániť, zmazať, stratiť alebo zničiť prostredníctvom fotografických alebo iných prostriedkov. Zabezpečenie zadržania zahŕňa ochranu pred ďalším poškodením, prístupom neoprávnených osôb, vykrádaním a zhoršením stavu.

***Poznámka 1:** O prístupe k troskám a materiálom a kontrole nad nimi pojednáva 5.6.*

***Poznámka 2:** Ochrana dôkazov zo záznamov letových zapisovačov si vyžaduje, aby bol na demontáž a manipuláciu so zapisovačmi a ich vyhodnotenie určený len kvalifikovaný personál.*

3.4 Ak zo štátu zápisu do registra, štátu prevádzkovateľa lietadla, štátu projektu alebo štátu výroby je Leteckému a námornému vyšetrovaciemu

útvaru (ďalej len „útvar“) doručená žiadosť, aby lietadlo, jeho obsah a akékoľvek ďalšie dôkazy ostali v pôvodnom stave až do prehliadky splnomocnenými predstaviteľmi požadujúceho štátu, predseda odbornej komisie a predseda stálej komisie, v súlade so žiadosťou, vykoná nevyhnutné kroky a vyhoví do takej miery, do akej je to možné a zlučiteľné s vlastným vedením odborného vyšetrovania za predpokladu, že to nebude brániť pohnúť s lietadlom v nevyhnutnom rozsahu na uvoľnenie osôb, zvierat, pošty a cenných predmetov, zamedzeniu zničenia ohňom alebo z iných príčin alebo zamedzeniu nebezpečenstva alebo odstráneniu prekážky leteckej prevádzky, inej dopravy alebo verejnosti a za predpokladu, že to nevyvolá neprimerané zdržanie vo vrátení lietadla do prevádzky; ak je to prakticky možné.

Uvoľnenie zo zadržania

3.5 Predseda odbornej komisie a predseda stálej komisie, uvoľnia zo zadržania lietadlo, jeho obsah alebo časti, ktoré zadržiavali podľa 3.3 alebo 3.4, ktoré už nie sú potrebné na odborné vyšetrovanie, osobe alebo osobám náležite určeným štátom zápisu do registra alebo štátom prevádzkovateľa lietadla. Na tento účel predseda odbornej komisie a predseda stálej komisie umožnia prístup k lietadlu, k jeho obsahu alebo častiam. V prípade, že lietadlo, jeho obsah alebo časti ležia v priestore, do ktorého nie je štátom povolený prístup (napríklad zakázaný priestor), útvar zabezpečí prepravu na miesto, kde sa môže prístup povoliť.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

HLAVA 4 - OZNAMOVANIE

Poznámka 1: Kontrolná schéma oznamovania a predkladania správ je uvedená v prílohe B.

Poznámka 2: Zoznam adries splnomocnených orgánov štátov na odborné vyšetrowanie leteckých nehôd a incidentov je uvedený v ICAO Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation, Part 1 - Organization and Planning (Doc 9756) a na internetovej stránke ICAO/FSIX.

Nehody alebo vážne incidenty lietadla zmluvného štátu ICAO na území iného zmluvného štátu ICAO

ZODPOVEDNOSŤ ŠTÁTU MIESTA UDALOSTI

4.1 Ak došlo k nehode alebo k vážnemu incidentu na území Slovenskej republiky, útvár zasiela oznámenie o nehode alebo vážnom incidente (ďalej len „oznámenie“), bez zbytočného zdržania a najrýchlejšími vhodnými dostupnými prostriedkami

- a) štátu zápisu do registra,
- b) štátu prevádzkovateľa lietadla,
- c) štátu projektu,
- d) štátu výroby a
- e) ICAO, ak ide o lietadlo s maximálnou hmotnosťou väčšou ako 2 250 kg alebo o lietadlo s prúdovým pohonom.

Ak útvár, ako orgán štátu zápisu do registra alebo štátu prevádzkovateľa lietadla, podľa príslušnosti, zistí, že štát miesta udalosti si nie je vedomý, že ide o vážny incident, zašle oznámenie štátu projektu, štátu výroby a štátu miesta udalosti.

Poznámka 1: Za najrýchlejšie vhodné prostriedky na zaslanie oznámenia sa väčšinou považujú telefón, telefax, e-mail, alebo letecká pevná telekomunikačná sieť (AFTN). Je možné používať viac ako jeden z prostriedkov spojenia.

Poznámka 2: Zásady oznamovania stavu núdze štátu zápisu do registra záchranným koordinačným strediskom upravuje predpis L 12 Pátranie a záchrana.

4.2 Oznámenie sa podáva v otvorenej reči a obsahuje také množstvo nasledujúcich informácií, aké je pohotovo k dispozícii. Odoslanie oznámenia sa neodkladá kvôli prípadnej neúplnosti informácií. Oznámenie obsahuje:

- a) pre nehody identifikačnú skratku ACCID, pre vážne incidenty INCID;
- b) výrobcu, typ (model), značku štátnej príslušnosti a registrovú značku a výrobné číslo lietadla;
- c) meno majiteľa, prevádzkovateľa lietadla a nájomcu lietadla, ak sú známe;
- d) kvalifikáciu veliteľa lietadla, štátnu príslušnosť posádky a cestujúcich;

- e) dátum a čas (miestny alebo UTC, uviesť použitý) nehody alebo vážneho incidentu;
- f) posledné miesto vzletu a miesto zamýšľaného pristátia lietadla;
- g) polohu lietadla voči ľahko definovateľnému zemepisnému miestu a zemepisnú šírku a dĺžku;
- h) počet členov posádky a cestujúcich; na palube - usmrtených a vážne zranených; ďalších - usmrtených a vážne zranených;
- i) opis nehody alebo vážneho incidentu a rozsah poškodenia lietadla tak, ako je známe;
- j) naznačenie, v akom rozsahu bude vykonávať odborné vyšetrowanie útvár, alebo či sa predpokladá jeho postúpenie inému štátu;
- k) fyzikálne charakteristiky miesta nehody alebo vážneho incidentu, a taktiež informácie o obťažnosti prístupu alebo špeciálne požiadavky a dosiahnutie miesta udalosti;
- l) identifikáciu orgánu podávajúceho oznámenie a možnosti spojenia sa v ľubovoľnom čase s osobou splnomocnenou odborne vyšetrowať a predsedom stálej komisie a
- m) informáciu o prítomnosti nebezpečného nákladu na palube lietadla a jeho opis.

Poznámka 1: Pri rozosielení oznámenia v spojovacej sieti AFTN použije útvár štvorpísmenové označenie YLYX v spojení so štvorpísmenovým ICAO adresným označením, ktoré vytvorí osemypísmenovú adresu. Pri rozosielení oznámení verejnou poštovou sieťou sa použije príslušná poštová alebo telegrafná adresa. Osemypísmenové adresné označenia a príslušné poštové a telegrafné adresy, ktoré boli oznámené ICAO, sú publikované v ICAO Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services (Doc 8585).

Poznámka 2: Pokyny na zostavenie a urýchléné odoslanie oznámenia adresátovi obsahuje The Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation, Part I - Organization and Planning (Doc 9756).

4.3 Oznámenie sa zasiela v jednom z pracovných jazykov ICAO, pričom sa berie ohľad na jazyk príjemcu oznámenia, ak je to možné a nespôsobí to nevhodné zdržanie.

4.4 Útvár ihneď, ako je to možné, odošle podrobnosti chýbajúce v oznámení, ako aj ďalšie dôležité informácie vzťahujúce sa k danej udalosti.

ZODPOVEDNOSŤ ŠTÁTU ZÁPISU DO REGISTRA, ŠTÁTU PREVÁDZKOVATEĽA LIETADLA, ŠTÁTU PROJEKTU A ŠTÁTU VÝROBY

4.5 *Odporúčanie:* Útvár by mal potvrdiť príjem oznámenia (pozri 4.1).

4.6 Čo najskôr po prijatí oznámenia útvar poskytne štátu miesta udalosti všetky dôležité dostupné informácie o lietadle a letovej posádke zúčastnenej na nehode alebo vážnom incidente. Útvar informuje štát miesta udalosti aj o tom, či zamýšľa menovať splnomocneného predstaviteľa a ak áno, oznámi jeho meno, kontaktné údaje, ako aj dátum predpokladaného príchodu, ak bude splnomocnený predstaviteľ cestovať do štátu miesta udalosti.

Poznámka 1: V súlade s 5.18, štát zápisu do registra, štát prevádzkovateľa lietadla, štát projektu a štát výroby majú právo menovať splnomocneného predstaviteľa, aby sa zúčastnil na odbornom vyšetrení.

Poznámka 2: V súlade s 5.22, sa štát zápisu do registra, štát prevádzkovateľa lietadla, štát projektu a štát výroby upozorňujú na ich povinnosť menovať splnomocneného predstaviteľa, ak sú o to špeciálne požiadaní štátom, ktorý vedie odborné vyšetrenie nehody lietadla nad 2 250 kg. Je potrebné zdôrazniť užitočnosť ich prítomnosti a spoluúčasti na odbornom vyšetrení.

4.7 Po prijatí oznámenia útvar, ako orgán štátu prevádzkovateľa lietadla, s minimálnym zdržaním a najvhodnejším a najrýchlejším dostupným prostriedkom poskytne štátu miesta udalosti podrobnosti o nebezpečnom náklade na palube lietadla.

Nehody alebo vážne incidenty na území štátu zápisu do registra, nezmluvného štátu ICAO alebo mimo územia akéhokoľvek štátu

ZODPOVEDNOSŤ ŠTÁTU ZÁPISU DO REGISTRA

4.8 Keď odborná komisia, ako orgán štátu zápisu do registra, začne odborné vyšetrenie nehody alebo vážneho incidentu, útvar zašle oznámenie, v súlade s 4.2 a 4.3, s minimálnym zdržaním a najvhodnejším a najrýchlejším dostupným prostriedkom

- a) štátu prevádzkovateľa lietadla,
- b) štátu projektu,
- c) štátu výroby a

d) ICAO, ak má príslušné lietadlo maximálnu hmotnosť nad 2 250 kg alebo ide o lietadlo s prúdovým pohonom.

Poznámka 1: Za najvhodnejšie a najrýchlejšie dostupné prostriedky na zaslanie oznámenia sa spravidla považujú telefón, telefax, elektronická pošta alebo letecká pevná telekomunikačná sieť AFTN. Vhodné je použiť viac než jeden komunikačný prostriedok.

Poznámka 2: Zásady oznamovania stavu núdze štátu zápisu do registra záchranným koordinačným strediskom upravuje predpis L 12 Pátranie a záchrana.

ZODPOVEDNOSŤ ŠTÁTU PREVÁDZKOVATEĽA LIETADLA, ŠTÁTU PROJEKTU A ŠTÁTU VÝROBY

4.9 *Odporúčanie:* Útvar by mal potvrdiť príjem oznámenia (pozri 4.1).

4.10 Po prijatí oznámenia útvar poskytne štátu zápisu do registra na základe jeho žiadosti všetky dostupné dôležité informácie týkajúce sa letovej posádky a lietadla zúčastneného na nehode alebo vážnom incidente. Útvar informuje štát zápisu do registra aj o tom, či zamýšľa menovať splnomocneného predstaviteľa a ak áno, oznámi jeho meno, kontaktné údaje, ako aj dátum predpokladaného príchodu, ak sa splnomocnený predstaviteľ zúčastní na odbornom vyšetrení.

