



Република Северна Македонија  
Влада на Република Северна Македонија  
Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти

# ОПЕРАТИВЕН ПРИРАЧНИК



KINSIV-MN-01/Rev.1  
Декември, 2023



## СОДРЖИНА

|                |                                                                                                                                   |           |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Дел I</b>   | <b>ВОВЕД ВО ИСТРАЖУВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВНИ НЕСРЕЌИ И СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ.....</b>                                                    | <b>1</b>  |
| 1.1            | Општо.....                                                                                                                        | 2         |
| 1.2            | Дефиниции и кратенки.....                                                                                                         | 2         |
| 1.3            | Законска регулатива.....                                                                                                          | 10        |
| 1.4            | Надлежен државен орган за истраги на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти.....                                              | 10        |
| 1.4.1          | Обврска за истражување.....                                                                                                       | 11        |
| 1.4.2          | Финансирање и логистичка поддршка.....                                                                                            | 11        |
| 1.4.3          | Персонал на КИНСИВ.....                                                                                                           | 12        |
| 1.4.3.1        | Главен истражител – IIC (Investigator-in-charge).....                                                                             | 12        |
| 1.4.4          | Дополнителен административен персонал за поддршка.....                                                                            | 13        |
| 1.4.5          | Персонал од специјалисти за поддршка-надворешни експерти.....                                                                     | 14        |
| 1.4.6          | Набљудувачи.....                                                                                                                  | 14        |
| 1.4.7          | Други учесници.....                                                                                                               | 14        |
| 1.4.8          | Лица исклучени од учество во истрагата.....                                                                                       | 14        |
| 1.4.9          | Права и надлежности на истражителите и надворешните експерти.....                                                                 | 14        |
| 1.4.10         | Непочитување на законската регулатива.....                                                                                        | 15        |
| 1.5            | Координација на истрагите со полициски и правосудни органи.....                                                                   | 15        |
| <b>Дел II</b>  | <b>ИЗВЕСТУВАЊЕ ЗА ВОЗДУХОПЛОВНИ НЕСРЕЌИ И СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ.....</b>                                                             | <b>18</b> |
| 2.1            | Општо.....                                                                                                                        | 19        |
| 2.2            | Известување за воздухопловни несреќи или сериозни инциденти кои се случуваат на територијата на Република Северна Македонија..... | 19        |
| 2.2.1          | Одговорност на КИНСИВ да извести други држави и организации за несреќи или сериозни инциденти.....                                | 21        |
| 2.2.2          | Собирање на информации за опасни материи.....                                                                                     | 22        |
| 2.3            | Известување за воздухопловни несреќи или сериозни инциденти на македонски воздухоплов на територија на странска држава.....       | 23        |
| 2.3.1          | Доставување на информации за опасни материи.....                                                                                  | 23        |
| 2.4            | Известување за воздухопловни несреќи или сериозни инциденти каде државата не е место на настанот.....                             | 23        |
| <b>Дел III</b> | <b>СОРАБОТКА СО СТРАНСКИ ДРЖАВИ.....</b>                                                                                          | <b>24</b> |
| 3.1            | Воздухопловна несреќа или сериозен инцидент на странски воздухоплов на територија на Република Северна Македонија.....            | 25        |
| 3.1.1          | Назначување на акредитиран претставник (ACCREP).....                                                                              | 25        |



|               |                                                                                                                |           |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 3.1.1.1       | Привилегии на ACCREP .....                                                                                     | 26        |
| 3.1.1.2       | Обврски на ACCREP .....                                                                                        | 27        |
| 3.1.2         | Држави чии граѓани претрпеле смртни последици или сериозни<br>повреди.....                                     | 27        |
| 3.1.3         | Писма за учество и доверливост.....                                                                            | 27        |
| 3.2           | Воздухопловна несреќа или сериозен инцидент на македонски воздухоплов на<br>територија на странска држава..... | 28        |
| 3.2.1         | Назначување на акредитиран претставник (ACCREP).....                                                           | 28        |
| 3.2.1.1       | Потврда за учество.....                                                                                        | 28        |
| 3.2.1.2       | Привилегии на ACCREP .....                                                                                     | 29        |
| 3.2.1.3       | Обврски на ACCREP .....                                                                                        | 29        |
| 3.2.1.4       | Протокол за истраги.....                                                                                       | 30        |
| 3.2.1.4.1     | Информации за користени објекти, системи и<br>услуги.....                                                      | 30        |
| 3.2.1.4.2     | Информации за одредена организација/и.....                                                                     | 30        |
| 3.2.1.4.3     | CVR/FDR податоци.....                                                                                          | 31        |
| 3.2.1.5       | ACCREP кој не патува.....                                                                                      | 13        |
| 3.2.1.6       | Македонски советници кои помагаат на ACCREP кој не<br>патува.....                                              | 31        |
| 3.2.2         | Советници на ACCREP кој патува.....                                                                            | 31        |
| 3.2.3         | Експерти.....                                                                                                  | 32        |
| 3.2.4         | Истражителите на КИНСИВ како набљудувачи.....                                                                  | 32        |
| 3.2.5         | Извештаи за напредок.....                                                                                      | 33        |
| 3.2.6         | Финални извештаи.....                                                                                          | 33        |
| <b>Дел IV</b> | <b>ПЛАНИРАЊЕ И ОРГАНИЗИРАЊЕ НА ИСТРАГИТЕ.....</b>                                                              | <b>34</b> |
| 4.1           | Општо.....                                                                                                     | 35        |
| 4.2           | Активности на КИНСИВ при добивање на известување.....                                                          | 35        |
| 4.3           | Одредување на приоритети доколку ресурсите на КИНСИВ се ограничени.....                                        | 36        |
| 4.4           | Формирање на тим за истрага.....                                                                               | 37        |
| 4.4.1         | Назначување на главен истражител (ИИ).....                                                                     | 37        |
| 4.4.2         | Координатори за поддршка.....                                                                                  | 37        |
| 4.4.3         | Ангажирање на надворешни експерти.....                                                                         | 39        |
| 4.5           | Истражен процес.....                                                                                           | 39        |
| 4.5.1         | Собирање на податоци.....                                                                                      | 39        |
| 4.5.2         | Анализа на податоци.....                                                                                       | 40        |
| 4.5.3         | Презентирање на заклучоци.....                                                                                 | 40        |
| 4.6           | Формирање на групи за истражување.....                                                                         | 40        |
| 4.6.1         | Писма за учество и изјави за доверливост.....                                                                  | 41        |
| <b>Дел V</b>  | <b>ИСТРАГА НА ГОЛЕМИ ВОЗДУХОПЛОВНИ НЕСРЕЌИ.....</b>                                                            | <b>42</b> |
| 5.1           | Општо.....                                                                                                     | 43        |
| 5.2           | Првични активности.....                                                                                        | 43        |
| 5.3           | Спасувачки операции.....                                                                                       | 44        |
| 5.4           | Обезбедување на местотот на настан (Security).....                                                             | 45        |
| 5.5           | Пристигање на истражителите на КИНСИВ на местото на настан.....                                                | 45        |



|                |                                                                                                    |           |
|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 5.6            | Безбедност на локацијата (Safety).....                                                             | 46        |
| 5.7            | Обезбедување на доказите .....                                                                     | 46        |
| 5.7.1          | Снимање и фотографирање на оригиналната позиција.....                                              | 46        |
| 5.7.2          | Пронаоѓање на тела и идентификација.....                                                           | 47        |
| 5.7.2.1        | Остранување на човечки остатоци.....                                                               | 47        |
| 5.7.3          | Собирање и употреба на докази.....                                                                 | 48        |
| 5.7.4          | Пакување и испраќање на остатоци.....                                                              | 49        |
| 5.7.4.1        | Протоколи за тестирање.....                                                                        | 50        |
| 5.7.4.2        | Враќање на остатоци во КИНСИВ.....                                                                 | 50        |
| 5.7.5          | Изјави од очевидци/интервјуа.....                                                                  | 50        |
| 5.7.6          | Заштита на чувствителни информации кои се однесуваат на<br>безбедноста.....                        | 51        |
| <b>Дел VI</b>  | <b>СНИМЕНИ ПОДАТОЦИ.....</b>                                                                       | <b>53</b> |
| 6.1            | Општо.....                                                                                         | 54        |
| 6.2            | Заштита на снимени податоци.....                                                                   | 54        |
| 6.3            | Откривање и споделување на записи.....                                                             | 54        |
| 6.4            | Постапување со снимени податоци.....                                                               | 55        |
| 6.4.1          | На терен.....                                                                                      | 56        |
| 6.4.2          | При транзит.....                                                                                   | 56        |
| 6.4.3          | Во објекти на трети лица.....                                                                      | 56        |
| 6.5            | Видови на снимени податоци.....                                                                    | 56        |
| 6.5.1          | Податоци запишани во воздухопловот.....                                                            | 57        |
| 6.5.1.1        | Уреди за снимање на податоци за летот (FDR) и гласовна<br>комуникација во кабина (CVR).....        | 57        |
| 6.5.1.1.1      | Транспорт на уредите до странска<br>специјализирана лабораторија.....                              | 58        |
| 6.5.1.2        | Уреди за снимање со брз пристап (Quick Access Recorder -<br>QAR).....                              | 58        |
| 6.5.1.3        | Централен компјутер за одржување (Central Maintenance<br>Computer-CMC).....                        | 59        |
| 6.5.1.4        | GPS записи.....                                                                                    | 59        |
| 6.5.1.5        | Уреди за снимање на немоторни летала.....                                                          | 59        |
| 6.5.1.6        | EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning) .....                                                    | 60        |
| 6.5.1.7        | TCAS (Traffic Collision and Avoidance) .....                                                       | 60        |
| 6.5.1.8        | Енергетски независна меморија (System Non-Volatile<br>Memory-NVM).....                             | 60        |
| 6.5.2          | Извори на надворешни податоци.....                                                                 | 61        |
| 6.5.2.1        | RTF и ATC податоци за комуникација.....                                                            | 61        |
| 6.5.2.2        | Обласен ATC радар.....                                                                             | 61        |
| 6.5.2.3        | MSAW и STCA податоци (Minimum Safe Altitude Warning<br>System and Short-Term Conflict Alert) ..... | 62        |
| 6.5.2.4        | Аеродромски контролен радар.....                                                                   | 62        |
| 6.5.2.5        | Аеродромски радар за површинско движење (Aerodrome<br>Surface Movement Radar- ASMR).....           | 62        |
| <b>Дел VII</b> | <b>СОБИРАЊЕ И ОТСТРАНУВАЊЕ НА ОСТАТОЦИ.....</b>                                                    | <b>63</b> |
| 7.1            | Собирање и отстранување на остатоци на копно.....                                                  | 64        |



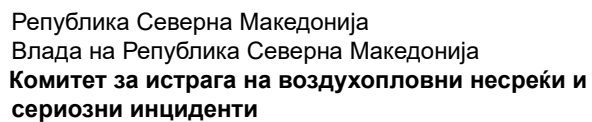
|                 |                                                                  |           |
|-----------------|------------------------------------------------------------------|-----------|
| 7.1.1           | Опции за транспорт.....                                          | 64        |
| 7.1.1.1         | Ресурси на КИНСИВ.....                                           | 64        |
| 7.1.1.2         | Комерцијални /локални ресурси .....                              | 64        |
| 7.1.1.3         | Воена/полициска помош .....                                      | 65        |
| 7.1.2           | Чистење на местото од остатоци.....                              | 65        |
| 7.1.3           | Континуитет на доказите за време на собирање на остатоците.....  | 66        |
| 7.2             | Собирање и отстранување на остатоци во вода.....                 | 66        |
| 7.2.1           | Отстранување на човечки остатоци од вода.....                    | 66        |
| 7.2.2           | Отстранување на останати остатоци.....                           | 66        |
| 7.2.2.1         | Пловечки остатоци.....                                           | 67        |
| 7.2.2.2         | Остатоци кои доаѓаат на брегот.....                              | 67        |
| 7.2.2.3         | Потопени остатоци.....                                           | 67        |
| 7.2.2.4         | Собирање на остатоци од плитка вода.....                         | 68        |
| 7.2.2.5         | Нуркачки операции.....                                           | 68        |
| 7.2.2.6         | Кревање на потопени остатоци.....                                | 69        |
| 7.2.2.7         | Собирање на пловечки структури.....                              | 69        |
| 7.2.3           | Односи со воздухопловни оператори или сопственици.....           | 69        |
| 7.2.4           | Враќање на остатоци на сопственикот.....                         | 69        |
| <b>Дел VIII</b> | <b>КОНТАКТ СО СЕМЕЈСТВАТА НА ЖРТВИТЕ И ПОВРЕДЕНИТЕ.....</b>      | <b>70</b> |
| 8.1             | Општо.....                                                       | 71        |
| 8.2             | Лице за контакт со семејството (Family Liaison Officer-FLO)..... | 71        |
| 8.3             | Принципи за работа со семејствата.....                           | 71        |
| 8.3.1           | Контакт.....                                                     | 71        |
| 8.3.2           | Средби со семејствата.....                                       | 72        |
| 8.3.3           | Соопшување на информации.....                                    | 72        |
| 8.3.4           | Гледање на остатоците.....                                       | 72        |
| <b>Дел IX</b>   | <b>ИЗВЕШТАИ ОД ИСТРАГАТА.....</b>                                | <b>74</b> |
| 9.1             | Општо.....                                                       | 75        |
| 9.2             | Видови извештаи.....                                             | 75        |
| 9.2.1           | Прелиминарен извештај.....                                       | 75        |
| 9.2.2           | Нацрт финален извештај.....                                      | 75        |
| 9.2.3           | Финален извештај.....                                            | 76        |
| 9.2.3.1         | Содржина и форма на финалниот извештај.....                      | 76        |
| 9.2.3.2         | Доставување на финалниот извештај.....                           | 77        |
| 9.2.3.3         | Објавување на финалниот извештај.....                            | 77        |
| 9.3             | Годишен извештај за несреќи, сериозни инциденти и настани.....   | 78        |
| <b>Дел X</b>    | <b>ПРЕПОРАКИ ЗА БЕЗБЕДНОСТ.....</b>                              | <b>79</b> |
| 10.1            | Општо.....                                                       | 80        |
| 10.2            | Објавување на препораки за безбедност.....                       | 80        |
| 10.2.1          | Форма на објавување на препораките за безбедност.....            | 80        |
| 10.3            | Изработка на препорака за безбедност.....                        | 80        |
| 10.3.1          | Препорака за квалитет на безбедност.....                         | 81        |



|        |                                           |    |
|--------|-------------------------------------------|----|
| 10.3.2 | Следење на препораките за безбедност..... | 81 |
| 10.3.3 | Одговор на препораките за безбедност..... | 82 |

## ПРИЛОЗИ НА ОПЕРАТИВНИОТ ПРИРАЧНИК

|             |                                                                          |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Прилог бр.1 | Чек листа за евиденција за доставување на информации и извештаи          |
| Прилог бр.2 | Формулар за почетно известување                                          |
| Прилог бр.3 | Писма за учество и изјави за доверливост за ACCREP, Советници и Експерти |
| Прилог бр.4 | Писма за назначување на ACCREP и Советници                               |
| Прилог бр.5 | Пример за првична изјава                                                 |
| Прилог бр.6 | Писмо за учество и изјава за доверливост за надворешни експерти          |
| Прилог бр.7 | Писмо за транспорт на уреди по воздушен пат                              |
| Прилог бр.8 | Формулар за враќање на остатоци                                          |
| Прилог бр.9 | Финален извештај                                                         |



Рев.: 1

[illegible]



## ЛИСТА НА ДИСТРИБУЦИЈА

| Копија бр. | Локација | Медиум    | Количина |
|------------|----------|-----------|----------|
| 1          | КИНСИВ   | Дигитално | 1        |
| 2          | КИНСИВ   | Хартија   | 1        |
|            |          |           |          |
|            |          |           |          |
|            |          |           |          |
|            |          |           |          |





## **ДЕЛ I:**

# **ВОВЕД ВО ИСТРАЖУВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВНИ НЕСРЕЌИ И СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ**



## **1. ВОВЕД ВО ИСТРАЖУВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВНИ НЕСРЕЌИ И СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ**

### **1.1 Општо**

Република Северна Македонија, како членка на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) е должна да ги следи и применува стандардите и препорачаните практики утврдени со Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, потпишана во Чикаго на 7 декември 1944 (Чикашка конвенција).

Во Анексот 13 - Истражување на несреќи и инциденти на Чикашката конвенција, детално се наведени меѓународните стандарди и препорачаните практики кои договорните држави е потребно да ги применуваат во делот на истрагите на воздухопловни несреќи и инциденти. Меѓутоа, Анекс 13 не ја обезбедува законската рамка потребна за спроведување на истрагите. Принципите по кои се спроведуваат истрагите се интегрирани во одредбите на националното и европското законодавство.

Секој настан кој ја загрозува воздухопловната безбедност, односно воздухопловна несреќа или сериозен инцидент ќе биде детално истражен, анализиран и класифициран според сериозноста, со цел да се утврдат причините, фактите и околностите под кои се случиле и преземање на соодветни мерки за спречување на идни настани на загрозување на безбедноста на цивилното воздухопловство.

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

### **1.2 Дефиниции и кратенки**

**„Воздухоплов“** е секоја направа која може да се одржува во атмосферата заради реакција на воздухот, освен реакцијата на воздухот во однос на површината на земјата;

**„Несреќа“** е настан поврзан со работата на воздухоплов кој, во случај на воздухоплов со екипаж, се случува во периодот кога кое било лице се качува во воздухопловот со намера да лета па се до времето кога сите тие лица се симнале од воздухопловот, или во случај на воздухоплов без екипаж, се случува во периодот кога воздухопловот е подготвен да се придвижи со намера да лета па се до времето кога на крајот од летот застанува, а примарниот погонски систем се исклучува, во кој период:

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

- тоа што било во воздухопловот, или,
- директен контакт со кој било дел од воздухопловот, вклучувајќи ги и деловите кои се одвоиле од воздухопловот, или,
- директна изложеност на издувниот млаз на моторите, освен кога повредите се од



природни причини, со саморанивање или се нанесени од други лица, или кога повредите се нанесени „слепи патници“, кои се кријат вон просторот кој обично е наменет за патниците и екипажот; или

(б) воздухопловот претрпува оштетување или дефект на конструкцијата кои неповолно влијаат врз цврстината на конструкцијата, перформансите или карактеристиките на летањето на воздухопловот и за кои обично е потребна поголема поправка или замена на оштетениот составен дел, освен за дефект или оштетување на моторот, кога оштетувањето е ограничено на еден мотор, (вклучувајќи ги неговите заштитни обвивки или додатоци), на пропелерите, врвовите на крилјата, антените, сондите, перките, гумите, кочниците, тркалата, оплатата, панелите, вратите на стојниот трап, предните стакла/ветробраните, обвивката на воздухопловот (како што се мали вдлабнатини или дупки) или помали оштетувања на главните кракови на роторот, стојниот трап, и оние оштетувања кои се предизвикани од град или судир со птици, (вклучувајќи ги и дупките на радарскиот нос); или

(в) воздухопловот исчезнал или е наполно недостапен;

**„Овластен претставник“** е лице определено од земја, врз основа на неговите или нејзините квалификации, за да учествува во истрага која се однесува на безбедноста, а која ја спроведува друга земја. Овластениот претставник определен од земја-членка е од орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста;

**„Советник“** е лице определено од земја, врз основа на неговите или нејзините квалификации, за да му помага на овластениот претставник во истрага која се однесува на безбедноста;

**„Причини“** се дејства, пропусти, настани, услови или комбинација од истите, што довеле до несреќа или инцидент; утврдувањето на причините не подразбира утврдување на вина или управно–правна, граѓанска или кривична одговорност;

**„Фатална повреда“** е повреда која лицето ја претрпува во несреќа и која резултира со негова или нејзина смрт во рок од 30 дена од датумот на несреќата;

**„Уред за снимање на податоци за летот“** е секој тип на уред за снимање, кој е инсталиран во воздухопловот со цел да се олеснат истрагите за несреќи/инциденти;

**„Инцидент“** е настан, кој не е несреќа, поврзан со работата на воздухоплов кој влијае или би можел да влијае врз безбедноста на работењето;

**„Меѓународни стандарди и препорачани практики“** се меѓународни стандарди и препорачани практики за истраги на воздухопловни несреќи и инциденти, усвоени во согласност со член 37 од Чикашката конвенција;

**„Главен истражител“** е лице, кое, врз основа на неговите или нејзините квалификации, е одговорно за организацијата, спроведувањето и контролата на истраги кои се однесуваат на безбедноста;

**„Оператор“** е секое физичко или правно лице кое управува или планира да управува со еден или повеќе воздухоплови;



„**Вклучено лице**“ е сопственикот, член на екипажот, операторот на воздухопловот кој доживеал несреќа или сериозен инцидент; секое лице кое учествува во одржувањето, проектирањето, производството на тој воздухоплов или во обуката на неговиот екипаж; секое лице кое учествува во давањето на услуги на контролата на летање, информации за лет или аеродромски услуги, а кои давале услуги на а воздухопловот; персоналот на националниот орган за цивилно воздухопловство; или персоналот на EASA;

„**Прелиминарен извештај**“ е соопштение наменето за брзо ширење на податоци добиени за време на раните фази на истрагата;

„**Роднини**“ се најблиската фамилија и/или роднини и/или друго лице кое е блиско поврзано со жртва на несреќа, како што е дефинирано според националното право на жртвата;

„**Истрага која се однесува на безбедноста**“ е процес кој го врши орган за истрага која се однесува на безбедноста заради спречување несреќи и инциденти, која го вклучува собирањето и анализата на информации, извлекувањето заклучоци, вклучувајќи го и утврдувањето на причина(и) и/или фактори кои придонесуваат и, кога е соодветно, изготвувањето безбедносни препораки;

„**Безбедносна препорака**“ е предлог на орган за истрага која се однесува на безбедноста, врз основа на информации добиени од истрага која се однесува на безбедноста или други извори, како што се студии за безбедност, изготвени со намера спречување несреќи и незгоди;

„**Сериозен инцидент**“ е инцидент којшто вклучува околности кои укажуваат дека имало голема веројатност да се случи несреќа, а е поврзан со работата на воздухоплов кој, во случај на воздухоплов со екипаж, се случува во периодот кога кое било лице се качува во воздухопловот со намера да лета, па се до времето кога сите тие лица се симнале од воздухопловот, или во случај на воздухоплов без екипаж, се случува во периодот кога воздухопловот е подготвен да се придвижи со намера да лета па се до времето кога на крајот од летот застанува, а примарниот погонски систем се исклучува.

„**Сериозна повреда**“ е повреда која лице ја претрпело во несреќа и која опфаќа едно од следново:

- (а) хоспитализација подолга од 48 часа, почнувајќи во рок од 7 дена од датумот на здобивање на повредата;
- (б) прелом на која било коска (со исклучок на едноставни преломи на прстите на рацете, нозете или на носот);
- (в) исеченици кои предизвикуваат силно крвавење или оштетување на нерв, мускул или тетива;
- (г) повреда на кој било внатрешен орган;
- (д) изгореници од втор или трет степен или каква било изгореница на повеќе од 5 % од телесната површина;
- (ѓ) потврдено изложување на заразни материи или штетно зрачење.



„**Известувач**“ е физичко лице кое пријавува настан или други информации поврзани со безбедноста во согласност со Регулативата (ЕУ) 376/2014;

„**Информации без лични податоци (анонимизирани информации)**“ се информации кои произлегуваат од пријавите за настани од кои се отстранети сите лични податоци, како што се имиња или адреси на физички лица;

„**Настан**“ е секоја случка поврзана со безбедноста која го загрозува или која, доколку не се исправи или реши, би можела да го загрози воздухопловот, лицата во него или кое било друго лице и опфаќа, особено, несреќи или сериозни инциденти;

„**Организација**“ е секоја организација која обезбедува воздухопловни производи и/или која вработува, склучува договори со или користи услуги од лица од кои се бара да пријавуваат настани во согласност со член 4(6);

„**Отстранување на лични податоци (анонимизација)**“ е отстранување од пријавите за настани на сите лични податоци во врска со известувачот и лицата кои се спомнати во пријавите за настани и сите детали, вклучувајќи го и името на организацијата (организациите) вклучени во настанот, кои можат да го откријат идентитетот на известувачот или на трета страна или врз основа на кои е можно да се утврдат тие податоци од пријавата за настан;

„**Опасност**“ е ситуација или предмет со потенцијал да предизвикаат смрт или повреда на лице, оштета на опремата или конструкцијата, губиток на материјал или намалување на способноста за извршување на пропишана функција;

„**Орган кој е одговорен за истраги кои се однесуваат на безбедноста**“ е постојан национален орган кој е одговорен за истраги кои се однесуваат на безбедноста во цивилното воздухопловство, кој спроведува или врши надзор на истрагите кои се однесуваат на безбедноста како што е наведено во член 4 од Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010;

„**Култура на правичност**“ е култура во која не се казнуваат операторите на терен или другите лица за дејства, пропусти или одлуки кои се во согласност со нивното искуство и обука, но во која не се толерираат крајното невнимание, намерните прекршувања и деструктивните постапки;

„**Точка за контакт**“ е:

а) кога барање за информации поднесува заинтересирана страна основана во земја-членка, надлежниот орган определено од страна на секоја земја-членка во согласност со член 6(3);

(б) Комисијата кога барање за информации поднесува заинтересирана страна основана надвор од Унијата;

„**Заинтересирана страна**“ е секое физичко или правно лице или кој било службен орган, без разлика дали има статус на правно лице, кое е во позиција да учествува во подобрувањето на безбедноста на воздухопловството со тоа што има пристап до информациите за настани кои ги разменуваат земјите-членки и кое спаѓа во рамките на една од категориите на заинтересирани страни утврдени во Анекс II.



