

20101372749

ВЛАДА НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Врз основа на член 170-з став 2 од Законот за воздухопловство („Службен весник на Република Македонија“ бр.14/2006, 24/2007, 103/2008 и 67/2010), Владата на Република Македонија, на седницата одржана на 5.10.2010 година, донесе

УРЕДБА ЗА ПРИНЦИПИТЕ ПО КОИ СЕ ВОДИ ИСТРАЖУВАЊЕТО НА НЕСРЕЌИ, СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ, ИНЦИДЕНТИ И НАСТАНИ НА ЦИВИЛНИ И ДРЖАВНИ ВОЗДУХОПЛОВИ КАКО И НАЧИНОТ НА НИВНО ПРИЈАВУВАЊЕ (*)

I. Општи одредби

Член 1

Со оваа уредба се пропишуваат принципите по кои се води истражувањето на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на цивилни и државни воздухоплови како и начинот на нивно пријавување.

Член 2

(1) Истражувањето на несреќи, сериозни инциденти и/или инциденти се спроведува заради утврдување на заклучоци и предлагање на безбедносни препораки со цел зголемување на безбедноста во воздушниот сообраќај и спречување на идни несреќи, сериозни инциденти и/или инциденти, а не за утврдување на вина или одговорност.

(2) Пријавувањето на настани е со цел да се утврдат причините за да се спречи настанувањето на несреќи и инциденти, а не утврдување на вина или одговорност.

Дефиниции

Член 3

(1) Одредени изрази употребени во оваа уредба го имаат следното значење:

1. „Безбедносни препораки“ се мерки предложени од Комитетот за истрага што ја спроведува техничката истрага, кои се темелат на информациите добиени од истражувањето со цел спречување на несреќи и инциденти;

2. „Главен истражител“ е овластено лице, врз основа на неговите квалификации, што е одговорно за организирање, спроведување и контролирање на истрагата;

3. „Дезидентификација“ е одстранување 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;

4. „Инцидент“ е настан, што се разликува од несреќа, поврзан со операциите на воздухопловот што влијае или може да влијае на безбедноста на операциите на воздухопловот;

(*) Со оваа уредба се врши усогласување со:

1. Директивата 94/56/ЕЗ од 21 ноември 1994 година за воспоставување на фундаментални принципи по кои се води истражувањето на несреќи и инциденти во цивилното воздухопловство (31994L0056) и

2. Директивата 2003/42/ЕЗ од 13 јуни 2003 година за пријавување на настани во цивилното воздухопловство (32003L0042).

5. **„Истрага“** е процес спроведен за спречување на несреќа или инцидент што вклучува собирање и анализа на информации, извлекување заклучоци, вклучувајќи одредување на причината (причините), а доколку е соодветно, давање на безбедносни препораки;

6. **„Настан“** е 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;

7. **„Несреќа“** е настан поврзан со работата на воздухоплов кој се случува во периодот кога било кое лице се качува во воздухопловот со намера да лета па се до времето кога сите овие лица се симнале, во кој период:

а) некое лице е смртно или сериозно повредено како резултат на:

- неговиот престој во воздухопловот, или

- директен контакт со кој било дел од воздухопловот, вклучувајќи ги и деловите кои се откачиле од авионот, или

- директно изложување на издувниот млаз на моторите,

освен кога повредите се од вообичаени причини, се самонанесени или се нанесени од страна на други лица, или кога повредите се нанесени на „слепи патници“ кои се кријат вон зоните кои вообичаено им стојат на располагање на патниците и екипажот; или

б) воздухопловот претрпува оштетување или структурно уништување кое:

- неповолно влијае врз цврстината на конструкцијата, перформансите или карактеристиките на летањето на воздухопловот, и

- нормално би барало голема поправка (ремонт) или замена на оштетениот составен дел,

освен за дефект или оштетување на моторите, кога оштетувањето е ограничено на моторот, неговите заштитни обвивки (капотаж) или додатоци; или за оштетување кое е ограничено на елисите, врвовите на крилјата, антените, гумите на тркалата, кочниците, аеродинамичната оплата на моторот, малите вдлабнатини или дупки на обвивката на воздухопловот; или

в) воздухопловот исчезнува или е целосно недостапен.

8. **„Причини“** се активности, пропусти, настани или услови или комбинирање на истите што доведуваат до несреќа или инцидент;

9. **„Сериозен инцидент“** е инцидент што вклучува околности што покажуваат дека за малку ќе се случела несреќа (листа со примери за сериозни инциденти може да се најде во Анексот на Директивата на Советот 94/56/ЕЗ од 21 ноември 1994 година за утврдување на основните принципи за водење на истрага при несреќи и инциденти во цивилното воздухопловство);

10. **„Сериозна повреда“** е повреда што е нанесена на лице во несреќа и која:

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

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

в) вклучува гребаница што може да предизвика обилно крварење, повреда на нерв, мускул или тетива; или

г) вклучува повреда на некој внатрешен орган; или

д) вклучува изгореници од втор или трет степен или изгореници што зафаќаат повеќе од 5% од телото; или

ѓ) вклучува изложување на заразни супстанции или штетно зрачење;

11. **„Смртна повреда“** е повреда што е нанесена на лице во несреќа и што резултира со негова/нејзина смрт во рок од 30 дена од денот на несреќата

12. „Уред за снимање на лет (flight recorder)“ е било каков вид на уред за снимање вграден во воздухоплов, што служи за олеснување на истрагата при несреќа/инцидент; и

(2) Останатите изрази кои се користат во оваа уредба го имаат истото значење како што е дефинирано во Законот за воздухопловство и во прифатените меѓународни стандарди.

II. Пријавување на настани на цивилни воздухоплови

Член 4

Пријавувањето на настани во воздушниот сообраќај придонесува кон подобрување на воздухопловната безбедност, осигурувајќи дека релевантни информации за безбедноста се пријавени, собрани, складирани, заштитени и дистрибуирани.

Член 5

Одредбите од овој дел од уредбата се применуваат за настани кои доколку не се превенираат, можат да претставуваат опасност за воздухопловот, патниците и членовите на екипажот или за друго лице.

Член 6

(1) Настаните кои задолжително се пријавуваат се дадени во Прилог 1 кој е составен дел на оваа уредба. Настаните се пријавуваат при вршење на функциите на следните лица:

а) превозникот или водачот на воздухоплов со турбински мотори или воздухоплов за јавен превоз над кој Агенцијата за цивилно воздухопловство спроведува надзор;

б) лице што извршува работи поврзани со градба, производство, одржување или модификација на воздухоплов со турбински мотори или воздухоплов за јавен превоз или воздухопловен уред/опрема над кој Агенцијата за цивилно воздухопловство спроведува надзор;

в) контролор на летање или лице за информирање во лет;

г) лице кое го потпишува прегледот на уверенијата за одржување 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 Агенцијата за цивилно воздухопловство;

д) лице што врши функција поврзана со инсталација, модификација, одржување, поправка, преглед, проверка на лет и инспекција на средствата за воздухопловна навигација;

ѓ) лице кое врши функција поврзана со опслужување на воздухоплови на земја, вклучувајќи снабдување со гориво, сервисирање, подготовка на листата на оптоварување, утовар, одмрзнување и влечење на воздухоплов на аеродром и

е) управител на аеродром.

(2) Лицата од став (1) под а), б) и в) на овој член исто така ги пријавуваат настаните во цивилното воздухопловство во однос на сите други воздухоплови и поврзани операции.

(3) Покрај лицата од став (1) на овој член, било кое лице кое учествувало или има сознанија за некој настан може доброволно да го пријави тој настан, на начин пропишан со овој дел од уредбата.

Член 7

(1) Настаните од Прилог 1 на оваа уредба се пријавуваат во писмена форма до Комитетот за истрага и до Агенцијата за цивилно воздухопловство, во рок од 72 часа од

моментот кога е случен настанот, како и во субјектите на воздухопловната индустрија кои учествувале или каде се случиле тие настани.

(2) Добиените информации од став (1) на овој член Комитетот за истрага и Агенцијата за цивилно воздухопловство ги внесуваат во своите бази на податоци.

(3) Комитетот за истрага ги подготвува обрасците и упатствата за задолжителното пријавување на настани од став (1) на овој член и ги објавува на начин вообичаен во воздухопловството и на својата интернет страница. Системот за пријавување на настани треба да биде овозможен во пишана и во електронска форма согласно барањата на Европската комисија и Eurocontrol.

(4) Субјектите на воздухопловната индустрија воспоставуваат систем за пријавување и проценка на настани како дел од нивниот Систем за управување со безбедноста. Давателот на услуги на воздухопловна навигација воспоставува систем за пријавување и проценка на настани согласно документот Safety Regulatory Requirement 2 – Reporting and Assessment of Safety Occurrences in ATM на Eurocontrol и соодветни упатства (Guidance Documents).

Член 8

(1) По исклучок од член 7 на оваа уредба, секој кој има сознание за воздухопловна несреќа и/или сериозен инцидент во воздушниот простор над територијата на Република Македонија или на територијата на Република Македонија може да се јави и на:

а) полиција (телефонски број: 192),

б) Центар за управување со кризи (телефонски број: 195) или

в) надлежната контрола на летање на најблискиот аеродром во Република Македонија.

(2) Надлежниот субјект од став (1) на овој член кој го примил известувањето за воздухопловна несреќа и/или сериозен инцидент ги известува другите субјекти од став (1) на овој член.

(3) Врз основа на добиените информации субјектот од став (1) на овој член веднаш го известува:

- Комитетот за истрага;

- Министерството за надворешни работи, доколку странски воздухоплов е вклучен во несреќата и/или сериозниот инцидент;

- соодветното министерство, доколку државен воздухоплов е вклучен во несреќата и/или сериозниот инцидент.

Член 9

(1) Комитетот за истрага учествува во размената на информации од значење за безбедноста кои се складирали во базата на податоци и ги прави достапни за овластените органи на други земји и на Европската Комисија.

(2) Базата на податоци треба да биде компатибилна со софтверот што се користи за ракување со информации, согласно став (4) од овој член.

(3) Комитетот за истрага односно Агенцијата за цивилно воздухопловство кога добива пријава за настан ја внесува истата во базата на податоци и го известува, кога е потребно, надлежниот орган на земјата каде настанот се случил, каде е регистриран воздухопловот, каде е произведен воздухопловот и/или каде е сертифициран операторот.

(4) Комитетот за истрага односно Агенцијата за цивилно воздухопловство за водење на своите бази на податоци може да користат специјален софтвер, развиен од страна на Европската Комисија и/или било кој друг субјект за целите на оваа уредба.

Член 10

(1) Агенцијата за цивилно воздухопловство и Комитетот за истрага со цел извлекување на безбедносни поуки од претходно пријавените настани, имаат пристап до информациите за настаните собрани и разменети во согласност со оваа уредба.

(2) Агенцијата за цивилно воздухопловство на својата веб страна објавува најмалку еднаш годишно преглед на безбедноста, кој содржи информации за видовите на настани собрани од националниот систем за задолжително пријавување на настани, со цел за да ја информираат јавноста за нивото на безбедноста во цивилното воздухопловство.

(3) Агенцијата за цивилно воздухопловство, може да објавува и дезидентификувани извештаи.

(4) Доколку информациите се од класифициран карактер, со нив се постапува согласно прописите за класифицирани информации.

Член 11

(1) Агенцијата за цивилно воздухопловство и Комитетот за истрага согласно прописите за заштита на личните податоци, ги превземаат неопходните мерки за да обезбедат соодветна доверливоста на информациите добиени согласно член 9 став (1) и член 10 став (1) на оваа уредба. Тие треба да ги користат овие информации само за целите на оваа уредба, освен во случаите кога надлежните институции ќе утврдат дека нивното доставување нема да има негативно меѓународно или домашно влијание врз понатамошната истрага.

(2) Без разлика на видот или класификацијата на настанот и несреќата или сериозниот инцидент, имиња и адреси на лица не се зачувуваат во базата на податоци.

(3) Агенцијата за цивилно воздухопловство не треба да покрене постапки во однос на прекршувања на прописите за воздухопловство сторени без умисла и од невнимание за кои дознала само затоа што биле пријавени според системот за задолжително пријавување, освен во случаи на груба небрежност.

(4) Вработените кои пријавуваат настани не подлежат на предрасуда од нивниот работодавец.

(5) Активностите од став (1) и став (2) од овој член треба да се спроведуваат согласно прописите на Законот за слободен пристап до информации од јавен карактер.

(6) Заштита на информациите од системите за собирање и процесирање на безбедносни информации се врши согласно упатствата дадени во Анекс 13 на ICAO.

Член 12

(1) Покрај системот на задолжително пријавување на настани воспоставен согласно членови 6 и 7 на оваа уредба, Агенцијата за цивилно воздухопловство воспоставува систем на доброволно пријавување на настани со цел собирање и анализирање на информации за утврдени недостатоци во воздухопловството, за кои не се бара да се пријават во рамките на системот на задолжително пријавување, но за кои лицето кое ја поднело пријавата смета дека претставуваат актуелна или потенцијална опасност.

(2) Агенцијата за цивилно воздухопловство ги подготвува Обрасците и упатствата за доброволното пријавување на настани од став (1) на овој член и ги објавува на начин вообичаен во воздухопловството и на својата интернет страница.

(3) Агенцијата за цивилно воздухопловство:

- го утврдува начинот за дезидентификација на доброволно поднесените пријави од системот од став (1) на овој член и

- осигурува дека релевантните дезидентификувани безбедносни информации што произлегуваат од анализата на доброволно поднесените пријави се чуваат и им се

достапни на сите страни, за да се користат за подобрување на безбедноста во воздухопловството, а не за утврдување на вина.

Член 13

(1) Доставувањето на информации за настани во цивилното воздухопловство до заинтересираните страни се врши согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 1330/2007 на Комисијата од 24 септември 2007 год. за воспоставување на правила за ширење на информации до заинтересирани страни за настаните во цивилното воздухопловство наведени во член 7(2) од Директивата 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот, превземена со Анексот 1 од Мултилатералната спогодба за основање на Европската заедничка воздухопловна област („Службен весник на Република Македонија“ бр. 27/2007 и 98/2009) која се прифаќа и директно се применува.

(2) Интегрирањето на информациите за настани во цивилното воздухопловство се врши согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 1321/2007 на Комисијата од 12 ноември 2007 година за утврдување правила што спроведуваат вклучување на информации за настани во цивилното воздухопловство, разменети во согласност со Директивата 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот, во централниот депозитор, превземена со Анексот 1 од Мултилатералната спогодба за основање на Европската заедничка воздухопловна област („Службен весник на Република Македонија“ бр.27/2007 и 98/2009) која се прифаќа и директно се применува.

III. Истражување на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на цивилни воздухоплови

Член 14

Истражување на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на цивилни воздухоплови кои се случиле на територијата на Република Македонија се врши согласно одредбите на овој дел на уредбата, а ако на територијата на друга земја воздухоплов кој е регистриран во Република Македонија претрпи несреќа, сериозен инцидент, истражувањето на таа несреќа односно сериозен инцидент се спроведува согласно одредбите од овој дел на уредбата, ако другата земја не спроведе истражување.

Член 15

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

(2) Истражувањето на несреќи, сериозни инциденти, инциденти се спроведува согласно Чикашката конвенција и прифатените меѓународни стандарди пропишани во Анекс 13 (Annex 13, Aircraft Accident and Incident Investigation) на ИКАО.

(3) Техничка истрага на несреќите и сериозните инциденти во кои учествувале цивилни воздухоплови или падобрани, кои задолжително се пријавуваат согласно членови 6 и 7 на оваа уредба, ја спроведува Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти (во натамошниот текст: Комитет за истрага), а на инцидентите и настаните кои доброволно се пријавуваат согласно член 12 на оваа уредба, ја спроведува Агенцијата за цивилно воздухопловство.

(4) Независно од истрагата што се спроведува од Комитетот за истрага и Агенцијата за цивилно воздухопловство, субјектите на воздухопловната индустрија кои учествувале во некој сериозен инцидент, инцидент или друг настан го истражуваат истиот и резултатите ги доставуваат до Комитетот за истрага или Агенцијата за цивилно воздухопловство согласно член 165 од Законот за воздухопловство.

(5) Одделни работи во врска со истражување на несреќа или сериозен инцидент покрај истражителите може да вршат и други стручни лица од Листата на воздухопловни стручњаци или од странство, согласно член 170-а став (2) од Законот за воздухопловство..

(6) Воздухопловен инспектор и лице кое ја одобрува пловидбеноста на воздухоплови неможе да биде именувано за вршење на работи од став (3) на овој член.

(7) Ако несреќата или сериозниот инцидент на странски или домашен цивилен воздухоплов се случи во аеродромската зона, во работата на Комитетот за истрага учествува и претставник од операторот на аеродромот.

(8) Со Деловникот за работа на Комитетот за истрага поблиску се дефинира организацијата и начинот на извршување на работите од негова надлежност, специфичните надлежности на претседателот и неговите членови, формата, содржината и начинот на издавање, одземање и користење на легитимациите на истражителите, политиката за задолжителен тренинг на истражителите, начинот на изготвување на тренинг програма, тренинг планови, и на водење на досиеја за завршениот тренинг, политика на соработката со судските и истражните органи, Агенцијата за цивилно воздухопловство и други домашни или странски органи и институции, како и другите потребни внатрешни процедури и политики.

(9) Комитетот за истрага склучува договор со надлежните судски и истражни органи за соработка при спроведување на истражувањето на несреќите со цел олеснување на координацијата при истражните активности и одржување на сепарацијата при извршување на двата вида на истраги.

Член 16

(1) Главна задача на Комитетот за истрага е да ги истражува и анализира несреќите и сериозните инциденти со цел утврдување на фактите и околностите под кои се случиле и да предлага мерки за нивно спречување.

(2) Средствата и опремата потребна за истражување на несреќи и сериозни инциденти согласно Анекс 13 (Aircraft Accident and Incident Investigation), Doc. 6920 - AN/855/4 (Manual of Aircraft Accident Investigation) и Doc. 9756 - AN/965 (Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation. Part IV: Reporting) на ICAO се обезбедуваат од Буџетот на Република Македонија.

Член 17

(1) Комитетот за истрага врши превентивни активности со цел намалување на бројот и последиците од воздухопловните несреќи, сериозни инциденти и/или инциденти, како и намалување на ризиците во воздухопловството во согласност со Doc. 9422-AN/923 (Accident Prevention Manual) на ICAO.

(2) Превентивните активности од став (1) на овој член се состојат од:

- проучување на методи за спречување на воздухопловни несреќи, сериозни инциденти и инциденти, земајќи ги во предвид природата на настаните, човечкиот фактор и меѓучовечките односи во воздухопловството;

- активности во меѓународна размена на информации во врска со воздухопловни несреќи, сериозни инциденти и инциденти, проценка на ризикот во воздухопловството и подготовка на безбедносни препораки до потребниот степен, сите со намера за намалување на воздухопловни несреќи, сериозни инциденти и инциденти;

- следење на безбедноста преку статистички податоци во однос на воздухопловни несреќи, сериозни инциденти и инциденти и изработка на безбедносни препораки во случај на намалување на нивото на безбедност во воздушниот сообраќај и

- професионални консултантски услуги во поставување и одржување на системот за осигурување безбедност во воздушниот сообраќај.

Член 18

(1) Комитетот за истрага може да побара или да им даде помош на институции од/до другите земји или регионални организации за истрага на несреќи која опфаќа:

(а) опрема, средства и опрема за:

- техничка истрага на остатоци и воздухопловна опрема и други елементи важни за истрагата,

- проценка на информациите од уредот за снимање на лет и

- компјутерско складирање и проценка на податоците за воздухопловната несреќа.

(б) стручна/техничка помош за извршување на специфични задачи, но само кога истрагата е отворена по голема несреќа.

(2) Обезбедувањето на регионална поддршка и соработка при спроведување на истражните дејствија Комитетот за истрага го врши согласно член 26 од Чикашката конвенција и нејзиниот Анекс 13 како и на Документот на ECAC (“Code of Conduct on cooperation in the field of civil aviation accident/incident investigation”).

Член 19

(1) Комитетот за истрага известува за несреќи и/или сериозни инциденти кои се случиле во Република Македонија, во случаите за сериозните инциденти наведени во Прилог 2 кој е составен дел од оваа уредба.

(2) Известувањето за воздухопловна несреќа и/или сериозен инцидент се испраќа согласно Attachment B од Анекс 13 (Aircraft Accident and Incident Investigation) на ICAO.

(3) Известување од став (2) на овој член се доставува и до странските истражни органи наведени во Doc.9756 - AN/965 (Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation. Part IV: Reporting) на ICAO.

(4) Ако несреќата и/или сериозниот инцидент било како е поврзана со друга земја или меѓународна организација чиј член е и Република Македонија за тоа се известува и Министерството за надворешни работи на Република Македонија и Владата на Република Македонија.

(5) Формата и содржината на известувањето се дадени во Анекс 13 (Aircraft Accident and Incident Investigation) и Doc. 9756 - AN/965 (Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation. Part IV: Reporting) на ICAO.

(6) Известувањето треба да се испрати без непотребно задржување, со користење на вообичаени комуникациски средства во цивилното воздухопловство (телефон, факс, AFTN, SITA, итн) и/или дипломатска пошта. Известувањето ги содржи најмалку информациите определени во Анекс 13 (Aircraft Accident and Incident Investigation) на ICAO. Известувањето испратено до ICAO користи индикатори наведени во Doc.8585 (Indicators of Aircraft Operators, Aviation Authorities and Services) на ICAO.

(7) Известувањата се напишани на едноставен јазик и се подготвени на еден од службените јазици на ICAO земајќи го во предвид јазикот на примачот.