Poznámka 1: V súlade s 5.18 štát prevádzkovateľa lietadla, štát projektu a štát výroby majú právo menovať splnomocneného predstaviteľa, aby sa zúčastnil na odbornom vyšetrení.

Poznámka 2: V súlade s 5.22 sa štát prevádzkovateľa lietadla, štát projektu a štát výroby upozorňujú na ich povinnosť menovať splnomocneného predstaviteľa, ak sú o to špeciálne požiadaní štátom, ktorý vedie odborné vyšetrenie leteckej nehody lietadla nad 2 250 kg. Je potrebné zdôrazniť užitočnosť ich prítomnosti a spoluúčasti na odbornom vyšetrení.

4.11 Po prijatí oznámenia útvar, ako orgán štátu prevádzkovateľa lietadla, s minimálnym zdržaním a najvhodnejším a najrýchlejším dostupným prostriedkom, poskytne štátu zápisu do registra podrobnosti o nebezpečnom náklade na palube lietadla.

HLAVA 5 - ODBORNÉ VÝŠETROVANIE

Zodpovednosť za začatie a vedenie odborného vyšetrovania

UDALOSTI NA ÚZEMÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY

5.1 Ak sa začne odborné vyšetrovanie nehody alebo vážneho incidentu, ktorý sa stal na území Slovenskej republiky a Slovenská republika je zodpovedná za vedenie odborného vyšetrovania, predseda stálej komisie môže po vzájomnej dohode delegovať celé vedenie takéhoto odborného vyšetrovania alebo jeho časť inému štátu. V každom prípade útvár použije všetky prostriedky na uľahčenie odborného vyšetrovania.

UDALOSTI NA ÚZEMÍ NEZMLUVNÉHO ŠTÁTU ICAO

Štát zápisu do registra

5.2 Keď sa stala nehoda alebo vážny incident lietadla zapísaného v registri lietadiel Slovenskej republiky na území nezmluvného štátu ICAO, ktorý nemieni viesť odborné vyšetrovanie v súlade s Annex 13 Dohovoru, odborná komisia začne a vedie odborné vyšetrovanie v spolupráci so štátom miesta udalosti. Odborná komisia, ako orgán štátu prevádzkovateľa lietadla, štátu projektu alebo štátu výroby, začne a vedie odborné vyšetrovanie v spolupráci so štátom miesta udalosti aj v prípade, že sa stala nehoda alebo vážny incident na území nezmluvného štátu ICAO a tento nezmluvný štát ICAO a ani štát zápisu do registra nemieni viesť odborné vyšetrovanie v súlade s Annex 13 Dohovoru. Ak štát miesta udalosti odmietne spoluprácu, odborná komisia vedie odborné vyšetrovanie s takými informáciami, ktoré sú dostupné.

UDALOSTI MIMO ÚZEMIA KTORÉHOKOL'VEK ŠTÁTU

Štát zápisu do registra

5.3 Ak sa poloha nehody alebo vážneho incidentu lietadla, zapísaného v registri lietadiel Slovenskej republiky, nedá definitívne stanoviť ako súčasť územia ktoréhokoľvek štátu, odborná komisia začne a vedie odborné vyšetrovanie. Predseda stálej komisie môže celé odborné vyšetrovanie alebo jeho časť delegovať po vzájomnej dohode inému štátu.

5.3.1 Zámerne nepoužitá

5.3.2 Odporúčanie: Predseda stálej komisie, ako zástupca orgánu štátu prevádzkovateľa lietadla, štátu projektu alebo štátu výroby, by mal zriadiť odbornú komisiu, ktorá začne a bude viesť odborné vyšetrovanie v prípade, že sa stala nehoda alebo vážny incident mimo územia ktoréhokoľvek štátu a štát zápisu do registra je nezmluvným štátom ICAO, ktorý

nemieni viesť odborné vyšetrovanie v súlade s Annex 13 Dohovoru. Predseda stálej komisie môže delegovať celé odborné vyšetrovanie alebo jeho časť po vzájomnej dohode inému štátu.

Organizovanie a vykonávanie odborného vyšetrovania

Poznámka 1: Poradný materiál pre organizovanie, vykonávanie a riadenie odborného vyšetrovania je obsiahnutý v *The Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* (Doc 9756).

Poznámka 2: Nasledujúce ustanovenia nebránia predsedovi odbornej komisie, aby si pozval odborných špecialistov a aby si obstaral technické expertízy z akéhokoľvek zdroja.

5.4 Rozsah odborného vyšetrovania a postup jeho vykonávania určuje predseda stálej komisie v závislosti od prínosov, ktoré možno očakávať, že sa využijú na zvyšovanie bezpečnosti.

Odborná komisia je pri vedení odborného vyšetrovania nezávislá a disponuje neobmedzenou právomocou nad jeho vykonávaním podľa tohto predpisu. Odborné vyšetrovanie zvyčajne zahŕňa

- a) zhromažďovanie, zaznamenávanie a analýzy všetkých dôležitých informácií o nehode alebo incidente;
- b) ak je to potrebné, vypracovanie odporúčaní na zaistenie bezpečnosti;
- c) ak je to možné, zistenie príčin a/alebo prispievajúcich faktorov a
- d) vypracovanie záverečnej správy.

Ak je to realizovateľné, vykoná sa obhliadka miesta nehody, preskúmajú sa trosky a vypočujú sa svedkovia.

5.4.1 Odborné vyšetrovanie je nezávislé od trestného konania alebo správneho konania za účelom určenia viny.

5.4.2 Útvár vytvorí pravidlá a postupy, ktoré podrobne popisujú úlohy pri odbornom vyšetrovaní. Tieto obsahujú: organizovanie a plánovanie, odborné vyšetrovanie a podávanie správ.

5.4.3 Neobmedzený prístup ku všetkým dôkazom a materiálom je zabezpečený v súlade s leteckým zákonom a nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES a na základe zmluvy o koordinácii postupu a o súčinnosti orgánov rezortu dopravy, vnútra, obrany pri vyšetrovaní leteckých nehôd a vážnych incidentov.

Menovanie osoby splnomocnenej odborným vyšetrovaním

5.5 Po prijatí oznámenia alebo informácie o udalosti, ktorá podlieha odbornému vyšetrovaniu, predseda stálej komisie menuje predsedu a členov odbornej komisie, ktorá neodkladne začne odborné vyšetrovanie udalosti.

Osoba splnomocnená odborne vyšetrovať

Prístup a kontrola

5.6 Osoba splnomocnená odborne vyšetrovať má voľný prístup k troskám lietadla a všetkým materiálom, vzťahujúcim sa k udalosti, vrátane letových zapisovačov a záznamov letových prevádzkových služieb (ATS) a má nad nimi neobmedzenú kontrolu na zabezpečenie toho, aby určené osoby zúčastnené na odbornom vyšetrovaní mohli tieto bez zdržania podrobne preskúmať.

Letové zapisovače - letecké nehody a incidenty

5.7 Predseda odbornej komisie v spolupráci s útvarom bezodkladne zabezpečí urýchléné vyhľadanie letových zapisovačov lietadla, ktorého udalosť odborne vyšetroje, ich ochranu pred nedovolenou manipuláciou a ich odborné čítanie a vyhodnotenie kvalifikovanými pracovníkmi na túto činnosť.

5.8 V prípade, že predseda odbornej komisie nemá adekvátne zariadenie na čítanie záznamov letových zapisovačov, zabezpečí v spolupráci s útvarom využitie dostupných zariadení iných štátov, pričom sa berú do úvahy

- a) schopnosti čítacieho zariadenia,
- b) včasnosť čítania a
- c) miesto čítacieho zariadenia.

Poznámka: Požiadavky na zaznamenávanie radarových údajov a komunikácie ATS sú zahrnuté v predpise L 11, hlava 6.

Pítevná obhliadka

5.9 Predseda odbornej komisie, ktorý vedie odborné vyšetrovanie v spolupráci s útvarom, zabezpečí úplnú pitevnú obhliadku usmrtených členov letovej posádky a v špecifických prípadoch i usmrtených cestujúcich a palubných sprievodcov patológom, ak je to možné skúseným v odbornom vyšetrovaní nehôd. Tieto obhliadky musia byť vykonané v čo možno najkratšom čase.

Poznámka: Poradný materiál týkajúci sa pitevných obhliadok je uvedený v *The Manual of Civil Aviation Medicine* (Doc 8984) a v *The Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* (Doc 9756), ktorý obsahuje aj podrobné poradenstvo o toxikologických testoch.

Lekárske vyšetrenie

5.9.1 Ak je to potrebné, predseda odbornej komisie, ktorý vedie odborné vyšetrovanie v spolupráci s útvarom, zabezpečí lekárske vyšetrenie členov posádky, cestujúcich a príslušného leteckého personálu, ktorú vykoná lekár, ak je to možné skúsený v odbornom vyšetrovaní nehôd. Tieto prehliadky by mali byť vykonané v čo možno najkratšom čase.

Poznámka 1: Tieto prehliadky môžu tiež preukázať aj to, či je dostatočná úroveň fyzickej a psychickej kondície členov letovej posádky a ostatného personálu bezprostredne spojeného s udalosťou pre ich účasť na odbornom vyšetrovaní.

Poznámka 2: Poradenstvo o lekárskejších vyšetreniach obsahuje *The Manual Civil Aviation Medicine* (Doc 8984).

Koordinácia činnosti s orgánmi činnými v trestnom konaní

5.10 Rozsah a spôsob koordinácie odbornej komisie s orgánmi činnými v trestnom konaní ustanoví zmluva o koordinácii postupu a o súčinnosti orgánov rezortu dopravy, vnútra, obrany pri vyšetrovaní leteckých nehôd a vážnych incidentov.

Poznámka: Zodpovednosť štátu miesta udalosti za takúto koordináciu je daná v 5.1.

5.11 Ak sa v priebehu odborného vyšetrovania zistia skutočnosti nasvedčujúce, že išlo o spáchanie činu protiprávneho zasahovania alebo ak je na takúto skutočnosť podozrenie, predseda odbornej komisie priamo alebo prostredníctvom útvaru zabezpečí, aby takúto skutočnosť boli ihneď oznámené príslušným orgánom.

Neprezeradenie záznamov

5.12 Záznamy získané pri odbornom vyšetrovaní udalosti nesmú byť použité na iné účely ako na odborné vyšetrovanie udalosti, pokiaľ súd nerozhodne, že sprístupnenie takýchto záznamov preváži nad nepriaznivým vnútroštátnym alebo medzinárodným dopadom, ktorý by sprístupnenie záznamov mohlo mať na prebiehajúce alebo odborné vyšetrovanie v budúcnosti. Ide najmä o

- a) všetky výpovede, ktoré od osôb získa osoba splnomocnená odborne vyšetrovať v priebehu odborného vyšetrovania,
- b) záznam komunikácie osôb zapojených do zabezpečenia prevádzky lietadla,
- c) lekárske a iné osobné údaje týkajúce sa osôb zúčastnených na udalosti,
- d) záznam zapisovača zvuku v kabíne a jeho prepisy,
- e) záznam a kópia záznamu stanovišťa riadenia letovej prevádzky,

- f) obrazový (kamerový) záznam kabíny lietadla počas letu, jeho časť, alebo prepis tohto záznamu a
- g) názory (stanoviská) vyjadrené pri analýze získaných informácií, vrátane vyhodnotenia záznamov letových zapisovačov.

5.12.1 Odborná komisia použije tieto záznamy v záverečnej správe iba ak sú relevantné z hľadiska analýzy udalosti. Časti záznamov, ktoré pre analýzu nemajú žiadny význam, sa neprehrádzajú.