**„Национална програма за безбедност“** е интегриран збир од правни акти и активности кои имаат за цел управување со безбедноста на цивилното воздухопловство во земја-членка;

**„Европски план за воздухопловна безбедност“** е проценка на прашања поврзани со безбедноста и сродниот акциски план на ниво на Европа;

**„Европска програма за воздухопловна безбедност“** е интегриран збир од прописи на ниво на Унијата, заедно со активностите и процесите кои се користат за заедничко управување со безбедноста на цивилното воздухопловство на ниво на Европа;

**„Систем за управување со безбедноста“** е системски пристап кон управувањето со воздухопловната безбедност, вклучувајќи ги и потребните организациски структури, одговорности, политики и постапки и го опфаќа секој систем за управување кој, независно или заедно со други системи на организацијата за управување, упатува на управувањето со безбедноста.



| Кратенка    | Значење                                                                  |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------|
| KINSIV      | Accident and Incident Investigation Committee                            |
| AAIB        | Air Accidents Investigation Branch                                       |
| AAIO        | Aircraft Accident Investigation Organization                             |
| AAIRF       | Aircraft Accident and Incident Report Form                               |
| AAIT        | Aircraft Accident Investigation Team                                     |
| ACARS       | Aircraft Communications Addressing and Reporting System                  |
| ACCID       | Accident                                                                 |
| ACCREP      | Accredited Representative                                                |
| AEWS        | Accident Emergency Warning System                                        |
| AIP         | Aeronautical Information Publication                                     |
| AIRPROX     | Aircraft Proximity                                                       |
| AIS         | Alarm Identification Signal                                              |
| AM          | Ante – Mortem                                                            |
| AOC         | Air Operator Certificate                                                 |
| ASMR        | Aerodrome Surface Movement Radar                                         |
| ATC         | Air Traffic Control                                                      |
| ATCO        | Air Traffic Control Officer                                              |
| ATS records | Air Traffic Service                                                      |
| BRS         | Ballistically Deployed Parachute Recovery Systems                        |
| CC          | Cruise Control                                                           |
| CAA         | Civil Aviation Agency                                                    |
| MCG         | Macedonian Coast Guard                                                   |
| CCTV        | Closed-circuit television                                                |
| CE          | Centre of Excellence                                                     |
| MESC        | Macedonian Electricity Supply Company                                    |
| CFIT        | Controlled flight into terrain                                           |
| CIAA        | Chief Investigator of Air Accidents                                      |
| CMC         | Central Maintenance Computer                                             |
| CP          | Civil Protection                                                         |
| CVR         | Cockpit Voice Recorder                                                   |
| DAC         | Dangerous Air Cargo                                                      |
| DAC         | Data Acquisition                                                         |
| DCG         | Dangerous Cargo Goods                                                    |
| DF          | Defence Forces                                                           |
| DFDR        | Digital Flight Recorder Data                                             |
| DFO         | Defence Forces Officer                                                   |
| EADRCC      | Euro-Atlantic Disaster Response Centre                                   |
| EASA        | European Aviation Safety Agency                                          |
| ECAC        | European Civil Aviation Conference                                       |
| ECCAIRS     | European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems |
| EGPWS       | Enhanced Ground Proximity Warning                                        |
| EMIT        | Enzyme labelled immunoassay                                              |



| Кратенка    | Значење                                                |
|-------------|--------------------------------------------------------|
| ENG         | Engineering                                            |
| EPA         | Environmental Protection Agency                        |
| ESD         | Electro Static Discharge                               |
| ETA         | Estimated Time of Arrival                              |
| ETD         | Estimated Time of Departure                            |
| EU          | European Union                                         |
| EUROCONTROL | European Organization for the Safety of Air Navigation |
| FDR         | Flight Data Recorder                                   |
| FLC         | Family Liaison Co-ordinator                            |
| FLO         | Family Liaison Officer                                 |
| FMC         | Flight Management Computer                             |
| FMS         | Flight Management System                               |
| FOQM        | Flight Operations Quality Management                   |
| FPIA        | Fluorescence Polarization Immunoassay                  |
| FRRC        | Friends` and Relatives` Reception Centre               |
| FSO         | Flight Safety Officer                                  |
| FSO         | Foreign Service Officer                                |
| GA          | General Aviation                                       |
| GMDSS       | Global Maritime Distress & Safety System               |
| GPS         | Global Positioning System                              |
| HBV         | Hepatitis B Virus                                      |
| HIV         | Human Immunodeficiency Virus                           |
| HQ          | Head Quarters                                          |
| HSM         | Health and Safety Minister                             |
| IAEA        | Inter-American Emergency Aid                           |
| ICAO        | International Civil Aviation Organisation              |
| IGC         | International Gliding Commission                       |
| IIC         | Investigator – In – Charge                             |
| ILS         | Instrument Landing System                              |
| INCID       | Incident                                               |
| IOC         | Investigator – On – Call                               |
| IRF         | Initial Response Form                                  |
| IT          | Information Technology                                 |
| MOD         | Ministry of Defence                                    |
| MOR         | Mandatory Occurrence Reports                           |
| MOU         | Memorandum of Understanding                            |
| MRCC        | Maritime Rescue Coordination Centre                    |
| MSAW        | Minimum Safe Altitude Warning System                   |
| MPO         | Ministry's Press Office                                |
| MTWA        | Maximum Total Weight Authorized                        |
| NATO        | North Atlantic Treaty Organization                     |
| NFZ         | Non - Fly – Zone                                       |
| NOTAM       | Notice to Airmen                                       |





| Кратенка | Значење                                        |
|----------|------------------------------------------------|
| NOTOC    | Notice to Commander                            |
| NPR      | National Protection and Rescue                 |
| NSTB     | National Safety Transport Board                |
| NTC      | National Car Test                              |
| NTSN     | National Transportation Safety Board           |
| NVM      | Non-volatile Memory                            |
| OEL      | Occupation Exposure Limit                      |
| OIC      | Officer In Charge                              |
| OKC      | Operative Communication Centre                 |
| OPS      | Operations                                     |
| OSC      | On - Scene Coordinator                         |
| PASU     | Police Air Support Unit                        |
| PCSO     | Police Crime Scene Officer                     |
| PIXTOW   | Photograph, Index, X-ray, Test, Open and Write |
| PM       | Post – Mortem                                  |
| PPE      | Personal Protective Equipment                  |
| Q&A      | Questions & Answers                            |
| QAR      | Quick Access Recorders                         |
| R/T map  | Road and Travel map                            |
| RIA      | Radioimmunoassay (eg. analysis)                |
| ROV      | Remotely Operated Vehicle                      |
| RPII     | Radiological Protection Institute              |
| RTF      | Ready To Fly                                   |
| RV       | Rendezvous                                     |
| RVP      | Rendezvous Point                               |
| SAO      | State Attorney`s Office                        |
| SAR      | Search and Rescue                              |
| SATCO    | Senior Air Traffic Control Officer             |
| SLA      | Service Level of Agreement                     |
| SLMG     | Self-Launching Motor Glider                    |
| SMR      | Specialized Mobile Radio                       |
| SOTS     | Safety Occurrence Tracking System              |
| SR       | Special Report                                 |
| SSR      | Secondary Surveillance Radar                   |
| STCA     | Short-Term-Conflict Alert                      |
| TCAS     | Traffic Collision and Avoidance                |
| TDA      | Temporary Danger Area                          |
| THC      | Tetrahydrocannabinol                           |
| UTC      | Universal Time Coordinated                     |
| VHF      | Very High Frequency                            |
| WD       | Wheel Drive                                    |
| UAV      | Unmanned Aerial Vehicle                        |



### 1.3 Законска регулатива

Со усогласување на одредбите во Законот за воздухопловство кои се однесуваат на истражување на воздухопловни несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани и потрага и спасување на воздухоплов, како и носење на Уредбата за принципите по кои се води истражувањето на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на цивилни и државни воздухоплови, начинот на нивното пријавување, како и формата, содржината, начинот на водење на евиденцијата и начинот на издавањето и одземањето на службената легитимација на истражителите, Република Северна Македонија ги исполни обврските кои произлегуваат од Анексот 13 на ICAO како и Европската регулатива која се однесува на истрагите во воздухопловството и тоа: Регулотивата на ЕУ бр. 996/2010, Регулотивата на ЕУ бр. 376/2014 и Регулотивата за спроведување на ЕУ бр. 2015/1018.

### 1.4 Надлежен државен орган за истраги на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти

Согласно одредбите од член 5, став 3 од Законот за воздухопловство, Владата на Република Северна Македонија со Одлука го формира Комитетот за истраги на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти **(во натамошниот текст: КИНСИВ)**, како независно истражно тело во својство на правно лице, со што ги делегира потребните законски овластувања за спроведување на истраги во воздухопловството.

За непречено извршување на задачите, КИНСИВ е организациски, функционално и финансиски независен од Министерството за транспорт и врски, Агенцијата за цивилно воздухопловство и од субјектите на воздухопловната индустрија чии интереси можат да бидат во конфликт со неговите задачи и овластувања.

КИНСИВ ги истражува несреќите во кои учествувале цивилни воздухоплови или падобрани.

Надлежностите на КИНСИВ се однесуваат на:

- спроведување на безбедносно истражување на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти на територијата на Република Северна Македонија, со цел подобрување на воздухопловната безбедност преку собирање на безбедносни информации и утврдување на причините за тие несреќи или сериозни инциденти и преземање на соодветни мерки за спречувањена нивно повторно настанување;
- воспоставување на систем за задолжително пријавување на настани кои се воздухопловни несреќи и сериозни инциденти;
- преземање на 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.



Со цел да се информира јавноста за општото ниво на воздухопловната безбедност, секоја година, на национално ниво, се објавува извештај за безбедноста. Во оваа анализа не се откриваат изворите на доверливите информации.

#### **1.4.1 Обврска за истражување**

Секоја несреќа и сериозен инцидент на цивилен воздухоплов на територија на Република Северна Македонија е предмет на истрага од страна на КИНСИВ.

КИНСИВ е должен да ги истражи сите несреќи и сериозни инциденти во државата и во ситуации кога ќе се појават нови докази кои се важни за конечниот резултат на истрагата, повторно да ја отвори истрагата.

Истражувањето на несреќи и сериозни инциденти на воздухоплови со MTOW под или еднаква на 2250кг. како и нерегистрирани воздухоплови и падобрани кои се случиле на територијата на Република Северна Македонија, земајќи ги во предвид поуките кои се очекува да се извлечат од таквите истраги, се вршат со цел подобрување на воздухопловната безбедност во Република Северна Македонија.

Кога воздухоплов регистриран во земја-членка доживее несреќа или сериозен инцидент на место за кое не може да се утврди со сигурност дали се наоѓа на територија на некоја земја, истрагата која се однесува на безбедноста ја врши органот за истрага која се однесува на безбедноста на земјата-членка на регистрација.

Целта на истрагите кои се однесуваат на безбедноста во никој случај не е утврдување на вина или одговорност. Тие се независни, индивидуални и не се во спротивност со никаква судска или управна постапка за утврдување на вина или одговорност.

#### **1.4.2 Финансирање и логистичка поддршка**

Средствата и опремата потребна за истражување на несреќи и сериозни инциденти согласно ICAO-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) на ICAO се обезбедуваат од Буџетот на Република Северна Македонија.

Логистичка поддршка на КИНСИВ во поглед на лица, опрема, пари и средства се обезбедува во рок од три часа по поднесување на барање на претседателот на КИНСИВ или главниот истражител. Логистичката поддршка вклучува најмалку:

- комуникациски врски заедно со комуникациска опрема;
- потребните средства и начини за плаќање за оперативни потреби на КИНСИВ и плаќање за услуги потребни за извршување на истрагата;
- обезбедување на простории за работа на КИНСИВ 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, ангажираните лица.



### **1.4.3 Персонал на КИНСИВ**

КИНСИВ се состои од тројца истражители кои ги именува Владата на Република Северна Македонија, од кои еден се именува за претседател.

Истражителите треба да имаат најмалку десет години работно искуство од областа на цивилното воздухопловство, солидно познавање на англискиот јазик и да имаат или имале статус на персонал во воздухопловството. Истражителите треба да имаат завршено соодветна обука за спроведување на истраги и континуирано да го обновуваат и унапредуваат своето професионално знаење. Континуираната обука на истражителите заради обновување на знаењата се спроведува согласно Програмата за обука за истражители на КИНСИВ.

За секоја несреќа или сериозен инцидент се именува главен истражител -IIC (Investigator-In-Charge) од страна на претседателот на КИНСИВ. IIC кој го назначува КИНСИВ мора да покаже визија, лидерство и контрола, преку користење на здраво расудување, вештини, знаење и искуство.

Освен истражителите, КИНСИВ има ангажирано редовен административен персонал кој има задача да го поддржува Комитетот во текот на редовното работно време (08:00-16:00 часот). Меѓутоа, во случај на „средна и голема воздухопловна несреќа“, редовниот административен персонал на КИНСИВ може да биде повикан да присуствува во седиштето на КИНСИВ или да се распореди во просторијата за операции формирана во близина на местото на несреќата.

#### **1.4.3.1 Главен истражител – IIC (Investigator- in- charge)**

За секоја несреќа или сериозен инцидент се именува главен истражител од страна на претседателот на КИНСИВ. Главниот истражител (IIC) е одговорен за секојдневното раководење и спроведување на истрагата за која е назначен. Пред да се започне со теренската истрага, IIC мора да ги одреди човечките, техничките и финансиските ресурси потребни за истрагата и мора да формира истражен тим. Со започнување на истрагата на терен IIC е одговорен за спроведување и контрола на истрагата, вклучително и дефинирање на опсегот на фактичките информации што треба да се соберат. Во текот на подоцнежните фази на истрагата, кога се разгледува значењето на утврдените факти, IIC мора да ги консолидира извештаите од учесниците, да ги анализира информациите и да подготви предлог конечен извештај.

Главниот истражител комуницира и ги координира истражните активности со останатите организации, агенции и учесници, склучува неопходни неформални договори за да се олесни координацијата, го потврдува статусот на набљудувач/учесник, дејствува како портпарол на истрагата.

Во отсуство на воспоставени стандарди, процедури или упатства, презема соодветни мерки доколку е потребно.



Главниот истражител има овластување над сите членови на истражниот тим во текот на теренска фаза од истрагата. Како таков, ИС има овластување да преземе административни дејствија, кои вклучуваат одобрување патни трошоци и прекувремена работа, одобрување отсуство, и овластување за издавање на опрема.

#### **1.4.4 Дополнителен административен персонал за поддршка**

При спроведување на активностите како „на терен“ така и „вон-терен“, истражителите честопати имаат потреба од дополнителен персонал за поддршка за да ја постигнат задачата ефективно и ефикасно.

Оваа поддршка, до одреден степен, може да се обезбеди со сопствената логистика, но честопати се бара значителна помош од надворешни лица. Заради минималниот број на административен персонал (едно лице) во случај на средни и големи воздухопловни несреќи, КИНСИВ ќе ангажира дополнителен надворешен административен персонал за непречена логистичка поддршка за времетраење на истрагата. Дополнителниот административен персонал во зависност од потребата ќе биде лоциран во седиштето на КИНСИВ или во „седиштето на терен“ во погодна близина на местото на несреќата и ќе дава поддршка на истражителите за време на теренската истрага. Персоналот што ќе се користи на овој начин има право на надомест на трошоци во согласност со Законот за работни односи и подзаконските акти на КИНСИВ.

Дополнителниот административен персонал ќе може да им помогне на истражителите во однос на следново:

- справување со известувања за несреќи / инциденти;
- прифаќање дојдовни повици и детали за снимање;
- обезбедување информации на истражители за воздухопловот (интернет пребарување);
- известувања до странските власти и другите заинтересирани страни;
- соопштенија за јавноста;
- организирање на хотелско сместување и патување;
- контакт информации;
- добивање и одржување на информации за организација;
- пронаоѓање на потребната релевантна документација на пр. прирачници, мапи, графикони и слично. Истражување за претходни случаи (препораки за безбедност);
- организирање на состаноци / интервјуа;
- ажурирање на списокот со информации за контакти;
- скенирање / PDF документи;
- фотокопирање на дневници, евиденција за одржување и сл.;
- враќање на лични предмети и документација;
- подготовка на кореспонденција;
- помош при подготовките за брифинзи, состаноци и презентации;
- испраќање нацрт извештаи и финални извештаи.



#### **1.4.5 Персонал од специјалисти за поддршка - надворешни експерти**

Претседателот на КИНСИВ во случај на воздухопловна несреќа или сериозен инцидент може да ангажира надворешни експерти од областа на воздухопловството, странски истражни тела од цивилното воздухопловство или други тела кои се квалификувани за истражување на воздухопловни несреќи или сериозни инциденти. За нивната работа им следува надоместок определен со договорот за нивно ангажирање.

Согласно Деловникот за работа на КИНСИВ, Претседателот носи одлука за изготвување на список за лица назначени како надворешни експерти од различни дејности на воздухопловството, кои помагаат во истрагата како поддршка.

#### **1.4.6 Набљудувачи**

Лице кое е покането да набљудува и да учествува до одреден степен назначен од страна на Главниот истражител (ИИС) во истрагата за КИНСИВ. Ова може да вклучува персонал од странски органи за истраги на несреќи кои бараат можности за обука, персонал на КИНСИВ, освен истражители, членови на служби за итни случаи или дополнителен персонал од релевантни истражувачки организации.

#### **1.4.7 Други учесници**

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

#### **1.4.8 Лица исклучени од учество во истрагата**

- Секое лице што претставува барател или осигурителни компании.
- Секое лице кое се однесува на начин штетен за истрагата.

#### **1.4.9 Права и надлежности на истражителите и надворешните експерти**

Истражителите и надворешните експерти на воздухопловната несреќа или сериозен инцидент ќе го испитаат секое лице за кое сметаат дека би можело да обезбеди релевантни информации за истражувањето и може да истражуваат објекти, документи, записи и податоци од електронски уреди.

Истражителите и надворешните експерти ги имаат следниве права и надлежности:

- слободен и непречен пристап до местото на несреќата или инцидентот, како и до воздухопловот, неговите составни делови или неговите остатоци;
- евидентирање на доказите;
- контролирано отстранување на остатоците или составните делови за преглед или анализа;



- моментален пристап и користење на содржината од “црната кутија” или кои било други записи;
- моментален пристап до резултатите од испитувањата на лицата инволвирани во оперирањето на воздухопловот или до тестовите направени на примероци земени од тие лица;
- да испитува сведоци;
- слободен пристап до сите релевантни информации или записи кои се кај сопственикот, превозникот (операторот/корисникот со/на воздухопловот) или производителот на воздухопловот, од властите одговорни за цивилно воздухопловство или за оперирање со аеродромот или од сите други релевантни субјекти;
- пристап до резултатите од испитувањето (обдукцијата) на телата на жртвите или од тестовите направени на примероци земени од телата на жртвите и
- пристап до информации од истражувањето на несреќата утврдени од Министерството за внатрешни работи, надлежните судови и јавното обвинителство.

Секое лице кое учествува во истраги кои се однесуваат на безбедноста ги извршува своите задачи независно, и не бара, ниту прифаќа инструкции од дрги, освен од главниот истражител или овластениот претставник.

#### **1.4.10 Непочитување на законската регулатива**

Секое лице или организација што ја прекршува законската регулатива на Република Северна Македонија која го регулира предметот на работа на КИНСИВ, може да подлежи на соодветно правно дејство. Доколку постои сомневање за непочитување на законската регулатива, КИНСИВ ќе достави известување за истото до Агенција за цивилно воздухопловство на Република Северна Македонија (во натамошниот текст АЦВ), која понатаму може да покрене законски постапки за регулирање на истото согласно своите законски овластувања.

#### **1.5 Координација на истрагите со полициски и правосудни органи**

Целта на техничкото истражување на несреќи, сериозни инциденти или инциденти е подобрување на воздухопловната безбедност преку собирање на безбедносни информации и утврдување на причините за тие несреќи, сериозни инциденти или инциденти и преземање на соодветни мерки за спречување на нивно повторно настанување. **Истрагите кои ги спроведува КИНСИВ во никој случај не се засегнати со посочување на вина или барање на одговорност.**





Националното законодавство ги утврдува правата и надлежностите на истражителите и истите се наведени во **Дел 1, точка 1.4.9 - Права и надлежности на истражителите и надворешните експерти.**

Истражителите на КИНСИВ мора да ги извршуваат своите законски должности во соработка со надлежните органи за спроведување на судската истрага во надлежност на Јавниот обвинител. Како резултат на тоа, истражителите треба да вложат максимални напори да воспостават и одржат добра меѓусебна соработка со Јавното обвинителство и полицијата во текот на целата техничка истрага.

Од друга страна пак, Министерството за внатрешни работи, надлежните судови, јавното обвинителство и другите субјекти во истражувањето на несреќата или сериозниот инцидент мора да им овозможат на истражителите непречен пристап и контрола на неопходните оперативни, технички и правни информации, докази и документи за истражувањето.

Кога исто така се покренува и судска истрага, за тоа се известува главниот истражител. Во ваков случај, главниот истражител обезбедува можност за следење и чување под надзор на уредите за снимање на податоци за летот и на сите материјални докази. Судскиот орган може да определи службеник од тој орган кој ќе ги придружува уредите за снимање на податоци за летот или материјалните докази до местото каде што се исчитуваат информации или обработуваат. Ако испитувањето или анализата на овие материјални докази може да ги измени, промени или уништи истите, се бара претходна согласност од судските органи. Ако не се добие таква согласност во разумен рок и не подоцна од 2 недели од барањето, тоа не го спречува главниот истражител да го спроведе истражувањето или анализата. Кога судскиот орган има право да ги заплени сите докази, главниот истражител има директен неограничен пристап до тие докази и истите може да ги користи.

Доколку во текот на истрагата која се однесува на безбедноста, се дојде до сознание или се појави сомнеж дека несреќата или сериозниот инцидент е поврзана со дејствие на незаконско постапување како што е предвидено во националното законодавство, главниот истражител веднаш ги известува надлежните органи за истото.

Релевантните информации собрани во текот на истрагата која се однесува на безбедноста веднаш се разменуваат со тие органи, а исто така на нивно барање може да им се предаде и релевантниот материјал.

Проследувањето на тие информации и материјал не е во спротивност со правото на КИНСИВ да ја продолжи истрагата која се однесува на безбедноста во координација со органите на кои може да им се пренесе контролата врз местото на несреќата.

За да се избегне меѓусебно попречување при спроведување на истрагите, се склучуваат Меморандуми за соработка помеѓу сите инволвирани субјекти. Меморандумите за соработка ги утврдуваат принципите за ефективна комуникација и соработка помеѓу инволвираните страни, така што воздухопловните несреќи и сериозни инциденти, како и поврзаните криминални дејствија и смртни случаи, може да бидат истражени со спроведување на независни паралелни истраги.





Ова е од особено значење кога се работи за зачувување на докази и земање и снимање на изјави на сведоци.

Следниве органи/организации може да спроведат паралелна истрага:

- Министерство за внатрешни работи, кое може да дејствува во име на Јавниот обвинител и/или на корисникот;
  - Операторот на воздухопловот;
  - Производителот на воздухопловот;
  - Осигурителната компанија;
  - Контролата на летање (АТС);
  - Аеродромските власти.
- .



## **ДЕЛ II:**

# **ИЗВЕСТУВАЊЕ ЗА ВОЗДУХОПЛОВНИ НЕСРЕЌИ И СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ**



## **2. ИЗВЕСТУВАЊЕ ЗА ВОЗДУХОПЛОВНИ НЕСРЕЌИ И СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ**

### **2.1 Општо**

Во овој дел на прирачникот се дадени детали за постапување на КИНСИВ при известување за несреќи и сериозни инциденти кои се случуваат кај различни типови на воздухоплови на територијата на Република Северна Македонија. Исто така, во овој дел се дадени и постапките кои се преземаат при добивање на информација за воздухопловна несреќа или сериозен инцидент на македонски воздухоплов во странство.

Навременото известување за несреќи и сериозни инциденти до КИНСИВ е од суштинско значење бидејќи соодветното спроведување на истрагата бара брзо пристигнување на истражителите на местото на несреќата. Секое доцнење може да резултира со разградување или исчезнување на суштинските докази поради кражба, поместување или неправилно ракување со остатоците, неповолни временски услови, корозија на остатоците, бришење на трагите на земја или контаминација (менување) на изјавите на сведоците заради меѓусебна дискусија итн. Постапките кои се преземаат од страна на истражителите на КИНСИВ се дадени во **Процедурата за известување за воздухопловни несреќи и сериозни инциденти (KINSIV-PR-02)**.

### **2.2 Известување за воздухопловни несреќи или сериозни инциденти кои се случуваат на територијата на Република Северна Македонија**

Кога станува збор за известувањето за воздухопловна несреќа или сериозен инцидент на територија на Република Северна Македонија, процесот се состои од 2 дела:

- доставено известување за несреќа или сериозен инцидент до КИНСИВ и
- известување од страна на КИНСИВ до организација и/или друга земја за несреќа или сериозен инцидент.

Во одредбите од националното законодавство кои се однесуваат на известувањето, предвидено е дека секое лице кое учествувало или кое дознало дека се случила воздухопловна несреќа или сериозен инцидент, за тоа веднаш треба да го извести КИНСИВ.

Известувањето за воздухопловна несреќа може да дојде од голем број извори. Агенцијата за цивилно воздухопловство (АЦВ) директно го известува КИНСИВ за настан пријавен преку системот за задолжително или доброволно пријавување на настани на Агенцијата. Во случај на несреќи или сериозни инциденти кои се случуваат на или во непосредна близина на аеродром, одговорен за известување е аеродромскиот оператор. Известување за настан може да дојде и од страна на Капетанот на воздухопловот или во случаи кога тој не е во можност, било кој друг член на екипажот кој е следен во хиерархија на команда на воздухопловот или операторот на воздухопловот преку Контролата на летање (АТС).



Центарот за управување со кризи (ЦУК), преку воспоставениот број за пријавување на 112, исто така може да достави известување за настан до КИНСИВ.

Во Република Северна Македонија, вообичаено е полицијата да постапува според информации добиени од сведоци на настанот.

Доколку полицијата дознае за воздухопловна несреќа што се случила на територијата на Република Северна Македонија, потребно е за истата да го извести КИНСИВ без одложување.

Кога известувањето првично не доаѓа од полицијата, а КИНСИВ добил сознание за воздухопловната несреќа што се случила на територијата на Република Северна Македонија, КИНСИВ е должен да го извести МВР без одложување.

Деталите за телефонскиот контакт на кој може да се пријави настан се објавени на официјалната интернет страница на КИНСИВ, каде воедно се наоѓаат и деталите за начинот на електронско пријавување на настани.

Настани кои можат да претставуваат значителен ризик по воздухопловната безбедност и кои треба да бидат пријавени без одложување преку системите за задолжително пријавување се:

**(а) настани во врска со работата на воздухопловот, како што се:**

- настани поврзани со судири;
- настани поврзани со полетување и слетување;
- настани поврзани со гориво;
- настани во текот на летот;
- настани поврзани со комуникацијата;
- настани поврзани со повреда, опасни ситуации и други критични ситуации;
- настани поврзани со онеспособување на екипажот и други настани во врска со екипажот;
- метеоролошки услови или настани поврзани со обезбедувањето;

**(б) настани во врска со технички услови, одржување и поправка на воздухоплов, како што се:**

- дефекти на конструкцијата;
- неисправност на системите;
- проблеми со одржување и поправка;
- проблеми во врска со погонската група (вклучувајќи ги моторите; елисите и системите на роторите) како и проблеми со помошната погонска единица;

**(в) настани во врска со услугите и капацитетите на воздухопловната навигација, како што се:**

- судири, блиску до судири и средби или можност за судири;
- специфични настани поврзани со управувањето со воздушниот сообраќај и услугите на воздухопловната навигација (ATM/ANS);
- оперативни настани поврзани со ATM/ANS;



### **(г) настани поврзани со аеродромите и услугите на земја како што се:**

- настани поврзани со аеродромските активности и објекти;
- настани поврзани со опслужување на патници, багаж, пошта и товар;
- настани поврзани со опслужување на воздухоплови на земја и сродни услуги.