Член 20

(1) Комитетот за истрага го потврдува приемот на известувањето за несреќа и/или сериозниот инцидент добиено од земјата каде настанала несреќата и/или сериозниот инцидент, а во кој бил вклучен македонски воздухоплов.

(2) Комитетот за истрага, што е можно побрзо ги испраќа до земјата каде настанала несреќата и/или сериозниот инцидент сите релевантни информации во врска со:

- воздухопловот,

- воздухопловниот персонал,

- друг персонал и

- патници,

вклучени во несреќата и/или сериозниот инцидент.

(3) Комитетот за истрага, што е можно побрзо, ги испраќа до земјата каде настанала несреќата и/или сериозниот инцидент сите детали во врска со превозот на опасни материи со воздухоплов вклучени во несреќата и/или сериозниот инцидент, ако такви материи биле вклучени во несреќата и/или сериозниот инцидент.

Член 21

(1) Ако истражувањето на воздухопловната несреќа и/или сериозен инцидент започне, известување се праќа, што е можно побрзо, до:

- земјата каде е регистриран воздухопловот,
- земјата на операторот на воздухопловот,
- земјата на производителот на воздухопловот,
- земјата на дизајн на воздухопловот и
- ICAO (воздухоплови со MTWO > 2250 килограми).

(2) Известувањето од став (1) на овој член вклучува информации во однос на составот на Комитетот за истрага и ангажираните лица согласно член 170-а ставови (2) и (3) од Законот за воздухопловство и член 15 ставови (5) и (7) од оваа уредба.

Член 22

(1) Логистичка поддршка на Комитетот за истрага во поглед на лица, опрема, пари и средства се обезбедува во рок од три часа по поднесување на барање на претседателот на Комитетот за истрага или главниот истражител.

(2) Логистичка поддршка вклучува најмалку:

- комуникациски врски заедно со комуникациска опрема;
- потребните средства и начини за плаќање за оперативни потреби на Комитетот за истрага и плаќање за услуги потребни за извршување на истрагата;
- обезбедување на простории за работа на Комитетот за истрага и простории за чување на остатоците од воздухопловот;
- средства за превоз и услуги за превоз на остатоци од воздухоплов и
- средства за превоз и услуги за превоз на истражителите, ангажирните лица од член 170-а ставови (2) и (3) од Законот за воздухопловство и член 15 ставови (5) и (7) на оваа уредба.

Член 23

За секоја истрага на несреќа или сериозен инцидент, Комитетот за истрага за помалку комплицирани случаи подготвува нацрт извештај во форма што е соодветно во однос на видот на несреќата или сериозен инцидент, во согласност со Анекс 13 (Aircraft Accident and Incident Investigation) и Doc.9156-AN/900 (Accident/Incident Reporting Manual) на ICAO.

Член 24

Извештаи на воздухопловни несреќи или сериозни инциденти се:

1. Прелиминарен извештај, кој Комитетот за истрага го изготвува доколку истрагата не е завршена во рок од 30 дена од датумот на несреќата или сериозниот инцидент;
2. Привремен извештај, кој Комитетот за истрага го изготвува по утврдување на фактите и
3. Финален извештај, кој Комитетот за истрага го изготвува во период од 12 месеци сметано од денот на несреќата или сериозниот инцидент, освен кога поради објективни околности истражувањето може да трае и подолго. Детални упатства за изготвување на

финалниот извештај се дадени во ICAO Doc. 9756 Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation.

Член 25

(1) По завршувањето на истражувањето на несреќата или сериозниот инцидент Комитетот за истрага изработува финален извештај за несреќата и сериозниот инцидент, во форма која одговара на видот и сериозноста на несреќата или сериозниот инцидент. Во финалниот извештај се наведува исклучиво целта на истрагата во однос на член 2 од оваа уредба, и содржи предлог безбедносни препораки.

(2) Доколку, некој од истражителите не се согласува со другите членови на Комитетот за истрага во врска со донесените заклучоци или одредени делови од финалниот извештај, има право на издвоено мислење, и треба во писмена форма да ги образложи сите факти и причини на кои го заснова неговото мислење, а кое претставува составен дел на финалниот извештај.

(3) Пред завршувањето на финалниот извештај за несреќата или сериозниот инцидент, Комитетот за истрага испраќа предлог на финалниот извештај до операторот на воздухопловот, екипажот на воздухопловот, производителот на воздухопловот и неговите составни делови, конструкторот на воздухопловот и други правни и физички лица кои се вклучени во несреќата или сериозниот инцидент.

(4) Правните и физичките лица од став (3) на овој член даваат мислење и коментари на предлог финалниот извештај на Комитетот за истрага во рок од 60 дена од приемот на предлог финалниот извештај. Мислењата и коментарите добиени во рамките на утврдениот временски рок не се земаат во предвид во финалниот извештај и се приложуваат како анекс на финалниот извештај.

(5) Претседателот и членовите на Комитетот за истрага го потпишуваат финалниот извештај, а претседателот на Комитетот со свој потпис ја парафира секоја страница на тој извештај.

(6) Финалниот извештај за несреќата или сериозниот инцидент е јавен документ и Комитетот за истрага го објавува на својата веб страница што е можно поскоро, но не покасно од 12 месеци сметано од денот на несреќата или сериозниот инцидент. Финалниот извештај се испраќа до:

- Министерството за транспорт и врски;
- Агенцијата за цивилно воздухопловство;
- Соодветното инволвирано министерство;
- земјата на регистрација на воздухопловот;
- земјата на операторот на воздухопловот;
- земјата на градба на воздухопловот;
- земјата на производство на воздухопловот;
- земјата што има граѓани загинати или сериозно повредени во воздухопловната несреќа;
- земјата која учествувала во истрагата или обезбедила корисни информации или значајни олеснувања или експерти;
- Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) за воздухоплов со MTOW > 2.250 килограми;
- Европската конференција за цивилно воздухопловство (ECAC) и
- Европската комисија.

(7) По исклучок на одредбите од став (6) на овој член, ако во несреќата или сериозниот инцидент е вклучен цивилен воздухоплов со MTOW од 2,250 до 5,700 килограми, до ICAO се доставува финалниот извештај во скратена форма.

(8) Комитетот за истрага го доставува финалниот извештај до јавниот обвинител, Министерството за внатрешни работи и засегнатите друштва за осигурување во случај на сомнение дека е сторено кривично дело или на нивно барање.

(9) Со финалниот извештај се гарантира доверливоста на информациите.

(10) Надлежните тела, правни и физички лица на кои им е доставен финалниот извештај со предлог на безбедносни мерки за спречување на идни сериозни инциденти и/или несреќи должни се за превземените мерки да ја известат Агенцијата за цивилно воздухопловство.

(11) Безбедносната препорака во никој случај не смее да создаде претпоставка за вина или одговорност за несреќа или сериозен инцидент.

(12) Агенцијата за цивилно воздухопловство ја следи имплементацијата на предложените безбедносни мерки врз основа на писмени извештаи од надлежните субјекти за реализација на имплементацијата на предложените безбедносни мерки.

Член 26

(1) Комитетот за истрага подготвува и испраќа безбедносни препораки до Агенцијата за цивилно воздухопловство и/или други заинтересирани страни.

(2) Агенцијата за цивилно воздухопловство и/или други заинтересирани страни професионално ги анализираат безбедносните препораки од став (1) на овој член и донесуваат соодветни мерки за што го информираат Комитетот за истрага за усвоените мерки, најдоцна во рок од 30 дена сметано од денот на донесувањето на мерките.

(3) Надлежните органи/институции, кои добиваат безбедносни препораки од странски истражни органи/институции се должни да ги испратат до Агенцијата за цивилно воздухопловство без непотребно одлагање, која ќе превземе мерки во согласност со прописите од областа на воздухопловството.

(4) Агенцијата за цивилно воздухопловство изготвува внатрешна процедура за информирање на странските истражни органи/институции, кои испратиле на Република Македонија безбедносни препораки, за превентивните мерки кои се превземени или за причините зашто такви мерки не се превземени.

Член 27

Статистиката за несреќи и/или сериозни инциденти Комитетот за истрага ја води во согласност со Doc.9060-AT/723/4 (Manual on the ICAO Statistic Programme) на ICAO како и во согласност со меѓународните договори кои се обврзувачки за Република Македонија.

Член 28

По завршувањето на истрагата, настаните кои ја загрозуваат безбедноста, сериозните инциденти и несреќите се класифицираат согласно документот Safety Regulatory Requirement 2 – Reporting and Assessment of Safety Occurrences in ATM и сите негови упатства (Guidance Documents) на Eurocontrol.

Член 29

(1) Агенцијата за цивилно воздухопловство осигурува дека сите соодветни безбедносни податоци се собрани и доставени до Eurocontrol во годишниот извештај во однос на индикаторите за нивото на безбедност, кој е во согласност со барањата на ESSAR 2 во Анекс Б.

(2) Комитетот за истрага доставува до ICAO годишен извештај за несреќите или сериозните инциденти на цивилни воздухоплови со MTOW > 2,250 килограми.

IV. Истражување и пријавување на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на државни воздухоплови

Член 30

(1) Секоја несреќа, сериозен инцидент, инцидент и настан на државен воздухоплов е предмет на истрага.

(2) Истражувањето на несреќи, сериозни инциденти, инциденти на државните воздухоплови или падобрани го врши комисија именувана од страна на министерот за одбрана за воените воздухоплови, министерот за внатрешни работи за полициските воздухоплови и министерот за финансии за царинските воздухоплови.

(3) Комисијата за вршење на истрага на несреќи, сериозни инциденти, инциденти е независна и самостојна во својата работа.

Член 31

Техничката истрага на несреќите и сериозните инциденти во кои учествувале цивилни и државни воздухоплови или падобрани ја спроведува Комитетот за истрага во кој учествува и претставник од соодветното министерство корисник на државен воздухоплов.

Член 32

Секоја несреќа, сериозен инцидент, инцидент и настан на државен воздухоплов или падобран треба да биде сериозно испитан и анализиран заради утврдување на фактите и околностите под кои се случил и превземање на соодветни мерки за спречување на други несреќи, сериозни инциденти или инциденти.

Член 33

Несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на државни воздухоплови или падобрани кои се случиле на територија на друга држава, се испитуваат во согласност со меѓународни прописи и/или меѓународен договор.

Член 34

При истражувањето на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на државен воздухоплов или падобран треба да се почитуваат следните основни начела:

- со истражувањето на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на државен воздухоплов или падобран треба да се откријат стварните, непосредни и посредни причини за несреќата, сериозниот инцидент и/или настанот, со што се овозможува реална основа за извлекување на заклучоци и предлагање на безбедносни препораки со цел зголемување на безбедноста на воздушниот сообраќај и спречување на идни несреќи и/или инциденти и настани;

- истражувањето на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на државен воздухоплов или падобран мора да биде крајно совесно, непристрасно, методично и стручно, со сестрано познавање на воздухопловно техничкото обезбедување, правилата, упатствата, условите и начинот на употреба на воздухопловите како и одлично познавање на воздухопловот;

- истражувањето мора да биде брзо и ефикасно (не површно) за да не се изгубат материјалните траги за причините за несреќата и да не избледат сеќавањата и впечатоците на очевидците на несреќата и да се превземат превентивни мерки;

- правилно истражување на несреќите исклучува можност за донесување на предвремени и необразложени заклучоци и бара истражувањето да се врши се до завршните заклучоци.

Член 35

Истрагите се состојат од следните постапки:

- утврдување на сите околности под кои се случила несреќа, сериозен инцидент, инцидент или настан на државен воздухоплов или падобран;
- утврдување на последиците по животот на здравјето на екипажот и другите лица, степенот на оштетување на воздухопловот и настаната штета на трети лица;
- анализа и заклучок за причините за настанувањето на несреќата, сериозниот инцидент, инцидентот или настанот на државен воздухоплов или падобран и
- предлагање на мерки за спречување на нови слични несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани.

Член 36

Постапката и начинот на пријавувањето и истражувањето на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на воените воздухоплови како и формата и содржината на образецот за пријавување е дадена во Прилог 3 кој е составен дел на оваа уредба.

V. Преодни и завршни одредби

Член 37

Со денот на влегувањето во сила на оваа уредба престанува да се применува Правилникот за начинот на испитување на несреќи на воздухопловите („Службен лист на СФРЈ“ бр. 66/87) и престанува да важи Правилникот за испитување на загрозувањето на безбедноста на воздухопловите („Службен весник на Република Македонија“ бр.41/2003).

Член 38

Одредбите од оваа уредба кои се однесуваат на финансирањето на Комитетот за истрага ќе се применуваат сметано од 01.01.2012 година.

Член 39

Оваа уредба влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Македонија“.

Бр. 51-5305/1
5 октомври 2010 година
Скопје

Заменик на претседателот
на Владата на Република
Македонија,
д-р **Васко Наумовски**, с.р.

Прилог 1

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

Забелешка 1: Иако овој Прилог 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 Прилог 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 Прилог 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.

А. ЛЕТАЧКИ ОПЕРАЦИИ НА ВОЗДУХОПЛОВОТ

(i) управување на воздухопловот

(а) 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) Настан сличен 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 висинометарот.
- (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.

(к) 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.

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

(ii) Вонредни состојби

(a) 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;

(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.

В. 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;

(г) 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;

(г) 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 комплети 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 комплети 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.

(f) 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 закрилците, предкрилцата, спојлерите итн.

Додатокот кон овој Прилог 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 (LOTG):

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.

(е) 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;

II. ослободување на делови со ниска енергија.

Ротори и пренос

(ii) 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.

(j) 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

V. ОДРЖУВАЊЕ И РЕМОНТ 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:
 - (а) 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.
 - (с) 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:
 - (а) 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 и 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 Прилог 1.1 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 Прилог 1

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 Прилог 1.

1. Климатизација/вентилација

(a) 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

(е) 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 ETOPS)

(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 кабини: 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 жежок 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

Прилог 1.1

Список на настани поврзани со воздухопловни навигациски услуги

Забелешка 1: Иако овој Прилог 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 Прилог 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 Прилог 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 Прилог 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):

(а) непочитување на минималното растојание

(б) несоодветно растојание;

(с) 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):

(а) 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 загрозувана, вклучувајќи и ситуации во кои, случајно, безбедното функционирање на воздухопловот не е загрозувано). Ова се однесува на следните настани:

(а) 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;

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

Додаток кон Прилог 1.1

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 Прилог 1.1 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.

Прилог 2

Список на примери за сериозни инциденти

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

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

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.

ПОСТАПКА
за истражување на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани
на воени воздухоплови

I. ОПШТИ ОДРЕДБИ

1. Основна одредба

1. Со оваа постапка :

- појмовно се дефинира безбедноста на летањето со воените воздухоплови;
- се пропишува истражувањето на загрозувањата на безбедноста на летањето (скокањето), несреќи сериозни инциденти, инциденти и настани на воени воздухоплови и (падобрани);
- се пропишува истражувањето на загрозувањата на безбедноста на летањето (скокањето) во посебни услови (во воени услови, во странство, за странски воен воздухоплов, на мешовит воено-цивилен);
- се пропишува решавањето на последици од несреќите;
- се пропишува начинот на евиденција на загрозувања на безбедноста на летањето (скокањето).

2. Кратенки, изрази и дефиниции

2. Кратенки, изрази и дефиниции употребени во оваа постапка го имаат следното значење:

- **АКЛ/Аеродромска контрола на летање (ATC/Air Traffic Control)** е надлежна служба за менаџирање, односно управување со летовите на воздухопловите во одреден воздушен простор;
- **Амбиентален запис (Ambiental record)** е снимен материјал за работа на контролата на летањето на одредени фреквенции и телефонски сообраќај и говор на одредени работни места во контролата на летањето;
- **Безбеден лет (Safety Fly)** е лет без непријатности;
- **Безбедност на летање (Flight Safety)** е состојба на сигурно летање со воздухоплови без непријатности искажана низ бројот на загрозувања на здравјето или животите на луѓето и оштетување или уништување на воздухопловната техниката во однос на остварените часови на летање;
- **Воени воздухоплови (Military aircraft)** се вид на државни воздухоплови, во сопственост на Владата на Р.Македонија, распоредени во Министерството за одбрана, односно во АРМ.
- **ВТСл/Воздухопловно-техничка служба (Air Technical Service)** е надлежна служба за техничко одржување и опслужување на воените воздухоплови;
- **ВУМС/Воздухопловно убојни и материјални средства (Air Ordinance and Materials)** се средства за огнена подршка, куршуми, ракетни зрна, бомби, ракети, итн.

и подкачни контејнери, лансери, горивни резервоари, контејнери за различна опрема, итн. на воени воздухоплови;

- ГПС/Систем за глобално позиционирање (GPS/Global Position System) е систем за одредување на позиција врз основа на сателитска навигација.

- Група за координација (Co-ordinating Group) е раководна група во Комитетот за истражување на на загрозување на безбедноста на летањето;

- ГРБ/Гаѓање, ракетирање и бомбардирање (Aiming, Rocketing and Bombing) се начини на борбени дејства во огнена поддршка на единици на копнена војска;

- ГРЦВ/Гаѓање и ракетирање на цели во воздух (Aiming and Rocketing of Targets in the Air) се начини на борбено дејствување во ловечки дејства;

- ГШ на АРМ/Генералштаб на Армијата на Република Македонија (GS of ARM/General staff of The Armforces of The Republic of Macedonia) е највисоко оперативно и стручно тело во состав на Министерството за одбрана за организирање, подготвување и командување со Армијата на Република Македонија;

- Држава на настанот (Nation of occurrence) е земја во која, или над чија територија, вклучувајќи ги и територијалните води се случило загрозувањето на безбедноста на летањето;

- Држава на операторот (Operation nation) е земја која е корисник на воздухопловот на кој се случило загрозување на безбедноста на летањето;

- Држава на инволвираност (Involved nation) е земја чиј што воздухоплов бил инволвиран во загрозувањето на безбедноста на летањето и може да биде држава на настанот и држава на инволвираност;

- Загрозување на безбедноста на летањето (Threatening of Flight Safety) се настани кои негативно влијаат на безбедноста на летањето, односно на успешноста или ефикасноста на летањето како вид на дејност во која спаѓаат несреќи, сериозни инциденти, инциденти, и настани;

- ЗРНС/Земни радио навигациски средства (Radio Navigation Aids) се средства лоцирани на земја и служат за водење на радио навигација;

- Извештај за истражување на безбедноста (Safety Investigation Report) е документ за истражување на загрозување на безбедноста на летањето скокањето, односно несреќа, сериозен инцидент инцидент, или настан;

- Инцидент (Incident) е непредвидена, неочекувана, несакана и неконтролирана случка во летачката (падобранската) дејност, која можела за последица да има загрозување на интегритетот на луѓето во вид на повреди од различен интензитет, или штета со различен степен на оштетување на материјалните добра, која под влијанието на посебни околности завршува без последици по животите на луѓето и воздухопловно-техничкиот материјал и другите материјални добра до кои можело да дојде, а може да биде предизвикан од било кој фактор и се случува на земја и во воздух. Под инцидент се подразбираат и настани во кои се вклучени воздухоплови и/или ракети (земја-земја, земја-воздух, воздух-земја и воздух-воздух), беспилотни летала (наведувани или ненаведувани)-(UEV-unmanned arial vhicle) и падобрани;

- Исчезнат воздухоплов (Disappeared aircraft) се смета оној воздухоплов кој во времето од најдолгото можно траење на летот, сметајќи од последното полетување, не е стигнат на целта, а не се знае дали претрпел несреќа;

- Класификацијата на воздухопловните несреќи (Classification of Air Accident) е постапка за определување на видот на несреќата според најважната причина и последиците од несреќата и се врши според; местото каде се случила несреќата,

причината поради која дошло до несреќата и последиците кои се предизвикани со несреќата:

- Комисија за истражување на загрозување на безбедноста на летањето, (Aircraft and/or Missile Accident/incident Safety Investigation/Safety Investigation) е надлежно тело за истражување на одреден вид на загрозувањето на безбедноста на летањето (скокањето) (инцидент, сериозен инцидент или несреќа) со воени воздухоплови, падобрани, беспилотни и други летала во воздухопловни и други единици на АРМ;

- Комитет за истражување на загрозување на безбедноста на летањето (Aircraft and/or Missile Accident/incident Safety Investigation Committee) е надлежно тело кое се формира при загрозувања на безбедноста на летањето во која се инволвирани воени воздухоплови, падобрани, опрема и ракети од една или повеќе држави, односно од представници на држава/и на настанот, држава/и на операторот и држава/и на инволвираност;

- Летање (Flying) е активност на човекот (пилотот) во леталото и средината на летањето со која се остваруваат целите на одредена задача;

- Летачка обука (Flying Training) е организирана и целисходна активност, односно процес во кој летачите ги усвојуваат знаењата, вештините и навиките за извршување на одредени летачки задачи;

- НАТО Агенција за стандардизација (NSA/NATO Standardization Agency) е назначена агенција на НАТО за подготвување и издавање на СТАНАЗИ;

- Несреќа (Accident) е настан кој настанал од моментот на седнувањето на екипажот или качувањето на патниците па се до напуштање на воздухопловот и во кој настанала одредена последица, односно: смрт или тешка телесна повреда на едно или повеќе лица во воздухопловот или надвор од него; исчезнување на воздухоплов, а барањето е прекинато или спасувањето не е можно; уништување на воздухоплов, негово оштетување, уништување или оштетување на подкачната опрема и вооружувањето на воздухопловот и предизвикување штета на државен и приватен имот на земја до вредноста која ја одреди МО. Под несреќа се подразбираат и настани во кои се вклучени воздухоплови и/или ракети (земја-земја, земја-воздух, воздух-земја и воздух-воздух), беспилотни летала (наведувани или ненаведувани) и падобранци;

- Оперативно летање на воени воздухоплови (Operative Flying with Military Aircraft) е летање со воени воздухоплови за заштита на територијалниот интегритет и суверенитет на Република Македонија;

- ПВ/Патека за возење (Taxi way) е определена патека наменета за возење на воздухоплови од стојалишта преку спојници кон ПСП и спротивно;

- ПСП/Полетно слетна патека (Runway) е определена патека наменета за полетување и слетување на воздухоплови;

- Превентивни мерки (Preventive Measures) за спречување на загрозување на безбедноста на летањето(скокањето) се мерки кои се преземаат однапред за да не се случат непријатности во летањето (скокањето) со кои би се загрозиле здравјето или животите на луѓето и оштетување или уништување на воздухопловната техниката и имотот;

- Програма за безбедноста на летањето (Flight Safety Programme) е документ за превентивно делување во безбедноста на летањето, односно документ со кој се

дефинираат мерките и постапките за намалување и спречување на загрозувања на безбедноста на летањето;

- Падобранска обука (Parachute Training) е организирана и целисходна активност, односно процес во кој падобранците и летачите ги усвојуваат знаењата, вештините и навиките за извршување на падобрански скокови.

