

СЛУЖБЕН ВЕСНИК

на Република Северна Македонија

Број 67

27 март 2023, понеделник

година LXXIX

www.slvesnik.com.mk

contact@slvesnik.com.mk



СОДРЖИНА

	Стр.		Стр.
1351. Уредба 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.....	2	1357. Решение за именување на член на Советот за унапредување и надзор над сметководствената професија на Република Северна Македонија ...	190
1352. Одлука за поништување на Одлуката за распишување Оглас за именување државен правобранител на Република Северна Македонија.....	189	1358. Решение за разрешување од должноста член на Управниот одбор на Фондот за осигурување на депозити	190
1353. Решение за разрешување од должноста портпарол на Владата на Република Северна Македонија.....	189	1359. Одлука од Совет на јавните обвинители на Република Северна Македонија	190
1354. Решение за давање согласност на Одлуката за именување в.д. директор на Фондот на пензиското и инвалидското осигурување на Северна Македонија	189	1360. Одлука од Совет на јавните обвинители на Република Северна Македонија	190
1355. Решение за разрешување од должноста в.д. директор на КПУ Казнено-поправен дом Идризово со отворено одделение во Велес	189	1361. Одлука од Совет на јавните обвинители на Република Северна Македонија	191
1356. Решение за именување в.д. директор на КПУ Казнено-поправен дом Идризово со отворено одделение во Велес	189	1362. Одлука за издавање на Лиценца за вршење на енергетска дејност производство на електрична енергија.....	191
		1363. Одлука за издавање на Лиценца за вршење на енергетска дејност производство на електрична енергија.....	194
		1364. Одлука за издавање на Лиценца за вршење на енергетска дејност производство на електрична енергија.....	198

	Стр.		Стр.
1365. Одлука за издавање на Лиценца за вршење на енергетска дејност производство на електрична енергија	201	1372. Одлука за издавање на Лиценца за вршење на енергетска дејност производство на електрична енергија	224
1366. Одлука за издавање на Лиценца за вршење на енергетска дејност производство на електрична енергија	205	1373. Одлука за издавање на Лиценца за вршење на енергетска дејност производство на електрична енергија	228
1367. Одлука за издавање на Лиценца за вршење на енергетска дејност производство на електрична енергија	209	1374. Одлука за издавање на Лиценца за вршење на енергетска дејност производство на електрична енергија	232
1368. Одлука за издавање на Лиценца за вршење на енергетска дејност производство на електрична енергија	212	1375. Одлука за утврдување на највисоки малопродажни цени на нафтните деривати и горива за транспорт	236
1369. Одлука за издавање на Лиценца за вршење на енергетска дејност производство на електрична енергија	216	1376. Решение за продолжување на важноста на Решението за стекнување на привремен статус на повластен производител	239
1370. Одлука за менување на Лиценца за вршење на енергетска дејност производство на електрична енергија	219	1377. Решение за изменување на Решението за стекнување на привремен статус на повластен производител ...	239
1371. Одлука за менување на Лиценца за вршење на енергетска дејност производство на електрична енергија	223	Огласен дел	1-96

ВЛАДА НА РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

1351.

Врз основа на член 170 став (5) и член 170-з од Законот за воздухопловство („Службен весник на Република Македонија“ бр.14/06, 24/07, 103/08, 67/10, 24/12, 80/12, 155/12, 42/14, 97/15, 152/15, 27/16, 31/16, 64/18 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр. 220/19), а во врска со член 3 од Мултилатералната спогодба меѓу Европската заедница и нејзините земји членки, Република Албанија, Босна и Херцеговина, Република Бугарија, Република Хрватска, Република Македонија, Република Исланд, Република Црна Гора, Кралството Норвешка, Романија, Република Србија и Мисијата на Обединетите нации за привремена администрација на Косово за основање на Европска заедничка воздухопловна област ратификувана со Законот за ратификација на Мултилатералната спогодба („Службен весник на Република Македонија“ бр.27/07, 98/09 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр.259/19), Владата на Република Северна Македонија, на седницата, одржана на 21 март 2023 година, донесе

У Р Е Д Б А

ЗА ПРИНЦИПИТЕ ПО КОИ СЕ ВОДИ ИСТРАЖУВАЊЕТО НА НЕСРЕКИ, 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

I. Општи одредби

Член 1

Со оваа уредба се пропишуваат принципите по кои се води истражувањето на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на цивилни и државни воздухоплови, начинот на нивното пријавување, како и формата, содржината, начинот на водење на евиденцијата и начинот на издавањето и одземањето на службената легитимација на истражителите.