***Poznámka 1:** Časti záznamov sa neprehrádzajú z dôvodu, že informácie obsiahnuté v uvedených záznamoch, ako aj informácie poskytnuté dobrovoľne osobami vypočutými v priebehu odborného vyšetrovania udalosti, by sa mohli nevhodne využiť na následné disciplinárne, občiansko-právne, správne a trestné konanie. To by mohlo mať za následok, že v budúcnosti by takéto informácie nemuseli byť vyšetrovateľom poskytnuté. Nedostatočný prístup k takýmto informáciám by mohol brániť procesu odborného vyšetrovania a mať vážne následky na bezpečnosť leteckej prevádzky.*

***Poznámka 2:** Ochrana informácií v systéme zhromažďovania údajov a ich spracovania je uvedená v prílohe E.*

5.12.2 Mená osôb, ktoré sa podieľali na udalosti, nesmie odborná komisia a útvary zverejniť.

Obnovenie odborného vyšetrovania

5.13 Ak sa po skončení odborného vyšetrovania preukáže nové závažné skutočnosti, predseda stáljej komisie alebo minister, podľa príslušnosti, ho obnoví. Ak sa preukáže nové skutočnosti a predseda stáljej komisie chce obnoviť odborné vyšetrovanie, ktoré viedol iný štát a ktoré tento štát neobnovil, musí vopred získať jeho súhlas (pozri 5.1).

***Poznámka:** Keď lietadlo, považované za nezvestné na základe oficiálneho pátrania, bolo následne nájdené, môže sa rozhodnúť o obnovení odborného vyšetrovania.*

5.13.1 Ak odborné vyšetrovanie udalosti viedla odborná komisia, ktorú ustanovil predseda stáljej komisie, o obnovení odborného vyšetrovania rozhodne predseda stáljej komisie. Ak odbornú komisiu ustanovil minister, o obnovení odborného vyšetrovania rozhodne minister. Predseda stáljej komisie alebo minister, podľa okolností a po zvážení nových závažných skutočností poveria odborným vyšetrovaním pôvodnú alebo ustanovia novú odbornú komisiu.

ZODPOVEDNOSŤ VOČI INÝM ŠTÁTOM

5.14 Útvary na požiadanie štátu, ktorý vedie odborné vyšetrovanie nehody alebo incidentu, poskytnú tomuto štátu všetky súvisiace dostupné informácie.

***Poznámka:** Pozri tiež 5.16.*

5.15 V prípade, že lietadlo pred udalosťou využilo alebo mohlo využiť zariadenia alebo služby na území Slovenskej republiky a útvary má informácie použiteľné pri odbornom vyšetrovaní, poskytnú takéto informácie štátu, ktorý vedie odborné vyšetrovanie.

ZODPOVEDNOSŤ SLOVENSKEJ REPUBLIKY, AKO ŠTÁTU ZÁPISU DO REGISTRA ALEBO ŠTÁTU PREVÁDZKOVATEĽA LIETADLA

5.16 Ak je lietadlo zúčastnené na nehode alebo vážnom incidente zapísané do registra lietadiel Slovenskej republiky alebo prevádzkovateľ tohto lietadla má hlavné obchodné pôsobisko alebo stále sídlo na území Slovenskej republiky a pristane v inom štáte ako v štáte miesta udalosti, tak útvary na základe žiadosti štátu, ktorý vedie odborné vyšetrovanie, zašle tomuto druhému štátu záznamy letového zapisovača a ak je to nevyhnutné, i príslušné letové zapisovače.

***Poznámka:** V súvislosti s 5.16 môže štát zápisu do registra alebo štát prevádzkovateľa lietadla požiadať ktorýkoľvek iný štát o spoluprácu pri vyhľadávaní a vydaní týchto záznamov letového zapisovača.*

5.17 Ak štát, ktorý vedie odborné vyšetrovanie nehody alebo vážneho incidentu lietadla zapísaného v registri lietadiel Slovenskej republiky alebo lietadla, ktorého prevádzkovateľ má hlavné obchodné pôsobisko alebo stále sídlo na území Slovenskej republiky požiada útvary o informácie týkajúce sa organizácie, právnickej alebo fyzickej osoby, ktorej činnosť mohla priamo alebo nepriamo ovplyvniť prevádzku lietadla, útvary tieto informácie poskytnú.

Účasť na odbornom vyšetrovaní

***Poznámka:** Splnomocnený predstaviteľ a poradcovia nemusia byť vždy prítomní v štáte, v ktorom sa odborné vyšetrovanie koná.*

ÚČASŤ ŠTÁTU ZÁPISU DO REGISTRA, ŠTÁTU PREVÁDZKOVATEĽA LIETADLA, ŠTÁTU PROJEKTU A ŠTÁTU VÝROBY

Práva

5.18 Predseda stáljej komisie alebo minister, podľa príslušnosti, má právo menovať splnomocneného predstaviteľa, ktorý sa zúčastní na odbornom vyšetrovaní lietadla zapísaného v registri lietadiel Slovenskej republiky alebo ktorého prevádzkovateľ má hlavné obchodné pôsobisko alebo stále sídlo na území Slovenskej republiky alebo u ktorého právomoc nad organizáciou zodpovednou za projekt typu alebo konečnú montáž má Slovenská republika.

***Poznámka:** Štát, ktorý projektoval alebo vyrobil pohonnú jednotku alebo hlavné agregáty alebo časti lietadla môže požiadať o účasť na odbornom vyšetrovaní udalosti.*

5.19 Štát zápisu do registra alebo štát prevádzkovateľa lietadla má právo menovať jedného alebo viacerých poradcov navrhnutých prevádzkovateľom lietadla, aby napomáhali splnomocnenému predstaviteľovi.

5.19.1 V prípade, že štát zápisu do registra ani štát prevádzkovateľa lietadla nevymenujú splnomocneného predstaviteľa, predseda odbornej komisie môže prizvať prevádzkovateľa lietadla.

5.20 Predseda stálej komisie alebo minister, podľa príslušnosti, má právo menovať jedného alebo viacerých poradcov určených organizáciami, právnickými alebo fyzickými osobami, ktoré sú zodpovedné za projekt typu a konečnú montáž lietadla, ktorí sa zúčastnia na odbornom vyšetrowaní udalosti tohto lietadla ak nad organizáciou zodpovednou za projekt typu alebo konečnú montáž má právomoc Slovenská republika.

5.21 *Odporúčanie:* Ak odborná komisia vedie odborné vyšetrowanie udalosti lietadla, u ktorého právomoc nad organizáciou zodpovednou za projekt typu alebo konečnú montáž má iný štát, a tento štát nevymenuje splnomocneného predstaviteľa, predseda stálej komisie by mal prizvať organizácie, právnické alebo fyzické osoby zodpovedné za projekt typu a konečnú montáž lietadla za predpokladu, že sa podrobia pravidlám odborného vyšetrowania.

Povinnosti

5.22 Ak štát, ktorý vedie odborné vyšetrowanie nehody lietadla s maximálnou hmotnosťou nad 2 250 kg špeciálne požaduje od Slovenskej republiky účasť na odbornom vyšetrowaní, ako od štátu zápisu do registra, štátu prevádzkovateľa lietadla, štátu projektu alebo štátu výroby, tak predseda stálej komisie alebo minister, podľa príslušnosti, menuje splnomocneného predstaviteľa.

Poznámka 1: Odborná komisia, ktorá vedie odborné vyšetrowanie, môže požiadať štát, ktorý projektoval alebo vyrobil pohonnú jednotku alebo hlavné komponenty alebo agregáty lietadla, aby menoval splnomocneného predstaviteľa, ak verí v jeho účelný prínos pri odbornom vyšetrowaní alebo ak takáto účasť môže prispieť k zvýšeniu bezpečnosti.

Poznámka 2: Odborná komisia, ktorá vedie odborné vyšetrowanie, môže požadovať asistenciu štátu projektu a štátu výroby pri odbornom vyšetrowaní iných nehôd než tých, ktoré sú uvedené v 5.22.

ÚČASŤ INÝCH ŠTÁTOV

5.23 Ak Slovenská republika na požiadanie štátu vedúceho odborné vyšetrowanie poskytla informácie, zariadenia alebo odborníkov, má predseda stálej komisie právo menovať splnomocneného predstaviteľa na účasť na odbornom vyšetrowaní.

Ak Slovenská republika požiadala iný štát o informácie, zariadenia alebo odborníkov, predseda stálej komisie akceptuje menovanie splnomocneného predstaviteľa tohto štátu ako splnomocneného predstaviteľa na odborné vyšetrowanie.

Poznámka: Štát, ktorý poskytol prevádzkovú základňu pre odborné vyšetrowanie nehody alebo vážneho incidentu na mieste alebo sa zúčastnil pátrania a záchrany alebo vyzdvihnutia trosiek alebo je zapojený ako štát dopravcu poskytujúceho dopravu s použitím spoločných letových kódov s iným leteckým dopravcom alebo je aliančným partnerom prevádzkovateľa lietadla, môže byť taktiež vyzvaný menovať splnomocneného predstaviteľa, aby sa zúčastnil na odbornom vyšetrowaní.

POSKYTNUTIE PRÁV SPLNOMOCNENÝM PREDSTAVITEĽOM

5.24 Ak je predseda stálej komisie oprávnený menovať splnomocneného predstaviteľa, je oprávnený menovať aj jedného alebo viacerých poradcov, aby napomáhali splnomocnenému predstaviteľovi pri odbornom vyšetrowaní. Predseda stálej komisie akceptuje jedného alebo viacerých poradcov menovaných štátom, ktorý je oprávnený menovať splnomocneného predstaviteľa, aby napomáhali splnomocnenému predstaviteľovi pri odbornom vyšetrowaní.

Poznámka 1: Štát zúčastnený na odbornom vyšetrowaní môže vyzvať najlepších technických odborníkov z ľubovoľných zdrojov a menovať týchto odborníkov za poradcov svojho splnomocneného predstaviteľa.

Poznámka 2: Uľahčenie vstupu splnomocnených predstaviteľov, ich poradcov a zariadení je zahrnuté v predpise Annex 9. Diplomatický alebo služobný pas môžu vstup urýchliť.

5.24.1 Poradca napomáhajúci splnomocnenému predstaviteľovi je oprávnený zúčastniť sa na odbornom vyšetrowaní pod vedením splnomocneného predstaviteľa v rozsahu potrebnom na zabezpečenie efektívnej účasti splnomocneného predstaviteľa.

5.25 Spoluúčastník na odbornom vyšetrowaní má právo zúčastniť sa na všetkých aspektoch odborného vyšetrowania pod dozorom osoby splnomocnenej na odborné vyšetrowanie obzvlášť na:

- prehliadku miesta nehody,
- preskúmanie poškodeného lietadla alebo jeho trosiek,
- získanie informácií z vypočutia svedkov a navrhovanie oblasti otázok,
- úplný prístup ku všetkým súvisiacim vecným dôkazom tak rýchlo, ako je to možné,
- získanie kópií všetkých súvisiacich dokumentov,
- účasť na vyhodnocovaní (čítaní) záznamov na nosičoch informácií,

- g) účasť na činnostiach mimo miesta nehody, ako je skúmanie častí a na odborných poradách, testoch a simuláciách,
- h) účasť na poradách o priebehu odborného vyšetrovania, vrátane porád o rozboroch, vypracovaní záverov, príčinách a odporúčaniach na zaistenie bezpečnosti a
- i) podávanie návrhov, ak ide o rôzne časti odborného vyšetrovania.