- Регистратор на говорот (Voice Data Recorder) е уред во воздухопловот за регистрирање на разговорот помеѓу пилотот и членови на екипажот и пилотот со контролата на летањето;

- Регистратор на податоци за летот (Flight Data Recorder) е уред во воздухопловот за регистрирање на податоци за одредени елементи на летот;

- Регистратори на уреди, опрема и инструменти се мемориски картички на кои се бележат податоци за работа на истите, а кои можат да се искористат во истражувањето на загрозувањата на безбедноста на летањето;

- Сериозен инцидент (Serious incident) е настан кој со својата појава ја загрозил безбедноста на летањето, (скокањето), а несреќата не се случила поради низа поволни околности. Под сериозен инцидент се подразбираат и настани во кои се вклучени воздухоплови и/или ракети (земја-земја, земја-воздух, воздух-земја и воздух-воздух), беспилотни летала (наведувани или ненаведувани) и падобранци;

- СВВА/Служба-Воено воздухопловен авторитет (SMMA/Service-Military Aviation Authority) е стручна служба на Министерство за одбрана на Република Македонија надлежна за вршење на управни и стручни работи од областа на воздухопловството;

- Спојница (Section Taxiway) е определена патека која ги спојува ПВ и ПСП, односно патека наменета за возење од ПВ кон ПСП или спротивно;

- СТАНАЗИ/Стандардни договори (STANAGS/Standard Agreements) се договори за стандардизација на процедури, опрема, уреди и објекти усогласени од земјите членки на НАТО ;

- Телесни повреди (Body injuries) се повреди здобиени од загрозувањето на безбедноста на летањето (скокањето), а ги констатираат лекари или вештаци и можат да бидат: смртоносни телесни повреди (Deadly injuries), тешки телесни повреди (Heavy injuries) и лесни телесни повреди (Light injuries).

- Фактори на загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) (Factors Threatening of Safety Flight) се содржатели кои допринесуваат за нарушување на успешно или ефикасно вршење на летањето (скокањето) како врста на дејност и кои се групирани во четири основни фактора: човечки фактор (Man), воздухопловна техника (Machine), материјални услови за летање (Management / Mission) и временско просторни услови за летање (скокање) (Medium);

II. БЕЗБЕДНОСТ НА ЛЕТАЊЕ

3. Безбедноста на летањето како област во летачката дејност е составен и незаменлив дел на работата на воздухопловните единици, а се спроведува во сите активности и постапки сврзани за летањето.

4. Безбедноста на летањето се спроведува преку: планирањето, подготовката и извршувањето на летачките задачи; организацијата на работата на летачките единици; организација на работата на другите единици и институции врзани за

летањето; обученоста на пилотите и припадниците на другите специјалности врзани за летањето; одговорност, дисциплинираност и психофизичка состојба на сите учесници во летањето; состојба и квалитетот на воздухопловната техника и состојба на инфраструктурата и условите во кои се одвива летањето.

Состојбата на безбедноста на летањето е резултат на дејство на: човечкиот фактор, воздухопловната техника, материјалните услови за летање (инфраструктура) и временско-просторните услови за летање.

1. Носители на безбедноста на летањето (скокањето)

5. Сите команди, единици, органи и лица во воздухопловните единици и другите единици на АРМ, кои на било кој начин учествуваат во организацијата, извршувањето и обезбедувањето на летањето (скокањето) се должни во својата работа да се придржуваат до пропишаните норми за безбедно одвивање на летањето и скокањето со падобран.

Одговорни за безбедноста на летањето (скокањето) во единиците се сите лица вклучени во летачката обука, оперативното летање и скокање со падобрани.

Командири односно Команданти на воздухопловните (специјалните) единици согласно функционална должност се најодговорни за вкупните состојби за безбедноста на летањето (скокањето) во воздухопловните (специјалните) единици.

6. Основни носители на работите врзани за безбедно одвивање на летањето (скокањето) се Офицери за безбедноста на летањето (скокањето).

Офицерите за безбедноста на летањето (скокањето) се овластени старешини за: истражувања на безбедноста на летањето (скокањето) и примена на соодветните меѓународни стандарди, практики и легислатива, подготовки на документи за безбедноста на летањето (скокањето), анализи на состојбите за безбедно извршување на летачката (падобранската) обука во единиците, предлагање на превентивни мерки за подобрување на безбедноста на летањето (скокањето), истражување на загрозувања на безбедноста на летањето (скокањето), одстранување на последици од загрозувања на безбедноста на летањето (скокањето), водење на евиденција за загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) и други работи врзани за безбедноста на летањето (скокањето).

Офицерот за безбедноста на летањето во Команда на највисока воздухопловна единица е највисоко рангиран офицер за безбедноста на летањето.

7. Главен носител-орган на безбедноста на летањето во воздухопловните единици е Советот за безбедноста на летањето.

Советот на безбедноста на летањето е тело кое се формира на ниво на Команда на највисока воздухопловна единица.

Советот за безбедноста на летањето се формира од офицери за безбедноста на летањето од основните единици и заменици на командири од единици каде што не постојат офицери за безбедност на летањето.

Советот за безбедноста на летањето е советодавно тело на Командантот на највисока воздухопловна единица, работи според Упатство за работа на Советот за

безбедност на летањето, а истото го изработува офицер за безбедноста на летањето во Команда на највисоката воздухопловна единица, а го одобрува СВВА.

8. Службата-Воено воздухопловен авторитет е главна регулаторна и надзорна служба за безбедноста на летањето (скокањето) во единиците на АРМ.

Службата-Воено воздухопловен авторитет како регулаторна служба изработува Програма за безбедност на летањето (скокањето), а истата ја одобрува Министерот за одбрана.

Службата-Воено воздухопловен авторитет врши надзор во спроведувањето на сите пропишани и превземени мерки за безбедно извршување на оперативното летање (скокање) со/од воени воздухоплови.

9. Лица надлежни за безбедноста на летањето (скокањето), особено основни носители на безбедноста на летањето (скокањето), задолжително сеобучуваат/школуваат за вршење на должностите, односно за:

- Теориско осознавање на областа безбедност на летањето (скокањето);
- Запознаваат со соодветни домашни и меѓународни воени и цивилни стандарди, прописи и легислатива врзана за безбедноста на летањето (скокањето) како и нивна примена во оперативното летање (скокање) со/од воени воздухоплови;
- Стручно истражување на областа;
- Стручно испитување (увид на лице место, фотографирање и снимање, прибирање на податоци, анализи, донесување на заклучоци, утврдување на причини, изготвување на извештаи, итн.) на инцидент, сериозен инцидент или несреќа и предлагање на превентивни мерки;
- Водење на евиденции за загрозувања на безбедноста на летањето (скокањето), итн..

2. Загрозување на безбедноста на летањето (скокањето)

10. Загрозувањето на безбедноста на летањето (скокањето) ги опфаќа сите настани кои негативно влијаат на безбедноста на летањето (скокањето), односно кои на одреден начин ја загрозуваат летачката обука, оперативното летање и скокањето со падобрани, а тоа се: инциденти, сериозни инциденти и несреќи.

Инцидент

11. Инцидентот е најлесен облик на загрозување на безбедноста на летањето (скокањето), а се случува на земја или во воздух.

Инцидентот може да го предизвика пилот, падобранец, односно екипаж, технички причини, метео ситуација но и други фактори.

12. За инцидент кој се случил на земја се сметаат следните ситуации:

- Прегрејување на сопирачки во возење или откажување на сопирачки на маневарски површини;
- Прекинато полетување или излегување од ПСП или ПВ без последици;
- Одбегнување на судири на маневарски површини со други воздухоплови, возила или објекти;

- Непридржување или непознавање на прописи за движење по маневарски површини;
- Давање на екипажот неточни или непроверени метеоролошки податоци за лет, алтернативен/ни аеродром/и или аеродром/и за слетување;
- Барања од пилотот или екипажот за извршување на задачи во услови за небезбедно извршување на летот;
- Избегнување на судир со птица, животно или некој стран предмет во залет или после слетување итн.

13. За инцидент кој се случил во воздух, а во кој учествувал/е:

1. Пилотот, падобранецот или екипажот се сметаат седните ситуации:

- Блиско меѓусебно приближување на воздухоплови под пропишани услови (растојание, одстојание и надвишување/принижување);
- Непланирано влегување во зони на сложени метеоролошки услови (намалена видливост-под метеоминимум, јака турбуленција, јако замрзнување, силен дожд, град..);
- Слетување под граници за метеоролошки минимум (за пилот и/или екипаж, воздухоплов, аеродром);
- Ненамерен прекин на работа на моторот;
- Пресекување на патеката на движењето на незабележани воздухоплови по школски или борбен круг;
- Непознавање или непридржување кон одредбите од Инструкцијата за користење на аеродромот или Упатството за полигон;
- Движење на воздухоплов низ забранета зона во време на забраната;
- Секое самоволно менување, пречекорување или непридржување кон одредби и прописи;
- Ниско вадење од маневар за ГРБ и блиско отварање на огин при дејства на полигон или гаѓање цели во воздух;
- Обид за слетување со неизвлечен стоен трап;
- Ненамерно отфрлање на ВУМС надвор од полигонот без последици;
- Ненамерно пречекорување на брзина и преоптоварувања кои се пропишани за воздухопловот (падобранот);
- Ненамерно достигнување на брзината на звукот под пропишана височина;
- Секое слетување со количество на гориво под пропишан минимум;
- Лет (скок) без предвидена облека и опрема, итн..

2. Други фактори се сметаат следните ситуации:

- Неправилна работа на моторот;
- Судир со птица во лет;
- Одбегнување на судир со воздухоплов;
- Доживување на илузии (вертиго, паѓање во неправилна положба) во одредени услови на летање;
- Ненадејно отварање на капакот на кабината во сите фази на летот или падобранот;
- Промена на марш-рутата, задачата за лет во воздух во однос на планираното;
- Самоопалување и самоотфрлање на ВУМС во сите фази на летот;
- Отказ на позициски светла ноќе во лет во група;
- Непланирано поминување од визуелно на инструментално летање;

- Ненадејно откажување на ЗРНС или навигациски инструменти на воздухопловот.
- Аномалии во текот на спуштање со отворен падобран;
- Непочитување на мерките за безбедност и недисциплина при изведување на падобрански скокови;
- Откажување на очила за ноќно гледање(NVG);
- Губење на ориентација,итн..

Сериозен инцидент

14. Сериозен инцидент е потежок облик на загрозување на безбедноста на летањето (скокање), а се случува на земја или во воздух.

Сериозниот инцидент може да го предизвика пилотот, падобранецот, односно екипажот, технички причини, метео ситуација, но и други фактори.

15. За сериозен инцидент се сметаат следните ситуации:

- Отказ на одделни делови од опремата или уредите без последици по останатите склопови и уреди на воздухопловот;
- Пукање на гума при полетување или слетување со мали последици;
- Скршнување од ПСП или ПВ со мали последици;
- Оштетувањето на воздухопловот поради дотраеност и/или други причини откриени за време на претполетниот или послелетниот преглед;
- Имотни штети причинети на трети лица;
- Судир со птица или друг предмет во воздух со потешки последици;
- Штетите на воздухопловот, воздухопловно-техничките и техничките материјални средства и вооружувањето до сумата која е пропишана од МО;
- Закачување на падобранецот за воздухоплов;
- Неотварање или неактивирање на главниот падобран;
- Непотполно отварање на главниот падобран;
- Приземјување на падобранецот на пречки;
- Отказ на опрема при висински скокови;
- Отказ на очила за ноќно гледање (NVG) при летање на мали височини- ноќе и во фаза на слетување итн..

Несреќа

16. Несреќа е најтежок облик на загрозување на безбедноста на летањето, а за несреќа се сметаат следните настани:

- Смрт или тешка телесна повреда на едно или повеќе лица во воздухопловот или надвор од него;
- Исчезнување на воздухоплов, падобранец, а барањето е прекинато или спасувањето не е можно;
- Оштетување или уништување на воздухоплов, мотор, подкачна опрема и вооружувањето на воздухопловот;
- Предизвикување штета на државен и приватен имот на земја до вредноста која е пропишана од страна на МО.

Несреќата може да ја предизвика пилотот, односно членови на екипажот, падобранец, технички причини, метео ситуација, како и други фактори.

17. За несреќа не се сметаат:

- Слетувања од предпазливост без последици по човечките животи во воздухопловот или на земја, воздухопловот и материјалните добра на земја;
- Отфрлања на ВУМС и делови на воздухоплов (предвидени за отфрлање) надвор од полигонот (намерно или ненамерно) без последици по човечките животи во воздухопловот или на земја, воздухопловот и материјалните добра на земја;
- Упаѓања на надворешно (страно) тело во моторот за време на возењето или во летот, кое не било предизвикано од пилотот или членовите на екипажот заради непочитувањето на пропишаните постапки;
- Оштетување на воздухоплов во лет предизвикано од дотраеноста на опремата и уредите, доколку не настапиле последици по човечките животи во воздухопловот или на земја;
- Смртни случаи или телесни повреди на лица во воздухопловот без никаква причинска врска со извршувањето на летот;
- Оштетувања на воздухопловот кои можат да се поправат во воздухопловно техничката работилница, без замена на виталните делови на воздухопловот и моторот.

Видот и вредноста на работата за замена на виталните делови ја пропишува Службата-Воено воздухопловен авторитет.

Служба-Воено воздухопловен авторитет со својата одлука може одделни несреќи да ги назначи како инциденти или сериозни инциденти поради незнателна имотна (материјална) штета, објективните причини, дотраеноста на материјалот, итн..

18. Воздухопловните несреќи се класифицираат според:

- Местото каде се случила несреќата;
- Причината поради која дошло до несреќата;
- Последиците кои се предизвикани со несреќата.

19. Воздухопловните несреќи според местото каде се случила несреќата можат да бидат:

- Несреќа на земја, која се случила со воздухопловот за време на неговото стоене или мирување на земја и возење по маневарските површини, кога дошло до негово оштетување, односно кога со воздухопловот е предизвикана смрт или телесна повреда на лице/а направена имотна штета или оштетување, односно уништување на друг воздухоплов/и или друга воздухопловна и техничка опрема;
- Несреќа за време на летот на воздухопловот, односно во времето од почетокот на полетувањето до завршетокот на слетувањето.

Кај воздухопловите кои полетуваат од залет и слетуваат со протрчување почеток на полетување е залет, а завршетокот на слетувањето протрчување, додека кај вертикалните полетувања и слетувања почеток на полетување се смета моментот на одлепувањето на воздухопловот од земја, а завршеток на слетувањето со моментот на приземјување на воздухопловот.

20. Воздухопловните несреќи според причината поради која се случила несреќата можат да бидат несреќи предизвикана поради:

- Човечки фактор;
- Отказ на воздухопловна техника;
- Непријателска дејност;
- Останати причини;
- Неутврдени причини (случајни, необјаснети, непознати).

21. Воздухопловните несреќи според последиците поради која се случила несреќата можат да бидат несреќи со кои се причинети:

- Последици по здравјето и животите на луѓето;
- Материјални штети.

Во однос на последици по здравјето и животите на луѓето несреќите можат да бидат со:

- Смртни последици;
- Тешки телесни повреди;
- Лесни телесни повреди.

Во однос на причинетата материјална штета предизвикана со несреќата истите се класифицираат според процентот на оштетувањето на воздухопловот, земено од вредноста на набавна цена на воздухопловот, во следните групи:

- А група, каде што причинетата штета изнесува од 20% (1/5) до 33% (1/3);
- Б група, каде што причинетата штета изнесува од 33% (1/3) до 50% (1/2);
- В група, каде што причинетата штета изнесува преку 50% (1/2).

3. Постапки по загрозувања на безбедноста на летањето (скокањето)

3.1 Општи одредби

22. Сите инволвирани страни вклучени во работите околу летањето (скокањето), одржувањето, водењето и обезбедувањето на летањето (скокањето) на конкретниот воздухоплов на кој се случил инцидент, сериозен инцидент или несреќа, должни се да ги сочуваат сите расположиви податоци за воздухопловот (падобранот) на кој се случило загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) и истите по барање и ги достават на надлежната Комисија за истражување на загрозување на безбедноста на летањето (скокањето).

23. Не е дозволено поместување на делови и остатоци на воздухоплови при загрозувања на безбедноста на летањето, освен во случаи за спасување на животи или постоење на можност за настанување на поголема штета.

Прикривање на податоци, поместување на делови и остатоци од воздухопловот без одобрување, влијанија на сведоци и други инволвирани во згрозувањето на безбедноста на летањето (скокањето) и преземање на други активности со кои се влијае на истражувањето, е најстроγο забрането и е казниво со закон.

3.2 Пријавување на загрозувања на безбедноста на летањето (скокањето)

24. Секој пилот или член на екипаж, падобранец, е должен да го пријави секое загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) било да се работи за инцидент, сериозен инцидент или несреќа.

Секое лице кое учествувало во загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) или има сознание за загрозување на безбедноста на летањето (скокањето), истото го пријавува до:

- Припадници на воздухопловни (специјални) единици, односно до Командата на највисокат воздухопловна (специјална) единица,
- Други воени и цивилни лица на служба во АРМ, до било која единица (Команда) на АРМ или ГШ на АРМ;
- Цивилни или воени лица од Министерство за одбрана (Служба-Воен воздухопловен авторитет), цивилни воздухопловни власти, цивилна или воена полиција, итн.

25. Пријавата за загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) треба да ги содржи следните основни елементи:

- Време и место на настанот;
- Вид или тип на воздухоплов (доколку е можно);
- Опис на загрозување на безбедноста на летањето (скокањето);
- Повредени, загинати, настаната штета, итн..

26. Пријавата за загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) се проследува до надлежен за покренување на истражување на загрозување на безбедноста на летањето (скокањето), односно за:

- Инцидент до Команда на највисока воздухопловна (специјална) единица;
- Сериозен инцидент до ГШ на АРМ
- Несреќа до Министерство за одбрана (Служба-Воено воздухопловен авторитет).

4. Постапки по инцидент и сериозен инцидент

27. За инцидент или сериозен инцидент се известува усно или во пишувана форма до првопретпоставените Команди.

Првопретпоставените Команди изготвуваат Првичен извештај за видот на загрозувањето на безбедноста на летањето (скокањето), инцидент или сериозен инцидент, во согласност со точка 119 и 120 и во форма дадена во прилог бр.3.1 на оваа Постапка и го доставуваат до Команда на највисока воздухопловна (специјална) единица.

28. Команда на највисока воздухопловна (специјална) единица во зависност од видот на загрозувањето на безбедноста на летањето (скокањето):

- Формира Комисија за истражување на инцидент или

- Го известува ГШ на АРМ за сериозниот инцидент, поради формирање на Комисија за истражување на сериозен инцидент.

29. Во истражувањето на инцидент или сериозен инцидент се:

- Утврдуваат фактичките околности под кои се случил инцидентот или сериозниот инцидент;
- Вршат испитувања и анализи;
- Донесуваат заклучоци и утврдуваат причини;
- Даваат препораки за спречување или одбегнување на слични настани.

30. Комисиите за истражување на инцидент и сериозен инцидент го испитуваат настанот и изготвуваат Извештај, согласно одредбите од точка 119 и 120 и во форма дадена во прилог бр.3.2 на оваа Постапка.

5. Постапки по несреќа

5.1 Постапка на пилотот или членови на екипажот

31. Во текот на летот и при помали дефекти на воздухопловот и моторот, стојните органи, и др., кога пилотот или членот на екипажот можат да предвидат посериозно загрозување на безбедноста на летањето, односно несреќа, во услови на доволно време, ги превземаат сите неопходни мерки за намалување на последиците од загрозувањето на безбедноста на летањето.

Пилотот во околности на загрозување на безбедноста на летањето, без одлагање ги цени истите и презема активности за намалување на последиците, во прв ред по животот и здравјето на екипажот и другите лица, а потоа и оштетувањето на воздухопловот и другиот имот и опрема.

Пилотот или членот на екипажот го цени/нат видот на загрозувањето на безбедноста на летањето и доколку истиот е сериозен и/или предстои несреќа, по можност јавува преку радио врска на органот/службата со кој/а одржува врска за состојбата, својата позиција и донесената одлука.

32. По несреќата преживеаниот пилот (падобранец) или членови на екипажот превземаат мерки за самопомош и помош на повредените, користејќи го сопствениот санитарски комплет и санитарски комплет во воздухопловот или доколку е/се во можност бара/ат стручна санитарска помош од најблиските медицински органи и установи.