Освен системите за задолжително пријавување се воспоставуваат и системи за доброволно пријавување кои се однесуваат за пријавување на:

- (а) податоци за настани кои можеби не се опфатени со системите за задолжително пријавување;
- (б) други информации поврзани со безбедноста за кои известувачот смета дека претставуваат реална или потенцијална опасност по воздухопловната безбедност.

### **2.2.1 Одговорност на КИНСИВ да извести други организации и/или држави за несреќи или сериозни инциденти**

Воздухопловните несреќи или сериозни инциденти, кои се случуваат на територија на Република Северна Македонија, ќе бидат пријавени до соодветните органи и организации во согласност со стандардите и препорачаните практики детално објавени во одредбите на ICAO, Анекс 13, Поглавје 4 Известување. КИНСИВ има одговорност веднаш да ги информира различните држави и организации и на најбрз можен начин да добие информации за воздухопловот кој учествувал во настанот. Доколку во било која фаза од истрагата се идентификуваат безбедносни превентивни активности што треба да се преземат навремено за да се спречи настанување на слични појави, тоа веднаш ќе го покрене IIC, кој навремено ќе преземе постапки за спречување на истите. КИНСИВ ќе испрати известување за несреќа или сериозен инцидент без одложување и преку најсоодветни и најбрзи средства до:

- а) земја на регистрација на воздухопловот;
- б) земја на операторот на воздухопловот;
- в) земја на дизајн на воздухопловот;
- г) земја на производство на воздухопловот; и
- д) ICAO, кога воздухопловот кој е дел од настанот има максимална маса над 2.250 кг. или е турбо млазен воздухоплов.

За да се помогне на процесот за идентификување на оние држави, организации, заинтересирани страни, итн., кои бараат да бидат известени за некоја појава како и на оние кои имаат право да добијат прелиминарни извештаи, нацрт-извештаи и финални извештаи, креирана е чек листа за приматели на информации. Оваа чек листа која е дадена како **Прилог бр.1** на овој Прирачник се приложува кон евиденцијата во тврда копија за конкретниот настан и се користи за да се идентификуваат оние кои имаат право да добијат соодветна документација и да следат што е издадено од IIC.



Несреќи или сериозни инциденти, кои се случуваат во Република Северна Македонија, на странски воздухоплови, воздухоплови регистрирани во странство, како и дизајнирани или произведени воздухоплови во странство или за фатални несреќи кои вклучуваат странски државјани, ќе бидат пријавени до органите за истражување на несреќи како што е поставено во релевантните министерства за надворешни работи преку **Формуларот за почетно известување** на КИНСИВ, даден како **Прилог бр. 2** на овој Прирачник. Пополнетиот формулар се испраќа преку електронска пошта до засегнатите страни.

Покрај комуникацијата преку електронска пошта, се практикува и воспоставување на телефонска комуникација со засегнатите страни заради итност во постапувањето и навремено добивање на информации поврзани со опасни материи кои би можеле да бидат превезувани во воздухопловот.

Државите по приемот на известувањето во најкраток можен рок ќе:

- потврдат дека го примиле известувањето,
- ги достават сите барани достапни информации,
- достават информација дали ќе присуствуваат за време на истрагата,
- достават детали за назначениот ACCREP и неговите соработници, како и детали за патувањето.

За деталите за назначувањето и надлежностите на ACCREP, погледнете во **Дел III: СОРАБОТКА СО СТРАНКИ ДРЖАВИ**.

## 2.2.2 Собирање на информации за опасни материи

Важно е во раната фаза од истрагата без одложување да се утврди присуството на Опасни материи во воздухопловот. Опасни материи се производи или супстанции кои можат да претставуваат ризик по здравјето, безбедноста, имотот или животната средина и кои се прикажани на листата на опасни материи во техничките упатства на ICAO за безбеден транспорт на опасни материи преку воздух или кои се класифицирани според тие упатства. Овие информации можат да се добијат од Товарниот лист, директно од авиокомпанијата или екипажот на воздухопловот, кои може да имаат Формулар за известување за опасни материи.

Во случај кога Република Северна Македонија е државата на настанот, КИНСИВ треба да побара релевантни информации од странски надлежни органи за истраги. Ако се присутни опасни материи, императив е овие информации да бидат дистрибуирани веднаш директно до персоналот на местото на несреќата и до сите заинтересирани страни.



## **2.3 Известување за воздухопловни несреќи или сериозни инциденти на македонски воздухоплов на територија на странска држава**

ICAO Анекс 13 Поглавје 4 ги дава деталните постапки што треба да се преземат за известување за несреќи на македонски воздухоплови кои се случуваат надвор од Република Северна Македонија. Во овие случаи, КИНСИВ ќе биде известен од страна на државата на настанување или од македонскиот оператор.

КИНСИВ ќе го потврди приемот на известувањето и притоа ќе и обезбеди на државата на настанот релевантни информации што им се достапни во врска со:

- воздухопловот,
- летачкиот персонал,
- друг персонал и
- патници, вклучени во несреќата и/или сериозниот инцидент.

Исто така КИНСИВ ќе извести дали има намера да назначи акредитиран претставник (ACCREP), притоа доставувајќи ги деталите за контакт и аранжманите за патување.

По добивањето на известувањето, КИНСИВ ќе ги извести релевантните институции во Република Северна Македонија, за истите да можат да понудат советници за поддршка на ACCREP (Агенција за цивилно воздухопловство, Министерството за транспорт и врски, Министерството за надворешни работи).

### **2.3.1 Доставување на информации за опасни материи**

Покрај останатите информации, КИНСИВ исто така ги испраќа до земјата каде настанала несреќата и/или сериозниот инцидент сите детали во врска со превозот на опасни материи во македонскиот воздухопловот вклучен во несреќата и/или сериозниот инцидент, ако такви опасни материи биле вклучени во несреќата и/или сериозниот инцидент.

## **2.4 Известување за воздухопловни несреќи или сериозни инциденти каде држава не е место на настанот**

КИНСИВ ќе испрати известување за несреќа или сериозен инцидент до засегнатите држави, и каде е применливо до ICAO, кога државата не е држава на настанот:

- како држава на регистрација на воздухоплов, во случај на настан во држава што не е договорна страна или надвор од територијата на која било држава.
- како држава на регистрација или држава на операторот, кога државата на настанот не е свесна за сериозен инцидент.



## **ДЕЛ III:**

# **СОРАБОТКА СО СТРАНСКИ ДРЖАВИ**





### 3. СОРАБОТКА СО СТРАНСКИ ДРЖАВИ

#### 3.1 Воздухопловна несреќа или сериозен инцидент на странски воздухоплов на територија на Република Северна Македонија

Ако странски воздухоплов претрпи несреќа, сериозен инцидент или инцидент на територијата на Република Северна Македонија, во истражувањето можат да присуствуваат претставници и нивни советници, доколку е тоа потребно за ефективност на истрагата, од воздухопловните власти или организации на земјата каде што е регистриран воздухопловот, земјата на превозникот, земјата на производство и земјата чии државјани настрадале во несреќата, на нивно барање.

Исто така, според деталните одредби во **ИКАО Анекс 13, Поглавје 5 (5.22)**, кога КИНСИВ спроведува истрага за воздухопловна несреќа со максимална маса над 2250 кг, може конкретно да побара учество од државата на регистрација, државата на операторот, државата на дизајн и државата на производство.

Доколку КИНСИВ утврди дека не е во можност целосно да го заврши истражувањето може да го пренесе извршувањето на истражувањето или дел од истражувањето на несреќа или сериозен инцидент на соодветно истражно тело на друга држава, по претходна согласност од Владата на Република Северна Македонија.

КИНСИВ може да побара од или да им даде помош на институции од другите земји или регионални организации за истрага која опфаќа:

а) опрема и средства 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 и

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

Обезбедувањето на регионална поддршка и соработка при спроведување на истражните дејствија КИНСИВ го врши согласно член 26 од Чикашката конвенција и Анекс 13 на истата, како и Документот на ECAC - „Code of Conduct on cooperation in the field of civil aviation accident/incident investigation”

##### 3.1.1 Назначување на акредитиран претставник (Accredited Representative–ACCREP)

Секоја од засегнатите држави може да назначи акредитиран претставник, врз основа на неговите квалификации, за учество во истрага за КИНСИВ. Државите кои имаат право да назначат ACCREP се наведени во **ИКАО Анекс 13, Поглавје 5 (5.18)**.



Тие ги вклучуваат:

- земја на регистрација;
- земја на операторот;
- земја на дизајн;
- земја на производство;
- земја на производство на електрични или големи компоненти;
- земја кој обезбедува, на барање, информации, објекти или експерти за истрага;
- земја кој обезбедува база за операцијата за теренските истраги или е вклучена во операциите за пребарување и спасување или пронаоѓање на остатоци (по покана);
- земја на код за споделување (Code Share) или соработник на операторот (со покана).

Согласно **ICAO Анекс 13, Поглавје 5 (5.23)**, секоја држава која врз основа на претходно барање ќе обезбеди информации, објекти/простории или експерти на државата која ја спроведува истрагата, **има право да назначи ACCREP** кој ќе учествува во истрагата.

Според **ICAO Анекс 13, Поглавје 5 (5.24)**, државите кои имаат право да назначат ACCREP, исто така имаат право да назначат **еден или повеќе советници** за да помагаат на ACCREP. Советник на ACCREP е лице назначено од државата заедно со ACCREP, врз основа на неговите квалификации, со цел да му помогне на ACCREP во истрагата.

На советниците ќе им биде дозволено, под надзор на ACCREP, да учествуваат во истрагата до степен до колку е потребно за да се овозможи ACCREP да го направи своето учество ефективно.

Известувањето ќе биде подготвено на англиски јазик, како еден од официјалните јазиците на ICAO. Известувањето се испраќа без одлагање.

### 3.1.1.1 Привилегиите на ACCREP

Привилегиите на ACCREP се однесуваат на именуваното лице, а не за советниците.

Привилегиите на ACCREP утврдени во **ICAO Анекс 13, Поглавје 5 (5.25) се:**

- Посета на местото на несреќата;
- Испитување на остатоците;
- Добивање информации од сведоци и давање преслози за насоки при сослушување;
- Целосен пристап до сите релевантни докази што е можно поскоро;
- Добивање копии од сите релевантни документи;
- Учествовање во испис на снимени медиуми;
- Учествовање во теренски истражувачки активности како што се испитувања на компоненти, технички брифинзи, тестови и симулации;
- Учество на состаноци за напредок на истрагата поврзани со анализа, заклучоци, причини, споредни фактори и безбедносни препораки;
- Подготвување поднесоци во врска со различните елементи на истрагата



### 3.1.1.2 Обврски на ACCREP

Назначениот ACCREP ги има следниве обврски:

- да ги обезбеди на КИНСИБ сите релевантни информации кои му се достапни;
- да не се дава информации за напредокот и наодите од истрагата без изречна согласност од КИНСИБ.
- заедно со советниците да помагаат при креирањето на „теренски белешки“ кои се фактички информации за време на теренската истрага;
- да делува како „посредник“ помеѓу IIC (Investigator-In-Charge) во однос на препораките за безбедност и државата што ја претставува. Во случај на препораки за безбедност, ACCREP е должен да ги претстави препораките за безбедност на сите засегнати страни и да ги следи коментарите и имплементациите на препораките за безбедност

### 3.1.2 Држави чии граѓани претрпеле смртни последици или сериозни повреди

Според **ИКАО Анекс 13, Поглавје 5 (5.27)**, кога државите имаат посебен интерес за истрага за несреќи, заради претрпени жртви или сериозни повреди на нејзините граѓани, по формално доставено барање до КИНСИБ, ќе им биде дозволено да учествуваат преку назначување **експерт** кој ќе има право:

- да го посети местото на несреќата;
- да има пристап до релевантните фактички информации кои се одобрени за објавување од страна на КИНСИБ и информации за напредокот на истрагата;
- да учествуваат во идентификација на жртвите;
- да помогне во сослушување преживевани патници кои се граѓани на експертската држава;
- да добие копија од финалниот извештај.

### 3.1.3 Писма за учество и доверливост

Сите акредитирани претставници (ACCREP) се одговорни за надзорот и однесувањето на лицата кои ги придружуваат како: советници, набљудувачи и експерти, итн., за време на нивниот престој во Република Северна Македонија.

Онаму каде советниците, набљудувачите и експертите доаѓаат без државниот ACCREP или доаѓаат од државата што ја спроведува истрагата, КИНСИБ презема директна одговорност за нивното учество и надзор.

Сите учесници во истрагата ќе добијат писмо за учество и ќе потпишат изјава за доверливост. Формата на писмата за учество и изјавата за доверливост е дадена во **Прилог бр. 3** на овој Прирачник.



### **3.2 Воздухопловна несреќа или сериозен инцидент на македонски воздухоплов на територија на странска држава**

Странска држава има обврска да го извести КИНСИВ за било каква воздухопловна несреќа или сериозен инцидент што е предмет на истрага во таа држава која ја засега Република Северна Македонија како конкретна држава и да ја покани за учество во истрагата.

Ако македонски воздухоплов претрпи несреќа, сериозен инцидент или инцидент на територијата на странска држава, треба да бидат определени овластени претставници на Република Северна Македонија и нивни советници, доколку е тоа потребно за ефективност на истрагата, кои ќе присуствуваат во текот на истражувањето на несреќата, сериозниот инцидент или инцидентот на тој воздухоплов.

Овластените претставници на Република Северна Македонија и нивните советници ги именува претседателот на КИНСИВ и треба да ги исполнуваат условите за истражители пропишани во Законот за воздухопловство и за истото го информира надлежниот орган на странската држава.

Истражителите на КИНСИВ можат да учествуваат во истраги за воздухопловни несреќи и сериозни инциденти кои се случуваат во странска држава во својства на:

- **Акредитиран претставник (Accredited Representative-ACCREP)** што ја претставува Република Северна Македонија како земја на регистрација, земја на операторот, земја на дизајнот или земјата на производство;
- **Советник** на истражителот на КИНСИВ, кој работи како македонски ACCREP;
- **Експерт** кој ја претставува Република Северна Македонија како држава чии граѓани се жртви или претрпеле сериозни повреди;
- **Набљудувач**, по барање на странски орган кој ја спроведува истрагата.

#### **3.2.1 Назначување на акредитиран претставник (Accredited Representative - ACCREP)**

КИНСИВ е одговорен за назначување на македонски акредитиран претставник за истрага надвор од Република Северна Македонија, за кое Претседателот на КИНСИВ носи поединечни одлуки. КИНСИВ назначува ACCREP каде што странско истражно тело спроведува истрага за воздухоплов регистриран во Република Северна Македонија, а кој оперирал во странство. Назначеното лице може да има статус на ACCREP кој патува или ACCREP кој не патува.

##### **3.2.1.1 Потврда за учество**

Важно е без одлагање да се извести државата што ја спроведува истрагата, дека Република Северна Македонија сака да учествува во истрагата и дека има намера да назначи ACCREP и, онаму каде што е потребно, советници. Ако се донесе одлука за патување, деталите за лицата кои патуваат и аранжманите за патувања се доставуваат што е можно поскоро.



Претседателот на КИНСИВ ќе издаде официјално писмо за акредитација пред заминување од Република Северна Македонија за лицето кое ќе биде назначено како ACCREP. Ќе се направи напор се за да се обезбеди присуство на КИНСИВ надвор од Република Северна Македонија кога несреќата вклучува загуба на живот или сериозна повреда на патник за време на комерцијален лет, или комерцијален лет кој не превезува патници со загуба на живот. Писмото за назначување на ACCREP е дадено во **Прилог бр. 4** на овој Прирачник.

### **3.2.1.2 Привилегии на ACCREP**

ACCREP ја претставува Владата за време на истрагата надвор од Република Северна Македонија. Привилегиите на ACCREP се однесуваат на именуваното лице, а не за советниците.

Привилегиите на ACCREP утврдени во **Анекс 13, Поглавје 5 (5.25)** се:

- Посета на местото на несреќата;
- Испитување на остатоците;
- Добивање информации од сведоци и предложување на области при сослушување;
- Целосен пристап до сите релевантни докази што е можно поскоро;
- Добивање копии од сите релевантни документи;
- Учествовање во испис на снимени медиуми;
- Учествовање во теренски истражувачки активности како што се испитувања на компоненти, технички брифинзи, тестови и симулации;
- Учество на состаноци за напредок на истрагата поврзани со анализа, заклучоци, причини, споредни фактори и безбедносни препораки;
- Подготвување поднесоци во врска со различните елементи на истрагата.

***Важно е да се посвети внимание на забелешката 1 за точка 5.25 од Анекс 13. Во неа се вели: „Признато е дека формата на учество ќе подлежи на процедурите на државата во која се спроведува истрагата, или дел од истата.“***

Оваа забелешка треба да се има предвид кај ACCREP од Република Северна Македонија кога може да се има впечаток дека се ограничуваат една или повеќе привилегии.

### **3.2.1.3 Обврски на ACCREP**

Назначениот ACCREP ги има следниве обврски:

- да ги обезбеди на државата што ја спроведува истрагата сите релевантни информации што му се достапни;
- да не се даваат информации за напредокот и наодите од истрагата без согласност од државата што ја спроведува истрагата;



- заедно со советниците да помагаат при креирањето на „теренски белешки“ кои се фактички информации за време на теренската истрага;
- да делува како „посредник“ помеѓу IIC (Investigator-In-Charge) во однос на препораките за безбедност и Република Северна Македонија (КИНСИВ). Во случај на препораки за безбедност, ACCREP е должен да ги претстави препораките за безбедност на сите засегнати страни и да ги следи коментарите и имплементациите на препораките за безбедност.

#### **3.2.1.4 Протокол за истраги**

Во одредени случаи постапките донесени од некои држави значително се разликуваат од стандардите пропишани во Анекс 13. Секоја држава, на барање на државата која ја спроведува истрагата за несреќата/инцидентот, ќе и ги обезбеди сите релевантни информации што се достапни и тие информации ќе бидат испратени без одлагање.

Од суштинско значење е ACCREP да формира пријателска работна врска со одговорниот IIC назначен од странската држава. Назначените советниците од македонските оператори или организации треба да бидат информирани дека, иако можат да работат независно од ACCREP во мали групи специјализирани за одредени аспекти на истрагата, официјалната комуникација со IIC ќе се одвива исклучиво преку македонскиот ACCREP.

Македонскиот ACCREP мора да нагласи дека несоодветното однесување, неодобреното објавување на доверливи информации и некоординирани соопштенија за медиумите може да предизвика на советниците да им биде забрането учествуво во понатамошната истрага и сето тоа може да доведе до дипломатски реперкусии.

##### **3.2.1.4.1 Информации за користени објекти, системи и услуги**

Ако во текот на истрагата се дознае дека објекти, системи или услуги на Република Северна Македонија, биле користени од воздухоплов пред да се случи несреќа или сериозен инцидент и кога се верува дека тие информации се релевантни за истрагата, КИНСИВ треба да ги достави тие информации, вклучително и записите за снимање на летот или придружните записи за летот, до државата што ја спроведува истрагата, без одлагање.

##### **3.2.1.4.2 Информации за одредена организација/и**

Доколку КИНСИВ се стекне со знаење за релевантни информации за која било организација во Република Северна Македонија чии активности можеле директно или индиректно да влијаат врз работењето на воздухопловот пред да се случи несреќа/инцидент, таквите информации ќе бидат доставени до државата што ја спроведува истрагата, без одлагање.



#### **3.2.1.4.3 CVR/FDR податоци**

ACCREP има право да учествува во повторно слушање на снимени медиуми. Нормално, FDR податоците се споделуваат без тешкотии, но правото на „учество“ не се однесува на копијата од гласовната снимка во кабината.

Ако копија од CVR снимката или преписот е достапна на ACCREP, таа треба да се чува безбедна и да не се споделува со лица што не се припадници на КИНСИВ, вклучително и со кој било советник, без дозвола на IIC.

#### **3.2.1.5 ACCREP кој не патува**

Државите кои ја спроведуваат истрагата може да побараат помош од КИНСИВ со прибирање информации во рамките на Република Северна Македонија за одредени несреќи во странство. Во вакви случаи, вообичаена практика е да се назначи истражител како точка на контакт кој ја исполнува улогата на ACCREP без да патува во државата на настанот. Писмена комуникација преку електронска пошта и факсови, се сметат за доволно известување за статусот ACCREP и не се издава или очекува официјално писмо за акредитација. Именуваниот истражител може да има задача да собира информации или изјави што ги бара државата која ја спроведува истрагата. Ова може да вклучува патувања во рамките на Република Северна Македонија.

ACCREP кој не патува треба да побара копија од финалниот нацрт-извештај и да биде одговорен за читање и коментирање на истиот доколку е соодветно/потребно.

#### **3.2.1.6 Македонски советници на ACCREP кој не патува**

Можеби ќе биде потребно ACCREP кој не патува да побара помош од македонските советници (стручни лица) да собираат информации што ги бара државата која ја спроведува истрагата за понатамошно проследување.

Понекогаш, истражителите кои се надвор од Република Северна Македонија ќе сакаат да патуваат во Република Северна Македонија, за да го следат испитувањето на компоненти или да интервјуираат сведоци. Во тој случај, ACCREP кој не патува ќе треба да ги придружува истражителите кои се надвор од Република Северна Македонија додека тие ги спроведуваат формалните аспекти на нивната истрага на територијата на Република Северна Македонија.

#### **3.2.2 Советници на ACCREP кој патува**

Истражителите на КИНСИВ кои се назначени како ACCREP може да бидат придружувни од други истражители од КИНСИВ или од други надворешни лица назначени од други надлежни институции во Република Северна Македонија.





Република Северна Македонија (КИНСИВ) како земја на регистрација и оператор, или земја на регистрација или оператор, по потреба ќе назначи еден или повеќе советници, предложени од операторот, да им помагаат на своите ACCREP.

Ако се согледа дека ниту државата на регистрација ниту операторот нема да назначат ACCREP, државата што ја спроведува истрагата треба да го покани операторот да учествува.

Покрај тоа, државата на дизајн и производство има право да назначи еден или повеќе советници, предложени од организациите одговорни за дизајнот на типот и конечното склопување на воздухопловот, да им помагаат на нивните ACCREP.

Меѓутоа, се смета дека ако ниту една држава на дизајн или производство не назначи ACCREP, државата што ја спроведува истрагата треба да ги покани организациите одговорни за дизајнот и последното склопување на воздухопловот да учествуваат.

Истражителите и/или лица кои го придружуваат ACCREP ќе бидат назначени за советник(ци) и ќе добијат писмо за назначување од Претседателот на КИНСИВ.

Корисно е ако истражителите можат да договорат средба со советници што не се од КИНСИВ пред да пристигнат на местото на несреќата, за да може да разговараат за протоколите на истрагата. Писмото за назначување на Советници на ACCREP е дадено во **Прилог бр. 4** на овој Прирачник.

### 3.2.3 Експерти

Експертот ја претставува Република Северна Македонија како држава што има претрпено смртни случаи или сериозни повреди на своите граѓани. Привилегиите на експертот се различни од оние на ACCREP.

Како што е предвидено во **ИКАО Анекс 13, Поглавје 5 (5.27)**, правата на експертот се:

- да го посети местото на несреќата;
- да има пристап до релевантните фактички информации кои се одобрени за објавување од страна државата која ја спроведува истрагата и информации за напредокот на истрагата;
- да учествуваат во идентификација на жртвите;
- да помогне во сослушување преживевани патници кои се граѓани на експертската држава;
- да добие копија од финалниот извештај.

Во пракса, експертите обично ќе добијат слични, ако не и идентични привилегии на оние на ACCREP, но назначениот експерт треба да запомни дека треба да се бараат дополнителни привилегии на дипломатски и тактичен начин.

### 3.2.4 Истражителите на КИНСИВ како набљудувачи

Истражителите на КИНСИВ може да бидат поканети како набљудувачи или да учествуваат во големи истраги што се случуваат во странство.





Онаму каде што ресурсите дозволуваат и во консултација со Претседателот на КИНСИВ, персоналот на КИНСИВ ќе биде поттикнат да присуствува на вакви истраги. IIC (Investigator-In-Charge) треба да биде информиран за нивото на искуство на набудувачите. Од истражителите кои се поканети да ја набудуваат истрага не треба да биде барано ниту да им биде дозволено, директно да се вклучат во активности во рамките на местото каде се наоѓаат остатоците, туку тие треба повеќе да бидат вклучени во административните задачи на истрагата на друго место.

Истражителите кои се поканети да учествуваат во истрагата треба да запомнат дека поканата автоматски не го повлекува статусот на ACCREP. Како резултат на тоа, тие треба да го имаат предвид нивниот статус и придонесот пред да ги побараат привилегиите на ACCREP.

### **3.2.5 Извештаи за напредок**

Назначениот ACCREP кој работи во странство треба тековно да испраќа извештаи до КИНСИВ за сопствениот напредок и напредокот на истрагата. Овие извештаи за напредокот треба да се направат врз основа на „теренските белешки“. Сепак, ACCREP мора да биде внимателен и да избегне откривање на оние информации што не биле одобрени за објавување на КИНСИВ од страна на IIC (Investigator-In-Charge). Телефонските повици и факсовите се посигурни за таа цел отколку електронската пошта. Истражителите на КИНСИВ кои учествуваат во истрагата надвор од Република Северна Македонија, при враќањето во седиштето, треба да состават извештај во кој се опишани околностите на несреќата и напредокот на истрагата, укажување на областите во кои е потребно да се доврши работата и какви обврски се прифатени во врска со тоа во име на КИНСИВ. Извештајот треба да содржи и други коментари, вклучително и оние кои се однесуваат на начинот на кој истражниот орган ја спровел истрагата или какви било невообичаени правни аспекти. Извештајот за напредокот треба да биде комплетиран од страна на ACCREP **во рок од 14 дена** од неговото враќање во седиштето и истиот треба да биде ставен во главното досие кое се однесува на несреќата.

### **3.2.6 Финални извештаи**

Државата на настанот е должна да го подготви и објави конечниот извештај. Назначениот ACCREP има право да даде коментари за нацртот на конечниот извештај. Тој исто така, треба да ја подели оваа привилегија со своите советници, но сите коментари што тие сакаат да ги дадат треба да бидат доставени од страна на ACCREP. Вклучувањето коментари на надворешните советници како прилог на писмото на ACCREP е прикладен метод за доставување на вакви коментари. Анекс 13 овозможува 60 дена за доставување на коментари. Кога ќе се објави извештајот и притоа ќе се појави значителен јавен интерес за истрагата, КИНСИВ ќе објави на интернет страната дека AIB (AAIO) на државата што ја спроведува истрагата го направила извештајот.



## **ДЕЛ IV:**

# **ПЛАНИРАЊЕ И ОРГАНИЗИРАЊЕ НА ИСТРАГИТЕ**



## **4. ПЛАНИРАЊЕ И ОРГАНИЗИРАЊЕ НА ИСТРАГИТЕ**

### **4.1 Општо**

Активностите на истражителите кои спроведуваат истрага значително ќе се разликуваат во зависност од природата на воздухопловната несреќата, нејзината локација и околностите.