Член 2

(1) Пријавувањето и истражувањето на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на цивилни и државни воздухоплови, како и дефинициите поврзани со нив, го имаат значењето утврдено во:

- Регулјативата (ЕУ) бр.996/2010 на Европскиот парламент и на Советот од 20 октомври 2010 година за истражувањето и спречувањето несреќи и инциденти во цивилното воздухопловство и за укинување на Директивата 94/56/ЕЗ, изменета и дополнета со Регулјативата (ЕУ) бр.376/2014 и Регулјативата (ЕУ) бр.2018/1139 (во понатамошниот текст: Регулјативата 996/2010) која е дадена во Прилог I и е составен дел на оваа уредба;

- Регулјативата (ЕУ) бр.376/2014 на Европскиот парламент и на Советот од 3 април 2014 година, за пријавување, анализа и последователно постапување во врска со настани во цивилното воздухопловство, со која се изменува Регулјатива (ЕУ) бр.996/2010 на Европскиот парламент и на Советот и се укинува Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот и Регулјативите (ЕЗ) бр.1321/2007 и (ЕЗ) бр.1330/2007 на Комисијата, изменета и дополнета со Регулјативата (ЕУ) бр. 2018/1139 и Регулјативата (ЕУ) бр. 2020/2034 (во понатамошниот текст: Регулјативата 376/2014) која е дадена во Прилог II и е составен дел на оваа уредба и

- Регулјативата за спроведување (ЕУ) бр. 2015/1018 на Комисијата од 29 јуни 2015 година, за утврдување на список со кој се класифицираат настаните во цивилното воздухопловство кои задолжително треба да се пријавуваат во согласност со Регулјативата (ЕУ) бр. 376/2014 на Европскиот парламент и на Советот (во понатамошниот текст: Регулјативата 2015/1018) која е дадена во Прилог III и е составен дел на оваа уредба.

(2) Поимите „Заедница (Community)“, „Право на заедницата (Community Right)“, „Договор за воспоставување на Европската заедница (Treaty establishing the European Community)“, „Службен весник на Европската унија (Official Journal of the European Union)“, „земја-членка (Member State)“ употребени во Регулјативата 996/2010, Регулјативата 376/2014 и Регулјативата 2015/2018 од став (1) на овој член, ќе се толкуваат согласно точките 2 и 3 од Анексот II на Мултилатералната спогодба меѓу Европската заедница и нејзините земји членки, Република Албанија, Босна и Херцеговина, Република Бугарија, Република Хрватска, Република Македонија, Република Исланд, Република Црна Гора, Кралството Норвешка, Романија, Република Србија и Мисијата на Обединетите нации за привремена администрација на Косово за основање на Европска заедничка воздухопловна област ратификувана со Законот за ратификација на Мултилатералната спогодба.

II. Пријавување, анализа и последователно постапување во врска со настани во цивилното воздухопловство

Член 3

(1) Пријавувањето, анализата и последователното постапување во врска со настаните во цивилното воздухопловство се врши согласно Регулативата 376/2014 и Регулативата 2015/1018.