Пилотот или членови на екипажот ги превземаат пропишаните технички мерки за да не дојде до понатамошно оштетување на воздухопловот и бара/ат помош од најблиските воени единици и установи или органи на власта за обезбедување и чување на воздухопловот и спречува пристап на неовластени лица до воздухопловот.

Забранета е секаква активност за одстранување на трагите и доказниот материјал битни за утврдување на причините за несреќата, односно: делови од воздухопловот, моторот и опремата; менување на положбите на рачките и прекинувачите; трагите на земја или останатите предмети; регистратори на податоци за летот и гласот, влијание на сведоците на настанот, контролата на летањето, и др.

33. Пилотот или останатите членови на екипажот кои не се потешко повредени, во услови кога воздухопловот носел муниција, бомби, експлозив, хемиски, радиолошки и специјални материи, должни се да превземат мерки за извлекување на екипажот и патниците од зоната опасна од експлозија, односно од контаминација, и да ги предупредат сите лица да не влегуваат во опасната зона до превземањето на соодветни мерки од страна на надлежните за постапување во такви ситуации.

34. Пилотот (падобранецот) или членови на екипажот по несреќата се должни да ја известат својата единица на најбрз начин, користејќи ги сите можни средства за врски.

Пријавата за несреќата, усна или писмена треба да ги содржи следните податоци:

- Типот и бројот на воздухопловот;
- Податоци за пилотот (падобранецот) или членовите на екипажот на воздухопловот и нивната состојба;
- Состојба (оштетување) на воздухопловот;
- Ден и час на несреќата или слетувањето;
- Местото и патот до него;
- Можности за поправка и можност за полетување;
- Останато што се процени дека е значајно во конкретната ситуација.

5.2 Постапка на контролорот на летањето или раководителот на летањето

35. По приемот на известувањето на пилотот или членот на екипажот за видот на загрозувањето на безбедноста на летањето или очекувана можна несреќа, позицијата на воздухопловот и донесената одлука, контролорот на летањето или раководителот на летањето е должен на воздухопловот во неволја да му: пружи навигациска помош; даде потребни упатства за експлоатација и управување со воздухопловот; обезбеди простор за непречено приоѓање и слетување на аеродром или на одреден терен; пружи итна помош при слетувањето и по застанувањето на воздухопловот.

36. Кога воздухопловот не слетал на планираниот аеродром/хелидром во предвиденото време за слетување (15 минути за авиони на реактивен погон и 30 минути за останатите воздухоплови) и по неколкукратно барање за воспоставување на радио врска со пилотот, контролорот на летањето или раководителот на летањето на аеродромот на слетување покренува постапка за потрага и спасување.

37. Контролорот на летањето или раководителот на летањето на аеродромот на кој е планирано слетувањето на воздухопловот, за исчезнатиот воздухоплов ги известува веднаш, а најдоцна еден час по исчезнувањето, командирот/командантот, кој го планирал летањето или Командантот на највисоката воздухопловна единица, односно Воздухопловенниот оперативен центар.

38. Извештајот за исчезнатиот воздухоплов содржи:

- Тип и број на воздухопловот;
- Единица од која е воздухопловот;
- Податоци за пилотот (екипажот);
- Кога и од каде воздухопловот полетал, последен контакт или каде последен пат е забележан;
- Можно време на летот со оглед на количеството на гориво на одредена височина и режимот на работа на моторот.

5.3 Постапка на командирот/командантот на основната или Командантот на највисока воздухопловна единица

39. Командирот/командантот на основната (односно кој го планирал летањето) или Командантот на највисоката воздухопловна единица, за воздухопловот кој претрпел несреќа и при тоа превезувал муниција, ракети, бомби, експлозив и радиолошки материјали и хемиско-биолошки отровни материи, должен е да ги превземе следните активности:

- Преку најблиската воена единица и органите на власта итно превземе мерки за обележување на опасната зона од експлозија, односно контаминација, и забранување на пристап на сите лица до доаѓање на стручните екипи за истражување и одстранување на опасноста;
- Побара доаѓање на стручна екипа/и на местото на несреќата заради истражување и одстранување на опасноста.

40. Командирот/командантот на основната (односно кој го планирал летањето, скокањето) и Командантот на највисоката воздухопловна (специјална) единица должни се да ги известат претпоставените за секое загрозување на безбедноста на летањето (скокањето).

За несреќа се известува усно веднаш или во најкраток можен рок, а во пишувана форма најдоцна за три (3) часа од моментот на сознавање за несреќата.

Усно се известуваат:

- Претпоставената Команда;
- ГШ на АРМ;
- Логистичката единица;
- МО (Служба-Воено воздухопловен авторитет)
- Други кои можат да пружат помош.

41. По усното известувањето до надлежните, се пристапува кон собирање на податоци за несреќата и се преземаат активности за помош на надлежните во организирање на истражување на несреќата.

Првичниот Извештај за несреќата во писмена форма се изработува во согласност со точка 119 и 120 од оваа Постапка, односно во форма дадена во прилог бр. 1.

Кога е во прашање несреќа во која дошло до смрт на пилотот (падобранец) или членови на екипажот или кршење (уништување) на воздухопловот, се доставува дополнение на Првичниот Извештај за веројатна причина за несреќата, доколку се соберат подетални веродостојни податоци.

42. Првичниот Извештај на претпоставената Команда треба да и овозможи:

- Итно превземање превентивни мерки за спречување на слични несреќи;
- Благовремено упатување Комисија за истражување на несреќата;
- Благовремено понатамошно известување на: претпоставената Команда, ГШ на АРМ и МО (Служба-Воено воздухопловен авторитет).

43. Грижата за ранетите, повредените и загинатите лица и оштетениот или уништениот воздухоплов во прво време ја води Командата на највисока воздухопловна единица преку Командата на логистичката единица.

Командата на највисока воздухопловна единица, за згрижувањето на ранетите, повредените и загинатите, како и во обезбедувањето на местото на несреќата, бара помош од Командата на воената единица во чија зона на одговорност дошло до несреќа на воздухопловот, а доколку во близина нема воена единица, помош се бара од органите на локална власт и/или органи на Министерството за внатрешни работи.

44. Командирот/командантот на единицата од чиј состав е/се пилотот (падобранецот) и/или членовите на екипажот кои доживеале несреќа, во случај на смрт, повреда или исчезнување на пилотот (падобранецот) и/или членовите на екипажот, должен е што поскоро да го извести семејството на жртвата на несреќата, и тоа непосредно (со медицинска екипа, доколку е можно), преку телефон или со телеграма.

45. Списокот на патниците на воздухопловот кој доживеал несреќа, се доставува на Комисијата за истражување на несреќата, која врши идентификацијата на жртвите.

46. Командирот/командантот на единицата од чиј состав е пилотот (падобранецот) и/или членовите на екипажот кои доживеале несреќа, во случај на смрт, доколку не може непосредно да го/ги извести семејството/ата, испраќа првично известување и писмена изјава за сочувство до семејствата на настраданите.

Првичното известување и писмената изјава за сочувство треба да содржат: дата, време, место и кратко известие за несреќата, односно смрт на пилотот (падобранецот) и/или член екипажот.

Известувањето и писмена изјава за сочувство не смеат да содржат ниту еден податок за причините за несреќата.

47. Известувања на други лица и на средствата за јавно информирање за несреќата даваат, Председателот или назначен член од Комисијата за истражување на несреќа, по предходно одобрување од Министерот за одбрана.

5. 4 Постапка на логистичка единица

48. По приемот на усното известување за несреќата логистичката единица ги презема следните активности:

- Упатува противпожарно/и возило/а со потребен персонал (доколку е потребно),
- Упатува стручна екипа со алат за извлекување на настраданите,

- Упатува санитарска/и екипа/и за евакуација на ранетите, повредените и загинатите,
- Упатува возила и потребен персонал за евакуирање на воздухопловот или оштетениот воздухопловен материјал или бара помош од други воени или цивилни иматели на истите.

49. Логистичката единица презема мерки за:

- Згрижување на ранетите и повредените членови на екипажот и патниците и нивна евакуација до санитарска/ите установа/и;
- Асанација на загинатиот/те;
- Обезбедување на местото на несреќата и воздухопловот или остатоците од воздухопловот на местото на несреќата.

Евакуација на ранетите и повредените, доколку за тоа има услови, препорачливо е да се врши по воздушен пат.

50. Лекарот од санитарската екипа, со лекарот од Комисијата за истражување на несреќи и со лекари-вештаци од судска медицина, внимателно ги прегледува и бележи сите места и положби на загинатите во несреќата на воздухопловот, а особено положбите на телата и екстремитетите на членовите на екипажот и патниците заради анализа на тие податоци кои можат да се користат во проценката за причините на несреќата.

Покрај положбите на телата и екстремитетите на членовите на екипажот и патниците, се утврдува дали:

- Екипажот носел пропишана и комплетна заштитна опрема (за тој тип на воздухоплов);
- Дали опремата била исправна, правилно приклучена за воздухопловот и подесена и дали правилно е користена, заради собирање на податоци за донесување заклучоци за можните причини за смртта.

51. Одстранување на телата на загинатите од местото на несреќата, како и нивното упатување во санитарски установи заради обдукција, се врши по земањето податоци за потребите на Комисијата за истражување на несреќи и истражните органи, а по одлука на Председателот на Комисијата за истражување на несреќи и обвинител и/или истражниот орган.

Лекарот од Комисијата за истражување на несреќи или од санитарската екипа е надлежен за преземање на активности за упатување на загинатите на обдукција во одсуство на надлежните представници од Институтот за судска медицина.

Понатамошната постапка со загинатите лица се врши според утврдена процедура за постапување во случај на смрт на воено лице.

5.5 Постапка на повисоки Команди

52. По приемот на усно известување за несреќата повисоките Команди ги превземаат следните активности:

- Ги упатуваат своите стручни органи на местото на несреќата заради пружање помош на Командата на највисока воздухопловна (специјална) единица.

- Се информираат за расположивите капацитети за згрижување на ранети, повредени и преживеани и презема активности за пружање на помош.
- Пружаат стручна и друга помош во согласност со конкретна состојба.

5.6 Постапка на МО

53. По приемот на усно известување за несреќата МО и Службата - Воено воздухопловен авторитет ги превземаат следните активности:

- Организира и подготвува истражување на несреќата од својата надлежност, односно формира Комисија;
- Ја упатува Комисијата за истражување на несреќи на местото на несреќата заради увид на местото и собирање податоци за истражување на несреќата;
- Го известува територијално надлежниот истражен судија и обвинител, заради едновремен увид на местото на несреќата и одбегнување на евентуални подоцнежни недоразбирања;
- Го известува МВР (крим техника);
- Пружа стручна и друга помош во согласност со конкретна состојба.

54. При увидот на местото на несреќата и понатаму во текот на истражувањето на несреќата членовите на Комисијата и истражните органи (и обвинителот) должни се взаемно стручно да си помагаат и соработуваат.

55. Материјалот од местото на несреќата може да се одстрани само по одобрување на Претседателот на Комисијата за истражување на несреќи.

Исклучно од ставот еден на овој член е поместување на материјалот од местото на несреќата заради спасување на преживеаните и повредените, при опасност од пожар и за расчистување на ПСП заради безбедно летање на другите воздухоплови.

III. ИСТРАЖУВАЊЕ НА ЗАГРОЗУВАЊЕ НА БЕЗБЕДНОСТА НА ЛЕТАЊЕТО (СКОКАЊЕТО)

1. Општи одредби

56. Секое загрозување на безбедноста на летањето (скокањето), односно инцидент, сериозен инцидент или несреќа подлегнува на опширна анализа и за него се известува.

57. Истражувањето на инцидентот, сериозниот инцидент или несреќата ги содржи следните постапки:

1. Утврдување на сите фактички околности под кои се случил настанот, со посебен акцент во утврдување на последиците од:

- Инцидентот или сериозниот инцидент;
- Несреќата по животот и здравјето на пилотот (падобранецот) или членовите на екипажот и патниците и останатите лица, степенот на оштетувањето на воздухопловот и причинети штети на имотот;

2. Испитувања и анализи;
3. Донесување на заклучоци и утврдување на причини кои допринеле за настанот;
4. Пронаоѓање на одговорните за несреќата и одредување на степенот на нивната дисциплинска одговорност;
5. Предлагање на превентивни и заштитни мерки за спречување на слични настани.

58. Во истражувањето на инцидентот, сериозниот инцидент или несреќата се применуваат следните начела:

- Ефикасност, потполност и квалитет, се огледаат во откривање на вистинските основни (непосредни, примарни) и посредни (второстепени, секундарни) причини за настанот;
- Совесност, непристрасност и методичност, се огледаат во крајно совесна, непристрасна и методична работа извршена со потполно и сестрано познавање на организацијата, правилата, прописите, начинот и условите на работата на воздухопловот и посадата;
- Итност, се огледа во брзината на истражувањето, при што истражувањето не смее да биде површно;
- Правовременост, се огледа во навремено обезбедување на материјалните траги кои можат со време да се изгубат или избледат;
- Упорност, се огледа во исклучување на донесувањето на преуранети и необразложени заклучоци, односно се зема во разгледување секоја, па и најмала трага, а истражувањето се спроведува упорно се додека не се утврди вистината.

Ефикасноста, потполноста и квалитетот на истражувањето зависат од стручната оспособеност и совесноста на членовите на Комисијата.

59. Лицата кои го вршат истражувањето на несреќата, сериозниот инцидент или инцидентот, сносат полна одговорност за:

- Немарно, неправилно и несовесно утврдување на околностите и причините за настанот;
- Неправилни и несовесни заклучоци за причините на настанот;
- Необјективен заклучок за дисциплинската одговорност за настанот;
- Одолговлекување со истражувањето на настанот.

2. Комисии за истражување на загрозување на безбедноста на летањето (скокањето)

60. Истражувањето на несреќи, сериозни инциденти и инциденти се врши комисиски.

Комисиите го вршат истражувањето врз основа на одредбите од оваа Постапка, како и врз основа на релевантните меѓународни воени и цивилни стандарди.

Членовите на Комисијата и надворешните експерти, овластени од Председателот на Комисијата, ги имаат следните права и надлежности:

- слободен и непречен пристап до местото на несреќата или инцидентот, до воздухопловот, неговите делови или неговите остатоци;
- попишување на доказите и контролирано отстранување на остатоците или составните делови за преглед и анализа;
- непречен пристап ослободно користење на содржините од "црната кутија/и", односно регистраторот на говорот, регистраторот на податоците за летот или било кои други записи;
- непречен пристап до податоците од испитувањата на лицата инволвирани во оперирањето на воздухопловот (падобранот) или до тестовите направени на примероците земени од трети лица;
- да испитува учесници и сведоци на настанот;
- слободен пристап до сите релевантни информации или записи кои се наоѓаат кај сопственикот на воздухопловот, производителот на воздухопловот (падобранот) или од субјектите надлежни за оперирање на аеродромот/хелидромот;
- пристап до резултатите од истражувањето (обдукција) на телата на жртвите или до тестовите направени на примероци земени од телата на жртвите;
- пристап до информации од истрагата за несреќата утврдени од страна на Министерството за одбрана, Министерството за внатрешни работи, надлежните судови и јавното обвинителство.

61. За испитувања на загрозувања на безбедноста на летањето (скокањето) се формираат следните Комисии:

- Комисија за истражување на несреќи;
- Комисија за истражување на сериозни инциденти;
- Комисија за истражување на инциденти.

Комисијата се одредува во најкраток можен рок (со Наредба и/или Решение) по дознавање на загрозувањето на безбедноста на летањето (скокањето).

Составот на комисиите се одредува од непарен број на членови, со Председател на комисија и членови на комисија,

По потреба се одредува/ат Заменик/ци на Председателот, од кои првиот член наведен во Решението (Наредбата) е Прв заменик, а вториот наведен е Втор заменик.

62. Комисијата за истражување на несреќи ја формира Министерот за одбрана, одредени како:

- Постојан дел од Комисијата, составен од најмалку седум (7) члена, по можност составен од три (3) припадници на Службата-Воено воздухопловен авторитет, од кои се одредува Председател на Комисијата и Заменик/ци, надлежни лица за безбедност на летање (скокање) и одржување на воздухопловната техника.
- Променлив дел од Комисијата, составен од парен број на припадници од:
 - 1) МО, ГШ на АРМ, повисока Команда, воена полиција и од Команда на нај-висока воздухопловна (специјална) единица (пилот, воздухопловен инженер или техничар, падобранец, правник, метеоролог, лекар, итн.);
 - 2) Член на Комитетот за истраги на несреќи (Влада на РМ);
 - 3) МВР, по предходно добиена согласност од истото, односно од експерти за Крим техника и друг потребен стручен персонал (по потреба);

4) Производителот на воздухопловот и вградувачот на дополнителна или модифицирана (модернизирана) опрема, задолжително во гарантен рок (или по потреба);

5) Други субјекти кои располагаат со соодветен стручен персонал, по нивна согласност и по потреба (специјалисти, вештаци за судска медицина, итн.);

Составот на Комисијата за истражување на несреќата мора да обезбеди доволна стручност на Комисијата.

63. Комисијата за истражување на сериозни инциденти ја формира началник на ГШ на АРМ, составена е од најмалку пет (5) члена, одредени од составот на Командата на највисока воздухопловна (специјална) единица, повисока Оперативна команда и ГШ на АРМ.

64. Комисијата за истражување на инциденти ја формира Командантот на највисоката воздухопловна (специјална) единица, составена е од најмалку три (3) члена, одредени од составот на основните воздухопловни (специјални) единици и од Командата на највисоката воздухопловна (специјална) единица.

65. Во зависност од видот на несреќата, за членови на Комисија за истражување на несреќи се одредуваат лица со соодветна стручност, кои по било кој основ не се засегнати со настанот, од редовите на: пилоти, воздухопловни инженери или техничари, падобранци, метеоролози, лекари, контролори на летање, правни лица и други лица со потребна стручност.

Во составот на Комисијата не може да влезе лице кое е непосреден учесник или лице кое би можело да биде одговорно за несреќата.

66. Комисијата за истражување на несреќи, по потреба формира Работни групи, со кои раководат членови на Комисијата и во чиј состав можат да влезат и други стручни лица од одредени области, а кои не се членови на Комисијата.

Работните групи, во зависност од видот на несреќата, можат да бидат за:

- Истражување за начинот на користење на воздухопловот (падобранот);
- Истражување на основната структура на воздухопловот (падобранот);
- Истражување на погонската група на воздухопловот;
- Истражување на системите и опремата на воздухопловот;
- Истражување на регистраторот за податоци на летот (Flight Data Recorder/FDR) и регистраторот за говорот во пилотската кабина (Voice Data Recorder/VDR);
- Анализа на документацијата за одржување и опслужување на воздухопловот (падобранот);
- Ипситување на работата на контрола на летањето;
- Анализа на добиените и стварните метеоролошки податоци;
- Анализа на човечкиот фактор;
- Анализа на медицинската (здравствената) состојба;
- Собирање на изјави од сведоци, инволвирани во настанот;
- Истражување на начинот на работата на екипите за евакуација, потрага и спасување и гаснење на пожарот, итн..

Работните групи од овој член изработуваат Извештај за својата работа кој го досадуваат до Комисијата и истиот е составен дел на извештајот на Комисијата за истражување на несреќи.

67. Комисијата за истражување на несреќи бара од надлежните правосудни органи (Истражен орган и Обвинител) и полицијата, овозможување на услови за непречена работа.

Комисијата за истражување на несреќи е должна да соработува со правосудните органи (Истражен орган и Обвинител), односно на нивно барање да им пружи потребна стручна помош, како и по одобрение од Министерот за одбрана им доставува препис од Извештајот за несреќа.

3. Организација на истражувањето на несреќи

68. Истражувањето на несреќата го организира Председателот на Комисијата или негов/и Заменик/ци од постојаниот дел на Комисијата.

69. Истражувањето на несреќата се состои од почетни, основни и дополнителни активности.

Почетните активности во истражувањето на несреќата ги изведуваат членовите на постојаниот дел од Комисијата и се вршат веднаш штом се дознае за несреќата.

Основните активности во истражувањето на несреќата ги вршат членовите на постојаниот и променливиот дел на Комисијата и се вршат веднаш по одредувањето на променливиот дел од комисијата, па се до завршеток на истражувањето на несреќата, а се состојат во прибирање на податоци за несреќата, анализирање на истите па се до донесување на заклучоци и утврдување на причината или причините за несреќата.

Дополнителните активности ги изведуваат членови на Комисија со дополнително ангажирани експерти од одредени области во било која фаза на истражувањето на несреќата.

4. Работа на Комисија за истражување на несреќи

4.1 Содржина на работата на Комисијата

70. Комисијата која ја испитува несреќата низ следните фази врши:

- Општ увид на местото на несреќата;
- Детален преглед на воздухопловот (падобранот) или неговите остатоци;
- Фотографирање и снимање на местото, со положбите на настраданите (ранети, повредени и загинати) и остатоците на воздухопловот;
- Изработка на скици на местото на несреќата;
- Сослушување на учесниците или соучесниците во несреќата и земање на изјави од сведоците и луѓето кои го одржувале, опслужувале и обезбедувале воздухопловот (одржувале и пакувале падобранот) и летањето (скокањето);
- Собирање и проучување на податоци за екипажот (падобранецот);

- Проучување на задачата/и за летот (скокот);
- Проучување на планирањето, организацијата и подготовката за летот (скокањето);
- Проучување на работа на контролата на летањето и водењето на воздухопловот и командувањето при дејствата;
- Проучување на метеоролошките услови и метеоролошкото обезбедување на летањето (скокањето);
- Проучување на останатите обезбедувања на летањето (скокањето);
- Реконструирање на летот (скокот) шематски и текстуално;
- Утврдување на материјалната штета нанесена на воениот имот (на воздухопловниот материјал, личната опрема на екипажот, инженериско-градежните инсталации итн.) и имотот на правните и приватните лица.
- Анализирање на сите податоци и околности и донесување Заклучок за причините и дисциплинската одговорност за несреќата и предлагање мерки кои треба да се превземат за спречување на понатамошни несреќи;
- Оформување на Извештај за истражување на несреќата.