Ангажманот на КИНСИВ ќе биде сразмерен со сериозноста на настанот, независно дали станува збор за приватен или комерцијален лет, или дали ќе се извлечат значајни лекции за безбедност од истрагата.

По добивање на информација за одреден настан, КИНСИВ може да донесе една од следниве одлуки кога се работи за спроведување на истрага на територија на Република Северна Македонија:

- Да не ја испитува појавата, туку да ги евидентира деталите за појавата со отворање на евиденција во тврда копија и електронска евиденција (доколку смета дека настанот не може да се пријавува или дека нема лекции за безбедност што треба да се научат);
- Да ја испита несреќата/инцидентот преку кореспонденција;
- Да ја делегира истрагата на одобрен орган или организација;
- Да ја истражи несреќата/инцидентот со распоредување на „тим на терен“ при несреќи на воздухоплови на генерална авијација и некои сериозни инциденти во воздухопловите на комерцијалната авијација;
- Да ја истражи несреќата/инцидентот со распоредување на „тим на терен“ што може да вклучува акредитирани претставници и советници од странски држави (големи несреќи).

### **4.2 Активности на КИНСИВ при добивање на известување**

Планот за одговор при добивање на известување ги вклучува следните постапки:

- Преглед на сите податоци во првичното известувањето за да се осигура дека се доставени сите потребни информации (дадени во ICAO Manual of Aircraft Accident and incident Investigation, Part I-Organization and Planning (Doc 9756), Chapter 4, Appendix 1);
- Собирање на информации што недостасуваат или дополнителни информации во најкраток можен рок;
- Потврдување на веродостојноста на податоците, онолку колку што е возможно;
- Проценка на добиените информации и околностите за да се класифицира настанот (несреќа, сериозен инцидент или инцидент) и да се одреди нивото на одговор и обемот на истрагата.



- Назначување на главен истражител (IIC);
- Доставување на известување до сите надлежни институции и засегнати страни;
- Рапоредување на ресурси (финансии, опрема и персонал) за истрагата.

Брзиот одговор на известувањето од страна на КИНСИВ ќе овозможи брз одговор на локалните власти и ќе го олесни нивното постапување (противпожарни единици, МВР, ЦУК). Воедно ќе овозможи и брзо пристигнување на истражителите на местото на настанот.

#### **4.3 Одредување на приоритети доколку ресурсите на КИНСИВ се ограничени**

КИНСИВ има ограничени ресурси за исполнување на постојаната побарувачка за истражување на сите несреќи и сериозни инциденти пријавени преку задолжителни и доброволни извештаи за настан.

Може да се појави ситуација кога ресурсите на КИНСИВ за персонал се несоодветни, поради зголемување на активностите при несреќи, отсуство, работа надвор од канцеларијата и/или болест.

Кога постои таква состојба, ќе се донесе следниов редослед на приоритет за распоредување на ресурси на персоналот:

1. Воздухоплов на комерцијална авијација кој превезува патници (фиксно или ротирачко крило) со загуба на животи или сериозна повреда;
2. Воздухоплов на комерцијална авијација кој не превезува патници со загуба на животи;
3. Значајни не-фатални несреќи (сериозни инциденти) на комерцијални воздухоплови.
4. Фатални и значајни не-фатални несреќи на останати воздухоплови;
5. Сериозни инциденти, вклучително и кој било AIRPROX (кој најверојатно ќе биде во категорија А).

Од причина што не е можно да се предвидат сите ситуации, во овој дел од Прирачникот се дадени насоки и упатства кои може да им помогнат на истражителите во подготовките и при распоредување на терен во ситуации на **големи воздухопловни несреќи**. Овие насоки не се наменети да бидат нормативни во смисла на ограничување на постапувањето на IIC (Investigator-In-Charge) за истрагата.

**Голема воздухопловна несреќа** (комерцијален воздушен сообраќај) е несреќа која вклучува:

- Воздухоплов кој превезува патници или товар со MTOW поголем од 20 тони или;
- Несреќа во која има повеќе од 19 жртви од патниците или;
- Хеликоптерска несреќа во која има повеќе од 10 жртви.

**Ништо не ја исклучува можноста за употребата на постапките за истрага на големи воздухопловни несреќи и за истрага на сериозни инциденти или несреќи кои вклучуваат мали воздухоплови.**



## 4.4 Формирање на тим за истрага

### 4.4.1 Назначување на Главен истражител (IIC)

Претседателот на КИНСИВ ќе назначи Главен истражител (IIC) и ќе формира почетен тим за одговор. Предвидено е првично распоредување на сите расположиви истражители на местото на несреќата. Дополнителен административен персонал ќе се ангажира откако ќе се знае обемот на истрагата.

Надлежностите и обврските на главниот истражител (IIC) се детално наведени **во Дел 1- Вовед во истражување на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти, точка 1.4.3.1- Назначување на Главен истражител (IIC) на овој Прирачник.**

По пристигнување на местото на настан ќе се одреди објект во погодна близина кој ќе служи како „седиште на терен“ (објект на локална или државна управа). Пожелно е овој објект да има целосна ИТ структура, конференциски, административни и управувачки капацитети. Истражителите треба да бидат подготвени со доволни количини на лична заштитна и безбедносна опрема, со претходно организирани начини за дополнување.

Тие треба да имаат во предвид да носат со себе лична ИТ опрема, вклучувајќи лаптоп, напојување, кабел за модем, надворешна меморија со далечински пристап и дигитални диктафони, итн. КИНСИВ има обврска да обезбеди доволна количина на лична заштитна и безбедносна опрема и за надворешни именувани истражители. При спроведување на теренските истраги, потребно е истражителите да ги следат насоките дадени **во Процедурата за постапување при истраги на терен (KINSIV-PR-01) и Упатството за заштита на здравјето и безбедност при истраги ((KINSIV-IN-01).**

### 4.4.2 Координатори за поддршка

Координаторите за поддршка најчесто се поединци кои припаѓаат на КИНСИВ (како држава што ја спроведува истрагата) или лица назначени од Претседателот на КИНСИВ. Координаторите го поддржуваат главниот истражител (IIC) активности, дејствуваат како директна поддршка на истражниот процес и служат како лица за контакт со различни групи, организации и држави. Координатори кои би можеле да бидат вклучени при големи истраги се: заменик главен истражител, координатор за администрација, координатор за односи со јавност и координатор за безбедност на локацијата.

**Заменик главен истражител** му помага на главниот истражител (IIC) во организацијата, спроведувањето и контролата на истрагата. Заменик главен истражител, исто така, обезбедува континуитет во истражниот процес кога главниот истражител (IIC) е отсутен.

**Координаторот за администрација** обезбедува административна поддршка на истражниот тим, вклучително и воспоставување на „седиште на терен“ за собирање, задржување и дистрибуција на материјалите собрани во текот на теренската истрага на местото на настанот.



**Координаторот на главната канцеларија** му помага на главниот истражител во координацијата на внатрешните и надворешните работи, во поддршката на истражителите на терен и за информирање на државите и ги информира различните агенции вклучени во настанот за напредокот на истрагата.

**Координаторот за односи со јавноста** обезбедува експертиза и совети на главниот истражител (ИИ) во врска со справувањето со медиумите и нивните барања, организира конференции за печат, изготвува соопштенија за јавноста и промовира позитивна јавна слика за КИНСИВ како истражен орган за воздухопловни несреќи и сериозни инциденти. Претседателот на КИНСИВ или лице овластено од него е одговорно да ги објави информациите до јавноста (медиуми).

Во првичните моменти од каква било несреќа или сериозен инцидент од висок профил за кој се бара распоредување на истражители на лице место на настанот, важно е КИНСИВ да се координира со други надлежни државни органи и да издаде, **првична изјава**.

Секоја несреќа/сериозен инцидент е различна, но сепак првичната изјава трба да се даде во одреден формат, па оттаму во **Прилогот бр. 5** на овој Прирачник е даден пример за првична изјава од страна на КИНСИВ која може да претставува основа за секој првичен одговор. Првичната изјава треба да биде кратка изјава за факти што ги потврдува информациите од изворот на информацијата, доколку е можно.

Исто така, треба да се управува со првичните очекувања за тоа кога ќе бидат достапни дополнителни изјави/извештаи, доколку има. Давањето на првична изјава спречува формирање на вакуум на информации, што може да доведе до тоа приказната сама по себе да се создава, а исто така го минимизира ризикот од погрешно известување.

Во случај на голема воздухопловна несреќа, КИНСИВ и полицијата меѓусебно ќе се консултираат, за да се обезбеди соодветност и фактичка точност на било какви објави во медиумите и колку што е можно повеќе да се координираат активностите. Кога е закажана **конференција за печат** со повеќе служби, КИНСИВ ќе присуствува за да одговори на специфични прашања поврзани со истрагата на КИНСИВ. Во случај на сите други несреќи и инциденти, КИНСИВ објавува информации во печатот без да биде обврзана да се координира со полицијата. **Забелешка: Изјавите за медиуми не смеат да се мешаат со првичните извештаи на КИНСИВ, со специјалните билтени или со привремени извештаи.**

Кога несреќите доведуваат до сериозни повреди и смртни случаи, важно е сите истражни тела да бидат добро координирани и да договорат детали за информирање на повредените и ожалостените во врска со напредокот на истрагите.

**Координаторот за безбедност на локацијата** е задолжен да осигура дека сите активности на местото на несреќата се соодветно координирани со посебен акцент на безбедноста и обезбедувањето на локацијата.

Улогата на координаторот може да вклучува, но не е ограничена на следново:

- прегледување на карго манифестот и координација со локалните лица назначени за безбедност каде е потребно;



- спроведување на првична проценка на околностите на местото на несреќата, конфигурацијата на теренот и состојбата на локацијата и опасностите што постојат, вклучително и биолошките опасности;
- дефинирање на границите на локацијата потребни за истрагата и опасните зони на местото на настанот;
- презема активности за ублажување на ризиците во рамките на локацијата, до степен што евозможен;
- утврдување на безбедносната опрема и безбедносните процедури за истражителите кои работат на локацијата; и
- воспоставување и одржување на безбедноста на операциите и на персоналот на местото на несреќата.

#### **4.4.3 Ангажирање на надворешни експерти**

Во зависност од обемот и потребата на истрагата, КИНСИВ може да ангажира надворешни експерти од Република Северна Македонија или експерти од странски истражни тела. Надлежностите и обврските на надворешните експерти се детално наведени **во Дел 1- Вовед во истражување на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти, точка 1.4.5 - Персонал од специјалисти за поддршка - надворешни експерти и точка 1.4.9- Права и надлежности на истражителите и надворешните експерти** на овој Прирачник.

#### **4.5 Истражувачки процес**

Истрагата на воздухопловната несреќа претставува систематски процес во кој е потребно да се разгледаат и евалуираат сите можни аспекти, се додека не се открие вистинската причина која ја предизвикала воздухопловната несреќа или сериозниот инцидент. Доколку во текот на истрагата се откријат и други недостатоци кои не биле причина за несреќата односно сериозниот инцидент, истите треба да се евидентираат и притоа да се извести соодветниот авторитет, и покрај тоа што овие информации може и да не бидат вклучени во конечниот извештај.

Секоја истрага се состои од три фази:

- (а) Собирање на податоци;
- (б) Анализа на собраните податоци;
- (в) Презентирање на заклучоци.

##### **4.5.1 Собирање на податоци**

Почетната фаза од истражниот процес треба да се фокусира на дефинирање и добивање на податоци релевантни за воздухопловната несреќа. Приоритет треба да се даде на високо расипливите податоци. Собирањето на податоци е тековен процес.





Податоците собрани на почетокот на истрагата може да се комбинираат со други податоци собрани во подоцнежните фази од истрагата како метод за потврдување на можните споредни фактори кои придонеле за несреќата.

Видовите на податоци што треба да се соберат вклучуваат:

- а) податоци за несреќата;
- б) метеоролошки податоци;
- в) технички податоци; и
- г) податоци за човечки фактори.

#### **4.5.2 Анализа на собраните податоци**

Анализата на податоците се спроведува паралелно со собирањето на податоците. Честопати анализата на податоците иницира дополнителни прашања кои бараат дополнително собирање на податоци, симулација и консултации. Ретко кога резултатите од анализата покажуваат изолирана причина за несреќата или сериозниот инцидент. Потребни се редовни дискусии меѓу членовите на истражниот тим за да се соберат и обработат сите потребни податоци.

#### **4.5.3 Презентирање на заклучоци**

Извештаите за несреќи се изготвуваат во форматот даден во Анекс 13 на ICAO за да се вклучат во базата на податоци ADREP. Честопати, наодите од истрагите за инциденти можат да бидат покорисни и да обезбедат поголеми безбедносни придобивки од оние на истрагите за несреќи.

#### **4.6 Формирање на групи за истражување**

Групите за истражување вообичаено можат да се поделат во две категории: оперативна категорија и техничка категорија.

**Оперативната категорија** може да ги вклучува следните групи: операции (Operations); перформанси на воздухопловот (Aircraft Performance); медицински/човечки фактори (Medical/Human Factors); сведоци (Witness); уреди за снимање на летот (Flight Recorders); метеорологија (Meteorology); услуги на воздухопловна навигација /аеродромски услуги (Air-Traffic Services/ Airport); Моожност за преживување (Survivability); и безбедност на кабина (Cabin safety).

**Техничката категорија** може да ги вклучува следните групи: одржување и евиденција (Maintenance and Records); системи (Systems); структури (Structures); Погонска група (Powerplants); извидување на терен (Site Survey); отпорност на удар (Crashworthiness); и фото/видео (Photo/Video).





Во зависност од околностите, големината на истрагата и бројот на квалификуван персонал на располагање, некои групи може да се комбинираат или некои групи може целосно да се елиминираат. Главниот истражител го одредува составот на тимот и потребниот број на инволвирани лица.

#### **4.6.1 Писма за учество и изјави за доверливост**

Претседателот на Комитетот може да ангажира надворешни експерти од областа на воздухопловството или странски истражни тела од цивилнотот воздухопловствоили други тела кои се квалификувани за истражување на воздухопловни несреќи или сериозни инциденти. За сите ангажирани надворешни експерти се изготвува писмо за учество, со кое се потврдува нивниот статус.

Сите надворешни експери кои ќе бидат ангажирани за време на истрагата се должни да ги заштитат безбедносните информации во врска со воздухопловните несреќи или сериозни инциденти од несоодветна употреба. Од тие причини, сите експерти задолжително мора да потпишат изјава за доверливост. Формата на писмото за учество и изјавата за доверливост за надворешните експерти се дадена во **Прилог бр. 6** на овој Прирачник.



## **ДЕЛ V:**

# **ИСТРАГА НА ГОЛЕМИ ВОЗДУХОПЛОВНИ НЕСРЕЌИ**



## **5. ИСТРАГА НА ГОЛЕМИ ВОЗДУХОПЛОВНИ НЕСРЕЌИ**

### **5.1 Општо**

Сите учесници во истрагата ќе вложат максимални напори да воспостават меѓусебна соработка, а воедно и да одржат добра комуникација во текот на спроведувањето на паралелните истраги и да работат заедно онаму каде што е потребно за да се постигне најдобриот резултат за сите. Одговорноста за добра координација и комуникација припаѓа на назначените претставници на секоја страна на местото на несреќата. Онаму каде што првично не е јасно дали друга страна има интерес да спроведе истрага, потенцијалното учество и барањата на другите страни треба да се земат предвид при спроведувањето на истрагата.

### **5.2 Првични активности**

Вообичаено, полицијата прва пристигнува на местото на воздухопловната несреќа и притоа воспоставува првична комуникација со истражителите на КИНСИВ. Деталите за локацијата и општо познатите детали за настанот ќе бидат споделени меѓу двете страни. За целите на планирањето, КИНСИВ ќе и ги обезбеди на полицијата следниве информации:

- Планираните постапки на КИНСИВ и проценетото време на пристигнување (ЕТА);
- Детали за контакт за тимот на истражители на КИНСИВ;
- Совети за технички детали што може да бараат итно ангажирање на службите за итни случаи (заради присуство на опасни материји).

Следниве задачи треба да се преземат без одлагање:

- обезбедување на местото на настанот, воздухопловот, остатоците и останата опрема за да се обезбеди нивно зачувување, вклучувајќи и заштита од понатамошно оштетување и распаѓање или исчезнување на суштински докази поради кражба, поместување или неправилно ракување со остатоците;
- преземање чекори за зачувување, преку фотографирање или други соодветни средства, било каков доказ од расиплива природа, како што се наслагы од мраз или саѓи, корозија на остатоците, бришење на траги на земјата или контаминација;
- обезбедување на имиња и адреси на сите очевидци чие сведочење може да помогне во истрагата. Добивањето на првични изјави од очевидците би можело да го ограничи ризикот од менување на изјавите за настанот со текот на времето;
- собирање и обезбедување на сите записи поврзани со летот (екипаж, воздухоплови и услуги за воздушен сообраќај); и
- формирање на истражен тим и испраќање на членовите на тимот на местото на настанот.



До пристигнување на истражителите на КИНСИВ, никој не смее да ја промени состојбата на местото на несреќата, ниту да земе било какви примероци, ниту да го преместува воздухопловот, неговата содржина или остатоците, да зема мостри од нив, да ги поместува или отстранува освен ако такво дејство се бара поради безбедносни причини или за укажување помош на повредени лица или со посебна дозвола од истражителите на КИНСИВ.

Од тие причини при почетното известување од особено значење е да се добијат информации од страна на лицата кои први пристигнале на местото на настанот за можно присуство на расипливи докази како на пример: гориво, мраз, течности и сл.

Доколку е можно, доказите кои се идентификувани како расипливи потребно е да бидат фотографирани или да се направат видео записи, кои потоа ќе им бидат доставени на истражителите на КИНСИВ по нивно пристигнување на местото на настанот.

### **5.3 Спасувачки операции**

Во ситуации на воздухопловна несреќа, примарна цел на лицата кои први ќе пристигнат на местото на настанот е спасување и укажување на соодветна помош на преживеаните, а потоа заштитата на местото на настанот во рамките на расположливите средства.

Лицата вклучени во извлекувањето на жртвите од остатоците на воздухопловот треба, што е можно поскоро, да ги евидентираат првичните информации во врска со локацијата каде биле пронајдени преживеаните во воздухопловот и кои делови од остатоците било потребно да се поместат за време на спасувањето.

Во случај кога телата се отстранети од остатоците од воздухопловот пред пристигнувањето на истражителите на КИНСИВ, важно е да се утврди дали е водена евиденција. Доколку не е направено никакво евидентирање, потребно е истражителите на КИНСИВ да го интервјуираат спасувачкиот персонал за да се воспостави таква евиденција. Врз основа на овие интервјуа, истражителите на КИНСИВ треба да утврдат дали имало нарушување на остатоците за време на спасувачките операции и да го евидентираат таквото нарушување. По завршувањето на иницијалната операција за спасување, спасувачкиот персонал треба да внимава да не ги уништи доказите со своите движења кои можат да бидат значајни за истрагата, како на пример да не се дозволи движење на амбулантни и противпожарни возила на патеката каде се наѓаат остатоците.

Ако остатоците треба да се отстранат (на пр. за да се обезбеди пристап до повредените лица) пред пристигнувањето на тимот на КИНСИВ и патолозите, мора да се направат детални фотографии од остатоците и околината.

Доколку се смета за неопходно, за безбедноста на доказите, да се преместат предмети или на кој било начин да се промени состојбата, полицијата треба, кога е можно, да го извести КИНСИВ за да се кординираат за чекорите што имаат намера да ги преземат. Доколку не е можно да се воспостави комуникација со КИНСИВ, полицијата треба да организира фотографирање/снимање на местото на настанот и за истото треба да го извести КИНСИВ веднаш по нивното пристигнување.



## **5.4 Обезбедување на местото на настан (Security)**

Местото на настанот треба да се зачува колку што е можно повеќе во првобитната состојба како што била веднаш по несреќата.

Во ситуации кога нема преживеани на местотот на настан, императив е остатоците да се остават на самото место сè до пристигнувањето на тимот на КИНСИВ и на тимот од Институтот за судска медицина, бидејќи витални докази поврзани со воздухопловот можат да се искористат од локацијата и однесувањето на жртвите во однос на позицијата на остатоците.

Доколку околностите дозволуваат, телата на загинатите во несреќата треба да се остават во првичната положба како што се пронајдени, се додека не биде евидентирана и фотографирана нивната локација и состојба и не биде направена скица која ја покажува нивната локација во однос на остатоците од воздухопловот. Доколку телата се наоѓаат надвор од остатоците на воздухопловот, нивната локација треба да биде означена со кол (stake) со идентификациски број. На секое тело треба да се постави соодветна ознака (етикета-label) каде што е пронајдено. Внимателното запишување на овие податоци е од суштинско значење за идентификацијата на телата кое исто така обезбедува информации корисни за истрагата.

Откако ќе биде поставен кордон/обезбедување, полицијата ќе ја обезбедува локацијата до пристигнувањето на тимот на КИНСИВ. Општо прифатено е дека полицијата првично ќе го третира местото на воздухопловната несреќа како место на кривичен настан, а пристапот треба да биде ограничен само на лица кои можат да докажат дека имаат законско право да бидат присутни на самото место на настанот. Сите истражители на КИНСИВ носат соодветно обележана заштитна облека. Покрај тоа, тие носат идентификациони карти и службени легитимации, со што го докажуваат својот идентитет при пристигнувањето на местото на настан.

Важно е КИНСИВ и полицијата да го разгледаат нивото на зачувување на сцената и безбедноста на локацијата во текот на истрагата. Ако било која страна има намера да се повлече од местото, потребно е да се известат меѓусебно. Ова е особено важно кога полицијата сака да се повлече, така што КИНСИВ ќе треба да направи алтернативни безбедносни ангажмани пред нивното заминување.

## **5.5 Пристигање на истражителите на КИНСИВ на местото на настан**

Истражителите на КИНСИВ треба да пристапат на местото на настанот без одложување за да овозможат идентификација и обезбедување на докази кои се подложни на промена. Како експерти во својата област, истражителите на КИНСИВ ќе ги препознаат доказите кои се клучни за истрагата за воздухопловните несреќи, кои може да не бидат потребни за полициската истрага. Истражителите на КИНСИВ исто така ја имаат потребната експертиза за да ги евидентираат, соберат и отстранат доказите со минимални оштетувања.



Имајќи го ова предвид, истражителите на КИНСИВ при пристигнувањето ќе се идентификуваат пред одговорниот полициски старешина кој треба да ги информира за преземените постапки пред нивното доаѓање.

Главниот истражител на КИНСИВ (IIC) со одговорниот полициски старешина кој се наоѓа на лице место ќе разработи план за преземање на активности за извршување на почетен „преглед“ на местото на несреќата.

## **5.6 Безбедност на локацијата (Safety)**

КИНСИВ ќе назначи одговорен Координатор за безбедност на локацијата (Safety), кој директно ќе соработува со одговорниот полициски старешина и ќе го советува за можни опасности присутни на местото на несреќата.

Сите учесници ќе ја задржат примарната одговорност за безбедноста на сопствениот персонал и на оние кои работат под нивна директива, но важно е сите страни да соработуваат и да ги координираат своите активности со цел да ја одржат сопствената безбедност и безбедноста на местото на несреќата.

## **5.7 Обезбедување на доказите**

Обезбедувањето на доказите во ситуации на воздухопловна несреќа или сериозен инцидент вклучува сигурно ракување со истите и преземање на сите разумни мерки за нивна заштита, одржување на сигурен надзор врз воздухопловот, неговата содржина и неговите остатоци онолку долго колку што е потребно за целите на истрагата која се однесува на безбедноста. Заштитата на доказите вклучува обезбедување со фотографирање или други средства на сите докази кои би можеле да бидат отстранети, избришани, изгубени или уништени. Сигурниот надзор вклучува заштита од дополнително оштетување, пристап на неовластени лица, кражби и расипување.

### **5.7.1 Снимање и фотографирање на оригиналната позиција**

По пристигнувањето на местото каде што се наоѓаат остатоците, првата постапка е да направите A/C фотографии со помош на техниката WALK AROUND (фотографија на секои 45 степени). Потоа, кога се работи со кој било дел од остатоците, потребно е да се документа нивната позиција, состојба и димензии. Ова најдобро се постигнува со фотографирање користејќи ознаки за идентификација на КИНСИВ, соодветни скали на мерки за да се даде чувство за димензија и индикација за ориентацијата на делот (горе, долу, итн.); за одвоени компоненти, ова исто така ќе вклучува детали за положбата на компонентата во однос на другите остатоци за да се вклучи индикација за ориентација (север, југ, растојание / лежиште, итн.).



Кога се фотографира, истражителите треба да бидат свесни за потребата од соодветна светлина и треба да се обидат да ги користат опциите кои се достапни на нивната камера за најдобар ефект. Може да се користат и огледала за да се обезбеди пристап до непристапни и невидливи делови на остатоците. Истражителите исто така треба да ја запомнат техниката „Холивуд“ и да направат првични фотографии од општата сцена со предметот во центарот, пред постепено да зумираат до компонентата на субјектот, додека се осигура дека ориентацијата може да се утврди последователно.

Ако делот се отстранува, потребно е да се документира секоја фаза од неговото отстранување. Можеби не е можно да се закачи ознаката за остатоци на делот што се наоѓа на самото место и во вакви случаи бројот на ознаката може да се стави на фотографијата или да може да се чуваат пишани записи за да се поврзат фотографиите со ознаката; сепак, ознаката треба да биде прикачена што е можно поскоро. Означените соседни компоненти треба да бидат фотографирани заедно, така што релативните позиции можат да бидат поврзани со референци за ознаки.

Секогаш треба да се проверува квалитетот на фотографиите пред да се продолжи; од причина што нема да има втора шанса за собирање на истите информации и никогаш не може да има премногу фотографии. Делови за кои е потребно чистење треба да бидат фотографирани пред, после и по можност за време на процесот на чистење.

Истражителите исто така треба да размислат за употреба на видео, со соодветен коментар, каде е вклучено динамично тестирање, на пр. обидувајќи се да го вклучат моторот да работи.

## **5.7.2 Пронаоѓање на тела и идентификација**

На полицијата и е доделено пронаоѓањето и последователното идентификување на човечки остатоци на местото на настан. Овој процес се одвива во консултација со преставниците на Институтот за судска медицина (патолози). Процесите и процедурите што се користат во текот на оваа фаза на истрагата ќе бидат внимателно прегледани, рутински и тесно поврзани во секоја последователна правна постапка. Оваа клучна област на истрагата ќе биде дел од раната дискусија насочена кон донесување на заедничката стратегија за придвижување на истрагата напред. Полицијата ќе овозможи пристап на КИНСИВ до сите тела што се наоѓаат на местото на несреќата, бидејќи може да се добијат важни информации поврзани со воздухопловот кои можат да помогнат во истрагата.