(2) Регулативите од став (1) на овој член се применуваат и на настани и безбедносни информации поврзани со воздухоплови на кои не се применува Регулативата (ЕУ) бр. 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот од 4 јули 2018 година, за заеднички правила во областа на цивилно воздухопловство и за основање на Агенција на Европската унија за безбедност на воздухопловството и за изменување и дополнување на Регулативите (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и Директивите 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ на Европскиот парламент и на Советот и за укинување на Регулативите (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот и Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот, изменета и дополнета со Делегираната Регулатива (ЕУ) бр. 2021/1087 на Комисијата од 7 април 2021 година, за изменување на Регулативата бр. (ЕУ) 2018/1139 на Европскиот Парламент и Советот, која се однесува на ажурирање на референците кон одредбите од Чикашката конвенција, дадени во Прилогот и Прилогот А од Правилникот за заедничките основни правила за дејностите во цивилното воздухопловство (во понатамошниот текст: Регулативата 2018/1139), како и на нерегистрирани воздухоплови и падобрани на територијата на Република Северна Македонија.

Член 4

(1) Лицата наведени во член 4 став 6 од Регулативата 376/2014, операторите на леталишта или терени, припадниците на полицијата и други лица при извршувањето на своите должности задолжително ги пријавуваат настаните кои се предмет на задолжително пријавување утврдени во член 4 став 1 на Регулативата 376/2014.

(2) Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти (во понатамошниот текст: Комитетот за истрага) согласно член 6 став 3 од Регулативата 376/2014 воспоставува систем за задолжително пријавување на настаните кои се несреќи и сериозни инциденти, а се предмет на задолжително пријавување утврдени во член 4 став 1 на Регулативата 376/2014, а Агенцијата за цивилно воздухопловство (во понатамошниот текст: Агенцијата) воспоставува систем за задолжително пријавување на настани кои се инциденти и настани кои се предмет на задолжително пријавување утврдени во член 4 став 1 од Регулативата 376/2014.

(3) Агенцијата ја ажурира Европската централна база на податоци (ECR) со сите информации поврзани со безбедност кои се чуваат во националната база на податоци наведени во член 6 став 6 од Регулативата 376/2014 на начин согласно член 8 став 2 од Регулативата 376/2014.

(4) Системот за задолжително пријавување на настани од став (2) на овој член ги опфаќа и обврските за известување утврдени во член 9 од Регулативата 996/2010.

(5) Класификацијата на настаните според сериозноста, која се однесува на „несреќа“ или „сериозен инцидент“, ја утврдува Комитетот.

(6) Субјектите на воздухопловна индустрија воспоставаат процеси за собирање, анализа и последователно постапување во врска со пријавените настани како дел од нивниот систем за управување со безбедноста согласно член 6 став 1 од Регулативата 376/2014.

(7) Анализите, првичните и финалните резултати од член 13 став 4 од Регулативата 376/2014 се доставуваат до Агенцијата.

Член 5

(1) Комитетот за истрага на својата веб страна објавува најмалку еднаш годишно преглед на безбедноста кој ги содржи информациите утврдени во член 13 став 11 од Регулативата 376/2014.

(2) Прегледот на безбедноста од став (1) на овој член ги содржи и информациите од прегледот на безбедноста на Комитетот за истрага изготвен согласно член 4 став 5 од Регулативата 996/2010.

(3) Агенцијата согласно член 13 став 12 од Регулативата 376/2014 може да објавува на својата веб страна и дезидентификувани извештаи за настани.

Член 6

(1) Агенцијата освен систем за задолжително пријавување на настани, согласно член 6 став 3 од Регулативата 376/2014 воспоставува и систем за доброволно пријавување на настани со цел собирање и анализирање на информации за утврдени недостатоци во воздухопловството, за кои не се бара да се пријават во рамките на системот на задолжително пријавување, но за кои лицето кое ја поднело пријавата смета дека претставуваат актуелна или потенцијална опасност.

(2) Настаните кои се доброволно пријавени се доставуваат до Агенцијата со цел исполнување на обврските утврдени во член 6 став 6 од Регулативата 376/2014.

(3) Малите организации од член 6 став 2 од Регулативата 376/2014 можат да воведат поедноставен механизам за собирање, евалуација, процесирање, анализа и чување на деталите од пријавените настани по претходно добиена согласност од Агенцијата.