Spoluúčasť predstaviteľov iných štátov, ako sú štát zápisu do registra, štát prevádzkovateľa lietadla, štát projektu a štát výroby, sa môže obmedziť na tie oblasti, na ktoré majú tieto štáty právo zúčastniť sa podľa 5.23.

***Poznámka 1:** Forma spoluúčasti podlieha pravidlám štátu, v ktorom sa odborné vyšetrowanie alebo jeho časť vedie.*

***Poznámka 2:** Zbieranie a evidovanie informácií sa neodkladá očakávaním príchodu splnomocneného predstaviteľa.*

***Poznámka 3:** Štát vedúci odborné vyšetrowanie môže rozšíriť práva spoluúčastníka.*

***Poznámka 4:** Súvisiace dokumenty uvedené v e) zahŕňajú aj dokumenty, ako sú správy o záveroch prehliadky komponentov alebo preskúmaní, vykonaných v rámci odborného vyšetrovania.*

5.26 Splnomocnení predstavitelia a ich poradovia

- a) poskytnú štátu, ktorý vedie odborné vyšetrowanie všetky dôležité dostupné informácie a
- b) nesmú vyzradiť informácie o postupe a výsledkoch odborného vyšetrovania bez jednoznačne vyjadreného súhlasu štátu, ktorý vedie odborné vyšetrowanie.

***Poznámka:** Fakty úradne schválené štátom vedúcim odborné vyšetrowanie môžu byť okamžite zverejnené a splnomocnení predstavitelia ich môžu postúpiť svojim štátom s cieľom prijať zodpovedajúce opatrenia na zaistenie bezpečnosti.*

SPOLUÚČASŤ ŠTÁTOV, KTORÝCH OBČANIA UTRPELI SMRTEĽNÉ ALEBO VÁŽNE ZRANENIA

5.27 Ak má Slovenská republika osobitný záujem o nehodu z dôvodu smrteľných alebo vážnych zranení jej občanov, predseda stálej komisie má právo menovať odborníka, za účelom

- a) prehliadky miesta nehody,
- b) získania príslušných faktických informácií, ktoré sú schválené na zverejnenie zo strany štátu, ktorý vedie odborné vyšetrowanie a informácií o postupe odborného vyšetrovania a
- c) získania kópie záverečnej správy.

Ak odborná komisia odborne vyšetruje nehodu, o ktorú má zvláštny záujem iný štát z dôvodu smrteľných alebo vážnych zranení jeho občanov, akceptuje sa odborník menovaný týmto štátom, ktorému sa umožní

- a) prehliadka miesta nehody,
- b) prístup k príslušným faktickým informáciám, ktoré sú schválené na zverejnenie zo strany štátu, ktorý vedie odborné vyšetrowanie a k informáciám o postupe odborného vyšetrovania a
- c) získať kópiu záverečnej správy.

Predstavitelia štátu sa môžu podieľať na identifikovaní obetí a na stretnutí sa s tými, ktorí prežili z tohto štátu.

***Poznámka:** Poradenský materiál týkajúci sa pomoci obetiam nehody a ich rodinám je uvedený v Guidance on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families (Circ 285).*

5.28 ***Odporúčanie:** Ak odborná komisia, vedie odborné vyšetrowanie, mala by vo vhodnom čase, ale najneskôr v priebehu prvého roku odborného vyšetrovania zverejniť faktické informácie a uviesť, ako postúpilo odborné vyšetrowanie.*

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

HLAVA 6 - ZÁVEREČNÁ SPRÁVA

6.1 Odborná komisia vypracuje záverečnú správu z odborného vyšetrovania udalosti vo forme primeranej druhu, okolnostiam a vážnosti udalosti. Štruktúra záverečnej správy je uvedená v dodatku.

6.2 Útvar nerozširuje, nepublikuje ani neumožňuje prístup k návrhu záverečnej alebo inej správy alebo k jej časti alebo k dokumentom získaným počas odborného vyšetrovania príčin udalosti bez úradného vyjadrenia súhlasu štátu, ktorý vedie odborné vyšetrovanie, s výnimkou prípadov, keď takého správy alebo dokumenty už boli publikované alebo uvoľnené týmto štátom.

6.3 Odborná komisia, ktorá vedie odborné vyšetrovanie, prostredníctvom útvaru, zašle kópiu návrhu záverečnej správy so žiadosťou o čo najrýchlejšie zaslanie závažných a odôvodnených pripomienok k nej nasledovným štátom:

- a) štátu, ktorý začal odborné vyšetrovanie,
- b) štátu zápisu do registra,
- c) štátu prevádzkovateľa lietadla,
- d) štátu projektu,
- e) štátu výroby a
- f) štátu, ktorý sa zúčastňuje na odbornom vyšetrovaní.

Ak niektorý štát doručí pripomienky v priebehu 60 dní od zaslania žiadosti, odborná komisia buď doplní návrh záverečnej správy o podstatu dodaných pripomienok alebo, ak tento štát požaduje pripojiť pripomienky k správe, pripojí ich k záverečnej správe.

Ak do 60 dní od zaslania žiadosti neboli doručené pripomienky, odborná komisia vydá záverečnú správu v súlade s 6.4, ak sa so štátmi nedohodla na predĺžení tejto lehoty.

***Poznámka 1:** Odborná komisia môže konzultovať aj s inými štátmi, ako napríklad so štátmi, ktoré poskytli závažné informácie, dôležité zariadenia alebo odborníkov, ktorí sa zúčastnili na odbornom vyšetrovaní podľa 5.27.*

***Poznámka 2:** Pripomienky, ktoré sa pripoja k záverečnej správe, sú obmedzené len na špecifické konkrétne odborné technické aspekty, ku ktorým nebolo možné dosiahnuť dohodu.*

***Poznámka 3:** Na zaslanie návrhu záverečnej správy odborná komisia použije najvhodnejší a najrýchlejší dostupný prostriedok spojenia, ako je fax, elektronická pošta, kuriérna služba alebo expresná pošta.*

6.3.1 ***Odporúčanie:** Odborná komisia, ktorá vedie odborné vyšetrovanie by mala prostredníctvom štátu prevádzkovateľa lietadla zaslať kópiu návrhu záverečnej správy prevádzkovateľovi lietadla, aby mu*

umožnila doručiť pripomienky k návrhu záverečnej správy.

6.3.2 ***Odporúčanie:** Odborná komisia, ktorá vedie odborné vyšetrovanie by mala prostredníctvom štátu projektu a štátu výroby zaslať kópiu návrhu záverečnej správy organizáciám zodpovedným za projekt typu a konečnú montáž lietadla, aby im umožnila doručiť pripomienky k návrhu záverečnej správy.*

6.4 Odborná komisia, ktorá vedie odborné vyšetrovanie, prostredníctvom útvaru, čo najskôr zašle záverečnú správu o odbornom vyšetrovaní nehody

- a) štátu, ktorý začal odborné vyšetrovanie (delegoval odborné vyšetrovanie),
- b) štátu zápisu do registra,
- c) štátu prevádzkovateľa lietadla,
- d) štátu projektu,
- e) štátu výroby,
- f) každému štátu, ktorý sa zúčastňuje na odbornom vyšetrovaní,
- g) štátu, ktorého občania boli obeťami alebo boli vážne zranení a
- h) štátu, ktorý poskytol závažné informácie, dôležité zariadenia alebo odborníkov.

6.4.1 Útvar oznámi vydanie záverečnej správy a odporúčania na zaistenie bezpečnosti leteckému úradu a ministerstvu.

6.5 V záujme predchádzania nehodám, odborná komisia, ktorá vedie odborné vyšetrovanie sprístupní verejnosti záverečnú správu v čo najkratšom čase a ak je to možné, do 12 mesiacov odo dňa udalosti.

***Poznámka:** Sprístupnenie záverečnej správy verejnosti možno zabezpečiť formou zverejnenia na internetovej stránke a nie je nutné zverejňovať záverečnú správu v papierovej podobe.*

6.6 Ak záverečná správa nemôže byť sprístupnená verejnosti do 12 mesiacov, odborná komisia uverejní predbežné vyhlásenie aspoň pri príležitosti každého výročia udalosti a obdobne v ňom opíše postup odborného vyšetrovania a všetky otázky týkajúce sa bezpečnosti leteckej prevádzky, ktoré sa vyskytli.

6.7 Ak odborná komisia odborne vyšetrovala udalosť lietadla s maximálnou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg, útvar po vydaní záverečnej správy zašle jej kópiu ICAO.

***Poznámka:** Záverečná správa odoslaná do ICAO by mala byť vyhotovená v jednom z pracovných jazykov ICAO a vo forme uvedenej v dodatku.*

6.8 Ak odborná komisia považuje za nevyhnutné bezodkladne vykonať akékoľvek preventívne opatrenia na zvýšenie bezpečnosti leteckej prevádzky, v ktorejkoľvek fáze odborného vyšetrovania udalosti odporučí tieto opatrenia príslušným splnomocneným orgánom štátu, vrátane splnomocnených orgánov iných štátov prostredníctvom sprievodného listu s dátumom.

***Poznámka:** Prednosť vydania odporúčaní na zaistenie bezpečnosti vyplývajúcich z odborného vyšetrovania by mal mať štát, ktorý ho vedie; avšak v záujme bezpečnosti, ostatné štáty, ktoré sa zúčastňujú na odbornom vyšetrovaní, môžu vydať odporúčenia na zaistenie bezpečnosti po konzultácii so štátom, ktorý vedie odborné vyšetrovanie.*

6.8.1 Letecký úrad a ministerstvo, podľa príslušnosti, bez zbytočného odkladu prijímú nevyhnutné opatrenia na to, aby zabezpečili, že odporúčania na zaistenie bezpečnosti, ktoré vypracovala odborná komisia boli vzaté do úvahy.

6.9 Ak je to účelné, útvar prostredníctvom sprievodného listu s dátumom zašle odporúčanie na zaistenie bezpečnosti splnomocneným orgánom odborného vyšetrovania nehôd a incidentov štátu,

ktorý sa na odbornom vyšetrovaní podieľal a ak sa týkajú dokumentov ICAO alebo práva Európskej únie, tak aj ICAO alebo Európskej komisii.

***Poznámka:** Ak záverečná správa obsahuje odporúčanie na zaistenie bezpečnosti adresované ICAO, pretože sa týka dokumentov ICAO, k tejto správe sa príkladá list vysvetľujúci navrhnuté konkrétne úkony.*

6.10 Útvar potvrdí doručenie odporúčania na zaistenie bezpečnosti od iného štátu a do 90 dní od doručenia sprievodného listu informuje orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie, ktorý uvedený list vydal o krokoch, ktoré prijal alebo ktoré zvažuje podniknúť a uvedie dôvody, ak neuskutoční žiadne kroky.

***Poznámka:** Štát vedúci odborné vyšetrovanie môže navrhnúť aj iné preventívne opatrenia, ako sú odporúčania na zaistenie bezpečnosti.*

6.11 Útvar zaznamenáva reakcie na zaslané odporúčania na zaistenie bezpečnosti, ktoré vydala odborná komisia.

6.12 Ministerstvo a letecký úrad, podľa príslušnosti, vykonáva dozor nad realizáciou jednotlivých krokov nápravných opatrení, ktoré sa majú prijať v nadväznosti na doručené bezpečnostné odporúčania.

HLAVA 7 - ZASIELANIE SPRÁV

Poznámka: V prílohe B je uvedená kontrolná schéma oznamovania a predkladania správ.