### **5.7.2.1 Отстранување на човечки остатоци**

Повеќекратни жртви се карактерични за повеќето големи воздухопловни несреќи и секоја надлежна институција која ќе одговори на настанот ќе има воспоставено детални постапки, со кои се утврдува улогата на институции во справувањето со жртвите.

Откако ќе заврши спасувањето на евентуалните преживевани на местото на несреќата, фокусот на работата ќе се насочи кон евидентирање на жртвите и собирање на докази.



Ниту едно отстранување на човечките остатоци нема да се случи без овластување на Институтот за судска медицина и во консултација со КИНСИВ, освен ако тоа не е неопходно за да се овозможи спасување на други жртви. Откако правилно се евидентирани смртните случаи, КИНСИВ, Институтот за судска медицина и полицијата ќе го координираат навременото отстранување на остатоците од местото на несреќата. На барање на КИНСИВ, Институтот за судска медицина ќе достави извештај од обдукцијата и извештај од токсикологија за жртвите.

### **5.7.3 Собирање и употреба на докази**

Упатствата за доказите во овој дел се однесуваат на докази за кои и КИНСИВ и полицијата имаат интерес. Секоја страна треба да изготви и договори целокупен план за прибирање докази за да се обезбеди дека сите страни ќе бидат информирани. Сите страни треба да преземат чекори за да ги разјаснат нивните интереси во однос на доказите.

Во овој поглед, КИНСИВ и полицијата се согласуваат да водат евиденција за сите собрани докази и за значајните чекори кои се преземени во текот на нивната истрага, кои можат да бидат споделени во секое време со другата страна, а се предмет на законските ограничувања за објавување

„Значајни чекори“ вклучуваат преземени активности што можат да влијаат на процесот на собирање докази, на пр. поместување на остатоци како дел од спасувачката операција. Не е потребно страните да ги забележат сите ситни активности преземени на местото на несреќата или на друг начин во врска со нивната истрага, но евиденцијата на собраните докази треба да ги содржи потребните информации за дејствијата преземени како дел од постапката за собирање докази, кои биле суштински за обезбедување на најдобри докази. Од суштинско значење е КИНСИВ и полицијата да ги земат предвид нивните соодветни интереси при собирањето и зачувувањето на доказите од местото на несреќата и во секое последователно испитување или анализа на доказите.

Сите докази собрани од КИНСИВ или полицијата треба да бидат соодветно зачувани така што другите страни можат да пристапат до нив доколку тоа се бара, и ако тоа е во нивна моќ да го сторат тоа. Онаму каде едната страна сака да отстрани докази што ги поседува и не е сигурна дали друга страна има интерес да ги задржи тие предмети, страните треба меѓусебно да се консултираат, пред неговото отстранување за да се договорот за најдобриот тек на дејствување.

Како општо правило, техничките докази собрани од истражителите на КИНСИВ, за кои е потребно дополнително испитување, ќе се задржат од страна на КИНСИВ, кој ќе ја одржи потребната доказна трага. Меѓутоа, доколку полицијата не го стори тоа, или се чини дека тие нема да бараат спроведување на истрага за воздухопловна несреќа, можеби не е потребно да се одржува истата детална доказна трага.

Кога полицијата ги собира и задржува документите како докази, вообичаено, копиите од овие документи ќе бидат доволни за целите на КИНСИВ.





Кога КИНСИВ поседува документ како доказ, ќе се одржува потребната доказна трага. Овој евидентен стандард мора да се земе предвид кога се прибираат докази, предадени на трети лица, испитувани или анализирани.

Затоа, на пример, кога се собрани докази од местото на несреќата, тоа мора да го направи едно лице во присуство на друго лице. И двајцата треба да можат да зборуваат за процесот на собирање докази и евиденцијата за собирање докази мора да ја одржуваат две лица. За таа цел, КИНСИВ може да обезбеди меѓусебна помош или да бара полициска помош.

Овие евидентни стандарди се подеднакво важни во однос на испитувањето или анализата на докази. Ова е особено важно кога испитувањето или анализата може да резултира во контролирано уништување на предметот; во овој случај, другите страни нема да имаат можност да спроведат независна анализа. Ако се размисли за ова, тогаш сите страни треба да бидат консултирани и да им се даде можност да бидат присутни за време на испитувањето или анализата.

КИНСИВ може етапно да ослободува делови од местото од својата истрага, како што се собираат доказите и како што истрагата станува се пофокусирана. Во ваквите случаи, ова ќе се изврши само по консултација со полицијата за да се обезбеди дека секое предавање/враќање е извршено на контролиран начин, земајќи ги предвид интересите на сите страни.

#### **5.7.4 Пакување и испраќање на остатоци**

Кога делот ќе стане достапен и ќе биде обележан, истражителот мора да одлучи како да продолжи понатаму.

Доколку делот бара дополнително тестирање, истражителот мора да ги идентификува потребните тестирања и локацијата на надлежната институција за тестирање.

Делот потоа треба да се спакува на соодветен начин, на пр. ако станува збор за електронска компонента ќе биде потребна торба со заштита од електро статичко празнење (ESD), краевите од скршени метални компоненти никогаш не треба да се склопат, туку треба да се одделат и завиткаат поединечно, артиклите што содржат запаливи течности мора да бидат херметички запечатени и транспортирани како Опасен воздушен карго товар, итн. Истражителот треба да направи сопствена проценка, како и да прима совет од надлежни институции (на пр. Природно-математички факултет, Машински факултет итн.) за одредени тестирање, производителот на оригинална опрема итн.

Во зависност од чувствителноста и критичноста на компонентата на истрагата, истражителот може да одлучи самостојно да го предаде предметот до надлежната институција за тестирање, или може да одлучи да употреби соодветна комерцијална курирска услуга.



#### **5.7.4.1 Протоколи за тестирање**

Пред испраќање на предметот до надлежната институција за тестирање, истражителот ќе договори протокол за ракување со предмети и тестирање со надлежната институција. Аспектите кои што треба да бидат разгледани се: доверливоста, каде ќе се отстрани предметот од неговото пакување, од кого, истражителот треба да биде присутен за време на отпакувањето и/или тестирањето, обработката и зачувувањето на делот по тестирањето, документирање на самиот тест и неговите резултати, присуство на ACCREP (Accredited Representative) од државата на надлежната институција за тестирање. Може да се предвиди тест-програмата да биде постепена, на пример првичниот тест може да биде рендгенско или неутронско томографско испитување на компонента за да се процени нејзината внатрешна состојба. Резултатите од ваквото испитување ќе ја иницираат следната одлука, која може да биде или тестирање на компонентата за да се види дали таа работи правилно или нејзино расклопување, со можна употреба на деструктивни средства (на пр. моторна пила, итн.). Доколку е така, истражителот мора да има јасно дефинирани точки на пауза во процесот и само со негово изрично одобрување доколку процесот се одвива од точка на прекин. Истражителот, исто така, треба да осигура дека кога делот е подложен на трајно одвојување како дел од процесот на тестирање, на пр. пресек за металуршко испитување, да се направат ознаки кои го премостуваат рамнината на делот и овозможуваат пренамена на поединечните парчиња по тестот.

#### **5.7.4.2 Враќање на остатоци во КИНСИВ**

Кога сите тестирања се завршени, истражителот мора да осигура дека остатоците се вратени во надлежност на КИНСИВ каде што ќе бидат соодветно складирани за понатамошна употреба во рамките на истрагата на КИНСИВ или на друго место.

Истражителот потоа мора да го документира резултатот од тестирањето; природата на оваа документација може да биде во форма на извештај од надлежната институција за тестирање или може да биде извештај од истражителот.

Записите за сите фази на процесот треба да се одржуваат така што ќе може да се потврди стабилноста на процесот на тестирање и да се провери синцирот на надлежности доколку се појави потреба.

Последно, истражителите треба да запомнат акронимот на Swegennis & Woods PIXTOW (Photograph, Index, X-ray, Test, Open and Write) (Фотографирај, Означи, Сними, Тестирај, Отвори и Запиши) што дава добар преглед на постапката што треба да се следи.

#### **5.7.5 Изјави од очевидци/интервјуа**

Полицијата треба да состави првичен список на сведоци и да обезбеди нивни детали за контакт, кои треба да бидат споделени со КИНСИВ по пристигнувањето. Доколку КИНСИВ има имиња на сведоци, таквите информации ќе бидат доставени до полицијата, ако се побара.



За време на паралелните истраги, КИНСИВ и полицијата ќе имаат барања за интервју со очевидци и инволвирани страни. КИНСИВ мора да спроведе сопствени интервјуа со клучните лица одделно (пилотот, персоналот за одржување, клучните очевидци итн.), но ќе ја извести полицијата без да даде официјална изјава.

Полицијата ќе спроведе и свои посебни интервјуа со сведоците. КИНСИВ вообичаено ќе ги интервјуира лицата што е можно поскоро и во приватност, со цел да се добие целосна и искрена изјава за настаните. Страните ќе се поврзат, како што е соодветно, за да ги координираат интервјуата на сведоците. Полицијата вообичаено ќе направи изјави потпишани од сведоците. КИНСИВ подлежи на законска забрана за објавување на сведоштва или изјави на сведоци согласно Деловник за работа на Комитетот за истраги на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти, што забранува на истражителот на КИНСИВ да објави специфични записи кои се земени за време на истрагата. Затоа, КИНСИВ зема докази од сведоците врз основа на тоа дека се доверливи и нема да бидат откриени, освен ако не се утврди дека тоа се бара заради јавен интерес од страна на надлежниот Јавен обвинител или судот. КИНСИВ зема официјални потпишани изјави. Полицијата може да помогне на сопствената и/или на истрагата која ја води КИНСИВ со составување на список на лица кои биле сведоци на несреќата и нивните детали за контакт. Затоа, размената на познати очевидци и нивните детали за контакт ќе бидат достапни меѓу двете страни, секогаш кога тоа е можно.

Нормално, полицијата нема никакви потешкотии да даде копии од изјавите на сведоците коишто полицијата ги земала и истите да ги даде на истражителите на КИНСИВ. Сепак, ова ќе се разгледува од случај до случај, на барање на КИНСИВ.

Полицијата ќе ги стави на располагање, релевантните не-кривични докази и наоди, по барање на КИНСИВ. Ова важи дури и кога КИНСИВ првично не присуствувале на местото на несреќата, но последователно одлучила да започне истрага.

Во однос на повредените лица кои се пронајдени на местото на несреќата, од витално значење е полицијата да води евиденција за тоа во која болница е пренесен секој преживеан. КИНСИВ може да побара пристап до овој запис, за да може преживеаните да бидат интервјуирани во соодветно време во текот на истрагата на КИНСИВ.

#### **5.7.6 Заштита на чувствителни информации кои се однесуваат на безбедноста**

**Следните докази** не смеат да стојат на располагање ниту да се користат за ниедна дуга цел освен за истрага која се однесува на безбедноста:

- сите изјави од лица земени од органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста во текот на истрагата која се однесува на безбедноста;
- докази со кои се открива идентитетот на лицата кои сведочеле во рамките на истрагата која се однесува на безбедноста;



- информации кои ги прибрал органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста, а кои се од особено чувствителен или личен карактер, вклучувајќи ги и информациите за здравјето на поединците;
- материјал последователно изготвен во текот на истрагата како што се: белешки, нацрти, мислења на истражителите, мислења дадени при анализата на информациите, вклучувајќи ги и информациите од уредот за снимање на податоци за летот;
- информации и докази кои ги дале истражители од други земји-членки или трети земји во согласност со меѓународните стандарди и препорачани практики, ако тоа го бара нивниот орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста;
- нацрти на прелиминарни или завршни извештаи или привремени изјави;
- тонски снимки и слики од уреди за снимање во пилотската кабина и нивна транскрипција, како и тонски записи од единиците на контролата на летање, обезбедувајќи, исто така, дека соодветно се чуваат информациите кои не се релевантни за истрагата која се однесува на безбедноста, особено информациите од приватен карактер, без да е во спротивност со став 3.

**Следниве записи** не смее да стојат на располагање ниту да се користат за ни една друга цел освен за истрага која се однесува на безбедноста или за други намери чија цел е подобрувањето на воздухопловната безбедност:

- севкупната комуникација помеѓу лицата кои учествувале во операциите на воздухопловот;
- писмените или електронски записи и транскрипции на снимките од единиците на контролата на летање, вклучувајќи ги извештаите и резултатите за внатрешни цели;
- пропратните дописи за проследување на препораки за безбедноста од органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста, а кои се испратени до примателот, кога тоа го бара органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста кој ја издава препораката;
- извештаи за настани кои се поднесуваат според Директива 2003/42/EЗ.

**Снимките од уредот за снимање на податоци за лет** не смее да стојат на располагање ниту да се користат за ни една друга цели освен за истрага која се однесува на безбедноста, пловидбеноста или одржувањето, освен кога таквите записи се користат анонимно или се обелоденуваат во согласност со безбедносните постапки.

И покрај горенаведеното, правосудниот орган или органот надлежен да одлучи за обелоденувањето на снимки според националното право, може да одлучи дека користа од обелоденувањето на горенаведените снимки за кои било други цели кои законот ги дозволува го надминува неповолното домашно и меѓународно влијание, кое таквиот чин би можел да го има врз таа или некоја идна истрага која се однесува на безбедноста. Може да се обелоденуваат само податоците кои се нужно неопходни за целите кои се наведени.



## **ДЕЛ VI:**

# **СНИМЕНИ ПОДАТОЦИ**



## **6. СНИМЕНИ ПОДАТОЦИ**

### **6.1 Општо**

Снимените податоци се од голема важност за истрагата и сите извори на податоци треба да се искористат и анализираат што е можно поскоро. За некои извори се потребни претходни аранжмани и одредени постапки за да се осигура дека податоците не се изменети со текот на времето или поради неправилно ракување. Најважно е овие податоци да се чуваат безбедно и да се спречи нивно откривање, особено затоа што снимките и записниците од CVR се заштитени со меѓународни барања.

Материјали со упатства за уредите за снимање на летови може да се најде во следниве Додатоци на ICAO:

ICAO Анекс 6 & Прилог Д - Услови за уреди за снимање за воздухоплови.

ICAO Анекс 6 & Додаток Б - Услови за уреди за снимање за хеликоптери

Прилог Д - Упатства за читање и анализа на уреди за снимање

### **6.2 Заштита на снимени податоци**

Принципот на сите истраги на КИНСИВ е заштита и зачувување на собраните податоци. И покрај тоа што секогаш ќе постои баланс помеѓу преносот и употребата на податоците од страна на истражителите и безбедноста на тие податоци, генералниот принцип по кој треба да се водат сите истражители треба да биде максимална заштита при чување на податоците во нивна сопственост и под нивна контрола во секое време.

Безбедносните информации како и изјавите на лица земени од страна на истражителите, комуникација помеѓу лицата кои биле вклучени во операциите со воздухопловот, нивните лични или медицински информации, сликите, транскриптите, снимките (CVR и други снимки), мислењата од анализата на информации и други податоци собрани при техничкото истражување на несреќи и сериозни инциденти не смеат несоодветно да се употребуваат. Несоодветна употреба опфаќа употреба на податоците за цели кои не се поврзани со истрагата на несреќи или инциденти, утврдување на вина или изрекување на кзнени мерки на оперативниот персонал, како и нивно доставување до јавноста освен кога фактите и доказите укажуваат на постоење на намера за причинување на штета.

### **6.3 Откривање и споделување на податоци**

Главниот истражител (IIC) или кое било друго лице од КИНСИВ засегнато со спроведување истрага за настан (каде и да се случил) не смее да стави на располагање ниту еден од подолу наведените записи на кое било лице за цели освен за конкретната истрага:



- (а) Изјави земени од лица од страна на истражните органи за време на нивната истрага;
- (б) Комуникации помеѓу лица вклучени во управувањето со воздухопловот;
- (в) Медицински или приватни информации во врска со лица вклучени во настанот;
- (г) CVR снимки или препис од такви снимки;
- (д) Снимки и записници од снимките од единиците за контрола на воздушниот сообраќај;
- (ѓ) FDR записи или други снимки на податоци или излез од такви записи;
- (е) Снимки и слики од и во кабината и кој било дел или записници од таквите снимки за време на лет;
- (ж) Изразени мислења во анализата на информациите, вклучително CVR, FDR и информации за снимачот на податоци;
- (з) Имиња на лица вклучени во несреќата или инцидентот;
- (с) Било кој записник и кој не е релевантен за анализата на несреќата или инцидентот;
- (и) Снимки од CSI (фотографии и снимки направени од КИНСИВ и крим техника на МВР;
- (ј) Копии од лиценците на пилотите, контролорите на летање и други;
- (к) Резултати од обдукција;
- (л) Информации за личните досиеја на службените лица и државните службеници.

Исклучок од ова правило за споделување на записи ќе биде само во случај кога надлежниот Јавен обвинител или Судот во редовна кривична постапка, со барање во форма на писмена наредба до КИНСИВ ќе побара споделување на било кој од претходно наведените записи.

#### **6.4 Постапување со снимени податоци**

Истражителите на КИНСИВ мора да бидат сигурни дека се превземени сите разумни чекори за да се обезбеди усогласеност со обврските за необјавување. За таа цел, соодветни процедури мора да се користат на лице место, во транзит, во објекти на трети лица и во канцелариите на КИНСИВ. Со оглед на разновидната природа на местата, режимите на транзит, привременото сместување и локациите и објектите на трети лица, она што следува е општо по природа и служи да ги поттикне истражителите за општите размислувања што треба да ги формира нивните размислувања и активности.



#### **6.4.1 На терен**

Сите записи мора да бидат третирани како чувствителни податоци. Уредите што ги содржат овие снимки треба да се третираат на сличен начин со внимателност и грижа. Истражителот треба да ги запише и да ги задржи сите снимки безбедно. Снимките не треба да се оставаат без надзор во возила/објекти, освен ако се достапни безбедни капацитети за складирање. Снимките треба најитно да се пренесат на медиуми што се заштитени со лозинка и по можност шифрирани.

#### **6.4.2 При транзит**

Освен ако не е договорен прифатлив безбеден транспорт, снимките при транзит мора да бидат во надлежност на истражителот. Мора да се внимава да се избегне оштетување на снимките. За таа цел, уредите за снимање ќе бидат третирани со внимание, медиумите за снимање ќе бидат во соодветни заштитни пакувања и ќе се посвети посебно внимание на ризиците што можат да го загорзат интегритетот на снимките (на пр. опрема за скенирање на аеродромите). Кога се патува со FDR или CVR, ќе се носат релевантните пропратни писма, потпишани од главниот истражител на воздухопловни несреќи и ќе бидат направени претходни аранжмани за да се избегне/минимизира скенирањето на податоците на излезното патување до агенциите за преземање.

#### **6.4.3 Во објекти на трети лица**

Од време на време потребно е да се однесат записи до трети лица (на пр. други национални агенции за истраги, производители на оригинална опрема, итн.) за преземање и/или анализа. Истражителите мора да обезбедат таквите снимки да бидат достапни само за персоналот чија работа е неопходна за да се оствари мисијата на истрагата. Особено, истражителот мора да се погрижи инволвираниот персонал да ги разбере ограничувањата за доверливоста поврзани со нивната работа.

Кога се соработува со други агенции за истраги, ова обично не е проблем, но на трети лица треба да им се пристапи со претпазливост. По завршувањето на работата на кое било место на трети страни, истражителот мора да се осигура дека сите копии на податоци, записници, итн., кои се користени на локацијата се уништени.

#### **6.5 Видови на снимени податоци**

Постојат два различни вида на снимени податоци:

- Податоци запишани во воздухопловот на несреќата или инцидентот и
- Податоци запишани надвор од воздухопловот.





## 6.5.1 Податоци запишани во воздухопловот

### 6.5.1.1 Уреди за снимање на податоци за летот (FDR) и гласовна комуникација во кабина (CVR)

Постојат уреди за снимање на податоци во текот на лет (**Flight Data Recorder-FDR**) и уреди за снимање на гласовна комуникација во кабина (**Cockpit Voice Recorder-CVR**). Голем комерцијален воздухоплов ги има и двата, некои помали комерцијални воздухоплови може да имаат само CVR, а во повеќето хеликоптери обично имаат рекордер што ги комбинира двете функции (CVFDR).

Ако се случи голема несреќа кај воздухоплов опремен со едниот или со двата уреди, тогаш уредите за снимање престануваат да снимаат веднаш штом ќе се прекине електричната енергија. Меѓутоа, ако електричната енергија не е прекината или е повторно приклучена по мала несреќа или инцидент, уредите за снимање може да продолжат да работат и важните претходно снимени податоци може да бидат избришани (посебно кај CVR).

Како резултат на тоа, кога е соодветно, една од најважните активности за истражителот кој прв ја добил информацијата за настанот е да му наложи на операторот да осигура дека уредите за снимање се исклучени (обично со извлекување на прекинувачот) што е можно поскоро. Пронаоѓањето, преземањето и/или репродукцијата на уредите за снимање на летови, вообичаено, ќе го организира истражителот на КИНСИВ.

Истражителите треба да ги забележат, фотографираат и документираат следниве информации:

- Вид на уредот за снимање (FDR, CVR, итн.);
- Производител/модел на уредот за снимање;
- Реден број на уредот за снимање;
- Сериски број на уредот за снимање; и
- Оштетување на уредот за снимање (вдлабнатини, гребнатини, итн.).

Ако уредот за снимање е неоштетен, тој задолжително треба да биде отстранет и вратен во КИНСИВ. По отстранувањето, потребно е да се осигура дека приклучоците на конекторот се заштитени. При транспортот, уредот за снимање мора да биде придружуван од истражител на КИНСИВ. Истражителот „на терен“ не смее да го задржи уредот за снимање во текот на ноќта заради ризик од кражба и треба да договори да биде обезбеден од страна на полицијата. Ако уредот за снимање е видно оштетен, тогаш истражителот мора да го отстрани или да го надгледува неговото отстранување од местото на несреќата и да го транспортира во КИНСИВ. Ако уредот за снимање е извлечен од вода, треба да се потопи во јонизирана или дестилирана вода во соодветен сад пред да се транспортира во КИНСИВ. Пожелно е садовите за транспорт да бидат запечатени со силиконска заштитна смеса.



#### **6.5.1.1.1 Транспорт на уредите за снимање до странска специјализирана лабораторија за преземање на податоци**

Заради преземање/симнување на податоците, истражителите на КИНСИВ е потребно да се обратат до странски специјализирана лабораторија. Освен ако не постои судир на интереси, најчеста локација за преземање ќе биде BFU Германија или BEA Франција. По утврдување на странска специјализирана лабораторија за преземање на податоците, потребно е да се оствари комуникација и да се добие нивно одобрение и да се дадат следните податоци:

- (а) Вид, модел и регистрација на воздухоплов;
- (б) Краток опис на настанот;
- (в) Видот на уредите за снимање, CVR или FRD или и двата;
- (г) Модел на уреди за снимање;
- (д) Број на уреди за снимање;
- (ѓ) Сериски број на уреди за снимање;
- (е) Оштетување/пожар/вода.

При организирање на транспортот на уредите, потребно е да се направат одредени подготовки. Најнапред мора да бидат земени предвид безбедносните и царинските процедури. За таа цел истражителот кој врши транспорт на уредите за снимање е должен да поседува писмо за олеснување при транспорт, издадено од страна на КИНСИВ, кое е дадено во **Прилог бр. 7** на овој Прирачник. Потребно е однапред да се информира аеродромската полиција и аеродромското обезбедување на аеродромите во Скопје/Охрид дека ќе патуваат со уредите за снимање и ќе закажете нивна придружба преку безбедносна проверка. Под никакви околности не треба да се дозволи уредите за снимање да минуваат низ електронските скенери/рентгени за безбедносен преглед.

По пристигнување во странската специјализирана лабораторија потребно е:

- да се внимава на целиот процес на преземање на податоци;
- да се осигура дека не се направени копии и дека оригиналните податоци на уредите за снимање се избришани;
- да се земе копија од записите на уредите за снимање на криптиран ДВД или друг медиум, со алатката за криптирање и нејзината лозинка за криптирање;
- да се чуваат копиите и лозинката на различни локации.

По враќањето во седиштето на КИНСИВ, потребно е податоците од уредите за снимање да се снимат на тврд диск.

#### **6.5.1.2 Уреди за снимање со брз пристап (Quick Access Recorder - QAR)**

Уредите за снимање со брз пристап (QAR) не се регулаторно барање. Сепак, повеќето авиокомпаниии имаат програма за управување со квалитетот на летањето (FOQM), што обично зависи од нејзините податоци за QAR.



Авиокомпанијата го специфицира типот на QAR, затоа податоците може да се запишат во комерцијален формат, така што од авиокомпанијата треба да се побара да ги обезбеди податоците во формат корисен за истрагата. Количината и разновидноста на податоците за QAR честопати го надминува онаа што може да се добие од FDR. Авиокомпанијата исто така може да има договор за договор или способност за репризирање на податоците на FDR/CVR. Конвенционално е КИНСИВ да го репродуцира FDR и авиокомпанијата да го повтори QAR и да ги размени преземените информации.

#### **6.5.1.3 Централен компјутер за одржување (Central Maintenance Computer - CMC)**

Повеќето современи воздухоплови имаат софистицирани компјутери за централно одржување (Central Maintenance Computer-CMC), кои запишуваат настани и грешки. Овие податоци можат да бидат непроценливи, но тие мора да бидат извлечени од специјалисти. Истражителите „на терен“ се одговорни за изолирање на овие податоци, но на операторот треба да му се овозможи да ги извлече податоците со употреба на сопствена опрема и печатачи. Истражителите се потсетуваат дека отстранувањето на главната батерија од воздухопловот пред да се преземат податоците CMC може да резултира во загуба на податоците.

#### **6.5.1.4 GPS записи**

Податоците од GPS уредите можат генерално да бидат непроценливи за истрагата за воздухопловната несреќа во ситуации кога во воздухопловот нема уреди за снимање на лет. Податоците се многу точни и за позиција и за време, но точноста на висината варира значително и не треба да се потпира многу на тие податоци. Многу преносни GPS уреди автоматски ги снимаат податоците. Овие податоци се одржуваат преку батеријата и затоа се временски ограничени.

Ако постои разумна можност за враќање на податоците, GPS уредот треба да се транспортира до КИНСИВ што е можно поскоро за испитување од страна на истражител. Ако GPS уредот е сè уште вклучен кога е пронајден, дисплејот треба да се фотографира (без блиц) и потоа треба да се исклучи, за да се спречи празнење на батеријата. Ако GPS уредот не работи или е оштетени, не го вклучувајте, бидејќи ако работи, последната фиксна позиција ќе биде изгубена/преснимана. Последната фиксна позиција може да биде многу важна за да се одреди дали GPS уредот бил во употреба кога се случила несреќата.

#### **6.5.1.5 Уреди за снимање на немоторни летала (едрилици, змаеви, параглајдери итн.)**

Меѓународната комисија за летање (International Gliding Commission-IGC) одобри дека уредите за снимање на лет при натпревар во летање вообичаено ја бележи позицијата од извор на GPS уредот и надморската височина од чувствителен сензор за притисок (барограф).