Член 7

(1) Народниот правобранител, согласно надлежностите утврдени со Законот за Народниот правобранител, презема мерки и дејствија за заштита на правата на лицето, на кое Агенцијата, со преземање на надзорни или административни мерки, спротивно на член 16 став 6 од Регулативата 376/2014, му го повредила правото како известител за настан, утврдено во член 167 став (3) од Законот за воздухопловство.

(2) Агенцијата, согласно надлежностите утврдени со Законот за воздухопловство, презема мерки за заштита на правата на лицето, на кое работодавачот, со преземање на мерки, спротивно на член 16 ставови 9 и 11 од Регулативата 376/2014, му го повредил правото како известител за настан, утврдено во член 167 став (3) од Законот за воздухопловство.

III. Истражување и спречување на несреќи, сериозни инциденти и настани во цивилното воздухопловство

Член 8

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

(2) Истражувањето на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани поврзани со цивилни воздухоплови кои се случиле на територијата на Република Северна Македонија се спроведува соодветно согласно одредбите од членовите 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 и 21 од оваа уредба и Регулативата 996/2010.

(3) Во случај воздухоплов кој е регистриран во Република Северна Македонија да е инволвиран во несреќа или сериозен инцидент на територија на друга земја или на територија каде ни една земја нема јурisdикција, истражувањето на таа несреќа или сериозен инцидент се спроведува соодветно согласно одредбите од членовите 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 и 21 од оваа уредба и Регулативата 996/2010, доколку друга земја нема спроведено истражување.

Член 9

(1) Истражувањето на несреќи и сериозни инциденти на воздухоплови на кои не се применува Регулативата 2018/1139, воздухоплови со MTOW под 2,250 килограми, како и на нерегистрирани воздухоплови и падобрани, кои се случиле на територијата на Република Северна Македонија, се врши согласно Регулативата 996/2010.

(2) Истражувањето на инциденти и настани кои не се опфатени со Регулативата 996/2010 се врши согласно воспоставените внатрешни процедури од страна на Агенцијата.

(3) План за итни ситуации во случај на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани во цивилното воздухопловство, се изготвува и одржува од страна на Центарот за управување со кризи на начин утврден во член 21 став 1 од Регулативата 996/2010.

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

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

Член 10

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.

Член 11

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

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

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

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

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

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

Член 12

(1) Комитетот за истрага може да побара од или да им даде помош на институции од другите земји или регионални организации за истрага на несреќи 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.

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

Член 13

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

- воздухопловот,
- летачкиот персонал,
- друг персонал и
- патници,

вклучени во несреќата и/или сериозниот инцидент.

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

Член 14

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

(2) Логистичката поддршка од ставот (1) на овој член вклучува најмалку:

- комуникациски врски заедно со комуникациска опрема;

- потребните средства и начини за плаќање за оперативни потреби на Комитетот за истрага и плаќање за услуги потребни за извршување на истрагата;

- обезбедување на простории за работа на Комитетот за истрага и простории за чување на остатоците од воздухопловот;

- средства за превоз и услуги за превоз на остатоци од воздухоплов и

- средства за превоз и услуги за превоз на истражителите, ангажирните лица од член 170-а ставови (2) и (3) од Законот за воздухопловство и член 9 став (4) од оваа уредба.

Член 15

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

Член 16

(1) Начинот на изработката и содржината на финалниот извештај за истрага на несреќа или сериозен инцидент е утврден во Регулативата 996/2010.

(2) Комитетот за истрага испраќа копија од финалниот извештај до:

- Владата на Република Северна Македонија;
- Министерството за транспорт и врски;
- Агенцијата;
- соодветното засегнато министерство;
- земјата на регистрација на воздухопловот;
- земјата на операторот на воздухопловот;
- земјата на дизајн/градба на воздухопловот;
- земјата на производство на воздухопловот;
- земјата што има граѓани загинали или сериозно повредени во несреќа или сериозен инцидент;
- земјата која обезбедила корисни информации или значајни олеснувања или експерти;
- Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) за воздухоплов со MTOW поголема од 2,250 килограми;
- Европската конференција за цивилно воздухопловство (ECAC) и
- Европската комисија.