За подобро истражување на несреќата се изработува чек листа (потсетник) на целиот тек на истражувањето на несреќата или чек листи (потсетник) за одделни фази од истражувањето на несреќата.

71. Секој член од Комисијата за истражување на несреќи е одговорен за правилност во работата во врска со сите клучни прашања од истражувањето, а особено во оној дел од работата на Комисијата кој е од областа на неговата потесна стручност.

Работата на Комисијата по клучните прашања мора да биде заедничка, додека понатамошната разработка на одделни прашања и работи од помала важност можат да ја извршуват одделни членови од Комисијата, што го регулира Претседателот на Комисијата.

Ако некој член од Комисијата за истражување на несреќи не се согласи со мислењето на останатите членови од Комисијата во врска со заклучоците за причината/причините за несреќата, должен е да даде свое мислење кое го образложува во писмена форма и го приложува кон Извештајот на Комисијата за истражување на несреќи.

4.2 Подготовка, излегување на местото на несреќата и претходни активности

72. Постојаниот дел од Комисијата за истражување на несреќи со друг потребен персонал, е должен во најкраток рок да излезе на местото на несреќата за да се искористат постојните траги и докази и да се оневозможи нивно бришење од страна на учесниците во несреќата, други лица или заради метеоролошките услови.

Излегувањето на местото на несреќата, по можност, се врши со моторно возило или со воздухоплов.

73. Подготовка за излегување на местото на несреќата опфаќа:

- Дознавање и точно утврдување за местото на несреќата;

- Организација на превозот на Комисијата до местото на несреќата, со оглед на одалеченоста, состојбата на комуникациите и расположивите транспортни средства;
- Обезбедување на потребен број луѓе, неопходен алат и возила за евакуација и транспорт;
- Одредување фотограф и/или снимател со потребна опрема (камера, филм, мемориски картички, итн.)
- Лап-топ компјутер или машина за пишување (со оператори и подготвени материјали за истражување на несреќи).

Покрај претходно наведеното, се обезбедува и макета на воздухоплов, рачен ГПС, компас, мерна лента за мерење должина (50м), топографски карти со ситен/ крупен размер, агломер, инструмент за мерење наклон на теренот, потребни формулари, прибор за пишување и цртање и друг прибор за кој Комисијата смета дека ќе и биде потребен.

74. Доколку Комисијата за истражување на несреќи по доаѓањето на местото на несреќата затекне неексплодирани убојни средства, хемиски и радиолошки материји, треба претходно да повика екипи за нивно одстранување, откако екипата ќе го заврши својот дел од работат, по консултации со стручните органи (лица) за евентуалната опасност од преостанатите средства, продолжува со активностите според нивните препораки и инструкции.

75. По доаѓањето на местото на несреќата Комисијата за истражување на несреќи проверува дали се превземени сите мерки за правилно извршување на претходните дејствија, како што се:

- Укажување медицинска помош на ранетите и повредените од страна на стручни лица (ако тоа не е сторено);
- Обезбедување на воздухопловот од пожар и понатамошни оштетувања;
- Попречување на љубопитни лица да приоѓаат и да ги поместуваат остатоците од воздухопловот, освен ако тоа е неопходно заради извлекување на ранетите, повредените и загинатите;
- Постапување стража/ обезбедување и забрана за пристап или фотографирање на сите неовластени лица, освен на оние кои работат на истражувањето на несреќата и евакуацијата.

4.3 Увид на местото на несреќата

76. Веднаш по завршените дејствија од точка 75 на оваа Постапка, Комисијата за истражување на несреќи пристапува кон општ увид на местото на несреќата, со кој треба да се овозможи реконструкција на настаните пред несреќата и да се објасни како воздухопловот дошол во таква состојба/положба во која го нашла Комисијата.

Работата на Комисијата при увидот на местото на несреќа зависи од видот на несреќата, состојбата на екипажот и воздухопловот.

77. При оптичкиот увид треба да се утврди:

- Патекаата и наклонот на воздухопловот пред несреќата со:
 - 1) Проучавање на трагите на земјата и вегетацијата;

2) Оштетувањата на елисата (погонската група), стјниот трап, краевите на крилата (носечките ротори), со што се одредува правецот, аголот на надолжниот и попречниот наклон на воздухопловот непосредно пред ударот во земја и правецот во кој треба да се барат отфрлените или претходно отпаднатите делови и каде приближно се наоѓале сведоците на несреќата;

- Состојба на воздухопловот пред ударот во земја:

1) Кршење/отпаѓање на делови од воздухопловот во воздух или на земја;

2) Пожар во воздух или на земја;

3) Експлозија во воздух или на земја, врз основа на состојбата и трагите на деловите предизвикани со крчењето, огинот или експлозијата, нивна расфрленост во одредена насока, итн.

- Аголот на ударот, односно во:

1) Благо понирање;

2) Стрмо понирање/пикирање (обрушување), кое се одредува по видот на заринкувањето на воздухопловот во земјата и обемот на расфрланоста на деловите;

- Начинот на ударот, односно при:

1) Ниско вадење од понирање;

2) Од стрм агол/пикирање (обрушување), според местото на првиот удар, местото на следниот удар и одскоците, во однос на распрсканите, отпаднати делови;

- Страната на ротацијата, односно во:

1) Ковит, врз основа на разликите во степенот на оштетувањето на крилата (надворешното крило ќе биде помалку оштетено);

2) Правецот во кој одлетале одделни делови или опашката на воздухопловот или нивна групираност, што ја покажува насоката на вртењето;

3) Превлечен лет (слом на узгон)/статички или динамички, страна на свалување;

- Линијата на трагите:

1) Во бришечкиот лет, одделни делови и трагите на несреќата ќе бидат по должина на една тесна и долга линија (во зависност од брзината на летот);

2) Од елисата (роторот), обично се видливи рпи што растојанието го покажува односот помеѓу бројот на вртежите и брзината на летот, итн..

4.4 Сослушување на учесниците и сведоците на несреќата

78. За да се расветлат причините и последиците на несреќата, Комисијата за истражување на несреќи должна е да ги сослуша или да земе писмени изјави од:

- Преживеаниот пилот (падобранец) или членовите на екипажот, во сите несреќи;
- Воздухопловно-техничкиот персонал кој го подготвувал и кој бил одговорен за подготовката на воздухопловот (кој го одржувал и пакувал падобранот), во сите несреќи;
- Водачот и членовите на групата, ако летот (скокот) се вршел во група;
- Претпоставениот кој ја издал задачата за извршување на летот (скокањето), кој вршел подготовката на екипажот и го организирал летањето (скокањето) и раководел со летањето скокањето);
- Сведоците на несреќата, пред се со стручни изјави, а потоа и останатите по потреба;

- Персоналот за обезбедување на летањето (по потреба);
- Лекарот на единицата, за здравствената состојба на пилотот (падобранецот) или членовите на екипажот;
- Други сведоци, кои со своите изјави можат да допринесат за расветлувањето на несреќата.

Изјавите на сведоците се многу важни, особено во несреќите во кои настапила смрт на пилотот (падобранец) или член на екипажот и несреќите предизвикани од недисциплина во летањето.

79. Кои лица ќе бидат сослушани и од кои ќе се земе изјава ќе одреди Председателот на Комисијата за истражување на несреќи.

При сослушувањето и земањето изјави од сведоците, треба да се води сметка податоците да бидат конкретни и реални.

На почетокот на сослушувањето треба да се утврди:

- Каков однос кон несреќата има лицето кое се сослушува;
- Неговиот степен на познавање на воздухопловната област;
- Должноста и видот на работата;
- Местото каде се наоѓал сведокот во времето на несреќата и положбата на тоа место во однос на патеката на воздухопловот или местото на несреќата.

Кога местото на несреќата е надвор од аеродромот, воздухопловното знаење на сведоците обично е незначително.

Се препорачува (по можност) положбата и движењето на воздухопловот сведоците да го прикажат со помош на воздухопловна макета, а во некои случаи движењето на воздухопловот и на карта (секција) или скица.

80. Од сведоците треба да се бараат податоци за:

- Времето кога се случила несреќата;
- Временските (метеоролошките) прилики во реонот на местото на несреќата, непосредно пред и за време на несреќата;
- Појави на чад, пламен, работа на моторот, звукот на работата на погонската група, експлозија, одвојување на одделни делови, начин како дошло до судир (удар) на воздухопловот, скокање на екипажот, височина на летањето, како изгледале одделни маневри на воздухопловот, итн..

Земањето изјави секогаш се врши поединачно, без присуство на други сведоци или учесници во несреќата.

Дадените изјави веднаш се оформуваат и им се даваат на сослушаните на потпис.

4.5 Фотографирање и/или снимање на местото на несреќата

81. Фотографирањето и/или снимањето на местото на несреќата се изведува по барање и упатство на Претседателот на Комисијата за истражување на несреќи.

Со фотографирање и/или снимање се документираат најважните околности на несреќата и настанатите оштетувања.

При фотографирањето и/или снимањето на местото на несреќата се фотографираат и/или снимаат:

- Местото на несреќата од сите четири страни, од кои почетна е од правецот на првиот допир (удар) на воздухопловот со земјата (површината);
- Главните делови од воздухопловот: мотор, елиса, ротор, стоен трап, делови од опашката и носечките површини (ако деловите се одвоиле заради ударот);
- Телата на загинатите на местото на несреќата и делови од телата ако се расфрлани;
- Вредностите забележани на одредени инструменти и положба на прекинувачите од одредени уреди и опрема;
- Положбата на рачките и командите во кабината/те;
- Положбата на извршните механизми на командите за лет, механизацијата на крилата-роторот и стојниот трап, воведникот на воздухот, издувникот на млазот на моторот и механизмите и уредите на воздухопловот кои имаат важна улога;
- Изгледот на објектите на кои е причинета поголема штета, по потреба;
- Детал/и на делот закој се предпоставува дека откажал или се скршил и предизвикал несреќа или кој претрпел оштетување во самата несреќа.

82. Сите изработени фотографии на позадината мора да имаат легенда со назначен евиденциски број на воздухопловот, реден број на снимката и детално објаснување за тоа што е битно на снимката.

Легендите на позадината на фотографиите се оверуваат, а фотографиите меѓусебно се спојуваат и со текстуален дел формираат фотографски извештај, во кој се внесува бројот на фотографии, време и условите на снимањето.

83. На снимениот материјал се внесуваат:

- Податоци за датумот и времето на снимањето;
- Говорни информации за содржината на снимениот материјал.

4.6 Преглед на воздухопловот после несреќата

84. Со деталниот преглед на воздухопловот или неговите остатоци на местото на несреќата треба да се обезбедат податоци за оштетувањата, било да се тие причина или последица на несреќата.

85. Во деталниот преглед на воздухопловот се:

- Прегледува просторот на пилотот или членовите на екипажот (кабината) при што се:
 - 1) Утврдува моменталната состојба, покажувањето на сите моторски инструменти, ако истражувањето е веднаш после несреќата се запишува и точното време на прегледот;
 - 2) Се забележуваат најдените екстремни вредности на инструментите (максимални и минимални температури, притисоци, забрзувања, височини, брзини и др.);
 - 3) Прегледува положбата на сите команди и прекинувачи, одделни клучни положби точно се опишуваат, а по потреба се замаат дијаграми и табели за корекција

на работата на инструментите во просторот за екипажот и кабината (компас, брзиномер, висиномер и др.);

4) Утврдува исправноста и чистотата на сите натписи и упатства во просторот за екипажот или патниците и надвор на воздухопловот;

5) Проверува присуство на страни предмети во просторот за екипажот и патниците;

6) Се опишува ситот внатрешен и надворешен товар на воздухопловот поради проверката на максималната тежина и центража, а за внатрешниот товар особено прецизно се утврдува неговата положба (доколку е можно).

- Прегледува воздухопловот од носот кон опашката, сите неисправности, без разлика дали тие ќе се сметат или не како причинители за несреќата, при што се:

1) Констатираат постоечките количества на гориво, масло, хидромасло, течност за ладење, медицински кислород, компримиран воздух и др., се земаат примероци за анализа, се утврдуваат механичките нечистотии во овие течности (од резервоарите, доколку е можно) како и состојбата на сите филтри, се забележуваат сите места на кои истекуваат течности;

2) Регистрираат разединети или заглавени команди и точното место на тие неисправности;

3) Мерат трагите на искористените одови на амортизерите, како и притисоците во гумите;

4) Точно се утврдуваат и анализираат скршените делови или дефекти на агрегатите и уредите кои би можеле да бидат причина, а кои последици на несреќата, се скицираат и фотографираат во крупен план, а во нивна близина се бараат делови кои отпаднале од склоповите, агрегатите или уредите.

- Прегледува конструкција на воздухопловот и ако истата е:

1) Во состојба на распаѓање, пред истражувањето на деловите прво се прави скица на местото на несреќата,

2) Само оштетена, прво се врши увид на воздухопловот, а потоа се прави скица на местото на несреќата.

При скицирањето на местото на несреќата не смее да се поместува ниту еден дел од конструкцијата додека расфрланите делови не се обележат со бројки, а на скицата задолжително се прикажуваат површините на кои се наоѓаат трагите од течење (пролевање) на течноста со ознака на врстата на течноста и површините на кои се видни трагите од горење на земја.

Испишувањето на деловите на скицата е со арапски бројки, од еден па понатаму и се врши кон правецот на летот, за да може подоцна да се репродуцира растојанието меѓу деловите како и нивната аголна положба.

По завршеното скицирање може да се врши поместување на одделни делови и нивно одвојување за понатамошно утврдување на причините за несреќата, разгледување на материјалот, врстите на оптоварувањето врз основа на скршените места и др..

Се утврдува потребата за дополнително истражување во институти, заводи или лаборатории, заради што се собираат сите остатоци од воздухопловот и внимателно се пакуваат, да не дојде до дополнително оштетување и контаминација, особено на оние делови за кои се претпоставува дека се причинители на несреќата и со нивниот преглед може да се дојде до клучни сознанија.

Деловите од воздухопловниот материјал за кои се утврди дека се најверојатни причинители на несреќата се чуваат до конечното решение за несреќата.

4.7 Проучување на податоците за воздухопловот

86. Со проучувањето на податоците за воздухопловот Комисијата за истражување на несреќи врши општ увид за состојбата на воздухопловот.

Органот за ВТСл во Командата на највисока воздухопловна единица веднаш по несреќата ја зема сета документација на воздухопловот, моторот, опремата и вооружувањето и ја става на располагање на Комисијата за истражување на несреќи.

87. Комисијата за истражување на несреќи ги проучува сите Правила и Упатства кои го регулираат користењето на тој тип воздухоплов, како и сите постоечки правила, кои се во непосредна врска со околностите и причините за несреќата.

Од проверката на документацијата Комисијата за истражување на несреќи ги утврдува следните состојби:

- Прегледи, работи, промени, ремонти, оправки, ревизии, модификации, модернизации, надоградби и сите останати работи по датуми на извршувањето, извршителите и контролата на извршувањето на истите;
- Вршењето на работи, постапки, модификации, надоградби без одобрување на надлежните лица, односно кои не се пропишани за тој тип на воздухоплов, како и сите останати податоци пропишани со Правилото за начинот за одржување и техничка контрола на воени воздухоплови;
- Состојбата на ресурсот на воздухополовот и неговите системи, продолжувањето или пречекорувањето на ресурсот, колку, по чие одобрување, наредба или надлежност;
- Извршена замена на делови, агрегати, уреди или скопови со делови и останатото од иста, слична или друга врста или тип, како и дали замената е одобрена, контролирана и можна;
- Користењето на пропишаниот потрошен и погонски материјал (исправи за гориво, разни масла, масти, медицински кислород и др.) како и утврдување на пропишани количини и полнења (количина на гориво, разни масла, течности за ладење, притисок на медицинскиот кислород, на компримираниот воздух и сл.);
- Проверките за работата на инструментите (компас, брзиномер, висиномер и др.) и исправноста на дијаграмите за исправки на нивните грешки, како и ажурност на останатите пропишани дијаграми, упатства и натписи на воздухопловот или во него;
- Исправноста на постапките и работите во склад со општите Правила и Упатства на ВТСл (правилност на извршената расконзервација, пропишана работа на малиот режим на новиот мотор или моторот од ревизија, користењето на кислородниот уред, преод од летна на зимска експлоатација и обратно, работа на уредот против замрзнување итн.).

88. По оформувањето на Извештајот, Комисијата за истражување на несреќи ја враќа документацијата до органот за ВТСл, кој е одговорен за нејзината комплетност

и чување до конечното решавање на предметот за несреќа со потешки последици, односно несреќа за која не е утврдена и материјално докажана причина или евентуална одговорност од страна на надлежните правосудни органи, а Заклучокот на Комисијата за истражување на несреќи е базиран на претпоставки.

89. Во случај кога предметот не може да се реши во рок, поради прибавување на дополнителни податоци, а документите се потребни заради упатување на материјалот на поправка или понатамошно користење на воздухопловот, органот за ВТСл, во Команда на највисока воздухопловна единица, ќе обезбеди фото-копија на целата документација, одделни делови или само одделни страници од документацијата, според потребата за користење од страна на Комисијата.

90. Комисијата за истражување на несреќи ја утврдува техничката подготовката на летот, потполната опременост на воздухопловот за предвидените или стварните услови во кои дошло до несреќата.

91. Во прегледот на документацијата се:

- Утврдува нејзината комплетност;
- Проверува состојбата со повремени работи;
- Редовноста на задолжителните прегледи;
- Преод на зимската или летна експлоатација;
- Сите поранешни оправки;
- Поправките вршени непосредно пред последниот летачки ден, односно последниот критичен лет.

Особено се проверува квалитетот на работите и прегледите на воздухопловниот материјал за последните задачи и последниот лет, со посебно внимание на работата и документирањето од страна на контролните органи, односно раководителите на ВТСл.

Доколку една од причините за несреќата е дефект или отказ на материјалот кој и порано се јавувал на тој воздухоплов или на воздухоплов од тој тип, се утврдува како точно е отстранет тој дефект или отказ, каков е квалитетот на извршените работи при одстранувањето на неисправностите и евентуалните забелешки од страна на пилотот (екипажот).

Се утврдува во кој обем пред задачата екипажот го прегледал воздухопловот.

4.8 Собирање и проучување на податоците за пилотот (падобранецот) и/или членовите на екипажот

91. Со собирањето и проучувањето на податоците за пилотот (падобранецот) и/или членовите на екипажот се утврдува:

- Оспособеноста и подготвеноста на пилотот (падобранецот) и/или членовите на екипажот за задачата која ја извршувал/е;
- Поврзаноста со причините за несреќата;
- Држањето (однесувањето) за време на несреќата;
- Мерки кои треба да се превземаат за конкретниот случај.

92. Од податоците за пилотот (падобранецот) и/или членовите на екипажот се утврдуваат:

- Остварениот налет на пилотот (бројот на скокови за падобранецот) и/или членовите на екипажот, изразен во летови и часови на налет, вкупно и во последниот месец на тој и на сите останати типови на воздухоплови во услови на визуелно и инструментално летање;
- Степенот на оспособеноста и состојба на тренажа на дотичен тип на воздухоплов (тип на падобранот), воопшто и во извршувањето на сличните задачи;
- Теоретската и стручната подготовка, познавањето на Упатството за користење на воздухопловот (падобранот), Инструкцијата за безбедноста на летањето (скокањето) и користењето на аеродромот/хелидромот, кога е извршена проверка на екипажот, од кого и по кои елементи;
- Летачката оценка на пилотот или членовите на екипажот (евентуални ограничувања);
- Дисциплинираност во извршувањето на летачките (падобранските) задачи, дали имал пилотот (падобранецот) или некој од членовите на екипажот во близина на местото на несреќата или на маршрутата роднини или познаници, имот и слично;
- Увид во оценката за психофизичката состојба на пилотот (падобранецот) и/или членовите на екипажот (медицинско-психолошки податоци за развојот и психофизичката состојба во текот на летачката (падобранската) служба, и непосредно пред летот (скокот) кој завршил со несреќа) и евентуални ограничувања;
- Поранешни несреќи на пилотот (падобранецот) и/или членовите на екипажот (краток опис на околностите и причините на тие несреќи, држањето (однесувањето) на пилотот или членовите на екипажот во нив, итн.);
- Останатите околности кои можеле да влијаат на пилотот (падобранецот) и/или членови на екипажот (премор, одмор во последните 24 часа, семејни проблеми, проблеми во службата итн.).

Комисијата за истражување на несреќи ги добива податоците за пилотот (падобранецот) и/или членовите на екипажот од летачките (падобранските) книги, оценките, здравствените книшки, картоните за евиденција на здравјето (здравственото досие) на летачот (падобранецот), со испрашување и добивање на изјави од сведоците, во прв ред командирот/командантот на основната воздухопловна (специјална) единица и од колегите на односниот пилот (падобранец) и/или членовите на екипажот.

4.9 Проучување на подготовката за летот (скокот)

93. Проучувањето на подготовката на пилотот (падобранецот) и/или членовите на екипажот за лет се поврзува со проучувањето за степенот на нивната оспособеност, тренажа и задачата која им е издадена.

Несреќите за кои причина е слаба подготвеност, се категоризираат како грешки во раководењето, заради што се разгледуваа стручната оспособеност на

старешината кој ја вршел подготовката за летот (скокањето) (правилноста, потполноста и методичноста).