Надлежниот истражител треба да го земе уредот за снимање (понекогаш се носат два), но не треба да се обидува да го вклучи без стручна помош. Помош за преземање на податоците може да се побара од организаторите на натпреварот.

#### **6.5.1.6 EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning)**

Уредите EGPWS (Засилено предупредување од близина на теренот) запишуваат настани како што се предупредувања и грешки. Извлекувањето на податоците е специјализирана задача. Сепак, истражителите „на терен“ треба да преземат одговорност и да осигураат дека процесорот на EGPWS ќе биде обезбеден.

#### **6.5.1.7 TCAS (Traffic Collision and Avoidance)**

Уредите TCAS (судир при сообраќај и избегнување) ги снимаат настаните за близина на просторот во воздухот помеѓу воздухопловите што оперираат. Повеќето типови на воздухоплови сега имаат вграден TCAS.

TCAS запишува совети, предупредувања и грешки на својот компјутер. Повторно, извлекувањето на податоците е специјализирана задача. Сепак, истражителите „на терен“ треба да преземат одговорност и да осигураат дека процесорот на TCAS-процесорот ќе биде обезбеден.

#### **6.5.1.8 Енергетски независна меморија (System Non-Volatile Memory-NVM)**

Многу вградени системи во современите воздухоплови имаат енергетски независна меморија од која може да се извлечат перформанси или податоци за „решавање проблеми“. Пример за такви системи се мотори FADEC и многу од компјутерските системи на воздухопловите (на пр. компјутери за предупредување на грешки, компјутери за управување и управување со гориво, контролор на притисок во кабината).

Извлекувањето на податоците од овие компјутери е вообичаено специјализирана задача што ја извршува или производителот на воздухопловот или од производителот на компонентите. Сепак, истражителите „на терен“ треба да преземат одговорност да осигураат дека соодветните уреди се обезбедени. Честопати ќе има притисок од операторот да ги врати овие уреди во функција што е можно побрзо, така што подготовките за извлекување на податоци треба да бидат приоритет и да се направат без одложување.



## **6.5.2 Извори на надворешни податоци**

### **6.5.2.1 RTF и ATC податоци за комуникација**

Контролата на летање во Република Северна Македонија на аеродромите во Скопје и Охрид, ги снимаат каналите за телефонска комуникација RTF и ATC. Во контролата на летање сите канали се снимаат, или на магнетна лента или на дигитален запис. Единицата за ATC може да има неколку ленти, но секоја од нив ќе се пресними по неколку денови и сите запишани дигитални податоците на крајот се пребришуваат. Затоа, неопходно е брзо дејствување од страна на распоредениот истражител за да обезбеди сочувување на потребните податоци и тоа е потребно да се изврши во најкраток можен рок.

Договорот за добивање на податоци од RTF од центрите за контролата на летање е да се побара да се одземе главната лента. Ова може да се направи преку официјално барање директно до главниот менаџерот на контролата на летање. Поради уникатниот вид опрема за снимање, Главниот истражител (IIC-Investigator-In-Charge) ќе мора да присуствува во објектот на контролата на летање за да го слушне записот. Веднаш потоа е потребно да се побара верна копија од оригиналниот запис.

Нормално, главната лента ќе биде безбедна од ATC онолку долго колку што бара IIC (Investigator-In-Charge). Транскриптите ги прави ATC, но ќе треба да бидат потпишани како вистинска копија.

Освен за официјалните извештаи, копија од снимката(ите) на ЦД обично ги исполнува потребите на КИНСИВ, но повремено, ако е потребна спектрална анализа на позадината, снимката може да обезбеди супериорен опсег на фреквенција. Преписите траат подолго за да се произведат и се интензивни, така што помага да се минимизира количината на говорните податоци што треба да се пренесат.

### **6.5.2.2 Обласен ATC радар**

По појавата на настан, ќе се земе предвид привремено одземање на релевантните ленти на радарите. Ова може да се направи преку официјално барање директно до ATC. Клучните параметри што се бараат од ATC се локацијата, UTC времето и користениот код на транспондерот. IIC (Investigator-In-Charge), колку што е можно поскоро, ќе ја посети ATC и ќе ја види главната снимка на радарот директно со цел да утврди дали снимката содржи податоци кои се поврзани со настанот. Кога снимката е релевантна за истрагата, се прави видео-копија директно од главната снимка на радарот. Главната копија останува во ATC и ќе остане таму сè додека не биде ослободена од IIC (Investigator-In-Charge).



#### **6.5.2.3 MSAW и STCA податоци (Minimum Safe Altitude Warning System and Short-Term Conflict Alert)**

Овие уреди претставуваат систем за предупредување за минимална безбедна надморска височина (MSAW) и систем за краткорочно предупредување за конфликти (STCA). Овие системи ги користат податоците од радарите и ги обработуваат за да ги обезбедат предупредувањата. Иако можеби нема да има дополнителни податоци, деталите за какви било предупредувања за MSAW или STCA треба да се побараат од засегнатиот оддел за АТС доколку овие предупредувања биле или требало да бидат активирани.

#### **6.5.2.4 Аеродромски контролен радар**

Податоците за радарската контрола на аеродромите во Скопје и Охрид се снимаат и податоците се евидентираат под истите услови како и за радарот на обласната контрола на летање.

#### **6.5.2.5 Аеродромски радар за движење по аеродромски површини (ASMR-Aerodrome Surface Movement Radar)**

Аеродромски радар за површинско движење (Aerodrome Surface Movement Radar) е радар кој дава точна локација на движењето на воздухопловите на маневарските површини и полетно слетните патеки на аеродромите.

На аеродромите во Скопје и Охрид нема поставено аеродромски радар за површинско движење на воздухопловите (Aerodrome Surface Movement Radar).



## ДЕЛ VII:

# СОБИРАЊЕ НА ОСТАТОЦИ



## **7. СОБИРАЊЕ И ОТСТРАНУВАЊЕ НА ОСТАТОЦИ**

### **7.1 Собирање и отстранување на остатоци на копно**

Постојат три опции за отстранување на остатоците од местото на несреќата. При консултација помеѓу ИС (Investigator-In-Charge) и Претседателот на КИНСИВ, може да се донесе една од следните одлуки:

- да не се отстранат остатоците и да се предадат на сопственикот или операторот;
- да се отстранат специфичните предмети за понатамошно испитување, а преостанатите остатоци да се предадат на сопственикот или операторот;
- да се отстранат сите остатоци од местото на несреќата.

Остатоците од цивилните воздухоплови ќе бидат транспортирани во изнајмен хангар на КИНСИВ за детално испитување и тестирање. Меѓутоа, остатоците од големите комерцијални воздухоплови мора да бидат складирани на други соодветни места, единствено специфичните делови од остатоците ќе се однесат во објектот на КИНСИВ. Онаму каде е можно, истражителите ќе преземат одговорност за организирање на транспортот.

#### **7.1.1 Опции за транспорт**

Постојат три основни опции за транспорт на остатоци од местото на несреќа до објектот за складирање и тоа:

- Ресурси на КИНСИВ;
- Комерцијални ресурси; и
- Воена/полициска помош.

##### **7.1.1.1 Ресурси на КИНСИВ**

КИНСИВ има едно возило со погон на четири тркала што има многу ограничен капацитет да носи делови од мали остатоци. Возилото има уред за влечење на приколки. Доколку е достапна приколка и се смета погодна за употреба, големината и тежината на остатоците ќе бидат доминантни фактори.

##### **7.1.1.2 Комерцијални/локални ресурси**

Бидејќи КИНСИВ има само едно возило со погон на четири тркала што има многу ограничен капацитет да носи мали делови од остатоци, КИНСИВ користи опции за комерцијален транспорт.





Главните опции за употреба на комерцијална помош при транспорт се:

- Специјализирани компании за транспорт;
- Локални ресурси што ги користат локалните власти и службите за итни случаи.

Во зависност од локацијата на местото на несреќата и најдобрите услови, треба да се земе предвид ангажирањето локални ресурси. Треба да се побараат совети од локалната власт и/или полицијата во врска со тоа кој треба да се користи за транспорт со помош на возило. Истражителите мора да бидат сигурни дека опремата и операторите се соодветни за дадената задача (на пр. копање, кревање и транспорт). Оваа проценка е важна затоа што истражителот на лице место има огромна одговорност за проценка на ризикот и последователна безбедност на работењето сè додека остатоците не се обезбедат во возилото за транспорт.

### **7.1.1.3 Воена/полициска помош**

КИНСИВ практикува меѓусебно успешна соработка со МО и МВР. Освен човечки ресурси („Map power“), македонските воените/полициските сили имаат пристап до специјализирани воени/полициски возила за пронаоѓање и транспорт, кои можат да помогнат во собирање на остатоци од цивилните воздухоплови. Од особена важност е што македонските воздухопловни сили имаат капацитети за кревање со помош на хеликоптер, како за превоз на персонал, така и за транспорт по воздушен пат на специфични предмети од остатоци. По консултација со Претседателот на КИНСИВ, IIC (Investigator-In-Charge) комуницира директно со МО/МВР, за да може да се утврди достапноста, способноста и соодветноста на опремата за транспорт. МО/МВР исто така можат да дадат совети за здравјето и безбедноста; тие можат да повикаат тимови да го испитаат местото, да пронаоѓаат и пренесуваат остатоци, да го исчистат местото и да обезбедат комуникација.

### **7.1.2 Чистење на местото од остатоци**

Местата на несреќите треба да бидат исчистени од колку што е можно повеќе остатоци и од сите човечки остатоци. Треба да се побара помош од локалната власт и службите за итни случаи при пребарување на остатоците и отстранување на сите траги од човечки остатоци. Истражителите на КИНСИВ се одговорни за пронаоѓање на остатоците, а Институтот за судска медицина, овластен од Државното јавно обвинителство, за отстранување на човечките остатоци од локацијата.

Онаму каде што не може да се најдат сите остатоци (на пр. распаѓање на воздухопловот во текот на летот или на места со засеана култура), локалните земјоделци и сопствениците на земјиштето треба да бидат замолени да го известат КИНСИВ доколку се пронајдат остатоци откако локацијата ќе биде исчистена. Чистење на местото на несреќата од остатоци може да се изврши само по претходно добиено одобрение од страна на КИНСИВ и е обврска на операторот односно сопственикот на паднатиот воздухоплов.



## **ДЕЛ IX:**

# **ИЗВЕШТАЈ ЗА ИСТРАГАТА**



## 9. ИЗВЕШТАЈ ЗА ИСТРАГАТА

### 9.1 Општо

Секоја истрага која се однесува на безбедноста завршува со извештај во форма соодветна за типот и сериозноста на несреќата или сериозниот инцидент. Во извештајот се наведува дека единствената цел на истрагата која се однесува на безбедноста е спречувањето идни несреќи и инциденти без утврдување вина или одговорност. Во извештајот се содржат, кога е соодветно, препораки за безбедноста. Во извештајот се заштитува анонимноста на секој поединец кој учествувал во несреќата или сериозниот инцидент.

### 9.2 Видови извештаи

#### 9.2.1 Прелиминарен извештај

Во ситуации на воздухопловна несреќа каде воздухоплов е со максимална маса **над 2 250 кг.**, КИНСИВ ќе испрати Прелиминарен извештај до:

- Државата на регистрација или Државата на настанот;
- Државата на операторот;
- Државата на дизајнот;
- Државата на производство;
- Државата која дава информации, значајни објекти или експерти,
- Државата чии граѓани биле жртви или претрпеле сериозни повреди;
- ИCAO

Прелиминалниот извештај треба да биде испратен во рок од 30 дена од денот на несреќата. Прелиминарниот извештај мора да ја гарантира доверливоста на податоците. Прелиминарниот извештај се испраќа и до Влада на РСМ, Министерство за транспорт и врски и Агенција за цивилно воздухопловство на Република Северна Македонија.

#### 9.2.2 Нацрт финален извештај

КИНСИВ, како држава која ја спроведува истрагата, има обврска да испрати копија од нацрт-финалниот извештај до следните засегнати страни, поканувајќи ги притоа да дадат значајни и суштински коментари кон извештајот што е можно поскоро:

- Државата што ја започнала истрагата;
- Државата на регистрација;
- Државата на операторот;
- Државата на дизајнот;
- Држава на производството;



- Секоја Држава која учествувала во истрагата;
- Секоја Држава чии граѓани биле жртви или претрпеле сериозни повреди;
- Секоја Држава што обезбедила информации, значајни објекти или експерти,
- ICAO (за воздухоплови со MOTW над 2250 кг. или турбо млазен воздухоплов);
- ECAC;
- Европска комисија;
- EASA;
- Сите релевантни национални организации.

Доколку КИНСИВ **добие коментари во рок од 60 дена** од денот на предавањето на писмото, или ќе го измени нацрт-финалниот извештај за да ја вклучи содржината на добиените коментари или, по желба од државата што дала коментари, да ги додаде коментарите во финалниот извештај.

Доколку КИНСИВ **не добие коментари во рок од 60 дена** од денот на првото предавање на писмото, ќе го издаде финалниот извештај, освен ако засегнатите држави не се договорат за продолжување на тој период.

КИНСИВ има пропишана постапка за доставување на нацрт-финален извештај и активностите што треба да се преземат при изготвување на Финален извештај во **Процедурата за изготвување и проследување на извештај за истрага (KINSIV-PR-03).**

### 9.2.3 Финален извештај

Финалниот извештај од истрагата за воздухопловната несреќа е основа за започнување на безбедносните дејства кои се неопходни за спречување на понатамошни несреќи кои би можеле да бидат предизвикани од слични причини. Затоа, Финалниот извештај за несреќата мора да утврди детално што се случило, како се случило и зошто се случило. Наодите, причините и/или споредните факторите наведени во Финалниот извештај треба да доведат до изготвување на безбедносни препораки за да можат да бидат преземени соодветни превентивни безбедносни мерки.

#### 9.2.3.1 Содржина и форма на финалниот извештај

Форматот кој КИНСИВ го користи за изготвување на Финален извештај е во согласност со насоките дадени во Поглавје 6 на Анексот 13 на ICAO и истиот ги содржи следните делови:

- А. Општи информации**
- Б. Краток опис на настанот**
- В. Фактички информации**
- Г. Анализа**
- Д. Заклучоци**
- Г. Безбедносни препораки**
- Е. Додатоци (доколку има)**

Формата на Финалниот извештај е дадена како **Прилог бр. 9** на овој Прирачник.



### 9.2.3.2 Доставување на финалниот извештај

По изминување на рокот од 60 дена во кој засегнатите страни до кои е испратен нацрт финален извештај се изјасниле со свои коментари, КИНСИВ пристапува кон приклучување на овие коментари кон финалниот извештај за конкретната истрага и објавување на истиот.

КИНСИВ јавно го објавува финалниот извештај во најкус можен рок и, ако е можно, во рок **од 12 месеци од датумот на несреќата или сериозниот инцидент**. Доколку финалниот извештај не може јавно да се објави во рок од 12 месеци, КИНСИВ издава привремена изјава најмалку на секоја годишнина од несреќата или сериозниот инцидент, во која во детали се наведува напредокот на истрагата како и сите можни спорни прашања покренати во однос на безбедноста.

Финалниот извештај се испраќа до:

- Државата што ја започнала истрагата;
- Државата на регистрација;
- Државата на операторот;
- Државата на дизајн;
- Државата на производство;
- Секоја Држава која учествувала во истрагата;
- Секоја Држава чии граѓани биле жртви или претрпеле сериозни повреди;
- Секоја Држава што обезбедила информации, значајни објекти или експерти;
- ICAO (за воздухоплови со маса над 2250 кг. или турбо млазен воздухоплов);
- ECAC;
- Европска комисија;
- EASA.

Во Република Северна Македонија Финалниот извештај се испраќа до следните институции:

- Влада на РСМ;
- Министерство за транспорт и врски;
- Агенција за цивилно воздухопловство на Република Северна Македонија;
- Засегнати министерства;
- Министерство за внатрешни работи;
- Јавно обвинителство.

### 9.2.3.3 Објавување на финалниот извештај

КИНСИВ ги објавува Финалните извештаи од истрагите за воздухопловните несреќи и сериозни инциденти на својата интернет страница.



Финалните извештаи што ги добива ICAO ќе се чуваат на Електронската база на финални извештаи на ICAO (е-библиотека) која е достапна преку јавната интернет страница на ICAO на следниот линк [Safety \(icao.int\)](https://safety.icao.int).

На овој начин, безбедносните лекции научени за време на истрагите и информациите содржани во Финалните извештаи ќе бидат достапни на јавноста, вклучувајќи ги безбедносните истражители, други безбедносни службеници и заинтересирани страни.

### **9.3 Годишен извештај за несреќи, сериозни инциденти и настани**

КИНСИВ го доставува до Меѓународната организација за цивилно воздухопловство - ICAO, годишниот извештај за несреќи или сериозни инциденти кои вклучуваат цивилни воздухоплови со максимална маса на полетување над 2250 кг. Параметрите за ваквиот извештај ги дава ICAO.



## 8. КОНТАКТ СО СЕМЕЈСТВАТА НА ЖРТВИТЕ И ПОВРЕДЕНИТЕ

### 8.1 Општо

Кога КИНСИВ истражува воздухопловна несреќа со човечки жртви, треба да оствари првичен контакт со семејствата на жртвите и повредените, по можност преку или заедно со полицијата. Тие треба да остварат средба веднаш штом семејството го побара тоа, за да им биде објаснета улогата и одговорностите на КИНСИВ и да се информираат за напредокот и резултатот од истрагата. Комуникацијата со семејствата на жртвите од странска држава треба да се спроведува преку ACCREP (Accredited Representative) или Експерт назначен од таа држава.

### 8.2 Лице за контакт со семејството (Family Liaison Officer-FLO)

Во случај на несреќи со повеќе смртни случаи, координативното тело на Владата на Република Северна Македонија ќе назначи претставник за комуникација со семејствата и роднините на загинатите/повредените (FLO), за да ги обезбеди сите потребни информации. КИНСИВ не комуницира со семејствата на загинатите/повредените во тој момент. По несреќата, КИНСИВ ќе ги информира семејствата за текот на истрагата.

### 8.3 Принципи за работа со семејствата

Кога некој ќе почине како резултат на воздухопловна несреќа, семејството ќе биде нетрпеливо да открие што се случило како и да ги дознае причините за смрт. Во многу случаи, тие исто така ќе бараат некој да преземе одговорност за настаните што довеле до несреќата. **Улогата на КИНСИВ е ограничена на испитување на причините за несреќата и не опфаќа посочување на вина или одговорност.** Ова може да биде особено чувствителен дел, и затоа ова упатство е напишано да им помогне на истражителите во справувањето со лица кои доживеале ненадејна и неочекувана загуба и кои можеби не ја разбираат улогата на различните страни вклучени во настаните кои следат по несреќата и истрагите.

#### 8.3.1 Контакт

IIC (Investigator-In-Charge) на конкретната истрага треба да биде свесен за загриженоста на семејствата и преживеаните и треба да осигура дека тие ќе бидат информирани. За да го заштити IIC (Investigator-In-Charge) од голем број директни прашања, КИНСИВ може да назначи лице за контакт за помош на семејството (FAO) за такви прашања.



### **8.3.2 Средби со семејствата**

Во случај на помал настан, лицето за врска обично треба да организира семејни состаноци во седиштето на КИНСИВ. Тие вообичаено не треба да се организираат во домот на семејството. Доколку не е достапно друго место, лицето за врска треба да осигура дека тие ќе преземат целосна одговорност за спроведувањето на состанокот и треба да бидат придружени од најмалку уште еден друг истражител. Без оглед на местото на настанот, на семејството треба да му се дадат јасни информации за целта на состанокот и да не се даваат нереални очекувања. Ако состанокот е наменет за едно или две ужалени лица, тие треба да бидат охрабрани да имаат присутен близок роднина или пријател за да си обезбедат емотивна поддршка. Присуството на пријатели или блиски роднини има дополнителна придобивка од причина што честопати тие имаат поточно сеќавање за техничките детали и може да ги повторат релевантните факти на ожалостените лице кажани за време на неизбежните дискусии, долго време по завршувањето на состанокот. Се препорачува секогаш да се одвојуваат членовите на семејството на екипажот од семејствата на патниците.

### **8.3.3 Соопштување на информации**

Општ принцип кој треба да се применува кога истражителите се соочуваат со барања за информации од семејство на жртвите, е да се биде што е можно поотворен. Иако сосема е во ред да се дадат детали за напредокот на истрагата, мора да се внимава да не откриваат докази од истрагата, како што се изјави на сведоци или записи од интервјуа. Соодветно е да се обезбедат, доколку се побара, копии на сите документи од јавен карактер. КИНСИВ е овластен да ги извести семејствата на жртвите и нивните роднини или нивните здруженија или јавно да објави какви било информации за фактичките наоди, постапките на истрагата која се однесува на безбедноста, можните прелиминарни извештаи или заклучоци и/или препораки за безбедноста, под услов дека тоа не ги загрозува целите на истрагата која се однесува на безбедноста и дека целосно се придржува кон важечкото законодавство за заштитата на личните податоци. Пред јавно да се објават информациите, КИНСИВ ги проследува тие информации до семејствата на жртвите и нивните роднини или нивните здруженија на начин на кој не се загрозуваат целите на истрагата која се однесува на безбедноста.

### **8.3.4 Гледање на остатоците**

Некои членови на семејството и пријателите на починатите ќе сакаат да ги видат остатоците од воздухопловот, но некои не. Ова може да се случи на местото на несреќата или откако ќе се отстранат остатоците и ќе се транспортираат во хангарот за преглед изнајмен од КИНСИВ.





Треба секогаш да се понуди можност за прегледување на остатоците, но FLO мора да разјасни дека ова е личен избор и не се очекува сите да сакаат да го посетат местото на несреќата или хангарот. Меѓутоа, членовите на семејствата ќе имаат предност да ги видат остатоците. Тие треба да бидат пречекани на главниот влез и да бидат придружувани од најмалку еден истражител (по можност IIC- Investigator-In-Charge) и да бидат однесени во хангарот. Персоналот на КИНСИВ има поголемо искуство во справување со остатоци, но семејствата што го посетуваат, можеби ќе бидат вознемирени од општата глетка во хангарот. Како резултат на тоа, треба да се даде кратко објаснување на семејствата што може да очекуваат пред да влезат во хангарот.

Исто така, добро е останатите присутни во хангарот (особено истражителите кои работат во хангарот или се придружба на посетителите) да бидат информирани за посетата со тоа што може и да престанат да работат доколку во тоа време испитуваат други остатоци.

Специфичниот остаток кој ќе се прикаже треба да се положи и подели што е можно подобро заради сознанието дека им се презентира на семејствата. Доказите од крв треба да се отстранат кога е тоа можно.

Треба да се разгледа можноста на членовите на семејствата да им се овозможи одредено време да бидат „на само“ со остатоците. Гледањето на остатоците предизвикува голема емотивна потешкотија и треба да им се даде време да се смират пред да го напуштат хангарот.



## **ДЕЛ IX:**

# **ИЗВЕШТАЈ ЗА ИСТРАГАТА**



## 9. ИЗВЕШТАЈ ЗА ИСТРАГАТА

### 9.1 Општо

Секоја истрага која се однесува на безбедноста завршува со извештај во форма соодветна за типот и сериозноста на несреќата или сериозниот инцидент. Во извештајот се наведува дека единствената цел на истрагата која се однесува на безбедноста е спречувањето идни несреќи и инциденти без утврдување вина или одговорност. Во извештајот се содржат, кога е соодветно, препораки за безбедноста. Во извештајот се заштитува анонимноста на секој поединец кој учествувал во несреќата или сериозниот инцидент.

### 9.2 Видови извештаи

#### 9.2.1 Прелиминарен извештај

Во ситуации на воздухопловна несреќа каде воздухоплов е со максимална маса **над 2 250 кг.**, КИНСИВ ќе испрати Прелиминарен извештај до:

- Државата на регистрација или Државата на настанот;
- Државата на операторот;
- Државата на дизајнот;
- Државата на производство;
- Државата која дава информации, значајни објекти или експерти,
- Држави кои имаат интерес заради смртни случаи;
- ИКАО.

Прелиминалниот извештај треба да биде испратен во рок од 30 дена од денот на несреќата. Прелиминарниот извештај мора да ја гарантира доверливоста на податоците. Прелиминарниот извештај се испраќа и до Влада на РСМ, Министерство за транспорт и врски и Агенција за цивилно воздухопловство на Република Северна Македонија.

#### 9.2.2 Нацрт финален извештај

КИНСИВ, како држава која ја спроведува истрагата, има обврска да испрати копија од нацрт-финалниот извештај до следните засегнати страни, поканувајќи ги притоа да дадат значајни и суштински коментари кон извештајот што е можно поскоро:

- Државата што ја започнала истрагата;
- Државата на регистрација;
- Државата на операторот;
- Државата на дизајнот;



- Држава на производството;
- Секоја Држава која учествувала во истрагата;
- Секоја Држава чии чии граѓани биле жртви или претрпеле сериозни повреди;
- Секоја Држав што обезбедила информации, значајни објекти или експерти,
- Сите релевантни национални организации и доколку е потребно Операторот, АТС, аеродромот, EASA, ICAO

Доколку КИНСИВ **добие коментари во рок од 60 дена** од денот на предавањето на писмото, или ќе го измени нацрт-финалниот извештај за да ја вклучи содржината на добиените коментари или, по желба од државата што дала коментари, да ги додаде коментарите во финалниот извештај.

Доколку КИНСИВ **не добие коментари во рок од 60 дена** од денот на првото предавање на писмото, ќе го издаде финалниот извештај, освен ако засегнатите држави не се договорат за продолжување на тој период.

КИНСИВ има пропишана постапка за доставување на нацрт-финален извештај и активностите што треба да се преземат при изготвување на Финален извештај во **Процедурата за изготвување и проследување на извештај за истрага (KINSIV-PR-03)**.

### **9.2.3 Финален извештај**

Финалниот извештај од истрагата за воздухопловната несреќа е основа за започнување на безбедносните дејства кои се неопходни за спречување на понатамошни несреќи кои би можеле да бидат предизвикани од слични причини. Затоа, Финалниот извештај за несреќата мора да утврди детално што се случило, како се случило и зошто се случило. Наодите, причините и/или споредните факторите наведени во Финалниот извештај треба да доведат до изготвување на безбедносни препораки за да можат да бидат преземени соодветни превентивни безбедносни мерки.

#### **9.2.3.1 Содржина и форма на финалниот извештај**

Форматот кој КИНСИВ го користи за изготвување на Финален извештај е во согласност со насоките дадени во Поглавје 6 на Анексот 13 на ICAO и истиот ги содржи следните делови:

- А. Општи информации**
- Б. Краток опис на настанот**
- В. Фактички информации**
- Г. Анализа**
- Д. Заклучоци**
- Ѓ. Безбедносни препораки**
- Е. Додатоци (доколку има)**



Формата на Финалниот извештај е дадена како **Прилог бр. 9** на овој Прирачник.