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

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

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

Член 17

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

(2) Агенцијата и/или други заинтересирани страни професионално ги анализираат безбедносните препораки од став (1) на овој член и донесуваат соодветни мерки за што го информираат Комитетот за истрага за усвоените мерки, најдоцна во рок од 60 дена сметано од денот на донесувањето на мерките.

(3) Надлежните органи/институции, кои добиваат безбедносни препораки од странски истражни органи/институции треба да ги испратат до Агенцијата без непотребно одлагање, која ќе ги извести субјектите на воздухопловната индустрија и ќе превземе мерки согласно прописите од областа на воздухопловството.

(4) Информирањето на странските истражни органи/институции, кои испратиле на Република Северна Македонија безбедносни препораки, за превентивните мерки кои се превземени или за причините зашто такви мерки не се превземени, се врши согласно воспоставените внатрешни процедури од страна на Агенцијата.

Член 18

Комитетот за истрага води статистика за несреќите и/или сериозните инциденти согласно Doc.9060-AT/723/4 (Manual on the ICAO Statistic Programme) на ICAO и ратификуваните меѓународни договори.

Член 19

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

Член 20

(1) При вршењето на истрагата истражителите од Комитетот за истрага треба да имаат службена легитимација со која се потврдува нивното својство и овластување.

(2) Службената легитимација на истражителите од Комитетот за истрага се издава на образец со правоаголен облик, изработен со заштитен печат на пластика со бела боја, кој содржи текст на македонски и англиски јазик.

(3) Образецот на службената легитимација од ставот (2) на овој член е сместен во дводелен кожен повез, а големината на секој дел е со димензии од 90×70 мм.

(4) На првиот дел од кожниот повез од надворешната страна е сместен знакот на Комитетот за истрага, а од внатрешната страна има изработено пластичен џеб за образецот на службената легитимација.

(5) Формата и содржината на службената легитимација од ставот (2) на овој член се дадени во Прилог IV кој е составен дел на оваа уредба.

Член 21

(1) Службената легитимација за истражител му се издава на лице кое е именувано, вработено или ангажирано во Комитетот за истрага и кое ги исполнува пропишаните услови за истражител согласно член 170 ставови (2) и (3) од Законот за воздухопловство.

(2) Службената легитимација за истражител се одзема во случај кога лицето:

- е разрешено од именуваната функција истражител или му престанал работниот однос или договорот за ангажман со Комитетот за истрага;

- ја користел службената легитимација за други цели освен за вршење на службени дејствија како истражител, односно ја злоупотребил службената легитимација или

- престанал да ги исполнува условите за истражител пропишани во член 170 ставови (2) и (3) од Законот за воздухопловство.

(3) За секоја издадена или одземена службена легитимација за истражител, Комитетот за истрага води евиденција во писмена и/или електронска форма.

(4) Начинот на организирањето на водењето на евиденцијата, како и начинот на издавањето, промената и одземањето на службената легитимација на истражителите се уредени со Деловник за работа на Комитетот за истрага.

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

Член 22

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

(2) Истражувањето на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на државните воздухоплови или падобрани го врши Комисија именувана од страна на министерот за одбрана за воздухопловите кога вршат воени активности, министерот за внатрешни работи за воздухопловите кога вршат полициски активности и министерот за финансии за воздухопловите кога вршат царински активности.

(3) Комисијата за вршење на истрага на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани од ставот (2) на овој член е независна и самостојна во својата работа.