Predbežná správa

7.1 Ak odborná komisia odborne vyšetruje nehodu lietadla s maximálnou hmotnosťou väčšou ako 2 250 kg, zašle predbežnú správu

- a) štátu zápisu do registra alebo štátu miesta udalosti v závislosti od okolností,
- b) štátu prevádzkovateľa lietadla,
- c) štátu projektu,
- d) štátu výroby,
- e) štátu, ktorý poskytol závažné informácie, dôležité zariadenia alebo odborníkov a
- f) ICAO.

7.2 Ak odborná komisia odborne vyšetruje nehodu lietadla, ktorá nie je zahrnutá v 7.1 a pri ktorej sa riešia otázky letovej spôsobilosti alebo otázky, ktoré môžu byť v záujme iných štátov, zašle predbežnú správu

- a) štátu zápisu do registra alebo štátu miesta udalosti v závislosti od okolností,
- b) štátu prevádzkovateľa lietadla,
- c) štátu projektu,
- d) štátu výroby a
- e) štátu, ktorý poskytol závažné informácie, dôležité zariadenia alebo odborníkov.

7.3 Predbežná správa sa zasiela v anglickom jazyku.

7.4 Predbežná správa sa zasiela faxom, elektronickou poštou alebo leteckou poštou v priebehu tridsiatich dní od dátumu nehody ak ešte nebola zaslaná informačná správa o nehode. Ak predbežná správa obsahuje otázky bezprostredne ovplyvňujúce bezpečnosť, zasiela sa čo najskôr po zistení tejto informácie, a to najvhodnejšími a najrýchlejšími dostupnými prostriedkami.

Informačná správa o nehode/incidente

7.5 Ak odborná komisia odborne vyšetruje nehodu lietadla s maximálnou hmotnosťou väčšou ako 2 250 kg, zašle čo najskôr po ukončení odborného vyšetřovania informačnú správu o nehode do ICAO.

7.6 *Odporúčanie:* Útvar by na požiadanie mal poskytnúť iným štátom príslušné informácie, ktoré dopĺňajú informácie sprístupnené v informačnej správe o nehode/incidente.

7.7 Ak odborná komisia odborne vyšetruje incident lietadla s maximálnou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg, zašle čo najskôr po ukončení odborného vyšetřovania informačnú správu o incidente do ICAO.

Poznámka: Druhy incidentov, ktoré sú hlavným predmetom záujmu Medzinárodnej organizácie civilného letectva na účely prevencie leteckých nehôd, sú uvedené v prílohe C.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

HLAVA 8 - OPATRENIA NA PREDCHÁDZANIE NEHODÁM

***Poznámka:** Cieľom tohto predpisu je napomáhať prevencii nehôd zhromažďovaním a analýzami údajov a rýchlou výmenou informácií o bezpečnosti leteckej prevádzky, ktoré sú súčasťou SSP.*

Systém ohlasovania udalostí

8.1 Ak dôjde alebo je odôvodnená obava, že došlo k nehode na území Slovenskej republiky, tak bez zbytočného odkladu, podáva hlásenie:

- a) prevádzkovateľ lietadla, prevádzkovateľ letiska, pracovník zodpovedný za letovú prevádzku, riadenie alebo vykonanie letu, prípadne iná osoba, ktorá má o nehode informáciu, na ACC, prípadne na ktorékoľvek stanovište letových prevádzkových služieb, ktoré postúpi hlásenie na ACC;
- b) ACC záchrannému koordinačnému stredisku (RCC), ktoré aktivizuje služby pátrania a záchrany;
- c) záchranné koordinačné stredisko (RCC) postúpi hlásenie útvaru, príslušným orgánom PZ SR a prevádzkovateľovi lietadla, ak je možné zistiť jeho kontaktné údaje, ak hlásenie neprišlo od niektorého z uvedených subjektov. V prípade nehody lietadla zahraničného prevádzkovateľa lietadla záchranné koordinačné stredisko podá hlásenie aj Ministerstvu zahraničných vecí Slovenskej republiky.

O vzniku každej udalosti je prevádzkovateľ lietadla, prevádzkovateľ letiska, prevádzkovateľ schválenej plochy alebo stanovišťa letových prevádzkových služieb alebo pracovník zodpovedný za letovú prevádzku, riadenie alebo vykonanie letu alebo iný dotknutý subjekt civilného letectva povinný podať hlásenie o leteckej nehode alebo incidente podľa formulára, ktorý je uvedený v prílohe A, bez zbytočného zdržania priamo na útvar. Podáva sa telefonicky, ďalekopisom, faxom alebo elektronickou poštou v otvorenej reči a v slovenskom jazyku s použitím publikovaných platných skratiek ICAO a skratiek uvedených v tomto predpise. Ak je hlásenie

podané telefonicky, musí ho podávajúca osoba následne zaslať aj v písomnej forme.

V prípade, keď by zhromažďovanie všetkých údajov uvedených vo formulári spôsobilo zdržanie, podá sa aj neúplné hlásenie alebo voľnou formou a ďalšie údaje sa doplnia po ich zistení.

8.2 Zámerne nepoužité

8.3 Zámerne nepoužité

***Poznámka:** Dobrovoľný systém hlásenia je zavedený Nariadením vlády SR č. 661/2005 z 21. decembra 2005 o hlásení udalostí v civilnom letectve.*

Databázové systémy

8.4 Útvar manažuje databázu leteckých udalostí, aby uľahčil účinnú analýzu informácií o skutočných alebo potenciálnych nedostatkoch v zaistení bezpečnosti leteckej prevádzky.

8.5 Zámerne nepoužité

8.6 ***Odporúčanie:** Ak ministerstvo alebo letecký úrad identifikuje potrebu zaviesť preventívne opatrenie, ktoré vyplýva z nedostatkov v zaistení bezpečnosti leteckej prevádzky, zavedie ho a stanoví postup na monitorovanie jeho implementácie a účinnosti.*

***Poznámka:** Doplnujúce informácie potrebné na vypracovanie preventívnych opatrení môžu byť obsiahnuté v záverečných správach.*

8.7 Ak ministerstvo alebo letecký úrad analýzou informácií obsiahnutých v databáze identifikuje oblasti zaistovania bezpečnosti leteckej prevádzky, ktoré by mohli byť predmetom záujmu iných štátov, bezodkladne prostredníctvom útvaru ich zašle týmto štátom.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

DODATOK - OSNOVA ZÁVEREČNEJ SPRÁVY

ÚČEL

Účelom zavedenia tejto formy je prezentovať záverečnú správu vhodným a jednotným spôsobom.

Podrobný návod na spracovanie každej časti záverečnej správy obsahuje ICAO Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (Doc 9756).

USPORIADANIE

Záhlavie. Záverečná správa začína záhlavím zahrňujúcim: názov (meno) prevádzkovateľa lietadla, výrobcu, typ (model), poznávaciu značku lietadla, miesto a dátum udalosti.

Prehľad. Za záhlavím nasleduje prehľad, ktorý stručne opisuje všetky dôležité informácie týkajúce sa oznámenia štátnym a zahraničným orgánom, identifikácie splnomocneného orgánu štátu na odborné vyšetrovanie (vrátane zloženia odbornej komisie) a splnomocnených predstaviteľov, organizáciu odborného vyšetrovania, názov a adresa orgánu vydávajúceho záverečnú správu a dátumu vydania a končiac stručným zhrnutím okolností vedúcich k udalosti.

Základná časť. Základná časť záverečnej správy zahŕňa nasledujúce hlavné oddiely:

1. faktické informácie,
2. analýzy,
3. závery,
4. odporúčania na zaistenie bezpečnosti.

Každý oddiel pozostáva z niekoľkých pododdielov, ako je uvedené ďalej.

Prílohy. Vkladajú sa podľa potreby.

***Poznámka:** Pri spracovaní záverečnej správy, použijúc túto formu, je potrebné, aby*

- a) všetky informácie vzťahujúce sa k porozumeniu faktických informácií, analýz a záverov boli verne zachytené (zahrnuté) v každom príslušnom zodpovedajúcom oddiele,
- b) v tých prípadoch, keď informácia akéhokoľvek pododdielu v oddiele 1 „faktické informácie“ chýba alebo nemá vzťah k okolnostiam vedúcim k udalosti, bola o tomto vložená poznámka pod príslušnými pododdielom.

1 Faktické informácie

1.1 Priebeh letu - stručne a presne sa uvedie:

- číslo letu, druh letu, typ prevádzky, posledné letisko vzletu, čas vzletu (miestny čas alebo UTC, označiť), letisko plánovaného pristátia,
- postup prípravy na let, popis letu a okolností vedúcich k udalosti, vrátane rekon-

štrukcie, ak je to možné, významnej fázy trajektórie letu pred udalosťou,

- poloha miesta udalosti v zemepisných súradniciach, nadmorská výška, čas udalosti (miestny čas, alebo UTC, označiť), deň alebo noc (súmrak, svitanie).

1.2 Zranenia osôb - vyplní sa nasledujúca tabuľka (uvedú sa počty osôb)

Zranenie	Posádka	Cestujúci	Ostatné osoby (obyvateľstvo a pod.)
Smrteľné			
Vážne			
Lahké/bez zranení			

***Poznámka:** Smrteľne zranené sú všetky osoby, ktoré zomreli na priame následky zranenia, ktoré utrpeli pri nehode. Definícia vážneho zranenia je uvedená v hlave 1.*

1.3 Poškodenie lietadla - Stručný opis poškodenia lietadla spôsobeného udalosťou:

- zničenie,
- poškodenie veľkého rozsahu,
- malé poškodenie,
- bez poškodenia.

1.4 Ostatné škody - Stručný opis škody alebo poškodenia objektov a zariadení iných ako lietadlo.

1.5 Informácie o leteckom personáli

- a) príslušné informácie týkajúce sa každého člena letovej posádky vrátane veku, kvalifikácie, platnosti preukazov spôsobilosti, funkcie počas letu, povinného preskúšania, letových skúseností (počet nalietaných hodín celkovo a na type), podstatných informácií o čase v (letovej) službe,
- b) stručný prehľad o kvalifikácii a skúsenostiach ostatných členov posádky,
- c) príslušné informácie týkajúce sa ďalšieho personálu, predovšetkým pracovníkov ATS, údržby lietadiel a podobne, ak ich činnosti súvisia s udalosťou a sú dôležité.

1.6 Informácie o lietadle

- a) Stručný výpis zo záznamov o letovej spôsobilosti a údržbe lietadla, o poruchách pred letom a počas letu, ak majú akýkoľvek vzťah k udalosti.
- b) Stručný opis technických a výkonových charakteristík, či hmotnosť a vyváženie boli v stanovených medziach počas fázy letu, v ktorej došlo k udalosti

(ak sa tolerance nedodržovali a či to malo vzťah k udalosti, uviesť podrobnosti).

c) Druh a vhodnosť použitého paliva.

1.7 Meteorologická situácia

a) Stručný opis meteorologických podmienok v danej situácii, vrátane predpovedí počasia a skutočného stavu počasia a taktiež existencia meteorologickej informácie u posádky.

b) Prírodné svetelné podmienky v čase udalosti (slnečné alebo mesačné svetlo, súmrak a podobne).

1.8 Navigačné zariadenia

Príslušné informácie o navigačných zariadeniach vrátane približovacích (pristávacích), ako sú ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, o vizuálnych pozemných zariadeniach a podobne a o ich prevádzkyschopnosti v čase udalosti.

1.9 Spojenie

Príslušné informácie o leteckej pohyblivej službe a leteckej pevnej spojovacej službe a ich účinnosti.

1.10 Informácie o letisku

Stručné informácie o letisku, jeho vybavení a stave alebo o vzletovej a pristávacej ploche, ak táto nie je na letisku.