94. Во проучувањето на подготовката за лет (скокање) се проверува познавањето на пилотот (падобранецот) и/или членовите на екипажот за оние прашања во кои порано покажувал несигурност, во кој обем и на каков начин се проработени елементите на задачата кои за летачите (падобранците) се нови.

Податоците за подготовката на пилотот (падобранецот) или членови на екипажот се собираат од преживеаниот/те член/ови на екипажот, старешината кој ја вршел подготовката и со увид во Книгата за подготовка и анализа на летот и Работната бележница на пилотот/ите.

4.10 Проучување на задачата за летот (скокот)

95. Комисијата за истражување на несреќи со проучувањето на задачата за летот ги утврдува следните состојби, односно да ли:

- Задачата е издадена во согласност со одредбите на Правилото за оперативно летање со воени воздухоплови, Програмата за летачката (падобранска) обука (ПЛО) и Методско упатство за проведување на обуката;
- Задачата е во согласност со летачките (падобранските) можности на пилотот (падобранецот), (посадата), воздухопловот и другите карактеристики на воздухопловот, метеоролошките услови, земските средства за обезбедување на летањето и другите услови кои влиаат на безбедното извршување на задачата;
- Степенот на дотогашната оспособеност на пилотот (падобранецот) и/или членовите на екипажот давал гаранции за успешно извршување на задачата;
- Степенот на тренажата на пилотот (падобранецот) и/или членовите на екипажот гарантирал безбедно извршување на задачата.

Податоците за задачата ги даваат преживеаните членовите на екипаж и старешината кој непосредно ја издал задачата на пилотот (падобранецот) и членовите на екипажот.

4.11 Проучување на планирањето и организирањето на летањето (скокањето)

96. Комисијата за истражување на несреќи во сите случаи ги проверува работите и постапките врзани за планирањето и организирањето на летањето (скокањето), односно да ли правилно се:

- Проценети условите и елементите потребни за донесувањето на одлуката за летање (скокање) пропишани со Правилото за оперативно летање (скокање) на воени воздухоплови и со другите прописи;
- Спроведени сите дејности и постапки за координација во текот на процесот на планирањето;
- Спроведени сите дејности, постапки и мерки за организирање на летањето (скокањето) во авијациската (специјална) единица, пропишани со Правилото за оперативно летање (скокање) на/од воени воздухоплови и со другите прописи кои ја регулираат оваа област.

97. Во проучувањето Комисијата ги користи сите пропишани Правила, документи и Упатства кои ја регулираат летачката (падобранската) обука, работата на ВТСл во одржувањето на воздухопловите, работата на органите на КЛ и ја проучува вистинската состојба на планираното и организираното летање (скокање) и нејзиното влијание на настанатата несреќа или евентуалното зголемување на последиците.

Ако при увидот на лице место или со сослушувањето на сведоците се забележат недостатоци во врска со наведените прашања, должност на Комисијата е да ги собере сите потребни податоци, проучи, процени, утврди и/или образложи во која мера истите влијаеле на несреќата.

4.12 Проучување на Контролата на летањето во водењето на воздухопловите

98. При постоење на веројатност дека несреќата настанала поради пропусти во Контролата на летањето во водењето на воздухопловот/ите, Комисијата за истражување на несреќи ги проучува:

- Правилноста и потполноста на прописите во Инструкцијата за користење на аеродромот, уредувањето и користењето на маневарските површини на аеродромот/хелидромот и во воздушниот простор на аеродромската зона;
- Упатствата за работа на цивилните воздухопловни власти;
- Поставеноста на организацијата, опременоста и ефикасноста во активирањето на Службата за потрага и спасување;
- Работата на сите потребни екипи и средства на Контрола на летањето и водењето на воздухопловите;
- Правилноста на вршењето на должноста на органите и екипите за Контрола на летањето и водењето на воздухопловите, како и постапувањето во склад со околностите во кои се има случено несреќата и после несреќата;
- Средствата за врски и навигација (ЗРНС) и ниво правилно функционирање, итн.

Комисијата ги собира и проучува податоците од Инструкцијата, Упатствата и другите прописи кои ја регулираат работата на Контролата на летањето, го преслушува амбиенталниот запис од работата на одредени фреквенции и телефонскиот сообраќај помеѓу одредени служби и сослушува и/или зема изјави од органите од составот на екипите.

Комисијата по несреќата ги утврдува сите превземени мерки за намалување на последиците за несреќата, почнувајќи од активирањето на Службата за потрага и спасување, па се до доаѓањето на екипите на местото на несреќата и нивните постапки.

4.13 Проучување на организирањето и командувањето при дејствата на земја и во воздух

99. При постоење на веројатноста дека несреќата настанала поради пропусти во организирањето и командувањето при дејства на земја и во воздух, Комисијата за истражување на несреќи ги проучува:

- Организираноста и застапеноста на соодветни органи за раководење и командување со дејствата и/или наведувањето на воздухопловите;
- Оспособеноста на водачите (водители) на групите и/или застапеноста на соодветните средства за следење и наведување на воздухопловите;
- Правилноста во командувањето при дејствата, давање на информации, наведување и следење на екипажите, односно следење и давање инструкции во маневрите на воздухопловот-групата вклучувајќи ги и огнените дејства по објектите (целите);
- Обезбедувањето на задачата и обуката, односно дали истото е во склад со соодветните Инструкции, Правила и Упатства.
- Дали во текот на огнените дејства се почитувани сите пропишани безбедносни мерки, норми и инструкции за експлоатација на вооружувањето.

4.14 Проучување на обезбедувањето на летањето

100. При постоење на веројатност дека несреќата настанала заради пропусти во обезбедувањето на летањето, Комисијата за истражување на несреќи ги проучува:

- Работата на воздухопловната единица надлежна за обезбедување на летањето;
- Упатствата за користење на полигоните за ГРБ (гаѓање, ракетирање и бомбардирање) и зоната на ГРЦВ (гаѓање, ракетирање на цели во воздух) и нивната примена, односно дали правилно и целосно е пропишано уредувањето и користењето на полигонот/те за ГРБ, односно на зоната за ГРЦВ;
- Обезбедувањето на сите потребни екипи и средствата за обезбедувањето на летањето од страна на надлежната единица;
- Дали правилно е спроведена претходна и извршна подготовка на тие екипи во однос на задачите за летањето и летот во кој се случила несреќата;
- Правилноста во вршењето на должностите на раководителите и екипите за обезбедување на летањето, функционалноста на средствата на екипите, нивните меѓусебни врски, односно дали екипите навреме излегле на местото на несреќата и со тоа дале придонес во намалувањето на последиците од несреќата;
- Правилноста на извршувањето на сите останати обезбедувања на летањето: исправноста на маневарските површини и обележување на опасните места, обезбедување и уредување на полигонот и најавување на забраната во зоната на ГРБ/ГРЦВ, орнитолошкото обезбедување и друго;

4.15 Проучување на метеоролошките услови и метеоролошкото обезбедување

101. При постоење на можноста дека несреќата настанала заради неповолни метеоролошки услови Комисијата за истражување на несреќи проучува:

- Како е извршено претходното или дополнителното извидување на времето од воздух и колку правилноста и потполноста во извидувањето на времето влијаела на настанување на несреќата;
- Вистинските временски прилики во реонот на аеродромот/хелидромот, на маршрутата и/или во реонот на местото на несреќата;
- Точноста на дадената прогноза за времето од надлежна аеродромска метеоролошка служба;
- Дали летачките посади (екипажи) навреме биле запознаени за ненадејното влошување на времето или стварните услови;
- Навременото и потполното користењето на податоците и информациите од страна на командите на воздухопловните единици и АКЛ, презентирани од страна на метеоролошката служба;
- Правилноста на користењето на метеоролошките податоци од страна на пилотот (падобранецот) или членовите на екипажот во подготовката и во текот на извршувањето на летот (скокот);
- Оспособеноста и тренажа на пилотот (падобранецот) и екипите за извршување на задачата во одредени метеоролошки услови, итн..

Податоците за предвидените и вистинските метеоролошки услови Комисијата ги добива од документацијата на АКЛ и метеоролошката служба и станици, сослушувањето на преживеваниот пилот и/или член/ови на екипажот или пилоти (падобранци) кои во времето на несреќата летале (скокале) во тој реон, како и од изјавите на другите сведоци.

4.16 Проучување на податоци за работата на уредите за врски (комуникација)

102. Комисијата за истражување на несреќи во проучувањето на податоците за работата на уредите за врски (комуникација) го утврдува:

- Функционирањето и правилноста на користење на радио-врска;
- Функционирањето и правилноста користење на радио-навигациските уреди;
- Влијание на утврдената неисправност или неправилноста во работата на уредите за околностите и причините на несреќата.

Податоците за работата на уредите за врски (комуникација) Комисијата за истражување на несреќи ги добива од Дневникот на работа за одделни уреди, сослушувањето на лицето/та кое/и работело/е со тие уреди, сослушувањето на пилотот (падобранецот) или член/ови на екипажот и другите лица кои биле на приемот на истиот бран или канал.

4.17 Реконструкција на летот (скокот)

103. Со потполната реконструкција на летот (скокот), од полетување до самата несреќа, Комисијата за истражување на несреќи треба да добие јасна слика во која насока треба да го насочи понатамошното истражување.

Со анализа на сите елементи и со елиминирањето на факторите кои не влијаеле на настанување на несреќата Комисијата оценува кои се основни (непосредни, примарни), а кои посредни (второстепени, секундарни) причини на несреќата и на истите го насочува понатамошното тежиште во работата.

4.18 Утврдување на можните причини за несреќата

104. Во истражувањето на несреќата се утврдуваат можни причини кои довеле до неа, односно се проучуваат следните можни причинители на несреќата:

- Човечкиот фактор;
- Отказ на воздухопловниот материјал;
- Непријателска дејност;
- Останати причини;

Во случаи кога не е можно да се утврди причината за несреќата, истата се дефинира како неутврдена причина или коинцидентна (необјаснета, непозната).

105. Во истражувањето на воздухопловната несреќа, заради утврдување на можни причини за несреќата кај човечкиот фактор се испитуваат и утврдуваат можните грешки на:

- Персоналот во планирањето, организацијата, раководењето и методиката на спроведувањето на летачката (падобранската) обука и оперативното летање (скокање);
- Пилотот/ите (падобранецот) или членовите на екипажот на воздухопловот;
- Персоналот во извршното раководење со летањето (скокањето), контролата на летањето и водењето на воздухопловот и во командувањето со авијацијата при дејствата од и во воздушниот простор;
- Персоналот кој врши одржување/опслужување на летањето (падобраните);
- Персоналот кој врши обезбедување на летањето (скокањето).

106. Во истражувањето на можните грешки во планирањето, организацијата, методиката и раководењето со летачката (падобранската) обука или оперативното летање (скокање) се испитуваат и утврдуваат:

- Методиката, односно постапноста во обуката;
- Планирањето или организацијата на летањето (скокањето);
- Оспособеноста на пилотот/ите (падобранецот/ите) или членовите на екипажот и нивната тренажа;
- Ускладеноста на задачата со оспособеноста на пилотот/ите (падобранецот/ите) или членовите на екипажот и нивната тренажа;
- Метеоролошката ситуација;
- Можностите на воздухопловот (падобранот);
- Летилиштето и земските средства за обезбедување на летањето;
- Ускладеноста и валидноста на Правилата, прописите, Упатствата и Наредбите кои го регулираат летањето (скокањето);
- Пропустите во следењето и увидот во психосоматската состојба на летачите (падобранците).

107. Во истражувањето на можните грешки на пилотот/ите (падобранецот) или членовите на екипажот се испитуваат и утврдуваат:

- Пропусти во експлоатацијата на моторот/ите, падобранот, опремата и вооружувањето на воздухопловот;
- Пропусти при управувањето со воздухопловот (падобранот);
- Пропусти во водењето на воздухопловот;
- Процесот на донесување на одлука на пилотот/ите (падобранецот) или членовите на екипажот и нивната обученост за извршување на задачата;
- Емоционални фактори кои го намалиле или во целост го попречиле вниманието на пилотот/ите (падобранецот) или членовите на екипажот;
- Недисциплина/ни во летањето (скокањето);
- Намалени психофизички можности на пилотот/ите (падобранецот) или членовите на екипажот.

108. Во истражувањето на можните грешки во извршното раководење со летањето (скокањето) се испитуваат и утврдуваат:

- Пропустите во командувањето од земја или од воздух во текот на извршувањето на задачата од страна на раководителот на летањето (скокањето), односно старешината на авијациската (специјалната) единица (водачот на групата);
- Пропусти во давањето податоци од страна на органот за водење и наведување во текот на следењето и водењето на воздухопловот/ите
- Потполноста и адекватноста на Инструкциите и Упатствата кои го регулираат летањето (скокањето) во зоната на аеродромот и на полигоните.

109. Во истражувањето на можните грешки на персоналот кој врши опслужување/одржување на воздухопловите (падобраните) се испитуваат и утврдуваат:

- Пропусти и недостатоци во работата на воздухопловно-техничката служба во авијациската единица на опслужување/одржувањето во I и II степен;
- Пропусти и недостатоци во работата на составот во III и IV степен на одржување; работните организации на изработка, поправка, транспорт, подготовкаа и опслужување/одржување на воздухопловот/ите за летање.
- Пропусти кај надлежните лица и служби кои вршат одржување и пакување на падобрани и опрема.

110. Во истражувањето на персоналот кој врши обезбедување на летањето се испитуваат и утврдуваат:

- Исправноста на маневарските површини на аеродромот;
- Функционирањето на навигациското обезбедување;
- Уреденоста и функционирањето на полигоните и реоните за скокање со падобран и исфрлување на товари;
- Функционирањето на метеоролошкото обезбедување;
- Организираноста на орнитолошкото обезбедување;
- Функционирањето на санитетското обезбедување;

- Функционирањето на противпожарното обезбедување;
- Функционирањето и опременоста на службата за потрага и спасување.

111. Во истражувањето на откази на воздухопловно-технички материјални средства се испитуваат и утврдуваат:

- Дотраеноста и замор на материјалот, доколку истото не можело да биде откриено за време на извршувањето на пропишаните прегледи;
- Конструктивните недостатоци на материјалот или технолошка грешка во изработката на серискиот дел;
- Пропустите во одржувањето, опслужувањето и користењето на воздухопловното средство;
- Правилноста во експлоатација на воздухопловното средство.
- Системски грешки во експлоатација на системите, уредите, средствата и опремата.

112. Во истражувањето на можната непријателска дејност се испитуваат и утврдуваат:

- Дејството на непријателот од воздух и од земја во борбените дејства;
- Диверзии, саботажи и бегства.

113. Во истражувањето на останатите причини се испитуваат и утврдуваат:

- Можно бесознание или смрт на пилотот (падобранецот) или членот на екипажот во текот на летот (скокот);
- Удар/и на молња/и и елементарни непогоди кои објективно не можеле да се предвидат;
- Судир со птици и/или други летечки тела или делови од убојни средства над сигурноста висина при дејство на полигон;
- Упаѓање на страно тело во моторот/погонската група во воздух или на земја.

114. При постоење на неколку, помалку или повеќе взаемно поврзани причини за воздухопловната несреќа, кои различно влијаат на настанувањето на несреќата, се утврдува која причина е пресудна или најважна за настанување на несреќата и истата се назначува како основна или примарна (непосредна), додека останатите се посредни или второстепени (секундарни).

Истовремено уништување или оштетување на повеќе воздухоплови или мотори/погонски групи, се смета за една несреќата, а истата се класифицира според тежината на последиците и причините наведени во став 1 на оваа точка и точка 104.

Истражувањето на исчезнат воздухоплов се врши во период до шест (6) месеци, по што во услови на немање податоци за истиот, истражувањето се прекинува, а предметот се држи во постојана евиденција.

Доколку во истражувањето на несреќата не може со доволна веројатност да се утврди ниту една од наведените причини, се смета дека настапила несреќа поради неутврдена/и причина/и.

115. Комисијата за истражување на несреќи утврдува кои лица направиле пропусти или кои моменти се важни за утврдување на причината/е за несреќата.

Евентуалната дисциплинска одговорност ја утврдува Комисијата за истражување на несреќи, а кривична одговорност ја утврдуваат надлежни правосудни Органи.

116. Според степенот на оштетувањето на воздухопловот и моторот/ите и последиците по човечките животи воздухопловната несреќа може да биде:

- Оштетување на моторот, односно несреќа која за последица има такво оштетување на моторот, при што поправката или замената на одделни делови е рентабилна, а змејот на воздухопловот не претрпел оштетувања кои се квалификуваат како несреќа;
- Оштетување на воздухопловот, односно несреќа која за последица има оштетување до 20% од вредноста на воздухопловот до моментот на несреќата, а при тоа моторот нема претрпено оштетување (лом);
- Оштетување на опрема или вооружување на воздухопловот до степен кога нивната поправка е сеуште рентабилна;
- Кршење (лом) на моторот, односно несреќа која за последица има такво оштетување на моторот па неговата поправка како целина е нерентабилна и се предлага за расход, без оглед на можност за поправка и понатамошно користење на одделни делови и агрегати, а при тоа змејот на воздухопловот не претрпел поголеми оштетувања;
- Кршење на воздухопловот, односно несреќа која за последица има оштетување кое изнесува преку 20% од вредноста на воздухопловот во моментот на несреќата и кога е можна поправка или замена на одделни делови, а при тоа моторот не претрпел кршење (лом);
- Уништување на воздухопловот, односно несреќа која за последица има такво оштетување на воздухопловот па неговата поправка како целина е нерентабилна и се предлага за расход, без оглед на можноста за поправка и понатамошно користење на одделни делови, агрегати, вооружување и опрема;
- Уништување на опрема или вооружувањето на воздухопловот.
- Оштетување на државен или приватен имот, односно несреќа во која не дошло до оштетување на воздухопловот или моторот, но е причинета штета на подвижен или неподвижен државен или приватен имот;
- Ранување или онеспособување на пилот/и (падобранец) или член на екипаж, односно несреќа која за последица има ранување или онеспособување на пилот/и (падобранец) или член на екипажот и неспособност за летачка (падобранска) служба, без оглед на степенот на оштетување на воздухопловот;
- Смрт на пилотот (падобранецот) или член на екипажот, односно несреќа која за последица има смрт на било кој член на екипажот, без оглед на степенот на оштетување на воздухопловот;
- Ранување на други лица, односно несреќа во која е предизвикана повреда ранување лице на земја или патник на воздухопловот, без оглед на оштетувањето на воздухопловот;
- Смрт на други лица, односно несреќа во која не е загрозен животот на екипажот, но е предизвикана смрт на лица на земја или патници во воздухопловот, без оглед на оштетувањето на воздухопловот.

117. Телесните повреди добиени во несреќата можат да бидат:

- Смртоносни телесни повреди, повреди поради кои веднаш или во рок од 30 (триесет) дена од несреќата настапи смрт кај повредениот;
- Тешки телесни повреди, повреди кои бараат болничко лекување и лекарска нега и поради кои повреденото лице е неспособно за работа подолго од 7 (седум) дена;
- Лесни телесни повреди, повреди кои бараат одредена лекарска нега, но не доведуваат до прекин на работната способност подолго од 7 (седум) дена.
- Класификацијата на повредите во смртоносни, тешки и лесни вршат вештаци-лекари оценувајќи ја притоа големината на повредата, санирањето, оштетувањето на функцијата на органите и на целото тело, кои ги имаат добиено пилотот/ите (падобранецот/ите) или членовите на екипажот и останати лица.

Под оснатати лица треба да се подразбираат патниците кои се превезувале со воздухопловот, техничкиот персонал кој работи на воздухопловот, како и сите воени и цивилни лица на земја чија смрт или повреда настанала од последиците на вршење на летачката служба, односно несреќата.

4.19 Утврдување на материјалната штета

Член 118

118. Комисијата за истражување на несреќи ја утврдува материјалната штета на:

- Физичките и правните лица причинета со несреќата, а вредноста на штетата во соработка со овластените органи на државата и/или локалната самоуправа и во присутност на оштетената странка (и/или осигурителна компанија),
- Воздухопловот, опремата и на останатиот воен имот, а се доополнува со технички наод после несреќата и се наведува во списоците на уништениот воен имот.

5. Извештаи за загрозувања на безбедноста на летањето (скокањето)

5.1 Врсти на извештаи

119. За секое загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) се изработуваат следните извештаи:

- Првичен извештај може да биде:
 - 1) Устен и се доставува преку средства за комуникација, веднаш по дознавање за загрозувањето на безбедноста на летањето (скокањето);
 - 2) Во писмена форма и се доставува најдоцна до 3 (три) часа по дознавање за настанот, а се изработува со расположиви податоци за истиот;
 - 3) Дополна/и на првичен извештај во писмена форма и се доставува/ат по дознавање на дополнителни или/и важни податоци за настанот.

- Извештај од истражување на загрозувањето на безбедноста на летањето (скокањето), може да биде:
 - 1) Прелиминарен и се изработува по потреба, за да се направи пресек на истражувањето или кога одредена Комисија не го завршила или не е во можност да го заврши истражувањето, заради одредени причини (дополнителни вештачења, испитувања во институти во земја или во странство, итн.)
 - 2) Конечен (финален) кој се изработува кога Комисијата дошла до заклучок/ци и причини за несреќата.

Формата на Првичниот извештај е дадена во прилог бр. 1, а формата на Извештајот од истражувањето на загрозувањето на безбедноста на летањето, несреќа, сериозен инцидент или инцидент е дадена во прилог бр.3.2 на оваа Постапка.