### 9.2.3.2 Доставување на финалниот извештај

По изминување на рокот од 60 дена во кој засегнатите страни до кои е испратен нацрт финален извештај се изјасниле со свои коментари, КИНСИВ пристапува кон приклучување на овие коментари кон финалниот извештај за конкретната истрага и објавување на истиот.

КИНСИВ јавно го објавува финалниот извештај во најкус можен рок и, ако е можно, во рок **од 12 месеци од датумот на несреќата или сериозниот инцидент**. Доколку финалниот извештај не може јавно да се објави во рок од 12 месеци, КИНСИВ издава привремена изјава најмалку на секоја годишнина од несреќата или сериозниот инцидент, во која во детали се наведува напредокот на истрагата како и сите можни спорни прашања покренати во однос на безбедноста.

Финалниот извештај се испраќа до:

- Државата што ја започнала истрагата;
- Државата на регистрација;
- Државата на операторот;
- Државата на дизајн;
- Државата на производство;
- Секоја Држава која учествувала во истрагата;
- Секоја Држава чии чии граѓани биле жртви или претрпеле сериозни повреди;
- Секоја Држава што обезбедила информации, значајни објекти или експерти;
- ИКАО (за воздухоплови со маса над 2250 кг. или турбо млазен воздухоплов);
- ЕСАС (Европска конференција за цивилно воздухопловство);
- Европската комисија;
- Сопственикот на воздухопловот.

Во Република Северна Македонија Финалниот извештај се испраќа до следните институции:

- Влада на РСМ;
- Министерство за транспорт и врски;
- Агенција за цивилно воздухопловство на Република Северна Македонија;
- Засегнати министерства;
- Министерство за внатрешни работи.

### 9.2.3.3 Објавување на финалниот извештај

КИНСИВ ги објавува Финалните извештаи од истрагите за воздухопловните несреќи и сериозни инциденти на својата интернет страница.



Финалните извештаи што ги добива ICAO ќе се чуваат на Електронската база на финални извештаи на ICAO (е-библиотека) која е достапна преку јавната интернет страница на ICAO на следниот линк [Safety \(icao.int\)](https://safety.icao.int).

На овој начин, безбедносните лекции научени за време на истрагите и информациите содржани во Финалните извештаи ќе бидат достапни на јавноста, вклучувајќи ги безбедносните истражители, други безбедносни службеници и заинтересирани страни.

### **9.3 Годишен извештај за несреќи, сериозни инциденти и настани**

КИНСИВ го доставува до Меѓународната организација за цивилно воздухопловство - ICAO, годишниот извештај за несреќи или сериозни инциденти кои вклучуваат цивилни воздухоплови со максимална маса на полетување над 2250 кг. Параметрите за ваквиот извештај ги дава ICAO.

КИНСИВ доставува годишен извештај за воздухопловни несреќи до ЕУРОКОНТРОЛ, кој исто така вклучува податоци за несреќи и сериозни инциденти.



## **ДЕЛ X:**

# **ПРЕПОРАКИ ЗА БЕЗБЕДНОСТ**



## **10. ПРЕПОРАКИ ЗА БЕЗБЕДНОСТ**

### **10.1 Општо**

Согласно Анексот 13 од ИКАО и Европската регулатива бр.996/2010 и, препораката за безбедност значи предлог од органот за истраги на несреќи врз основа на информации добиени од истрагата, направени со намера да се спречат несреќи или сериозни инциденти и кои во никој случај немаат цел да создадат претпоставка за вина или одговорност за несреќа или сериозен инцидент.

Покрај препораките за безбедност кои произлегуваат од незгоди и сериозни истраги за инциденти, препораките за безбедност може да бидат резултат на различни извори, вклучително и студии за безбедност.

### **10.2 Објавување на препораки за безбедност**

#### **10.2.1 Форма на објавување на препораките за безбедност**

КИНСИВ дава препораки за безбедност преку конечниот извештај за истрагата на воздухопловната несреќа и инцидентот. Доколку е итно, препораките за безбедност може да бидат објавени пред конечниот извештај. Во тој случај, препораките за безбедност се упатени до примателот како писмо што не е достапно за јавноста. Потоа, покрај текстот на самата препорака, неопходно е да се опише појавата, да се објасни прашањето за безбедноста и да се објасни оправданоста на мерките за безбедност.

Кога се пишуваат вакви извештаи, особено е неопходно да се земе предвид дека содржината и формуларот на препораките за безбедност се соодветни. За детали, погледнете во **ДЕЛ IX: ИЗВЕШТАЈ ЗА ИСТРАГАТА**.

### **10.3 Изработка на препорака за безбедност**

Примателите на препораките за безбедност треба да бидат вклучени во изготвувањето на препораките за безбедност, да ги посочат можните решенија и ограничувања, бидејќи КИНСИВ не е секогаш во можност да ја процени можната правна, оперативна, техничка или финансиска последица што може да произлезе од специфичната препорака за безбедност.

Препораката за безбедност треба јасно да истакне кој ќе ги преземе соодветните мерки. Содржината на препораките мора да бидат соодветни на причината. На одговорните тела што укажуваат на препораките треба да им се даде слобода да дејствуваат за да ја постигнат целта на препораките.

Развивањето на препораките за безбедност треба да ги земе предвид следниве насоки:

- Степен на забележани недостатоци на безбедност;
- Итност на преземање на потребната мерка за безбедност;
- Број на воздухоплови погодени од безбедносни недостатоци;





- Веројатноста за повторување на безбедносните недостатоци;
- Последиците од можната повторна појава на недостатоците во безбедноста;
- Пропорционалност помеѓу препораките и настанот;
- Изводливост на решавање на соодветниот проблем;
- Опсегот на дополнителни истражувања.

### **10.3.1 Препорака за квалитет на безбедност**

За да се постигнат посакуваните ефекти од препораките за безбедност, неопходно е да се провери квалитетот пред да се испрати на странката на која се однесува. Ова се изведува преку следниве постапки:

- Преглед на точноста и комплетноста;
- Преглед на кредибилитетот, прифатливоста, логиката, јасноста и правописот;
- Верификација на препораките за безбедност од страна на Претседателот на КИНСИВ.

### **10.3.2 Следење на препораките за безбедност**

По испраќањето на безбедносната препорака до страната за која е наменета, КИНСИВ го следи спроведувањето на соодветната препорака се до нејзиното спроведување и видливите ефекти што треба да ги дадат овие препораки. Следењето на препораките за безбедност се евидентира во електронска форма, во посебна табела.

Следниве информации треба да бидат наведени:

- Основни информации за несреќата/сериозниот инцидент на кој се однесува препораката,
- Датум на издавање на препораката;
- Име на телото до кое е упатена препораката;
- Датум на истекување на одговорот (90 дена од приемот) - предупредување 15 дена пред истекот;
- Датум на прием на приговорот кон препораката;
- Краток опис на приговорот;
- Прифаќање на приговорот од страна на КИНСИВ (да / не и кратко објаснување);
- Датум на истекување на одговорот на КИНСИВ на приговорот (60 дена од приемот на приговорот) - предупредување 15 дена пред истекот;
- Датум на одговор на приговорот на КИНСИВ;  
Датум на имплементација на препораките за безбедност;
- Проценка на ефектот на препораките за безбедност (постигнат е посакуваниот ефект: целосно/ делумно / не е постигнат), објаснете доколку е потребно;
- Заклучок - затворање на препораките за безбедност доколку се спроведе и се постигне посакуваниот ефект. Ако не, кратко објаснување за причините зошто не е постигнат посакуваниот ефект и акциониот план.



### **10.3.3 Одговор на препораките за безбедност**

Во согласност со член 18 од Регулативата 996/2010 на Европскиот парламент и Советот, странката до која е упатена препораката за безбедност, ќе го извести КИНСИВ во рок од 90 дена од приемот на писмото со препораките. Примателот на ова писмо го информира КИНСИВ за дејствијата што треба да ги преземе или има намера да ги преземе или да објасни зошто не се преземени такви активности.

Во рок од 60 дена од приемот на одговорот, КИНСИВ го известува примателот дали смета дека одговорот е или не е соодветен и дава оправдување кога не се согласува со одговорот.

Ако КИНСИВ не добие одговор од примателот на препорака за безбедност во рок од 90 дена, КИНСИВ ќе испрати писмо до истиот примател-потсетник со кој ќе побара одговор во најкраток можен рок и не подолго од 30 дена. КИНСИВ ќе ја извести за тоа Агенција за цивилно воздухопловство на РСМ и други институции за кои смета дека се релевантни.



## **ПРИЛОЗИ НА ОПЕРАТИВНИОТ ПРИРАЧНИК**



## **ПРИЛОГ БР. 1**

### **Чек листа за евиденција за доставување на информации и извештаи**

|                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>Република Северна Македонија<br/>Влада на Република Северна Македонија<br/><b>Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и<br/>сериозни инциденти</b></p> |  |
| <p align="center"><b>ЧЕК ЛИСТА ЗА ЕВИДЕНЦИЈА ЗА ДОСТАВУВАЊЕ НА<br/>ИНФОРМАЦИИ И ИЗВЕШТАИ</b></p>                                                                                                                                                | <p>Бр. на док.: KINSIV-FR-01<br/>Датум: 01.12.2023<br/>Рев: 1</p>                   |

Тип на настан: \_\_\_\_\_

Датум и време: \_\_\_\_\_

Место: \_\_\_\_\_

Тип и модел на воздухоплов: \_\_\_\_\_

Број на регистрација: \_\_\_\_\_

Маса на воздухоплов: \_\_\_\_\_

| I. ФОРМУЛАР ЗА ПОЧЕТНО ИЗВЕСТУВАЊЕ             |  |                     |  |
|------------------------------------------------|--|---------------------|--|
| <b>ЗЕМЈА НА РЕГИСТРАЦИЈА:</b>                  |  |                     |  |
| Испратен од:<br>(име и презиме)                |  | Датум на испраќање: |  |
|                                                |  | Потпис:             |  |
| <b>ЗЕМЈА НА ОПЕРАТОР:</b>                      |  |                     |  |
| Испратен од:<br>(име и презиме)                |  | Датум на испраќање: |  |
|                                                |  | Потпис:             |  |
| <b>ЗЕМЈА НА ДИЗАЈН:</b>                        |  |                     |  |
| Испратен од:<br>(име и презиме)                |  | Датум на испраќање: |  |
|                                                |  | Потпис:             |  |
| <b>ЗЕМЈА НА ПРОИЗВОДСТВО:</b>                  |  |                     |  |
| Испратен од:<br>(име и презиме)                |  | Датум на испраќање: |  |
|                                                |  | Потпис:             |  |
| <b>ICAO (авион до макс. маса над 2250 кг.)</b> |  |                     |  |
| Испратен од:<br>(име и презиме)                |  | Датум на испраќање: |  |
|                                                |  | Потпис:             |  |
|                                                |  |                     |  |
| Испратен од:<br>(име и презиме)                |  | Датум на испраќање: |  |
|                                                |  | Потпис:             |  |
|                                                |  |                     |  |
| Испратен од:<br>(име и презиме)                |  | Датум на испраќање: |  |
|                                                |  | Потпис:             |  |



## II. ПРЕЛИМИНАРЕН ИЗВЕШТАЈ

### ЗЕМЈА НА РЕГИСТРАЦИЈА ИЛИ ЗЕМЈА НА ПОЈАВА:

|                                 |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:             |  |

### ЗЕМЈА НА ОПЕРАТОР:

|                                 |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:             |  |

### ЗЕМЈА НА ДИЗАЈН:

|                                 |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:             |  |

### ЗЕМЈА НА ПРОИЗВОДСТВО:

|                                 |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:             |  |

### ЗЕМЈА КОЈА ОБЕЗБЕДИЛА РЕЛЕВАНТНИ ИНФОРМАЦИИ, ЗНАЧАЈНИ ОБЈЕКТИ ИЛИ ЕКСПЕРТИ:

|                                 |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:             |  |

### ICAO (авион до макс. маса над 2250 кг.)

|                                 |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:             |  |

|                                 |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:             |  |

|                                 |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:             |  |



### III. НАЦРТ ФИНАЛЕН ИЗВЕШТАЈ (одговор во рок од 60 дена)

#### ЗЕМЈА КОЈА ЈА ЗАПОЧНАЛА ИСТРАГАТА:

|                                 |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:             |  |

#### ЗЕМЈА НА РЕГИСТРАЦИЈА:

|                                 |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:             |  |

#### ЗЕМЈА НА ОПЕРАТОР:

|                                 |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:             |  |

#### ЗЕМЈА НА ДИЗАЈН:

|                                 |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:             |  |

#### ЗЕМЈА НА ПРОИЗВОДСТВО:

|                                 |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:             |  |

#### ЗЕМЈА КОЈА ПРЕТПРЕЛА ЖРТВИ ИЛИ СЕРИОЗНИ ПОВРЕДИ НА СВОИ ГРАЃАНИ

|                                 |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:             |  |

#### ЗЕМЈА КОЈА ОБЕЗБЕДИЛА РЕЛЕВАНТНИ ИНФОРМАЦИИ, ЗНАЧАЈНИ ОБЈЕКТИ ИЛИ ЕКСПЕРТИ:

|                                 |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:             |  |

#### ИКАО (авион до макс. маса над 2250 кг.)

|                                 |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:             |  |

#### ОПЕРАТОР:

|                                 |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:             |  |

#### СОПСТВЕНИК:

|                                 |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:             |  |

|                                 |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:             |  |



#### IV. ФИНАЛЕН ИЗВЕШТАЈ

##### ЗЕМЈА КОЈА ЈА ЗАПОЧНАЛА ИСТРАГАТА:

|                                 |  |                        |  |
|---------------------------------|--|------------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на<br>испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:                |  |

##### ЗЕМЈА НА РЕГИСТРАЦИЈА:

|                                 |  |                        |  |
|---------------------------------|--|------------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на<br>испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:                |  |

##### ЗЕМЈА НА ОПЕРАТОР:

|                                 |  |                        |  |
|---------------------------------|--|------------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на<br>испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:                |  |

##### ЗЕМЈА НА ДИЗАЈН:

|                                 |  |                        |  |
|---------------------------------|--|------------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на<br>испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:                |  |

##### ЗЕМЈА НА ПРОИЗВОДСТВО:

|                                 |  |                        |  |
|---------------------------------|--|------------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на<br>испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:                |  |

##### ЗЕМЈА КОЈА ПРЕТПРЕЛА ЖРТВИ ИЛИ СЕРИОЗНИ ПОВРЕДИ НА СВОИ ГРАЃАНИ

|                                 |  |                        |  |
|---------------------------------|--|------------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на<br>испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:                |  |

##### ЗЕМЈА КОЈА ОБЕЗБЕДИЛА РЕЛЕВАНТНИ ИНФОРМАЦИИ, ЗНАЧАЈНИ ОБЈЕКТИ ИЛИ ЕКСПЕРТИ:

|                                 |  |                        |  |
|---------------------------------|--|------------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на<br>испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:                |  |

##### ИКАО (авион до макс. маса над 2250 кг.)

|                                 |  |                        |  |
|---------------------------------|--|------------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на<br>испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:                |  |

##### ОПЕРАТОР:

|                                 |  |                        |  |
|---------------------------------|--|------------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на<br>испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:                |  |

##### СОПСТВЕНИК:

|                                 |  |                        |  |
|---------------------------------|--|------------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на<br>испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:                |  |

|                                 |  |                        |  |
|---------------------------------|--|------------------------|--|
| Испратен од:<br>(име и презиме) |  | Датум на<br>испраќање: |  |
|                                 |  | Потпис:                |  |







## **ПРИЛОГ БР. 2**

### **Формулар за почетно известување**

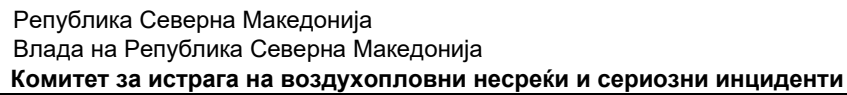
|                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>Република Северна Македонија<br/>Влада на Република Северна Македонија<br/><b>КОМИТЕТ ЗА ИСТРАГА НА ВОЗДУХОПЛОВНИ НЕСРЕЌИ И СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ</b></p> |  <p>Бр. на док.: KINSIV-FR-02<br/>Датум: 01.12.2023<br/>Рев: 1</p> |
| <b>ФОРМУЛАР ЗА ПОЧЕТНО ИЗВЕСТУВАЊЕ</b>                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                       |

|                      |  |
|----------------------|--|
| <b>Име и презиме</b> |  |
| <b>Позиција</b>      |  |
| <b>Адреса</b>        |  |
| <b>Телефон</b>       |  |
| <b>Е-адреса</b>      |  |

|                                                                                                               |                                                                                                                                         |  |                                                                                                                                   |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| а) За несреќи<br>идентифирачка<br>кратенка ACCID, за<br>сериозни инциденти<br>SINCID                          | <b>ACCID</b><br>(Несреќа)<br><br><input type="checkbox"/>                                                                               |  | <b>SINCID</b><br>(Сериозен инцидент)<br><br><input type="checkbox"/>                                                              |  |
| б) производител,<br>модел,<br>националност и<br>регистрациски<br>ознаки и сериски<br>број на<br>воздухопловот | <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 100%;"></div> <div style="text-align: center;">(производител)</div>                  |  | <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 100%;"></div> <div style="text-align: center;">(модел)</div>                   |  |
|                                                                                                               | <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 100%;"></div> <div style="text-align: center;">(регистрациски ознаки)</div>          |  | <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 100%;"></div> <div style="text-align: center;">(сериски број)</div>            |  |
| в) име на сопственик,<br>оператор и<br>изнајмувач, ако е<br>изнајмен, на<br>воздухопловот, ако<br>е достапно  | <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 100%;"></div> <div style="text-align: center;">(сопственик)</div>                    |  | <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 100%;"></div> <div style="text-align: center;">(оператор)</div>                |  |
| г) квалификација на<br>главен пилот,<br>националност на<br>екипажот и<br>патниците;                           | <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 100%;"></div> <div style="text-align: center;">(квалификација на главен пилот)</div> |  |                                                                                                                                   |  |
|                                                                                                               | <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 100%;"></div> <div style="text-align: center;">(националност на екипажот)</div>      |  | <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 100%;"></div> <div style="text-align: center;">(националност на патници)</div> |  |



|                                                                                                                                                                                               |                                                                      |                                                          |        |  |         |  |       |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|--------|--|---------|--|-------|--|
| д) датум и време<br>(локално време или<br>UTC) на несреќата<br>или сериозниот<br>инцидент                                                                                                     | Локален датум _____<br>(ден/месец/година)<br>Локално време _____     | UTC датум _____<br>(ден/месец/година)<br>UTC време _____ |        |  |         |  |       |  |
| ѓ) последна точка на<br>полетување и точка<br>на целно слетување<br>на воздухопловот                                                                                                          | Последна точка на полетување _____<br>Точка на целно слетување _____ |                                                          |        |  |         |  |       |  |
| е) позиција на<br>воздухопловот со<br>референца на некои<br>лесно дефинирани<br>географски точки и<br>латитуда и лонгитуда                                                                    |                                                                      |                                                          |        |  |         |  |       |  |
| ж) број на екипаж и<br>патници: бордирани<br>починати, сериозно<br>повредени;<br>останати: починати<br>и сериозно<br>повредени                                                                | Лица во<br>воздухопловот                                             |                                                          | екипаж |  | патници |  | друго |  |
|                                                                                                                                                                                               | Смртни случаи                                                        |                                                          | екипаж |  | патници |  | друго |  |
|                                                                                                                                                                                               | Сериозно<br>повредени                                                |                                                          | екипаж |  | патници |  | друго |  |
| з) опис на несреќата<br>или сериозниот<br>инцидент и обемот<br>на оштетување на<br>воздухопловот колку<br>што е познато                                                                       |                                                                      |                                                          |        |  |         |  |       |  |
| с) индикација до кој<br>обем ќе се води<br>истрагата или ќе се<br>делегира од страна<br>на државата на<br>настанот                                                                            |                                                                      |                                                          |        |  |         |  |       |  |
| и) физички<br>карактеристики на<br>областа на<br>несреќата или<br>сериозниот<br>инцидент, како и<br>индикација на<br>пристапни препреки<br>или посебни услови<br>за да се дојде до<br>местото |                                                                      |                                                          |        |  |         |  |       |  |



**Дополнителни коментари (доколку има):**



Republic of North Macedonia  
Government of the Republic of North Macedonia  
**AIRCRAFT ACCIDENT AND INCIDENT  
INVESTIGATION COMMITTEE**



Doc.no.: KINSIV-FR-02  
Date: 01.12.2023  
Rev: 1

## NOTIFICATION FORM

|                         |  |
|-------------------------|--|
| <b>Name and Surname</b> |  |
| <b>Position</b>         |  |
| <b>Adress</b>           |  |
| <b>Telephone</b>        |  |
| <b>E-mail</b>           |  |

|                                                                                               |                                                        |                                                                 |                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| a) for accidents the abbreviation<br>ACCID, for serious incidents SINCID                      | <b>ACCID</b><br>(Accident)<br><input type="checkbox"/> | <b>SINCID</b><br>(Serious incident)<br><input type="checkbox"/> |                                       |
| b) manufacturer, model, nationality and registration marks, and serial number of the aircraft | <input type="text"/><br>(manufacturer)                 | <input type="text"/><br>(model)                                 | <input type="text"/><br>(nationality) |
|                                                                                               | <input type="text"/><br>(registration marks)           | <input type="text"/><br>(serial number)                         |                                       |
| c) name of owner, operator and hirer, if any, of the aircraft                                 | <input type="text"/><br>(owner)                        | <input type="text"/><br>(operator)                              | <input type="text"/><br>(hirer)       |
| d) qualification of the pilot-in-command, and nationality of crew and passengers              | <input type="text"/><br>(pilot-in-command)             |                                                                 |                                       |
|                                                                                               | <input type="text"/><br>(nationality of crew)          | <input type="text"/><br>(nationality of passengers)             |                                       |



|                                                                                                                               |                                                          |                                                      |      |  |            |  |       |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|------|--|------------|--|-------|--|
| e) date and time (local time or UTC) of the accident or serious incident                                                      | Local date _____<br>(day/month/year)<br>Local time _____ | UTC date _____<br>(day/month/year)<br>UTC time _____ |      |  |            |  |       |  |
| f) last point of departure and point of intended landing of the aircraft                                                      | Last point of departure _____<br>Intended landing _____  |                                                      |      |  |            |  |       |  |
| g) position of the aircraft with reference to some easily defined geographical point, and latitude and longitude              |                                                          |                                                      |      |  |            |  |       |  |
| h) number of crew and passengers:<br>aboard, killed and seriously injured;<br>others: killed and seriously injured            | Number of people                                         |                                                      | crew |  | passengers |  | other |  |
|                                                                                                                               | Killed                                                   |                                                      | crew |  | passengers |  | other |  |
|                                                                                                                               | Seriously injured                                        |                                                      | crew |  | passengers |  | other |  |
| i) description of the accident or serious incident, and the extent of damage to the aircraft so far as it is known            |                                                          |                                                      |      |  |            |  |       |  |
| j) an indication to what extent the investigation will be conducted or is proposed to be delegated by the State of Occurrence |                                                          |                                                      |      |  |            |  |       |  |
| k) physical characteristics of the accident or serious incident area, as well as indication of access difficulties or         |                                                          |                                                      |      |  |            |  |       |  |

Page: 3/3





## **ПРИЛОГ БР. 3**

### **Писма за учество и изјави за доверливост за АССРЕР, Советници и Експерти**



Бр. на док.  
Датум:

**РЕФЕРЕНЦА: Писмо за учество и изјава за доверливост за Акредитиран претставник (ACCREP)**

Настан: \_\_\_\_\_ Датум: \_\_\_\_\_ Време: \_\_\_\_\_

Воздухоплов/Оператор: \_\_\_\_\_

Локација: \_\_\_\_\_

ACCREP (Име и презиме) \_\_\_\_\_

Држава: \_\_\_\_\_

Претставник на: \_\_\_\_\_

*(држава на регистрација, држава на оператор, држава на дизајн или држава на производство)*

Јас, долупотпишаниот, со ова писмо прифаќам дека ќе учествувате во горенаведената истрага како Акредитиран претставник (ACCREP), претставувајќи ја Државата на \_\_\_\_\_, а во согласност со националното законодавство на РСМ и Анекс 13 на ICAO, Вие ќе:

- (а) Ќе ги обезбедите на ИС сите релевантни информации кои Ви се на располагање, и
- (б) Ќе ја почитувате доверливоста на истрагата.

Понатаму, потврдувам дека Вашето учество во истрагата ќе бара овластување за учество во сите аспекти од истрагата, под надзор на ИС, особено за:

- Посета на местото на несреќата;
- Испитување на остатоците;
- Добивање информации за сведоците и предлагање место за сослушување;
- Добивање целосен пристап до сите релевантни докази, колку што е можно поскоро;
- Добивање копии од сите значајни документи;
- Учество во читањето на сите снимени медиуми;
- Учество во сите истражни активности надвор од местото на настанот, како што се испитување на составни делови, технички брифинзи, тестови и симулации;
- Учество на состаноците за напредокот на истрагата, вклучување во советувања поврзани со анализите, наодите, причините и безбедносните препораки; и
- Давање поднесоци во однос на различни елементи на истрагата.

Со почит,

**Комитет за истрага на  
воздухопловни несреќи и  
сериозни инциденти**

**Претседател**



## ИЗЈАВА ЗА ДОВЕРЛИВОСТ

Целосно ги разбираам и прифаќам условите дадени погоре во однос на моето присуство како Акредитиран Претставник (ACCREP) во оваа истрага.

Ја прифаќам одговорноста за однесувањето на кој било советник кој мојата држава може да го назначи да ми помага во оваа истрага. Се согласувам дека степенот на учеството на таквиот советник во истрагата ќе биде одлука на Главниот истражител (IIC) во консултација со мене.

Нема да ширам, објавувам или да давам пристап до нацрт-финалниот извештај, ниту на кој било негов дел, или на други документи кои се стекнати за време на истрагата, без јасна согласност од Главниот истражител (IIC) кој ја води оваа истрага, освен ако таквите извештаи веќе биле објавени или пуштени од негова/нејзина страна.

Исто така, разбираам дека овие привилегии ќе бидат применети на мој сопствен ризик, и со ова се согласувам да го обештетам КИНСИВ и да го штитам од какви било штети или повреди кои може да ги претрпам како резултат на моето присуство и учество во оваа истрага.

Ќе преземам се за да обезбедам дека нема да постои конфликт на интереси меѓу моето учество во оваа истрага и моето вообичаено вработување. Понатаму, ако се појави потенцијален конфликт на интереси, веднаш ќе го информирам Главниот истражител (IIC).

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Име и презиме (печатни букви):  |  |
| Позиција:                       |  |
| Претставник на Држава:          |  |
| Адреса:                         |  |
| Град:                           |  |
| Мобилен телефон:                |  |
| Е-пошта:                        |  |
| Акредитација (Да/Не):           |  |
| Безбедност на локација (Да/Не): |  |
| Потпис:                         |  |



Doc. No.