1.11 Letové zapisovače a ostatné záznamové prostriedky

Vybavenie, umiestnenie a typy letových zapisovačov a ostatných záznamových prostriedkov v lietadle, stav pri ich otvorení (vybratí a demontáži) a získanie zodpovedajúcich údajov z nich.

1.12 Informácia o dopade a troskách

Všeobecné údaje o mieste udalosti, dopadu a charaktere rozmiestnenia trosiek, o zistených poruchách materiálu alebo lietadlových celkov. Podrobnosti o mieste dopadu a stave rôznych častí trosiek sa neuvádzajú, ak nie je potrebné preukázať, že k rozpadu lietadla došlo už vo vzduchu pred nárazom do terénu.

1.13 Lekárske a patologické nálezy

Stručný opis výsledkov odborného vyšetrovania a zistené nálezy.

Poznámka: Lekárske informácie o pravidelných prehliadkach členov letovej posádky sa uvedú v 1.5.

1.14 Požiar

Ak došlo k požiaru, uvedú sa informácie o jeho vzniku, postupe, opíše sa spôsob použitia protipožiarneho (hasiaceho) zariadenia a jeho účinnosť.

1.15 Aspekty prežitia

Stručný opis pátrania, evakuácie lietadla, záchranných prác, poloha členov posádky a cestujúcich vo vzťahu k utrpeným zraneniam, poškodenia sedadiel, bezpečnostných pásov a podobne.

1.16 Testy a výskum

Stručné výsledky prípadných testov, skúšok, výskumu a expertíz.

1.17 Informácie o organizáciách a riadení

Ide o zodpovedajúce informácie o organizáciách, právnických a fyzických osobách a ich vedení ak mali vplyv na prevádzku lietadla, akými sú prevádzkovateľ lietadla, ATS, prevádzkovatelia zariadení na trati, letiskové a meteorologické služby, a taktiež regulačné splnomocnené orgány. Tieto informácie by mali zahŕňať, no nie sú limitované, na údaje o organizačnej štruktúre, funkciách, zdrojoch, ekonomickej situácii, stratégii a postupe vedenia a na oblasť štátnej správy, prípadne aj na ďalšie oblasti.

1.18 Doplnkové informácie

Uvedú sa všetky dôležité skutočnosti, ktoré nie sú rozvedené v 1.1 až 1.17.

1.19 Spôsoby odborného vyšetrovania

V prípade použitia nových, účelnejších a účinnejších metód a postupov odborného vyšetrovania než bežne používaných doterajších, uviesť výstižne ich hlavnú podstatu, dôvody použitia a docielené výsledky s postupným vyznačením v 1.1 až 1.18.

2 Analýza

Vykoná sa analýza len tých skutočností rozhodujúcich na určenie záverov a stanovenia príčin udalosti, ktoré sú uvedené v oddiele 1 - faktické informácie.

3 Závery

Uvedú sa okolnosti, príčiny a prispievajúce faktory k vzniku udalosti stanovené v priebehu odborného vyšetrovania. Vymenujú sa bezprostredné príčiny udalosti, ako aj hlbšie systémové príčiny a spolupôsobiace okolnosti.

Poznámka: V zmysle 6.1, hlavy 6 sa môže záverečná správa prispôbiť okolnostiam udalosti. V záveroch sa môže použiť buď výraz „príčiny“ alebo „prispievajúce faktory“, alebo oboje.

4 Odporúčania na zaistenie bezpečnosti

Uvedú sa odporúčania na zaistenie bezpečnosti leteckej prevádzky s cieľom predchádzať leteckým nehodám a uvedú sa aj už prijaté nápravné opatrenia.

PRÍLOHA A - FORMULÁR HLÁSENIA O LETECKEJ NEHODE ALEBO INCIDENTE

HLÁSENIE O LETECKEJ NEHODE ALEBO INCIDENTE ACCIDENT/INCIDENT DATA REPORTING

a) Označenie druhu udalosti/Occurrence class (accident, serious incident, incident)

--

b) Udalosť/Occurrence

DÁTUM (DATE OF OCCURRENCE)		ČAS (UTC TIME OF OCCURRENCE)	
ODKIAL' (LAST DEPARTURE POINT)		KAM (PLANNED DESTINATION)	
LETOVÝ PLÁN (FLIGHT PLAN)		DOBA LETU (DURATION OF FLIGHT)	

FÁZA LETU (FLIGHT PHASE)	☐	PARKOVANIE (STANDING)	☐	TRAŤ (EN ROUTE)	☐	PRIBLÍŽENIE (APPROACH)
	☐	ROLOVANIE (TAXI)	☐	ZMENA HLADINY (FLIGHT LEVEL CHANGE)	☐	PRISTÁTIE (LANDING)
	☐	VZLET (TAKE OFF)	☐	VYČKÁVANIE (HOLDING)	☐	MANÉVROVANIE (MANOEUVRING)
	☐	STÚPANIE (CLIMB)	☐	KLESANIE (DESCENT)	☐	VISENIE (HOVER)

c) Lietadlo/Aircraft

POZNÁVACIA ZNAČKA (AIRCRAFT REGISTRATION)		PREVÁDZKOVATEĽ (OPERATOR)	
VÝROBCA (MANUFACTURER)		TYP (VARIANT/MODEL)	
ŠTÁT REG. (STATE OF REGISTRY)		LET ČÍSLO - C/S (FLIGHT NR. - C/S)	

HMOTNOSTNÁ KATEGÓRIA (WEIGHT CATEGORY MTOW)	☐	> 272 001 KG	☐	5 701 - 27 000 KG	☐	0 - 2 250 KG
	☐	27 001 - 272 000 KG	☐	2 251 - 5 700 KG	☐	NEZISTENÁ (UNKNOWN)
POŠKODENIE LIETADLA (DAMAGE TO THE AIRCRAFT)	☐	ZNIČENÉ (DESTROYED)	☐	POŠKODENIE VO VEĽKOM ROZSAHU (SUBSTANTIAL)	☐	POŠKODENIE V MALOM ROZSAHU (MINOR)
	☐	ŽIADNE (NONE)	☐	INÉ (OTHER)	☐	NEZISTENÉ (UNKNOWN)
ŠKODA VOČI TRETEJ OSOBE (THIRD PARTY DAMAGE - BUILDINGS, VEHICLES, PLANTS...)						
NEBEZPEČNÝ NÁKLAD NA PALUBE (DANGEROUS GOODS ON BOARD)						

d) Určenie miesta udalosti (vo vzťahu k všeobecne známemu miestu, prípadne v zemepisných súradniciach)
Position of the aircraft (with reference to some easily defined geographical point (latitude and longitude))

--

e) Meno veliteľa lietadla (zodpovednej osoby)/Pilot in Command (responsible person)

--

f)

POČET (NUMBER OF PERSONS ON BOARD)	POSÁDKA (CREW)	CESTUJÚCI (PASSENGERS)	ĎALŠIE OSOBY (OTHERS)

POČET (NUMBER OF PERSONS INJURED)	POSÁDKA (CREW)	CESTUJÚCI (PASSENGERS)	NA ZEMI (OTHER ON GROUND)
SMRTELNÉ (FATAL)			
VÁŽNE (SERIOUS)			
LAHKÉ (MINOR)			
BEZ ZRANENIA (NONE)			

g) Typ prevádzky/Operation type

Letecká doprava/Commercial Air Transport

PRAVIDELNÁ (SCHEDULED REVENUE OPERATIONS)	☐	MEDZINÁRODNÁ (INTERNATIONAL)	☐	CESTUJÚCI (PASSENGERS)	☐	NÁKLADNÁ (CARGO)
	☐	VNÚTROŠTÁTNA (DOMESTIC)	☐	CESTUJÚCI (PASSENGERS)	☐	NÁKLADNÁ (CARGO)
NEPRAVIDELNÁ (NON-SCHEDULED REVENUE OPERATIONS)	☐	MEDZINÁRODNÁ (INTERNATIONAL)	☐	CESTUJÚCI (PASSENGERS)	☐	NÁKLADNÁ (CARGO)
	☐	VNÚTROŠTÁTNA (DOMESTIC)	☐	CESTUJÚCI (PASSENGERS)	☐	NÁKLADNÁ (CARGO)
INÁ (NON - REVENUE OPERATIONS)	☐	LET BEZ CESTUJÚCICH (FERRY)	☐	VÝCVIKOVÝ (TRAINING/CHECK)	☐	NEZNÁMA (UNKNOWN)

Všeobecné letectvo/General Aviation

ŠPORTOVÉ A REKREAČNÉ LIETANIE (PLEASURE)	☐	NAVIGAČNÝ (CROSS-COUNTRY)	☐	MIESTNY (LOCAL)	☐	OBCHODNÝ (BUSINESS)
LETOVÝ VÝCVIK (FLIGHT TRAINING/INSTRUCTIONAL)	☐	VO DVOJOM (DUAL)	☐	SÓLO (SOLO)	☐	KONTROLNÝ (CHECK)
INÁ (OTHER)	☐	TESTOVACÍ (TEST/EXPERIMENTAL)	☐	PREDVÁDZACÍ (DEMONSTRATION)	☐	LET BEZ CESTUJÚCICH (FERRY)
	☐	NEZÁKONNÝ (ILLEGAL)	☐	LETECKÉ PODUJATIE (AIRSHOW/RACE)	☐	NEZNÁMA (UNKNOWN)

Letecké práce/Aerial Work

☐	LETECKÁ REKLAMA (AERIAL ADVERTISING)	☐	POLNOHOSPODÁRSKE (AGRICULTURAL)	☐	VÝSADKY (PARACHUTE DROP)
☐	LETECKÉ POZOROVANIE (AERIAL OBSERVATION)	☐	LET S PODVESOM (CONSTRUCTION/SLING LOAD)	☐	FOTOGRAFOVANIE (PHOTOGRAPHY)
☐	LETECKÝ PRIESKUM (AERIAL SURVEY)	☐	HASENIE POŽIARU (FIRE FIGHTING)	☐	PÁTRANIE A ZÁCHRANA (SEARCH AND RESCUE)

Štátne lety/State flights

☐ POLICAJNÉ (POLICE)	☐ VOJENSKÉ (MILITARY)	☐ INÉ (OTHER)
--	---	---

h) Typ prevádzkovateľa/Type of Operator

☐ AEROKLUB/LETECKÁ ŠKOLA (FLYING CLUB/SCHOOL)	☐ FIREMNÉ (CORPORATE)	☐ ŠTÁTNY (GOVERNMENT AGENCY)
☐ SÚKROMNÝ MAJITEĽ (PRIVATE OWNER)	☐ PREDAJ/PRENÁJOM/SERVIS (SALE/RENTAL/SERVICE)	☐ INÝ (OTHER)

i) Meteorologické podmienky/General weather in the area of occurrence

METEOROLOGICKÉ PODMIENKY (WEATHER CONDITIONS)	☐ VMC	☐ IMC	☐ NEZNÁME (UNKNOWN)
DENNÁ DOBA (LIGHT CONDITION AT THE MOMENT OF THE EVENT)	☐ VÝCHOD (DAWN)	☐ DEŇ (DAYLIGHT)	☐ ZÁPAD (DUSK-TWILIGHT)
	☐ MESAČNÝ SVIT (NIGHT MOONLIGHT)	☐ NOC (NIGHT DARK)	☐ NEZNÁMA (UNKNOWN)
DOHĽADNOSŤ (VISIBILITY)	km		
OBLAČNOSŤ (CLOUD AMOUNT)	☐ JASNO (SKY CLEAR)	☐ 3/8-4/8 (SCATTERED)	☐ ZAMRAČENÉ (OVERCAST)
	☐ 1/8-2/8 (FEW CLOUDS)	☐ 5/8-7/8 (BROKEN)	☐ SÚVISLÁ OBLAČNOSŤ (SKY OBSCURED)
ZRÁŽKY (PRECIPITATION)	☐ OPAR (HAZE)	☐ MRZNÚCE MRHOLENIE/DÁŽĎ (FREEZING DRIZLE/RAIN)	☐ KRÚPY (HAIL)
	☐ MRHOLENIE (DRIZZLE)	☐ SNEH S DAŽĎOM (RAIN AND SNOW)	☐ INÉ (OTHER)
	☐ DÁŽĎ (RAIN)	☐ SNEH (SNOW)	☐ NEZNÁME (UNKNOWN)
NÁMRAZA (ICING)	☐ LAHKÁ (LIGHT)	☐ MIERNA (MODERATE)	☐ SILNÁ (SEVERE)

j) Opis a okolnosti udalosti

Narrative and a brief description of the occurrence including emergency circumstances and significant information