За одредени инциденти и сериозни инциденти, како што се: блиска средба помеѓу воздухоплови, судир со птица во лет, технички откази, итн., можат да се изготвуваат извештаи и во форма дадени од меѓународни воени авторитети, содржани во СТАНАЗ-и или цивилни европски и домашни воздухопловни авторитети.

Извештаите за загрозувањето на безбедноста на летањето (скокањето) се заведаат и класифицираат.

120. Првичниот извештај го изработуваат:

- Командири/команданти на единицата од која се воздухопловот и пилотот (падобранецот)/екипажот;
- Командир/командант на единицата од која е воздухопловот во услови кога воздухопловот (падобранецот) е од една единица, а пилотот (падобранецот)/екипажот од друга единица.

Извештајот од истражување на загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) го изработува надлежна Комисија за истражување на настанот.

121. Извештајот од истражувањето на загрозувањето на безбедноста на летањето (скокањето), изработен од надлежна Комисија за истражување на одредено загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) се доставува до надлежни, односно:

- Извештај за инцидент, изработен од Комисија за истражување на инцидент, формирана од Команда на највисока воздухопловна (специјална) единица, се доставува до МО преку повисоки Команди и ГШ на АРМ (во рок од 1 (еден) месец);
- Извештај за сериозен инцидент, изработен од Комисија за истражување на сериозен инцидент, формирана од страна на ГШ на АРМ се доставува преку ГШ на АРМ до МО (во рок од 3 (три) месеци);
- Конечниот (Финален) извештај за несреќа, изработен од Комисија за истражување на несреќи се доставува до МО (во рок од 12 (дванаесет) месеци сметано од денот на несреќата, освен кога поради објективни околности истражувањето може да трае и подолго).

122. Со конечниот (финалниот) извештај од истражувањето на било кое загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) се запознаваат сите припадници на воздухопловните (специјалните) единици.

5.2 Извештај од истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент

123. Извештајот од истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воздухопловот започнува со насловот во кој се дадени следните информации: назив на корисникот; тип на извештајот; вид, модел, припадност и регистерски ознаки на воздухопловот (падобранот); место и датум на настанот; орган кој го изработил извештајот и датум на издавањето на извештајот.

Извештајот од истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воздухоплов се изработува согласно одредбите на СТАНАГ 3531 ФС издание 7 (STANAG 3531 FS Edition 7 – Safety Investigation and Reporting of Accident/Incident involving Military Aircraft, Missiles and/or UAVs) и ги содржи следните делови:

- Фактички околности (Factual Circumstances);
- Истражување и анализи (Investigation and Analysis);
- Заклучоци и причина/причини (Findings and Cause/Causes)
- Препораки (Recommendations)

Целосната содржината на извештајот е дадена во прилог бр.3.2 на оваа Постапка.

124. Извештајот од истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воздухоплов (падобран) преставува документ во кој документирано и со образложение се изнесуваат сите податоци, анализи, заклучоци, причини, итн., кои се битни за настанот, а до кои дошла Комисијата во текот на истражувањето на истиот.

Извештајот од истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воздухоплов (падобран) е документ со полноважна правна основа за донесување на конкретни решенија за настанот и преземање на понатамошни мерки за спречување на слични настани во иднина.

125. Извештајот од истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воздухоплов (падобран) служи за:

- Јасно согледување на причините и одговорноста за настанот и е основ за превземање на превентивни мерки;
- Покренување постапка за расход, односно поправка на воздухоплов/и (падобран) и/или друг воен имот;
- Донесување на решение за надомест за имотна штета која заради настанот е сторена на државен или правен имот;
- Донесување на Решение за исплата на барањата за оштета и сите врсти на осигурувања заради повреди и/или загинувања на лица предизвикани со несреќата;
- Изрекување на дисциплински мерки на одговорните, заради пропустите откриени во текот на истражувањето и како доказен материјал за кривична постапка;
- Доказен материјал за студиите за конструкциски и технолошки измени и подобрувања на змејот, моторот и вкупната опрема на воздухопловот/ите;

- Студии и пропишување измени и дополни во издадените Наредби и Упатства за користење и одржување на воздухоплов/и (падобран/и) и начинот на изведување на обуката на нив, како и за сите служби врзани за подготовка и обезбедување на летањето (скокањето);
- Психолошко-медицинска студија за загрозувања на безбедноста на летањето (скокањето).

126. Извештајот од истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воздухоплов (падобран) мора да одговори на својата намена, односно мора да биде точен, потполн и документиран.

Во Извештајот од истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воздухоплов (падобран) мора точно да се наведат:

- Причините за настанот и сите околности под кои се случил настанот;
- Последиците по здравјето и животот на луѓето, воениот и друг имот, итн.;
- Одговорните лица, со утврдените грешки кои ги имаат сторено заради донесување одлука за нивната дисциплинска, стручна одговорност и/или кривична, односно за имотно-правна и материјална одговорност покрената и утврдена од страна на надлежни органи.

IV. ИСТРАЖУВАЊЕ НА ЗАГРОЗУВАЊА НА БЕЗБЕДНОСТА НА ЛЕТАЊЕТО (СКОКАЊЕТО) ВО ПОСЕБНИ УСЛОВИ

127. Под истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воздухоплов (падобран) во посебни услови се подразбира:

- Истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воздухоплов (падобран) во воени услови;
- Истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воен воздухоплов (падобран) на АРМ на територии на странски држави;
- Истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на странски воен воздухоплов (падобран) на територијата на Република Македонија;
- Истражување на мешовит инцидент, сериозен инцидент или несреќа во кои учествувале воени и цивилни воздухоплови и персонал.

1. Истражување на инцидент, сериозен инцидент или несреќа на воздухоплов (падобран) во воени услови

128. Истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воздухоплов (падобран) кој се случил во воени услови на територијата на Република Македонија се изведува според одредбите од оваа постапка, а истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воен воздухоплов (падобран) кој се случил на сојузничка територија се изведува според регулативата на сојузникот или според посебни договори кои ги регулираат меѓусојузничките односи.

129. Истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воен воздухоплов (падобран) кој се случил во текот на борбените дејства, заради принудно

слетување или други причини на непријателска територија не се испитува, но се регистрира и евидентира.

За несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воен воздухоплов (падобран) кој се случил на непријателската територија се оформува Извештај од страна на Командата на највисока воздухопловна (специјална) единица, врз основа на изјави на сведоци (пилотот/и, падобранци, екипаж кој учествувал во извршувањето на борбената задача), а го потпишува Командантот на единицата.

Извештајот од инцидентот, сериозениот инцидент или несреќата на воениот воздухоплов (падобран) се доставува до Службата-Воено воздухопловен авторитет.

2. Истражување на инцидент, сериозен инцидент или несреќа на странски воени воздухоплови (падобрани) во Република Македонија

130. За странски воени воздухоплови (падобрани), од членка на колективни системи на безбедноста и за други, кои доаѓаат на повик на Министерството за одбрана, на кои им е одобрено летањето (скокањето) во воздушниот простор на Република Македонија или кои без одобрение влегле во воздушниот простор на Република Македонија, истражувањето на загрозувањето на безбедноста на летањето (скокањето) се изведува во согласност со одредбите на меѓународни воени стандарди, односно СТАНАГ 3531 и одредбите на оваа Постапка.

131. Во истражувањето несреќа, сериозен инцидент или инцидент на странски воен воздухоплов (падобран), ќе биде респектирана и легислативата на држава/и на операторот или држава/и на инволвираност чиј што воздухоплов (падобран) претрпел несреќа, сериозен инцидент или инцидент на територија на Република Македонија.

132. За загрозувањето на безбедноста на летањето (скокањето) се формира Комитет за истражување на загрозувањето на безбедноста на летањето, во кој се вклучуваат претставници на Република Македонија, како претставници на држава на настанот и претставници на воените авторитети од држава/и на операторот или држава/и на инволвираност.

Одобрувањето за учество на претставници на држава/и на операторот или држава/и на инволвираност во работата на Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето го издава Владата на Република Македонија во координација со Министерството за одбрана.

Во составот на овој Комитет се вклучува и претставник на Комитетот за истрага на несреќи на Владата на Република Македонија, а можат да се вклучат и претставници од цивилните воздухопловни власти во Република Македонија по барање од страна на Министерството за одбрана и со нивна согласност.

133. Република Македонија како држава на настанот, односно загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) кое се случило на територија или во воздушниот простор над територија (и езерските води) е одговорна за истражување на инцидентот, сериозниот инцидент или несреќата на воениот воздухоплов (падобран).

Доколку претставник/ци на воените авторитети од држава/и на операторот или држава/и на инволвираност е/се спречен/и или одлучил/е да не учествува/ат во истражувањето, одговорноста за истражување е на државата на настанот.

134. По известувањето на соодветните воени авторитети на државата на настанот истражувањето на загрозувањето на безбедноста на летањето го иницираат претставници од воени авторитети на држава на операторот.

135. Комитет за истражување на загрозување на безбедноста на летањето се формира од национални групи на испитувачи/истражители, технички советници, медицински советници и набљудувачи, во проценет неопходен број од секоја инволвирана држава, односно од:

- Државата на операторот, која обезбедува група на испитувачи/истражители како јадро на Комитет за истражување на загрозување на безбедноста на летањето (скокањето).
- Државата на настанот, која обезбедува:
 - 1) Група на испитувачи/истражители како членови или набљудувачи на Комитет за истражување на загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) и/или кои можат да водат одвоено истражување по сопствена одлука;
 - 2) Офицер за врски помеѓу Комитет за истражување на загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) и цивилните воздухопловни власти;
 - 3) Преведување, по потреба или ако биде побарано.
- Држава која е сопственик на воздухопловот (падобранот) и/или ракетата, и која може да обезбеди група на испитувачи/истражители, како членови или набљудувачи за состаноци на Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) и/или може да води и одвоено истражување по сопствена одлука.

136. Пожелно е да се води само едно истражување (истрага), со учество и полна поддршка на сите инволвирани држави/страни.

Со одредбите од алинеа 2 и 3 на точка 135 дозволено е на било која инволвирана држава да води одвоено истражување по сопствена одлука заради разлики во легислативата, договорите или процедурите, односно заради:

- Користење на резултатите од истражувањето за дисциплински постапки, барања, поведување на судски парници или други административни цели;
- Разгледување на резултатите од истражувањето како доверливи информации единствено за превентивни цели;
- Истражувањето на сите настани на загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) во кои се инволвирани цивилни и воени воздухоплови во некои држави ги водат надлежни цивилни воздухопловни власти, а воените авторитети на државата на настанот се повикуваат да учествуваат во цивилните испитувања.
- Истражувањето на настани на загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) во кои се инволвирани цивилни и воени воздухоплови во некои држави се водат одвоено од страна на надлежни цивилни и воени воздухопловни власти, а воените авторитети обезбедуваат повикување на претставници од државата на операторот и истражувањето се изведува во согласност со меѓународните воени стандарди.

137. Инволвираните држави се должни да ги следат процедурите што ќе обезбедат:

- Благовремено известување на инволвирани држави за загрозување на безбедноста на летањето (скокањето);
- Оперативни и/или технички експерти за совет и/или консултации, како членови или набљудувачи на состаноците на Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето.

Благовремени и корисни информации од Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето за инволвираните држави.

138. На аеродромот или полигонот во држава домаќин користен/и од воздухопловните сили на друга држава, воените авторитети на државата домаќин се одговорни за преземање активности само за случаи во рамките на загрозувања на безбедноста на летањето (скокањето) врзани за активности на тој аеродром или полигон.

139. Истражувањето на загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) го води државата на операторот.

Инволвираните држави соработуваат во истражувањето и ги доставуваат релевантните податоци за настанот до Комитетот за истражување на загрозеноста на безбедноста на летањето, а кои не се компромитирачки за безбедноста и не се во конфликт со доверливоста.

140. Државата на настанот за загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) на нејзина територија ќе ги респектира безбедносните ограничувања кои се пропишани за државата на операторот во поглед на јавност и давање изјави па средствата за информирање, односно јавноста и изјави може да се дадат само со предходна консултација и во согласност со држава на операторот или инволвираните држави.

141. Во Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето се формираат групи за истражување, составени од преставници на инволвираните држави и под водство на обединета група за координација.

Група за координација во Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето се формира од одредени постари членови на секоја национална група за истражување, кои имаат еден или повеќе именувани преставници како членови на Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето.

Групата за координација е одговорна за сеопфатно управување со истражувањето, односно:

- Организира специјализирани подкомитети во Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето, доколку е потребно;
- Обезбедува истражување во согласност со процедурите на државата на операторот, односно со меѓународни воени стандарди и оваа постапка;
- Водење на истражувањето кое обезбедува побрзо враќање на остатоците од воздухопловот;

142. За Председател на Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето се одредува постар и искусен член од групата за истражување на државата оператор, а при настанот во кој се инволвирани повеќе држави, на територија на друга држава, Председателот се одредува со меѓусебен договор од членови на две или повеќе држави на оператори.

143. Председателот на Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето може да прифати секој релевантен доказ за истражување, во усна или пишувана форма, прифатлив или не во цивилно судство.

Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето може да прифати експертско мислење или доказ од било кој тип, под заклетва или без, од кое може да се извлече разумен заклучок.

144. Ниту една особа, директно поврзана по линија на одговорност и со причините на настанот или која може да има интерес од резултатите на истражувањето, не може да биде член или набљудувач во истражувањето или советник на Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето.

145. Доколку постои индикација дека одредена опрема, објекти и/или персонал од било која друга држава допринел/е за настанот, таа држава ќе биде известена и повикана да учествува во истражувањето.

146. Во случај на загрозување на безбедноста на летањето, под итно се известуваат држава на операторот или друга/и инволвирана/и држава/и, преку овластени претставници (амбасади, воени аташеа, воени бази, итн.).

За загрозувањето на безбедноста на летањето се известува во согласност со локалните процедури, а се известуваат соодветни национални агенции наведени во СТАНАГ 3101 (STANAG 3101) на НАТО.

Извештајот до државата на операторот треба да содржи податоци за име (ако е познато) и локација на инволвиран персонал, природа на сериозни и друг вид повреди.

Државата на операторот се повикува да испрати група за истражување, како јадро за Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето, за истражување на настанот во согласност со прифатени меѓународни воени стандарди.

Секоја дополнително инволвирана држава се повикува да испрати група за истражување, која ќе учествува во истражувањето.

Известените држави за истражувањето на настанот ја информираат државата на настанот за:

- Намерите во врска со нивното учество во истражувањето;
- Податоците за дефиниран персонал во нивните групи за истражување и назначен одговорен член на групата.

147. На повредените им се пружа сета неопходна помош и асистенција, а на загиналите се врши асанација.

Во случаи на несреќи со смртни последици се одредува офицер (надлежно лице) кое покренува неопходна законска активност во согласност со локалната регулатива.

За загиналите, локалните воени авторитети обезбедуваат почести во согласност со прописите од државата на настанот и по можност и изводливост со прописите на матичната држава.

148. На местото на настанот веднаш се испраќа офицер (надлежно лице), по можност офицер за безбедноста на летањето, кој ќе го олеснува работењето на Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето, со фотографирање и собирање на изјави и други информации пред пристигнување на истиот.

Офицерот за безбедноста на летањето по пристигнување на членовите на Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето, им помага на истите и се вклучува во групата за истражување на државата на настанот.

149. Лекарот, по можност специјалист по воздухопловна медицина, го започнува истражување во согласност со одредбите на СТАНАГ 3318, а потоа помага на медицинскиот член од Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето, доколку биде побарано.

150. Државата на настанот е одговорна за обезбедување на местото на настанот во текот на истражувањето, покривање и непоместување на остатоците на воздухопловот и нивно поместување по одобрување од страна на Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето.

Во случај да треба некои делови да се поместат, по одлука на авторитетот од државата на настанот, а пред доаѓањето на Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето, за истите треба да се направи снимање, фотографирање и скицирање за нивната положба, заради овозможување на подоцнежна реконструкција на местото на настанот.

Државата на настанот, при постоење на основано сомнение за присутност на опасни услови (експлозив, радијација, хемикалии, електрицитет, јаглеродни влакнести композитни материјали, итн.) воспоставува безбедносна зона околу опасните места, ја обележува, и дава информации и совети за истата.

Секоја инволвирана држава е должна да обезбеди заштитна опрема за сопствениот персонал.

Во случај да државата на операторот обезбеди помош во чување на остатоците на воздухопловот, начинот на чувањето, по можност, треба да биде според законите и регулативата на државата на настанот.

Ако поместувањето на остатоците од воздухопловот е направено од страна на државата на настанот, по барање на државата на операторот, подмирувањето на трошоците се врши во согласност со одредбите на СТАНАГ 3113.

151. Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето изготвува Извештај за истражување на загрозување на безбедноста на летањето, кој во себе ги вклучува, без ограничувања, следните делови:

- Фактички околности;
- Испитувања и анализи;
- Заклучоци и причина (причини);
- Препораки.

152. Изјави, фотографии и снимки или други информации кои во голема мерка допринеле за донесување на сеопфатен Заклучок, можат да се додадат на Извештајот.

153. Причина или причини за загрозувањето на безбедноста на летањето (скокањето), утврдени од Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето, се вклучуваат во Извештајот.

Во случај да членовите на Комитетот не можат да постигнат едногласност за причината или причините на настанот, различноста од национална или друга гледна точка за утврдената причина или причини се додава во Извештајот.

154. Именуван член од секоја група на инволвирана држава, во Извештајот го искажува своето согласување или несогласување со истиот.

155. Извештајот може да биде посебен или одделен документ, односно може да биде вклучен како дел од друг Извештај во согласност со барањата на било која инволвирана држава.

156. Извештајот се доставува до определени воени (или надлежни) авторитети на инволвирани држави кои учествувале во истражувањето.

Инволвирани држави кои не учествувале во истражувањето можат да барат копии од оригиналниот извештај, при што им се обезбедуваат копии, освен доверливите информации во Извештајот.

3. Истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воени воздухоплови (падобрани) на АРМ на територии на странски држави

157. Истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воен воздухоплов (падобран) на АРМ кој/и се случил/ле на територија на странска држава се врши во согласност со СТАНАГ 3531 и легислативата на државата на насатанот.

Истражувањето го врши надлежен Комитет за истражување на загрозување на безбедноста на летањето, формиран од наши представници, представници на држава на настанот и други инволвирани држави.

Во истражувањето на несреќа, сериозен инцидент или инцидент се бара респектирање и на легислативата на Република Македонија за истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воени воздухоплови (падобрани).

158. До државата на чија територија се случил на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воен воздухоплов (падобран) на АРМ се иницира истражување и се поднесува барање за вклучување на представник/ци од Република Македонија (доколку не е понудено од страна на државата на чија територија е настанот) во Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето.

Министерот за одбрана одредува претставник/ци, односно група како јадро за учество во работата на надлежниот Комитет за истражување на загрозување на безбедноста на летањето за одредена несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воен воздухоплов (падобран) на АРМ на територија на друга држава.

4. Истражување на мешовит воено цивилен инцидент, сериозен инцидент или несреќа

159. Истражувањето на мешовит воено-цивилен инцидент, сериозен инцидент или несреќа, во кој учествувал воен (домашен или странски) и цивилен (домашен или странски) воздухоплов и изработката на Извештај од истражувањето се врши во согласност со одредбите на Анекс 13 на ИКАО (ICAO) Конвенција за меѓународно цивилно воздухопловство и легислативата на Република Македонија за цивилно воздухопловство.

160. Истражувањето на мешовит воено-цивилен инцидент, сериозен инцидент или несреќа го врши Комитет за истрага на несреќи на Владата на Република Македонија.

Во истражувањето се вклучуваат представници од Министерство за одбрана (Служба-Воено воздухопловен авторитет) или од АРМ (воздухопловни експерти), и/или представници од држава на операторот и од инволвираната држава.

V. РЕШАВАЊЕ НА ПОСЛЕДИЦИ ОД НЕСРЕЌАТА/ИТЕ

161. За решавање на последиците од несреќите се планираат соодветни капацитети, тимови со соодветна опрема и обучени екипи кои можат да одговорат на потребите, особено за:

- Обезбедување на пристап до местото на несреќата;
- Згрижување и укажување на помош на ранетите и повредените;
- Спречување или гаснење на пожар/ите;
- Одстранување на делови и остатоците од воздухоплов/и, итн.

Капацитетите (тимовите) се планираат на ниво на АРМ, особено за потребите на воените воздухопловни единици, при штоо треба да можат да одговорат на барањата во најкус можен рок.

1. Згрижување на ранетите и повредени и асанација на загинати

1.1 Згрижување на ранети и повредени

162. Команда на највисока воздухопловна единица организира служба за потрага и спасување наменета за пронаоѓање и згрижување на настраданите во несреќата/ите.

Логистичка единица наменета за логистичко обезбедување на воените воздухоплови исто така со своите капацитети учествува во згрижување на ранетите и повредените во несреќата.

Сите воени единици, односно најблиската воена единица која располага со капацитети за санитетско обезбедување треба да ги стави на располагање своите капацитети за згрижување на ранетите и повредените.

При недоволен расположив воен капацитет за згрижување на ранети и повредени се бара помош од цивилни здтавствени субјекти.

163. Згрижување на ранети и повредените започнува на местото на несреќата со тријажа на повредените, а според карактерот на повредите и степенот на итноста се укажуваат мерки на прва медицинска помош и ранети и повредените се подготвуваат за транспорт по копно или по воздушен пат.

Повредените се транспортираат до здравствена/и установа/и, најблиска или најповолна која може да пружи соодветно медицинско згрижување.

Во транспортот на ранетите и повредените, особено по воздушен пат, се води сметка за медицинските индикации на повредите и во согласност со истите се одлучува за видот на транспортот.