Date:

**REFERENCE: Letter for Participation and Confidentiality Statement for Accredited Representative (ACCREP)**

**Occurrence:** \_\_\_\_\_ **Date:** \_\_\_\_\_ **Time:** \_\_\_\_\_

**Aircraft/Operator:** \_\_\_\_\_

**Location:** \_\_\_\_\_

**ACCREP (Name and Surname)**

**State:** \_\_\_\_\_

**Representing:** \_\_\_\_\_

*(State of Registry, State of the Operator, State of the Design or the State of the Manufacturer)*

I, the undersigned, hereby acknowledge that you are participating in the above investigation as an Accredited Representative (ACCREP), representing the State of \_\_\_\_\_, and as per Macedonian Legislation and Annex 13, you will:

- (a) Provide the IIC with all relevant information available to you, and
- (b) Respect the confidentiality of the investigation.

I recognize that your participation in the investigation shall confer entitlement to participate in all aspects of the investigation, under the control of IIC, in particular to:

- Visit the scene of the accident;
- Examine the wreckage;
- Obtain witness information and suggest areas of questioning;
- Have full access to all relevant evidence as soon as possible;
- Receive copies of all pertinent documents;
- Participate in read-outs of recorded media;
- Participate in off-scene investigative activities, such as component examination, technical briefings, tests and simulations;
- Participate in investigation progress meetings, including deliberations related to analysis, findings, causes and safety recommendations, and
- Make submissions in respect of various elements of the investigation.

Respectfully,

**Aircraft Accident and Incident  
Investigation Committee**

**President**

\_\_\_\_\_



## CONFIDENTIALITY STATEMENT

I fully understand and accept the conditions outlined above with respect to my attendance as an Accredited Representative (ACCREP) at this investigation.

I accept responsibility for the conduct of any advisor that my state may appoint to assist me in this investigation. I agree that the degree of participation of such advisor in the investigation shall be decided by the Investigator-in-Charge in consultation with me.

I shall not circulate, publish or give access to a draft final report or any part thereof, or any documents obtained during the investigation, without the express consent of the IIC conducting the investigation, unless such reports or documents have already been published or released by him/her.

I also understand that these privileges will be exercised at my own risk, and I hereby agree to indemnify and save harmless the Aircraft Accident and Incident Investigation Agency for any damage or injuries I may suffer as a result of my attendance and participation in this investigation.

I undertake to ensure that no conflict of interest arises between my participation in the investigation and my normal employment. Furthermore, if a potential conflict arises, I will so inform the IIC immediately.

|                                            |  |
|--------------------------------------------|--|
| <b>Name &amp; Surname (block letters):</b> |  |
| <b>Signature:</b>                          |  |
| <b>Position:</b>                           |  |
| <b>Representing State:</b>                 |  |
| <b>Address:</b>                            |  |
| <b>City:</b>                               |  |
| <b>Mobile:</b>                             |  |
| <b>E-mail:</b>                             |  |
| <b>Credentials (Yes/No):</b>               |  |
| <b>Site Safety (Yes/No):</b>               |  |



## **ПРИЛОГ БР. 4**

### **Писма за назначување на АССРЕР и Советници**



Бр. на док.  
Датум:

До:

Авторитет кој ја спроведува истрагата

Адреса

Поштенски број, град

Држава

**Предмет: Писмо за назначување на Акредитиран претставник (ACCREP)**

**Референца: Несреќа/Сериозен инцидент за (ТИП), (РЕГИСТРАЦИЈА), во (МЕСТО) на (ДАТУМ)**

Со ова писмо потврдуваме дека \_\_\_\_\_, Истражител на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти при КИНСИВ, се назначува за Акредитиран претставник на Република Северна Македонија согласно одредбите на ICAO дадени во Анекс 13, параграф 5.18 – Учество на држави кои имаат право да назначат акредитиран претставник.

Љубезно Ве замолуваме, да обезбедите непречено користење на привилигиите на ACCREP за \_\_\_\_\_ како што се дадени во Анекс 13, поглавје 5 и тоа:

- Да го посети местото на несреќата;
- Да ги испита остатоците;
- Да добие информации за сведоците и да предложи место за испрашување;
- Да има целосен пристап до сите релевантни докази, колку што е можно поскоро;
- Да добие копии од сите значајни документи;
- Да учествува во читањето на сите снимени медиуми;
- Да учествува на сите истражни активности надвор од местото на настанот, како што се испитување на составни делови, технички брифинзи, тестови и симулации
- Да учествува на состаноците за напредокот на истрагата, вклучување во советувања поврзани со анализите, наодите, причините и безбедносните препораки; и
- Да дава поднесоци во однос на различни елементи на истрагата.

Во прилог се дадени деталите за контакт на \_\_\_\_\_, како и деталите за патувањето:

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Мобилен тел:          |  |
| Email:                |  |
| Детали за сместување: |  |
| Детали за патување:   |  |
| Забелешки:            |  |

Со почит,

Комитет за истрага на  
воздухопловни несреќи и  
сериозни инциденти

Претседател



Doc. No.:

Date:

To:

**Investigation Authority of the State conducting the investigation**

**Address**

**Zip code, City**

**State**

**Subject: Letter of appointment for Accredited Representative (ACCREP)**

**Reference: Accident/Serious Incident to (TYPE), (REGISTRATION), at (LOCATION), on (DATE)**

This letter is to certify that Mr....., an Aircraft Accident Investigator of the Aircraft Accident and Incident Investigation Committee, is hereby appointed as the Macedonian Accredited Representative in accordance with ICAO provisions of Annex 13, paragraph 5.18- Participation of States entitled to appoint an accredited representative.

We kindly ask you to ensure that Mr..... can without difficulty practice the privileges of an ACCREP set by Annex 13, Chapter 5:

- Visit the scene of the accident,
- Examine the wreckage,
- Obtain witness information and suggest areas of questioning,
- Have full access to all relevant evidence as soon as possible,
- Receive copies of all pertinent documents,
- Participate in read-outs of recorded media,
- Participate in off-scene investigative activities such as component examinations, technical briefings, tests and simulations
- Participate in investigation progress meetings, including deliberations related to analysis, findings, causes and safety recommendations, and
- Make submissions in respect of the various elements of the investigation.

Please find Mr..... contact and travel details in the table below:

|                         |                                    |
|-------------------------|------------------------------------|
| Mobile number:          | +389                               |
| E-mail:                 |                                    |
| Accommodation details:  | Name, street and city of the hotel |
| Arrival/Departure time: | HH:MM.....(airport), ..... (city)  |
| Notes:                  |                                    |

Respectfully,

**Aircraft Accident and Incident  
Investigation Committee**

**President**

---





Бр. на док.  
Датум:

До:

Авторитет кој ја спроведува истрагата

Адреса

Поштенски број, град

Држава

**Предмет: Писмо за назначување на Советник**

**Референца: Несреќа/Сериозен инцидент за (ТИП), (РЕГИСТРАЦИЈА), во (МЕСТО) на (ДАТУМ)**

Со ова писмо потврдуваме дека Г./Г-ѓа \_\_\_\_\_, од \_\_\_\_\_, се назначува за Советник и ќе биде под надзор на Акредитираниот претставник на Република Северна Македонија (ACCREP) согласно одредбите на ICAO дадени во Анекс 13, параграф 5.24.1 Советници.

Сите контакти со назначениот Советник ќе се одвиваат преку назначениот Акредитиран претставник (ACCREP) на Република Северна Македонија, Г. \_\_\_\_\_.

Во прилог се дадени деталите за контакт на \_\_\_\_\_, како и деталите за патувањето:

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Мобилен тел:          |  |
| Email:                |  |
| Детали за сместување: |  |
| Детали за патување:   |  |
| Забелешки:            |  |

Со почит,

Комитет за истрага на  
воздухопловни несреќи и  
сериозни инциденти

Претседател



Doc. No.:

Date:

To:

**Investigation Authority of the State conducting the investigation**

**Address**

**Zip code, City**

**State**

**Subject: Letter of appointment for Advisor**

**Reference: Accident/Serious Incident to (TYPE), (REGISTRATION), at (LOCATION), on (DATE)**

This letter is to certify that Mr./Ms..... from ..... is hereby appointed as an ADVISOR and will be under the supervision of the Macedonian Accredited Representative (ACCREP) in accordance with the ICAO provisions of Annex 13, paragraph 5.24.1 Advisor.

All contact with the appointet Advisor will be handled through the Macedonian Accredited Representative (ACCREP) Mr.....

Please find ..... contact and travel details in the table below:

|                         |                                    |
|-------------------------|------------------------------------|
| Mobile number:          | +389                               |
| E-mail:                 |                                    |
| Accommodation details:  | Name, street and city of the hotel |
| Arrival/Departure time: | HH:MM.....(airport), ..... (city)  |
| Notes:                  |                                    |

Respectfully,

**Aircraft Accident and Incident  
Investigation Committee**

**President**



## **ПРИЛОГ БР. 5**

### **Пример за првична изјава**



Бр.  
Датум:

**ПРЕДМЕТ: ПРВИЧНО СООПШТЕНИЕ ЗА МЕДИУМИ (вообичаено во рок од 24 часа од несреќата):**

На.....(датум), во отприлика.....часот по локално време, .....(тип на воздухопловот) се урна во близина на.....(значајна локација). Воздухопловот превезувал .....(број) патници, од кои .....(број или сите) беа фатално повредени. Воздухопловот беше ..... (детали од активната на воздухопловот пред несреќата) во времето на несреќата.

КИНСИВ беше известен за несреќата во ..... часот и истражителите за воздухопловни несреќи беа на лице место во текот на истиот ден за да ги испитаат остатоците од воздухопловот и да започнат истрага на терен, испитувајќи ги сите аспекти од операциите на воздухопловот.

Остатоците од воздухопловот ќе бидат пренесени на местото изнајмено од КИНСИВ – објект за детално испитување.

Истрагата на КИНСИВ ќе трае одреден период по што ќе биде даден извештај за несреќата.

**ЗАБЕЛЕШКА: ГОРНИТЕ ПРИМЕРИ МОЖЕ ЌЕ ТРЕБА ДА СЕ ПРИЛАГОДАТ СПОРЕД ЗДРАВИОТ РАЗУМ И ИНФОРМАЦИЈЕ КОИ СЕ ДОСТАПНИ ВО ТОА ВРЕМЕ.**



## **ПРИЛОГ БР. 6**

### **Писмо за учество и изјава за доверливост за надворешни експерти**



Бр. на док.  
Датум:

**РЕФЕРЕНЦА: Писмо за учество и изјава за доверливост за надворешен експерт**

Настан: \_\_\_\_\_ Датум: \_\_\_\_\_ Време: \_\_\_\_\_  
Воздухоплов/Оператор: \_\_\_\_\_  
Локација: \_\_\_\_\_  
Експерт (Име и презиме) \_\_\_\_\_  
Држава: \_\_\_\_\_

Јас, долупотпишаниот, со ова писмо прифаќам дека учествувате во горенаведената истрага како надворешен експерт, специјализиран во областа на \_\_\_\_\_ и согласно националното законодавство на РСМ и Анекс 13 на ИКАО, Вие ќе му овозможите на Главниот истражител пристап до сите релевантни информации кои Ви се на располагање и ќе ја почитувате доверливоста на истрагата. Нема да давате информации за напредокот на истрагата, доказите и наодите на истрагата без јасна писмена дозвола од ИИС, и за истото ќе потпишете изјава за доверливост.

Степенот и ограничувањата на Вашето учество во истрагата ќе биде одлучено од страна на Главниот истражител (ИИС).

Непочитувањето на некоја од горе наведените одговорности ќе резултира со итно отповикување на Вашиот статус како надворешен експерт и нема да бидете дел од понатамошната истрага. Исто така, мора да сфатите дека овие привилегии ги прифаќате на сопствен ризик.

Со почит,

Комитет за истрага на  
воздухопловни несреќи и  
сериозни инциденти

Претседател



## ИЗЈАВА ЗА ДОВЕРЛИВОСТ

Целосно ги разбираам и прифаќам условите дадени погоре во однос на моето присуство како надворешен експерт во оваа истрага.

Нема да ширам, објавувам или да давам пристап до нацрт-финалниот извештај, ниту на кој било негов дел, или на други документи кои се стекнати за време на истрагата, без јасна согласност од Главниот истражител (ИИ) кој ја води оваа истрага, освен ако таквите извештаи веќе биле објавени или пуштени од негова/нејзина страна.

Исто така, разбираам дека овие привилегии ќе бидат применети на мој сопствен ризик, и со ова се согласувам да го обештетам КИНСИВ и да го штитам од какви било штети или повреди кои може да ги претрпам како резултат на моето присуство и учество во оваа истрага.

Ќе преземам се за да обезбедам дека нема да постои конфликт на интереси меѓу моето учество во оваа истрага и моето вообичаено вработување. Понатаму, ако се појави потенцијален конфликт на интереси, веднаш ќе го информирам Главниот истражител (ИИ).

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Име и презиме (печатни букви):  |  |
| Позиција:                       |  |
| Претставник на Држава:          |  |
| Адреса:                         |  |
| Град:                           |  |
| Мобилен телефон:                |  |
| Е-пошта:                        |  |
| Акредитација (Да/Не):           |  |
| Безбедност на локација (Да/Не): |  |
| Потпис:                         |  |



Doc. No.

Date:

**REFERENCE: Letter for Participation and Confidentiality Statement for an Expert**

**Occurrence:** \_\_\_\_\_ **Date:** \_\_\_\_\_ **Time:** \_\_\_\_\_

**Aircraft/Operator:** \_\_\_\_\_

**Location:** \_\_\_\_\_

**Expert (Name and Surname)** \_\_\_\_\_

**State:** \_\_\_\_\_

I, the undersigned, hereby acknowledge that you are participating in the above investigation as an Expert, in the area of \_\_\_\_\_ and as per Macedonian Legislation and Annex 13, you will provide the IIC with all relevant information available to you, respect the confidentiality of the investigation, and shall not provide information on the progress, evidence and findings of the investigation without the expressed written consent of the IIC, and shall swear or affirm to such confidentiality if so required by the IIC.

The degree and limit of your participation in the investigation shall be decided by the IIC.

Failure to comply with any of the above responsibilities shall result in the immediate revocation of your Expert status and you will take no further part in the investigation. You should also understand that these privileges will be exercised at your own risk.

Respectfully,

**Aircraft Accident and Incident  
Investigation Committee**

**President**

\_\_\_\_\_





## CONFIDENTIALITY STATEMENT

I fully understand and accept the conditions outlined above with respect to my attendance as an Expert at this investigation.

I shall not circulate, publish or give access to a draft final report or any part thereof, or any documents obtained during the investigation, without the express consent of the IIC conducting the investigation, unless such reports or documents have already been published or released by him/her.

I also understand that these privileges will be exercised at my own risk, and I hereby agree to indemnify and save harmless the Aircraft Accident and Incident Investigation Agency for any damage or injuries I may suffer as a result of my attendance and participation in this investigation.

I undertake to ensure that no conflict of interest arises between my participation in the investigation and my normal employment. Furthermore, if a potential conflict arises, I will so inform the IIC immediately.

|                                            |  |
|--------------------------------------------|--|
| <b>Name &amp; Surname (block letters):</b> |  |
| <b>Signature:</b>                          |  |
| <b>Position:</b>                           |  |
| <b>Representing State:</b>                 |  |
| <b>Address:</b>                            |  |
| <b>City:</b>                               |  |
| <b>Mobile:</b>                             |  |
| <b>E-mail:</b>                             |  |
| <b>Credentials (Yes/No):</b>               |  |
| <b>Site Safety (Yes/No):</b>               |  |



## **ПРИЛОГ БР. 7**

### **Писмо за транспорт на уреди по воздушен пат**



Бр. на док.:  
Датум:

До:

**ДО СИТЕ ЗАИНТЕРЕСИРАНИ СТРАНИ**

Адреса:

Поштенски број, град:

Држава:

**Предмет: Транспортирање на уреди за снимање на летот по воздушен пат**

Почитувани,

Со ова писмо потврдуваме дека Г./Г-ѓа \_\_\_\_\_, е назначен истражител во Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти (КИНСИВ). Тој/таа со себе носи CVR/FDR уреди, кои ќе бидат доставени до \_\_\_\_\_ (**објект за преземање податоци во странство**), (**адреса**), (**држава**) заради нивна обработка. Бараме овие уреди за снимање на летот да не бидат предмет на безбедносно електронско скенирање, бидејќи истото ќе ги оштети податоците кои се наоѓаат во нив.

Во продолжение се деталите за патување на Г./ Г-ѓа \_\_\_\_\_ :

**Заминување**

|               |               |             |
|---------------|---------------|-------------|
| ДД / ММ / ГГ  | Лет број XXXX |             |
| Заминување    | Град          | xx:xx часот |
| Пристигнување | Град          | xx:xx часот |

**Враќање**

|               |               |             |
|---------------|---------------|-------------|
| ДД / ММ / ГГ  | Лет број XXXX |             |
| Заминување    | Град          | xx:xx часот |
| Пристигнување | Град          | xx:xx часот |

Овие податоци може да се потврдат на телефонскиот број на долупотпишаниот +389....., или преку е-пошта.....

Со почит,

Комитет за истрага на  
воздухопловни несреќи и  
сериозни инциденти

Претседател



Doc.No.:

Date:

To:

**WHOM IT MAY CONCERN**

Address:

Zip code, City:

State:

**Subject: Transporting Flight Recorders by air**

Dear Sir or Madam,

This letter is to certify that Mr./Ms. \_\_\_\_\_ is an Aircraft Accident Investigator with the Aircraft Accident and Incident Investigation Committee. He/She is carrying a CVR/FDR which is/are being delivered to the \_\_\_\_\_ (foreign facility), (address), (State).

**We kindly request that these Recorders should not be subjected to a electronic security scanning, as this action will damage the data therein.**

Please find Mr./Ms. \_\_\_\_\_ traveling details in the table below:

**Departure**

|              |                 |           |
|--------------|-----------------|-----------|
| DD / MM / YY | Flight No. XXXX |           |
| Depart       | City            | xx:xx hrs |
| Arrive       | City            | xx:xx hrs |

**Return**

|              |                 |           |
|--------------|-----------------|-----------|
| DD / MM / YY | Flight No. XXXX |           |
| Depart       | City            | xx:xx hrs |
| Arrive       | City            | xx:xx hrs |

The informations can be verified by contacting the undersigned at +389.....or via email.....

Respectfully,

**Aircraft Accident and  
Incident Investigation  
Committee**

**President**



## **ПРИЛОГ БР. 8**

### **Формулар за враќање на остатоци**

|                                                                                   |                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>Republic of North Macedonia<br/>Government of the Republic of North Macedonia<br/><b>Aircraft Accident and Incident Investigation Committee</b></p> <p><b>WRECKAGE AND PARTS RELEASE FORM</b></p> |  <p>Doc. No.: KINSIV-FR-05<br/>Date: 01.12.2023<br/>Rev: 0</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Investigation Number: \_\_\_\_\_

The Aircraft Accident and Incident Investigation Committee of the Republic of North Macedonia is conducting an investigation into the following aviation safety matter:

|                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Investigation title and/or other description — aircraft make, model, registration, date of occurrence, etc. |
|                                                                                                             |
|                                                                                                             |
|                                                                                                             |
|                                                                                                             |

The items listed below are no longer required by the Aircraft Accident and Incident Investigation Committee of the Republic of North Macedonia as part of its accident/incident investigation.

Note — It is strongly recommended that components be inspected by authorized personnel where it is intended for them to be returned to operational service.

| Item details (description and condition) | Date returned |
|------------------------------------------|---------------|
|                                          |               |
|                                          |               |
|                                          |               |
|                                          |               |

Aircraft Accident and Incident Investigation Committee of the Republic of North Macedonia IIC or Delegate

| Name and Surname of IIC/Delegate | Signature of IIC/Delegate | Date: |
|----------------------------------|---------------------------|-------|
|                                  |                           |       |

|        |      |       |
|--------|------|-------|
| Phone: | Fax: | Email |
|        |      |       |

**Please return a signed copy of this form to the above person at the Aircraft Accident and Incident Investigation Committee of the Republic of North Macedonia**

#### Owner or agent acknowledgement

I accept custody of the listed items.

| Name and Surname of Owner or Agent's | Signature of Owner or Agent's | Date: |
|--------------------------------------|-------------------------------|-------|
|                                      |                               |       |

|        |        |
|--------|--------|
| Phone: | Email: |
|        |        |



## **ПРИЛОГ БР. 9**

### **Финален извештај**



## ФИНАЛЕН ИЗВЕШТАЈ

ЗА (ACCID/SINCID), (Тип), (Рег.ознака), (локација), (датум)

Скопје, (Датум)





Врз основа на Одлуката за отварање на истрага за сериозен инцидент бр..... и Одлуката за формирање на комисија за истрага на сериозен инцидент бр..... изготвен е Финален извештај од страна на Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти (КИНСИВ).

Овој извештај е во согласност со одредбите од Закон за воздухопловство (Службен весник на РСМ, бр.48/20 од 20.02.2020год.- Пречистен текст), Уредбата за принципите по кои се води истражувањето на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на цивилни и државни воздухоплови, начинот на нивното пријавување, како и формата, содржината, начинот на водење на евиденцијата и начинот на издавањето и одземањето на службената легитимација на истражителите (Службен весник на РСМ, бр.67/23 од 27.03.2020год.) и Анекс 13 на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO).

**Целта на безбедносните истраги во никој случај не е да се утврди вина или одговорност.**

**Истрагите се независни и одделени од судски или административни постапки и се во спротивност со утврдувањето на вина или одговорност на поединците.**

**Финалниот извештај не може да се користи како доказ во судска постапка насочена кон утврдување на граѓанска или кривична одговорност на поединец.**

**Контакт:**

**Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти (КИНСИВ)**

Бул. „Митрополит Теодосиј Гологанов“, бр.44/1-4,  
1000 Скопје, Република Северна Македонија

Тел.: +389 2 6091090  
Е-пошта: [info@kinsiv.mk](mailto:info@kinsiv.mk)



## ФИНАЛЕН ИЗВЕШТАЈ

### А. ОПШТИ ИНФОРМАЦИИ

|                              |  |
|------------------------------|--|
| Датум на настанот:           |  |
| Време на настанот:           |  |
| Локација на настанот:        |  |
| Тип на воздухоплов:          |  |
| Регистарска ознака:          |  |
| Оператор на воздухопловот:   |  |
| Сопственик на воздухопловот: |  |
| Лица во воздухопловот:       |  |

### Б. ОПИС НА НЕСРЕЌАТА/СЕРИОЗНИОТ ИНЦИДЕНТ

|  |
|--|
|  |
|--|

### В. ФАКТИЧКИ ИНФОРМАЦИИ

#### ИСТОРИЈА НА ЛЕТОТ

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| Тип на операција:             |  |
| Тип на оператор:              |  |
| Место на последно полетување: |  |
| Планирана дестинација:        |  |
|                               |  |



| ПОВРЕДЕНИ   |               |                  |               |             |
|-------------|---------------|------------------|---------------|-------------|
|             | Смртни случаи | Сериозни повреди | Лесни повреди | Без повреди |
| Посада:     |               |                  |               |             |
| Патници:    |               |                  |               |             |
| Трети лица: |               |                  |               |             |
| Вкупно:     |               |                  |               |             |

| ОШТЕТУВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВОТ         |                                                      |                                                |                                               |                                       |
|-------------------------------------|------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------|
| уништен<br><input type="checkbox"/> | значително<br>оштетување<br><input type="checkbox"/> | мало<br>оштетување<br><input type="checkbox"/> | без<br>оштетување<br><input type="checkbox"/> | непознато<br><input type="checkbox"/> |
| Опис:                               |                                                      |                                                |                                               |                                       |

| ДРУГА ПРИЧИНЕТА ШТЕТА |
|-----------------------|
|                       |

| МЕТЕОРОЛОШКИ ПОДАТОЦИ                     |                              |                              |                                    |
|-------------------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------------|
| Метеоролошки услови                       | VMC <input type="checkbox"/> | IMC <input type="checkbox"/> | Непознато <input type="checkbox"/> |
| Податоци за временска прогноза пред летот | ДА <input type="checkbox"/>  | НЕ <input type="checkbox"/>  | Непознато <input type="checkbox"/> |
| Време од денот                            |                              |                              |                                    |



| ПОДАТОЦИ ЗА ПИЛОТОТ        |  |
|----------------------------|--|
| Пол:                       |  |
| Возраст:                   |  |
| Државјанство:              |  |
| Дозвола:                   |  |
| Тип на дозвола:            |  |
| Дата на издавање:          |  |
| Важност на дозволата:      |  |
| Продолжување на дозволата: |  |
| Лекарско уверение:         |  |
| Англиски јазик (ниво):     |  |

| ПОДАТОЦИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВОТ             |  |
|---------------------------------------|--|
|                                       |  |
| <b>ОПШТИ ПОДАТОЦИ</b>                 |  |
| Производител:                         |  |
| Тип:                                  |  |
| Сериски број:                         |  |
| Произведен:                           |  |
| Регистрација под ознака:              |  |
| Вкупен налет („ARC“):                 |  |
| Сопственост:                          |  |
| Мотор:                                |  |
| Елиса:                                |  |
| Број на Уверение за пловидбеност:     |  |
| Екипаж:                               |  |
| Капацитет:                            |  |
| Должина:                              |  |
| Распон на крила:                      |  |
| Висина:                               |  |
| Тежина на празен воздухоплов:         |  |
| Капацитет на гориво:                  |  |
| Максимална маса на полетување (MTOW): |  |
|                                       |  |
| <b>ПЕРФОРМАНСИ НА ВОЗДУХОПЛОВОТ</b>   |  |
| Максимална брзина:                    |  |
| Брзина во лет:                        |  |
| Брзина на превлекување:               |  |
| Максимален долет:                     |  |

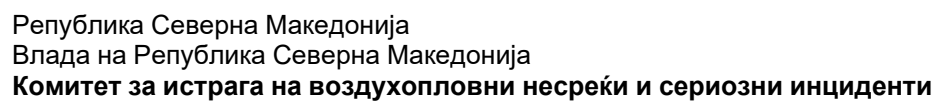


|                                            |  |
|--------------------------------------------|--|
| Брзина во качување:                        |  |
| Должина на полетување:                     |  |
| Должина на слетување од висина 50ft (15m): |  |
| <b>ИСТОРИЈА НА ВОЗДУХОПЛОВОТ</b>           |  |
|                                            |  |

|                   |
|-------------------|
| <b>Г. АНАЛИЗА</b> |
|                   |

|                     |
|---------------------|
| <b>Д. ЗАКЛУЧОЦИ</b> |
|                     |

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Ѓ. БЕЗБЕДНОСНИ ПРЕПОРАКИ</b> |
|                                 |



Главен истражител (IIC)

(Име и презиме)