--

k) Predbežné opatrenia, dodatočné opatrenia a iné informácie

Safety recommendations and corrective action taken or under consideration

--

I) **Meno a pracovná funkcia osoby podávajúcej hlásenie/Name and post of the reporting person**

MENO (PERSON REPORTING)		FUNKCIA (POSITION)	
PRACOVISKO (ORGANIZATION)			
TEL (PHONE)		FAX	

**ODOSLAŤ NA (SEND TO)**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
Letecký a námorný vyšetrovací útvar
Námestie slobody 6, P.O.BOX 100
810 05 Bratislava
Slovenská republika

Pohotovostný mobil

On-duty contact for occurrences: +421 917 490 817

Fax:

+421 2 5273 1442

E-mail:

vysetrovanie@mindop.sk

web:

www.mindop.sk

PRÍLOHA B - KONTROLNÁ SCHÉMA OZNAMOVANIA A PREDKLADANIA SPRÁV

Výrazy použité v tejto časti majú nasledovný význam:

- *Medzinárodné nehody a vážne incidenty* - nehody a vážne incidenty lietadla registrovaného v jednom zmluvnom štáte ICAO na území iného zmluvného štátu ICAO.
- *Vnútroštátne nehody a vážne incidenty* – nehody a vážne incidenty, ku ktorým došlo na území štátu zápisu do registra.
- *Iné nehody a vážne incidenty* - nehody a vážne incidenty, ku ktorým došlo na území štátu, ktorý nie je zmluvným štátom ICAO alebo na území, ktoré nepatrí žiadnemu štátu.

1 OZNAMOVANIE NEHÔD A VÁŽNYCH INCIDENTOV

<i>Kto hlási</i>	<i>Čo sa hlási</i>	<i>Komu</i>	<i>Príslušné ustanovenie predpisu</i>
Štát miesta udalosti	Medzinárodné nehody a vážne incidenty všetkých lietadiel	Štátu zápisu do registra Štátu prevádzkovateľa lietadla Štátu projektu Štátu výroby ICAO (ak ide o lietadlo s maximálnou hmotnosťou väčšou ako 2 250 kg alebo ide o lietadlo s prúdovým pohonom)	4.1
Štát zápisu do registra	Vnútroštátne a iné nehody a vážne incidenty	Štátu prevádzkovateľa lietadla Štátu projektu Štátu výroby ICAO (ak ide o lietadlo s maximálnou hmotnosťou väčšou ako 2 250 kg alebo ide o lietadlo s prúdovým pohonom)	4.8

2 ZÁVEREČNÁ SPRÁVA

- z odborného vyšetrovania udalosti, bez ohľadu na miesto udalosti
(zasiela štát, ktorý vedie odborné vyšetrovanie)

<i>Druh lietadla</i>	<i>Zaslať komu</i>	<i>Príslušné ustanovenie predpisu</i>
Všetky lietadlá	Štátu, ktorý začal odborné vyšetrovanie (delegoval odborné vyšetrovanie), Štátu zápisu do registra, Štátu prevádzkovateľa lietadla, Štátu projektu, Štátu výroby, Štátu, ktorý sa zúčastňuje na odbornom vyšetrovaní, Štátu, ktorého občania boli obeťami alebo boli vážne zranení a Štátu, ktorý poskytol závažné informácie, dôležité zariadenia alebo odborníkov	6.4
Lietadlá s maximálnou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg	ICAO	6.7

3 ZASIELANIE SPRÁV

Udalosti, bez ohľadu na miesto udalosti.

(zasíela štát, ktorý vedie odborné vyšetrowanie)

<i>Druh správy</i>	<i>Druh nehody alebo incidentu</i>	<i>Komu</i>	<i>Príslušné ustanovenie predpisu</i>
Predbežná správa	Nehoda lietadla s maximálnou hmotnosťou väčšou ako 2 250 kg	Štátu zápisu do registra alebo Štátu miesta udalosti Štátu prevádzkovateľa lietadla Štátu projektu Štátu výroby Štátu, ktorý poskytol závažné informácie, dôležité zariadenia alebo odborníkov ICAO	7.1
	Nehoda lietadla s maximálnou hmotnosťou 2 250 kg a menšou, pri ktorej sa riešia otázky letovej spôsobilosti alebo otázky, ktoré môžu byť v záujme iných štátov	Rovnakým adresátom ako v predchádzajúcom riadku, s výnimkou ICAO	7.2
Informačná správa o nehode	Nehoda lietadla s maximálnou hmotnosťou väčšou ako 2 250 kg	ICAO	7.5
Informačná správa o incidente	Incident lietadla s maximálnou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg	ICAO	7.7

4 OPATRENIA NA PREDCHÁDZANIE NEHODÁM

Oblasti zaist'ovania bezpečnosti leteckej prevádzky, ktoré by mohli byť predmetom záujmu iných štátov.

<i>Od koho</i>	<i>Druh správy</i>	<i>Týkajúce sa</i>	<i>Komu</i>	<i>Príslušné ustanovenie predpisu</i>
Štátu analyzujúceho údaje bezpečnosti	Všetky	Oblasti zaist'ovania bezpečnosti leteckej prevádzky, ktoré by mohli byť predmetom záujmu iných štátov	Zainteresovaným štátom	8.7
Štátu, ktorý vypracoval odporúčania na zaistenie bezpečnosti	Odporúčania na zaistenie bezpečnosti	Odporúčania pre iné štáty	Spĺnomocnenému orgánu na odborné vyšetrowanie nehôd v danom štáte	6.8, 8.8

PRÍLOHA C - PRÍKLADY VÁŽNYCH INCIDENTOV

1 Pojem vážny incident je definovaný v hlave 1.

2 Ďalej opísané incidenty predstavujú typické príklady incidentov, ktoré je možné zaradiť do kategórie vážnych. Tento prehľad však nie je vyčerpávajúci a slúži len ako podklad pri rozhodovaní o stupni závažnosti a klasifikovaní vážneho incidentu.

Ide najmä o tieto incidenty:

- Nebezpečenstvo zrážky, ktoré vyžaduje manéver na vyhnutie sa zrážke alebo nebezpečnej situácie alebo keď je účelné podniknúť činnosť na vyhnutie.
- Situácia, pri ktorej sa v poslednej chvíli podarilo vyhnúť zrážke riadeného lietadla s terénom.
- Prerušený vzlet na uzatvorenej alebo obsadenej RWY, rolovacej dráhe¹⁾ alebo nepridelenej RWY.
- Vzlet z uzatvorenej alebo obsadenej RWY s tesným rozstupom od prekážky (prekážok).
- Pristátie alebo pokus o pristátie na uzatvorenej alebo obsadenej RWY, na rolovaciu dráhu alebo nepridelenú RWY.
- Zjavná nespôsobilosť (hrubé chyby) pri dosahovaní potrebných parametrov v čase rozjazdu, pri vzlete alebo vo fáze počiatočného stúpania.
- Požiar a výskyt dymu v priestore pre cestujúcich, nákladových priestoroch alebo požiar motora (motorov), vrátane požiarov uhasených pomocou hasiacich prostriedkov.

- Prípady, pri ktorých bolo potrebné núdzové použitie kyslíka členmi letovej posádky.
- Porušenie konštrukcie lietadla alebo dezintegrácia (roztrhnutie) motora, vrátane poruchy, pri ktorej časť turbínového motora prerazí jeho teleso a ktorá nie je klasifikovaná ako nehoda.
- Opakujúce sa chybné funkcie jedného alebo viacerých lietadlových systémov s vážnym vplyvom na prevádzku lietadla.
- Prípady straty pracovnej schopnosti člena (členov) letovej posádky za letu.
- Malá zásoba paliva vyžadujúca od pilota vyhlásenie stavu núdze.
- Vniknutia na RWY klasifikované stupňom závažnosti „A“. Manuál – The Manual on the Prevention of Runway Incursion (Doc 9870) obsahuje informácie o klasifikácii stupňov závažnosti.
- Incidenty pri vzlete a pristáti, akým je pristátie v predpolí alebo vybehnutie mimo ohraničenej RWY.
- Poruchy systémov, let v priestore nebezpečných poveternostných javov, let za hranicami prevádzkových obmedzení a iné prípady, ktoré mohli spôsobiť ťažkosti pri riadení lietadla.
- Vysadenie viac ako jedného systému v systéme zálohovania, povinného na vedenie letu a navigáciu.

¹⁾ Okrem povolenej prevádzky vrtuľníkov.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

PRÍLOHA D - NÁVOD NA ČÍTANIE A ANALÝZU ZÁZNAMU LETOVÝCH ZAPISOVAČOV

Počiatkové obdobie

Čas po vzniku nehody je najnáročnejším obdobím pre orgán, zaoberajúci sa odborným vyšetrovaním. Jednou z neodkladných otázok, žiadajúcich okamžité riešenie je tá, ako a kde čítať údaje zaznamenané letovými zapisovačmi a vyhotoviť ich analýzy. Je nevyhnutné tieto podklady získať čo najskôr po vzniku nehody. Priebeh odborného vyšetrovania závisí od včasného určenia problémových oblastí, vzhľadom na možnosti zmien hmotných dôkazov nájdených na mieste nehody, pod nátlakom prirodzených faktorov. Okrem toho môžu byť pri včasnom určení problémových oblastí prijaté bezprostredné odporúčania na zaistenie bezpečnosti leteckej prevádzky s cieľom predchádzať analogickým nehodám.

Mnohé štáty nemajú vybavenie na získavanie a analýzu záznamov letových zapisovačov (ako komunikačných tak aj letových údajov), a preto sú odkázané na pomoc iných štátov. Je veľmi dôležité, aby orgán, ktorý vykonáva odborné vyšetrovanie, zabezpečil túto pomoc včas v zodpovedajúcom zariadení v štáte, ktorý nie je štátom výroby (alebo projektu).

Výber technického zariadenia

Štát, ktorý vedie odborné vyšetrovanie, môže požiadať o pomoc ktorýkoľvek štát, o ktorom sa domnieva, že môže pri odbornom vyšetrovaní najlepšie pomôcť. Pri odbornom vyšetrovaní nie je vhodné používať štandardné prehrávacie zariadenie a software výrobcu bežne používané leteckými spoločnosťami a v leteckých opravárskych zariadeniach. V prípade, keď zapisovače boli pri nehode poškodené, je obvykle nutné použiť špeciálne technické prostriedky na získanie a vyhodnotenie záznamov.