1.2 Асанација на загинати

164. Асанација на загинатите отпочнува по згрижување на ранетите и повредените, со увид на лице место од стана на Комисијата за истражување на несреќи и по одобрување од страна на Председателот на Комисијата или од него овластено лице.

Во топли временски услови загинатите можат да се одстранат и пред пристигнувањето на надлежните за истражување на местото на несреќата, со тоа што ќе се снимат или скицира нивната местоположба.

165. Известувањето на членовите на семејствата на повредените и загинатите во несреќата го врши Командата на највисока воздухопловна (специјална) единица.

Командата на највисока воздухопловна (специјална) единица, со помош на повисоките Команди, Генералштабот на АРМ и Министерство за одбрана, води грижа за соодветен третман на ранетите и повредените во несреќата/ите.

Командата на највисока воздухопловна (специјална) единица, со помош на повисоките Команди, Генералштабот на АРМ и Министерство за одбрана, со членовите на семејствата на загинатите го организира закопот во согласност со воените и религиските барања.

166. Трошоците за лекување на ранетите и повредените и погребувањето на загинатите во несреќата, паѓаат врз товар на Министерството за одбраната.

2 Спречување или гаснење на пожари

167. Спречувањето или гаснење на пожар/и на местото на несреќата/ите се врши во најкус можен рок, паралелно со згрижувањето на ранетите и повредените и асанација на загинатите од страна на соодветните служби.

Противпожарните екипи водат сметка за укажување прва помош на ранетите и повредените до доаѓањето на медицинските екипи, при што паралелно пристапуваат кон спречување или гаснење на пожарот.

168. На местото на несреќата смеат да се поместуваат делови од воздухопловот/ите, по дозвола од надлежните или без дозвола, само во случаи кога се врши спасување на животите на ранетите и повредените.

При поместување на деловите од воздухопловот кога се врши згрижување на ранети и повредени и спречување или гаснење на пожар/и, потребно е нивната позиција/ии да се фотографира/ат, скицира/ат или запомни/ат.

3. Отстранување и чување на делови и остатоци на воздухоплов/и

3.1 Отстранување на остатоци од воздухоплов/и

169. Деловите и остатоците од воздухоплов/ите се одстрануваат од местото на несреќата по добиено одобрување од Председателот на Комисијата за истражување на несреќи или од него овластено лице.

Отстранувањето на деловите и остатоците на воздухопловот/ите се изведува во присуство на член на Комисијата за истражување на несреќи, при што се води сметка истите да не бидат дополнителни оштететни при товарењето, транспортот, растоварувањето и сместувањето.

170. Отстранувањето на деловите и остатоците на воздухопловот/ите начелно го изведува единица наменета за логистичко обезбедување на воздухопловните единици, а при поголем обем и други логистички единици.

Единицата за логистичко обезбедување го обезбедува пристапот до местото на несреќата, со одстранување на природните и вештачките пречки во непосредна околина, товарење и транспорт на деловите до местото наменето за чување на деловите и остатоците од воздухопловот.

Единицата за логистичко обезбедување при недоволни капацитети бара помош од други единици на АРМ, како и од цивилни субјекти согласно на конкретните околности.

3.2 Чување на остатоци на воздухоплов/ите

171. За чување на деловите и остатоците на воздухопловот/ите се одредуваат соодветни капацитети (простории).

Капацитетите (просториите) мора да обезбедат соодветен третман за дополнително истражување на деловите и остатоците на воздухопловот/ите.

172. Деловите и остатоците на воздухопловот/ите се чуваат заклучени, осигурани со плomba и по потреба со физичко или друго обезбедување.

До деловите и остатоците на воздухопловот/ите можат да имаат пристап само надлежни и овластени за истражување на несреќата.

173. Деловите и остатоците на воздухопловот/ите се чуваат до крајот на истражувањето на несреќата, а најдолго до десет (10) години.

Одлука за расход на деловите и остатоците на воздухопловот/ите донесува Министерството за одбрана, односно Службата-Воен воздухопловен авторитет.

4. Решавање на статусот на семејствата на загинатите

174. Командата на највисоката воздухопловна единица, со помош на повисоките Команди, Генералштабот на АРМ и Министерство за одбрана ги решава статусните прашања на членовите на семејствата на загинатиот/ите во согласност со позитивните законски прописи во Република Македонија и во најкус можен рок.

Под статусни прашања на членовите на семејствата на загинатиот/ите се подразбира решавање на:

- Пензија/ни за брачниот другар (доколку е во брак) и децата на починатиот/ите (доколку ги има/ат);
- Оштети по основ на смрт и задолжителното осигураување;
- Стамбено прашање или сместување;
- Друга неопходна помош за школување на децата, закрепнување, итн.

5 Утврдување, проценка и надоместување на штети кон трети лица

5.1 Утврдување и проценка на штети кон трети лица

175. Утврдувањето и проценката на штетата предизвикана со загрозување на безбедноста на летањето со воздухопловот или во врска со неа, на државен или приватен имот, односно на имотот на правни и физички лица го врши надлежната Комисија за истражување на настанот.

Утврдувањето и проценката на штетата кон трети лица се врши заедно со стручњаци (вештаците) од Органите на државата и/или локалната управа и во присуство на оштетената странка и/или осигурителна компанија.

Комисијата која го врши утврдувањето и проценката на штетата кон трети лица задолжително изготвува Записник за големината и паричниот износ на предизвиканата штета.

Записникот за утврдената и проценетата штета се доставува до:

- Комисијата за истражување на загрозување на безбедноста на летањето;
- Министерството за одбрана.

176. Комисијата за утврдување и проценка на штетите предизвикани на имотите на физичките и правните лица во несреќата со воен/ни воздухоплов/и, мора да води сметка за интересите на Министерството за одбрана, односно АРМ, но без било каква пристрасност и субјективност.

177. Утврдувањето и проценката за големината и паричниот износ се утврдува за штетата/ите предизвикана/и на:

- Зграда/ите (куќа/ите, објект/ите), а се врши во присуство на Органите на државата и/или локалната власт, стручните лица (вештаци), при што се зема во предвид дотраеноста на зградата, а се одредува врз основа на староста и состојбата со нејзиното одржување;
- Патишта, железнички пруги, електрични водови, телефонските линии и други постројки, а се изведува во присуство на Органите на државата и/или локалната власт, стручните лица (вештаци) и сопствениците

(представници) на оштетените објекти или се прифаќаат пресметките кои ги имаат извршено тие;

- Животните кои се усмртени или повредени во несреќата на воздухопловот а се врши во присуство на стручњаци (вештаци) на Органите на државата и/или локалната власт, при што Комисијата бара од надлежните државни и/или општински органи потврда за расата и староста на животните.
- Посевите, а се врши во присуство на оштетеното/ите лице/а, при што во записникот се наведува површината, врстата на посевите и вредноста на штетата;
- Личните имоти на физичките лица, а се врши во присуство на оштетеното физичкото/ите лице/а, при што освен Записник се изготвува и Список на оние предмети кои се оштетени и оние за кои оштетеното лице наведува дека се уништени (оштетени) во несреќата на воздухопловот, исто така за секој оштетен или уништен предмет се утврдува вредноста на оштетувањето (со увидот на предметите, сметките за купување, полисите на осигурување, изјавите на сведоците итн.) со цел донесување на валиден Заклучок за вредноста на имот;

178. Утврдување и проценка на штетата предизвикана на имотот на АРМ (МО) со несреќата на цивилен воздухоплов, или настаната во врска со неа, го врши мешовитата Комисија составена од представниците на МО и МТВ (Министерството за транспорт и врски).

Примерок на Записникот за проценка на штетата (со потребните прилози) се доставува до Секторот за правни и персонални работи во МО за покренување на постапка за надомест на штетата.

179. Утврдување и проценка на штетата предизвикана на имотот на АРМ (МО) со несреќата на странски воен воздухоплов во Република Македонија го врши Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето, односно група за истражување, со преставници одредени од МО.

Примерок на Записникот за утврдување и проценка на штетата (со Списокот на уништените и оштетени предмети и објекти) предизвикана со несреќата на странскиот воен воздухоплов се доставува до Секторот за персонални и правни работи во МО кој е надлежен за покренување постапка за надомест на штетата.

5.2 Надоместување на штети кон трети лица

180. Оштетените странки поднесуваат барања за одштета до Секторот за финансии (Сектор за персонални и правни работи) на МО, за надомест на предизвиканата штета и истите треба да бидат реални и усогласени со вредноста на предизвиканата штета.

На барањето за одштета (во два примерока) се приклучува комисијскиот Записник.

181. При користење на услугите и средствата на органите на државната и/или локалната власт, правни и физички лица, во несреќи на воените воздухоплови, за кои подоцна ќе се побара надомест, истиот, по можност, се исплаќа спогодбено.

Надоместок се исплатува од средствата на МО предвидени за вакви потреби.

VI. ЕВИДЕНЦИЈА НА ЗАГРОЗУВАЊАТА НА БЕЗБЕДНОСТА НА ЛЕТАЊЕТО (СКОКАЊЕТО)

182. Секое загрозувањата на безбедноста на летањето (скокањето) се евидентира во воздухопловните (специјалните) единици до ниво на основната авијациска (специјална) единица и од страна на Службата-воен воздухопловен авторитет..

Евиденција на загрозувањата на безбедноста на летањето (скокањето) се воспоставива заради формирање на архива на статистички податоци за истите, а ќе бидат користени за:

- Проучување и анализи на причината/те за загрозувања на безбедноста на летањето (скокањето);
- Изготвување на Програми за превенција во безбедноста на летањето (скокањето), односно спречување на идни загрозувања на безбедноста на летањето (скокањето).

183. Евиденција за загрозувањата на безбедноста на летањето (скокањето) се води во:

- Основната авијациска (специјална) единица;
- Основна единица за одржување на воздухоплови;
- Команда на највисока воздухопловна (специјална) единица
- МО-Служба-Воено воздухопловен авторитет.

184. Во основната авијациска (специјална) единица се водат следните документи:

- Книга на загрозувања на безбедноста на летањето (скокањето) во единицата (инциденти, сериозни инциденти и несреќи);
- Мапа на документи од траен карактер за безбедноста на летањето (скокањето);
- Полугодишна и Годишна анализа на безбедноста на летањето (скокањето).

185. Во основната единица за одржување на воздухоплови се водат следните документи:

- Деловодник на дефекти (откази);
- Мапа на документи од траен карактер за безбедноста на летањето;
- Полугодишна и Годишна анализа на безбедноста на летањето.

186. Во Команда на највисока воздухопловна (специјална) единица и МО (Служба-Воен воздухопловен авторитет) се водат следните документи:

- Книга на загрозувања на безбедноста на летањето (скокањето) за сите воздухопловни (специјални) единици (инциденти, сериозни инциденти и несреќи);
- Деловодник на дефекти (откази);
- Мапа на документи од траен карактер за безбедноста на летањето (скокањето);
- Полугодишна и Годишна анализа на безбедноста на летањето (скокањето).

Член 187

187. Документите за евиденција во безбедноста на летањето (скокањето) ги водат:

- Офицери за безбедност на летањето (скокањето) или заменици на командири/команданти во единици без офицери за безбедноста на летањето (скокањето);
- Инспектор по летање или Инспектор по безбедноста на летањето (скокањето) во Служба-Воено воздухопловен авторитет.

Документите за безбедноста на летањето (скокањето) се заклучуваат секоја календарска година, а се чуваат трајно.

VII. ПРЕОДНИ И ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

188. Оперативните документи кои произлегуваат од оваа постапка и процесот на прифаќање на STANAG-3101, 3113, 3318 i 3531 ќе се донесат и заврши во рок од една година по донесувањето на оваа постапка.

Член 189

189. Со влегувањето во сила на оваа постапка престанува да важи Упатството за спречување и истражување на воздухопловните несреќи, ССНО, ГШ на ЈНА, инт.бр.117-121 од 19.08.1987 година.

Член 190

Оваа постапка влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Македонија“.

Начелна форма на Првичен извештај

A. ИДЕНТИФИКАЦИЈА НА ВОЗДУХОПЛОВОТ
(A. AIRCRAFT IDENTIFICATION)

1. Тип на воздухопловот (падобранот) (1.Type of aircraft)
2. Број на воздухопловот (падобранот, по можност) (2. Number of aircraft)
3. Единица на која и припаѓа воздухопловот (падобранот) (3. Aircraft's unit)

Б. ТИП НА ИНЦИДЕНТ, СЕРИОЗЕН ИНЦИДЕНТ ИЛИ НЕСРЕЌА
(B. TYPE OF INCIDENT, SERIOUS INCIDENT OR ACCIDENT)

В. ОПИС НА ИНЦИДЕНТОТ, СЕРИОЗНИОТ ИНЦИДЕНТ ИЛИ НЕСРЕЌА
(C. DESCRIPTION OF THE INCIDENT, SERIOUS INCIDENT OR ACCIDENT)

1. Општо (1. General)
 - а. Датум/време на инцидентот (a. Date/time of incident)
 - б. Позиција (b. Position)
 - в. Пилот (падобранец)/екипаж (c.Pilot/Crew)
 - г. Аеродром на полетување / слетување (d. Airport of taking-off / landing)
 - д. Временски услови (e. Weather conditions)
2. Состојба на пилотот (падобранецот)/екипажот (2. Pilot /Crew Health Condition)
3. Состојба на воздухопловот (3. Aircraft Condition)
4. Останато важно за настанот (4. Other Important Date)
- 5.

Г. ПРЕЗЕМЕНИ АКТИВНОСТИ
(D. ACTIONS TAKEN)

Д. ПОТРЕБИ
(E. NECESSITIES)

Прилог бр.3. 2

Начелна форма на Извештај за истражување на загрозувања на безбедноста на летањето (skokaweto):

Изглед на насловната страна:



Република Македонија
Министерство за одбрана
Генералштаб на АРМ

Назив на Командата на највисока воздухопловна (specijalna) единица
Комисија за истражување на инцидент/сериозен инцидент/несреќа

ИЗВЕШТАЈ ЗА ИНЦИДЕНТ/ СЕРИОЗЕН ИНЦИДЕНТ/ НЕСРЕЌА

со _____

ев.број _____

Датум _____

Место и датум

Содржина на извештајот од истражување на загрозување на безбедноста на летањето:

Резиме (Synopsis)

1. ФАКТИЧКИ ОКОЛНОСТИ (FACTUAL CIRCUMSTANCES)

- 1.1. Историја на летот (History of the flight);
- 1.2. Повреди на персоналот (Injuries to persons);
- 1.3. Штети на воздухопловот (Damage to aircraft);
- 1.4. Други штети (Other damage);
- 1.5. Информации за персоналот (Personnel information),
 - 1.5.1. Пилот, водител на екипажот, втор пилот (Pilot, Pilot-in-command, copilot),
 - 1.5.2. Персонал за гориво (Fuelling crew),
 - 1.5.2.1. Представник на Операторот со гориво (Operator company representative)
 - 1.5.2.2. Сервисер (Serviceman)
- 1.6. Информации за воздухопловот (Aircraft information);
- 1.7. Метеоролошки информации (Meteorological information);
- 1.8. Навигациски средства (Aids to navigation);
- 1.9. Врски (Communications);
- 1.10. Информации за аеродромот (Aerodrome information);
- 1.11. Регистратори за летот (Flight recorders);
 - Регистратор на говор (Voice Data Recorder),
 - Регистратор на податоци за летот (Flight Data Recorder).
- 1.12. Остатоци и информации за удари (Wreckage and impact information);
 - 1.12.1. Место на несреќата (Accident site),
 - 1.12.2. Остатоци (Wreckage),
- 1.13. Медицински и патолошки информации (Medical and pathological information);
 - 1.13.1. Пилот/водител на екипажот, втор пилот (Pilot/Pilot-in-command, copilot),
 - 1.13.2. Членови на екипажот (Crew members),
 - 1.13.3. Патници (Passengers).
- 1.14. Пожар (Fire);
- 1.15. Операции за спасување и преживување (Rescue operations and survival aspects);
 - 1.15.1. Операции за потрага и спасување (Search and rescue operations),
 - 1.15.2. Преживување (Survival aspects).
- 1.16. Проби и испитувања (Tests and research);
 - 1.16.1. Патека на летот (Flight path drawings);
 - 1.16.2. Предполетна подготовка и товарење на воздухопловот (Preflight preparation and aircraft loading);
 - 1.16.3. Настани во полнење на гориво (Sequence of events during refuelling);
 - 1.16.4. Идентификација на типот на гориво и барани ознаки (Identification of fuel types and required markings);
 - 1.16.5. Пломби на отворот од горивниот резервоар и нивни ознаки (Fuel tank filling orifices and their markings);

- 1.16.6. Опрема за полнење на гориво (Refuelling equipment);
- 1.16.7. Регулативи и инструкции за полнење на воздухоплови со гориво (Regulations and instructions on aircraft refueling);
- 1.16.8. Квалификации на персоналот за полнење со гориво (Qualifications of the fuelling crew);
- 1.16.9. Проверка на гориво (Fuel tests);
- 1.16.10. Проверка на моторите (Inspection of the engines);
- 1.16.11. Проверка на елиси/ротори (Inspection of the propellers/rotors);
- 1.16.12. Проверка на врати и излези за нужда (Inspection of the door and emergency exit);
- 1.16.13. Проверка на седала и ремени за врзување (Inspection of the seats and safety belts);
- 1.17. Други информации (Other information);
- 1.18. Техники во истражувањето (Investigation techniques).

2. ИСТРАЖУВАЊЕ И АНАЛИЗИ (INVESTIGATION AND ANALYSIS)

- 2.1. Општо (General);
- 2.2. Барања и квалификации на екипажот (Crew requirement and qualifications);
 - Барање за екипажот (Crew requirement),
 - Квалификации на екипажот (Crew qualifications),
 - Искуство и особини на водителот на екипажот (Pilot-in-command's experience and performance),
- 2.3. Обука и искуство на сервисери (Training and Experience of the serviceman);
- 2.4. Полнење и дополнување со гориво (Fuel ordering and refuelling);
- 2.5. Ознаки и пломби на резервоари (Fuel tank markings and filling orifices);
- 2.6. Опрема за дополнување (Refuelling equipment);
- 2.7. Регулативи, инструкции и препораки за дополнување со гориво (Regulations, instructions and recommendations on refuelling procedures);
- 2.8. Мешање на типови на горива во горивниот систем на воздухопловот и состав на мешавина во моторите (Intermixing of fuel types in the aircraft fuel system and composition of the mixture fed to the engines);
- 2.9. Штети на моторот/ите (Engine damage);
- 2.10. Операција за потрага и спасување (Search and rescue operations);
 - Можност за отварање на врата/и за време на операција за спасување (Chances for opening the door during rescue operations),
 - Можност за користење на излез/и во случај на нужда (Chances for using the emergency exit),
- 2.11. Седала и ремени за врзување (Seats and safety belts);
- 2.12. Летот при несреќа (Accident flight);
 - Предполетна подготовка (Pre-flight preparation),
 - Можност за детекција на несоодветен тип на гориво за време на предполетна проверка и стартување на моторот (Chances for detection of the incorrect fuel type during pre-flight inspection and engine start),
 - Возење и проверка во залет (Taxing and test run),
 - Навигациона опрема и подесување на висиномерот пред полетување (Navigational equipment and altimeter settings before take-off),

-Осигурување на ремени за седалата пред полетување (Ensuring that the safety belts were fastened before take-off),

-Полетување, качување, отфрлање во качување, одлука за враќање на аеродром и присилно слетување (Take-off, climb, rejection of climb, decision to return to the airport and forced landing)

2.13. Опрема на аеродромот (Airport equipment);

3. ЗАКЛУЧОЦИ И ПРИЧИНА/ПРИЧИНИ (FINDINGS AND COUSE/COUSES)

3.1. Заклучоци (Findings);

3.2. Причина или причини за несреќата (Cause or causes of the accident)

4. ПРЕПОРАКИ (RECOMMENDATIONS)

5. ЛИСТА НА ДОДАТОЦИ (LIST OF APPENDICES)

-Додатоци (Appendices)

Образец за пријавување на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани
на државни воздухоплови

A. ИДЕНТИФИКАЦИЈА НА ВОЗДУХОПЛОТОТ

(A. AIRCRAFT IDENTIFICATION)

1. Тип на воздухопловот (падобранот) (1.Type of aircraft)
2. Број на воздухопловот (падобранот, по можност) (2. Number of aircraft)
3. Единица на која и припаѓа воздухопловот (падобранот) (3. Unit of aircraft)

B. ТИП НА ИНЦИДЕНТ, СЕРИОЗЕН ИНЦИДЕНТ ИЛИ НЕСРЕЌА

(B. TYPE OF INCIDENT, SERIOUS INCIDENT OR ACCIDENT)

B. ОПИС НА ИНЦИДЕНТОТ, СЕРИОЗНИОТ ИНЦИДЕНТ ИЛИ НЕСРЕЌА

(C. DESCRIPTION OF THE INCIDENT, SERIOUS INCIDENT OR ACCIDENT)

6. Општо (1. General)

- а. Датум/време на инцидентот (a. Date/time of incident)
- б. Позиција (b. Position)
- в. Пилот (падобранец)/екипаж (c.Pilot/Crew)
- г. Аеродром на полетување / слетување (d. Airport of take-off / landing)
- д. Временски услови (e. Weather conditions)
7. Состојба на пилотот (падобранецот)/екипажот (2. Pilot /Crew Health Condition)
8. Состојба на воздухопловот (3. Aircraft Condition)
9. Останато важно за настанот (4. Other Important Date)

Г. ПРЕВЗЕМЕНИ АКТИВНОСТИ

(D. TAKEN ACTIONS)

Д. ПОТРЕБИ

(E. NECESSITIES)