V technických zariadeniach na čítanie záznamov letových zapisovačov je potrebné zabezpečiť možnosť:

- otvoriť vážne poškodené zapisovače a získať ich záznamy;
- reprodukcie pôvodných záznamov/pamäťového modulu bez nutnosti použiť prepisovacie zariadenie výrobcu a bez puzdra zapisovača, ktorý zaznamenal údaje v čase udalosti;
- analyzovať a rozšifrovať nespracované binárne kmity signálov, zapisovačom zaznamenaných letových údajov s číselným záznamom na pásku bez použitia automatizovaných prostriedkov;
- zosilňovať a filtrovať hlasové signály pomocou číselných prostriedkov s využitím na to vhodných programov a
- graficky analyzovať údaje a získať doplňujúce parametre, ktoré sa bezprostredne nezaznamenávali zapisovačom, a taktiež potvrdzovať údaje prostredníctvom krížovej kontroly a využívania ďalších analytických metód s cieľom stanoviť presnosť údajov a potvrdenia zodpovedajúcich obmedzení.

Účasť štátu výroby (alebo štátu projektu) a štátu prevádzkovateľa lietadla

Štát výroby (alebo projektu) nesie zodpovednosť za letovú spôsobilosť a disponuje kvalifikovanými špecialistami, ktorí sa spravidla zapájajú do čítania a analýzy informácií, zaznamenaných letovými zapisovačmi letových údajov. Vzhľadom na to, že informácie zaznamenané letovým zapisovačom môžu často odhaliť problémy týkajúce sa letovej spôsobilosti, je potrebné, aby štát výroby (alebo projektu) menoval svojho predstaviteľa, ktorý by sa v štáte, ktorý nie je štátom výroby (alebo projektu) zúčastnil na čítaní a analýze záznamov letových zapisovačov.

Štát prevádzkovateľa lietadla nesie regulačnú zodpovednosť za leteckú prevádzku a môže poskytnúť pomoc pri analýze tých prevádzkových aspektov, ktoré majú bezprostredný vzťah k činnosti prevádzkovateľa lietadla. Pretože informácie zaznamenané letovým zapisovačom môžu často pomerne skoro odhaliť problémy zviazané s prevádzkou a je potrebné, aby sa predstaviteľ štátu prevádzkovateľa lietadla zúčastnil na čítaní a analýze záznamov letových zapisovačov.

Odporúčané postupy

Záznamy zapisovača letových údajov a zapisovača záznamu zvuku v kabíne je potrebné získavať na jednom technickom zariadení z toho dôvodu, že obsahujú navzájom sa doplňujúce údaje, ktoré môžu byť užitočné pre hodnotenie a potvrdenie každého záznamu a pre stanovenie časovej postupnosti udalostí, vrátane ich synchronizácie.

Do času čítania záznamov nie je prípustné ich otvárať alebo pripojiť do siete a originály záznamov nesmú byť kopírované (zvlášť nie s použitím vysokorýchlostných kopírovacích zariadení), aby neboli spôsobené nenapraviteľné škody.

K technickému zariadeniu, na ktorom bolo vykonané čítanie záznamov letových zapisovačov pre druhý štát, má byť umožnené vyjadrenie kritických pripomienok v záverečnej správe tak, aby boli vzaté do úvahy charakteristiky analýzy údajov letového zapisovača.

Využitie technického zariadenia, na ktorom sa vykonáva čítanie letových zapisovačov, môže byť spojené s potrebou pomoci špecialistov výrobcu alebo prevádzkovateľa lietadla za účelom kontroly ciachovaných údajov a potvrdenia zaznamenaných informácií.

Štát, ktorý vedie odborné vyšetrovanie, môže do skončenia odborného vyšetrovania ponechať originálne záznamy alebo ich kópie v úschove v technickom zariadení, na ktorom boli čítané, s cieľom uľahčiť včasné predloženie informácií v prípade dodatočných otázok alebo požiadaviek za predpokladu, že dotknuté technické zariadenie zabezpečí náležité opatrenia na ich ochranu.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

PRÍLOHA E - OCHRANA INFORMÁCIÍ V SYSTÉME ZHROMAŽĎOVANIA ÚDAJOV A ICH SPRACOVANIA

1 Úvod

Ochrana informácií týkajúcich sa bezpečnosti pred neprimeraným použitím je dôležitá na zaistenie ich trvalej dostupnosti bez negatívneho vplyvu na bezpečnosť.

Termíny použité v tejto prílohe majú nasledujúci význam:

- a) Informácie týkajúce sa bezpečnosti sú informácie obsiahnuté v systéme zhromažďovania údajov a ich spracovania (ďalej len „SDCPS“) kvalifikované výhradne na účel zvyšovania bezpečnosti v letectve a vymedzené na ochranu podľa špecifikovaných podmienok v súlade s 3.1.
- b) Prevádzkový personál je personál zapojený do leteckej prevádzky, ktorý je v postavení oznamovateľa informácií týkajúcich sa bezpečnosti do SDCPS. Tento personál zahŕňa, ale nie je obmedzený len na členov letových posádok, riadiacich letovej prevádzky, operátorov leteckej stanice, technikov údržby, palubných sprievodcov, dispečerov letovej prevádzky a personál odbavovacej plochy.
- c) Neprimerané použitie je použitie informácií týkajúcich sa bezpečnosti na pracovno-právne, občiansko-právne a správne konanie proti prevádzkovému personálu alebo sprístupnenie informácií verejnosti, resp. na iné účely ako účely, na ktoré boli zhromažďované.
- d) SDCPS sú systémy ohlasovania a spracovania, databázy, systémy na výmenu informácií a zaznamenané informácie a zahŕňa:
 1. záznamy prislúchajúce odbornému vyšetrovaniu udalosti, ako sú opísané v hlave 5,
 2. systém povinného ohlasovania udalostí, ako je opísaný v hlave 8,
 3. systém dobrovoľného ohlasovania a
 4. samovykazujúce systémy zaznamenávania údajov, vrátane systémov automatického zaznamenávania údajov, ako aj systémov manuálneho zaznamenávania údajov.

Poznámka: Informácie o SDCPS sú v ICAO Safety Management Manual (Doc 9859).

2 Všeobecné zásady

Základným účelom ochrany informácií týkajúcich sa bezpečnosti pred neprimeraným použitím je zaistiť ich trvalú dostupnosť, aby mohli byť prijímané zodpovedajúce a včasné preventívne opatrenia na zvýšenie bezpečnosti v letectve.

Nie je účelom ochraňovať dáta, ak by to bránilo výkonu spravodlivosti.

3 Zásady ochrany

3.1 Informácie týkajúce sa bezpečnosti sú kvalifikované ako chránené pred neprimeraným použitím za podmienok, ak

- zber informácií bol vykonaný explicitne na účely bezpečnosti a
- prezradenie informácií by mohlo prekážať ich trvalej dostupnosti.

Ďalšie podmienky, kedy sú informácie chránené, určí subjekt, ktorý informácie zhromažďoval.

3.2 Subjekt, ktorý informácie zhromažďuje, určuje spôsob ochrany pred neprimeraným použitím pre každý SDCPS, na základe charakteru informácií týkajúcich sa bezpečnosti, ktoré obsahuje.

3.3 Subjekt, ktorý informácie zhromažďoval, uplatňuje zavedené postupy na ochranu informácií týkajúcich sa bezpečnosti kvalifikovaných ako chránené pred neprimeraným použitím v súlade s určenými podmienkami.

3.4 Informácie týkajúce sa bezpečnosti nesmú byť použité na iný účel ako na účel, na ktorý boli zhromaždené.

3.5 Informácie týkajúce sa bezpečnosti je možné použiť na pracovno-právne, občiansko-právne, správne a trestné konanie len v súlade s právnymi predpismi.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

PRÍLOHA F - RÁMEC PRE NÁRODNÝ BEZPEČNOSTNÝ PROGRAM (STATE SAFETY PROGRAMME – SSP)

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

PRÍLOHA G - NÁVOD NA URČOVANIE POŠKODENIA LIETADLA

1 Ak sa motor oddelí od lietadla, udalosť sa kategorizuje ako nehoda, i keď je poškodenie obmedzené len na motor.

2 Strata krytov motora (dúchadlá alebo telesa motora) alebo komponentov obracača ťahu, ktoré nemajú za následok ďalšie poškodenie lietadla sa nepovažuje za nehodu.

3 Udalosti, pri ktorých dôjde k vyrazeniu lopatiek kompresora alebo turbíny, alebo vnútorných komponentov motora cez výstupnú rúru motora sa nepovažujú za nehodu.

4 Zdeformovaný alebo chýbajúci kryt antény radaru sa nepovažuje za nehodu, pokiaľ nie je súvisiace vážne poškodenie iných konštrukcií alebo systémov.

5 Chýbajúca klapka, slot alebo iné zariadenie na zvýšenie vztľaku, winglety, atď., ktoré sú schválené pre prevádzku v zmysle dokumentu *zoznam odchýlok usporiadania* (Configuration Deviation List, CDL) sa nepovažujú za nehodu.

6 Zatiahnutie podvozkovkej nohy alebo pristátie so zatiahnutým podvozkom, ktoré má za následok iba odretie poľahu. Ak je lietadlo po menších opravách schopné bezpečnej prevádzky a následne podstúpi rozsiahlejšie práce v rámci pravidelnej údržby, potom by sa udalosť nemala klasifikovať ako nehoda.

7 Ak je štrukturálne poškodenie takého charakteru, že u lietadla dôjde k poklesu pretlaku alebo pretlak nie je možné vytvoriť, udalosť sa kategorizuje ako nehoda.

8 Demontáž komponentov na kontrolu po udalosti, ako napr. preventívna demontáž podvozkovkej nohy po vybehnutí z RWY pri nízkej rýchlosti, pričom zahŕňa požadované práce, sa nepovažuje za nehodu, pokiaľ sa nezistí významné poškodenie.

9 Udalosti, ktoré zahŕňajú núdzovú evakuáciu sa nepovažujú za nehodu, pokiaľ niekto neutrpel vážne zranenie alebo lietadlo nebolo značne poškodené.

***Poznámka 1:** Lietadlo je poškodené, pokiaľ je nepriaznivo ovplyvnená pevnosť jeho konštrukcie, výkonnosť alebo letové charakteristiky lietadla. Lietadlo mohlo bezpečne pristáť, ale nemôže byť uvoľnené do ďalšej prevádzky bez opravy.*

***Poznámka 2:** Ak je lietadlo po menších opravách schopné bezpečnej prevádzky a následne podstúpi rozsiahlejšie práce v rámci pravidelnej údržby, potom by sa udalosť nemala klasifikovať ako nehoda. Rovnako, ak je lietadlo schopné bezpečnej prevádzky s odstráneným, chýbajúcim alebo nefungujúcim komponentom na základe zoznamu odchýlok usporiadania (CDL), oprava by sa nemala považovať za rozsiahlu opravu a následne by sa udalosť nemala považovať za nehodu.*

***Poznámka 3:** Náklady na opravy alebo predpokladané straty, ako ich zabezpečujú poisťovne, sa môžu použiť pri určovaní rozsahu poškodenia, ale nemali by byť jediným kritériom pri určovaní, či je poškodenie dostatočné na to, aby sa udalosť považovala za nehodu. Rovnako aj lietadlo možno považovať za „úplne zničené“ („hull loss“) pre neehospodárnosť jeho opravy bez toho, aby bolo dostatočne poškodené z hľadiska posudzovania, či udalosť bude klasifikovaná ako nehoda.*

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