Член 23

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

Член 24

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

Член 25

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

Член 26

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

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

методично и стручно, со сестрано познавање на воздухопловно техничкото обезбедување, правилата, упатствата, условите и начинот на употреба на воздухопловите како и одлично познавање на воздухопловот;

- истражувањето треба да биде брзо и ефикасно за да не се изгубат материјалните траги за причините за несреќата и да не избледат сеќавањата и впечатоците на очевидците на несреќата и да се преземат превентивни мерки и

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

Член 27

Истрагите на несреќите, сериозните инциденти, инцидентите и настани на државните воздухоплови се состојат од следните постапки:

- утврдување на сите околности под кои се случила несреќа, сериозен инцидент, инцидент или настан на државен воздухоплов или падобран;

- утврдување на последиците по животот и здравјето на екипажот и другите лица, степенот на оштетување на воздухопловот и настаната штета на трети лица;

- анализа и заклучок за причините за настанувањето на несреќата, сериозниот инцидент, инцидентот или настанот на државен воздухоплов или падобран и

- предлагање на мерки за спречување на нови слични несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани.

Член 28

Постапката за истражување на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на воени воздухоплови во која е утврден начинот на пријавување, истражување и изготвување на извештаите за загрозување на безбедноста е дадена во Прилог V кој е составен дел на оваа уредба.

V. Преодни и завршни одредби

Член 29

Оперативните документи кои произлегуваат од постапката дадена во Прилог V од оваа уредба ќе се донесат во рок од три години од денот на отпочнувањето на примената на оваа уредба, додека STANAG 3101, 3113, 3318 и 3531 ќе се донесат согласно одредбите од член 20 точка 39) од Законот за одбрана.

Член 30

Со денот на отпочнувањето на примената на оваа уредба престанува да важи Уредбата за принципите под кои се води истражувањето на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на цивилни и државни воздухоплови, како и начинот на нивно пријавување („Службен весник на Република Македонија“ бр.137/10 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр.81/19).

Член 31

Оваа уредба влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Северна Македонија“, а ќе отпочне да се применува од 1 јуни 2023 година.

Бр. 41-1567/8
21 март 2023 година
Скопје

Претседател на Владата
на Република Северна Македонија,
д-р **Димитар Ковачевски**, с.р.

Прилог I

**РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 996/2010 НА ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И НА
СОВЕТОТ****од 20 октомври 2010 година****за истражувањето и спречувањето несреќи и инциденти во цивилното
воздухопловство и за укинување на Директивата 94/56/ЕЗ****(Текст со важност за ЕЕО)**

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија, а особено член 100(2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Европската комисија,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот економски и социјален комитет⁽¹⁾,

по консултации со Комитетот на регионите,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот надзорник за заштита на податоци⁽²⁾,во согласност со вообичаената законодавна постапка⁽³⁾,

со оглед на тоа што:

(1) Треба да се обезбеди високо општо ниво на безбедност во цивилното воздухопловство во Европа и да се направат сите напори за намалување на бројот на несреќи и инциденти за да се обезбеди довербата на јавноста во воздушниот сообраќај.

(2) Со брзо спроведување на истрагите на несреќи и инциденти кои се однесуваат на безбедноста на цивилното воздухопловство се подобрува воздухопловната безбедност и помага во спречувањето на настанувањето на несреќи и инциденти.

(3) Известувањето, анализата и проследувањето на наодите од инциденти поврзани со безбедноста се од фундаментално значење за подобрување на воздушната безбедност. Затоа, Комисијата би требало да поднесе предлог за ревидирање на Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот

¹Мислење од 27 мај 2012 год. (сè уште не е објавено во Службениот весник).

²Сл. весник С 132, 21 мај 2010 год., стр. 1.

³Став на Европскиот парламент од 21 септември 2012 год. (сè уште не е објавен во Службениот весник) и Одлука на Советот од 11 октомври 2010 год.

парламент и на Советот од 13 јуни 2003 година, за известување за настан во цивилното воздухопловство ⁽⁴⁾ пред 31 декември 2011 год.

(4) Единствената цел на истрагите за безбедноста би требало да е спречување на идни несреќи и инциденти без утврдување на вина или одговорност.

(5) Треба да се земе предвид Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, потпишана во Чикаго на 7 декември 1944 год. (Чикашката конвенција), која го предвидува спроведувањето на мерките потребни за да се осигура безбедната работа на воздухопловите. Особено, треба да се земе предвид Анекс 13 кон Чикашката конвенција и неговите последователни измени и дополнувања, со кои се утврдуваат меѓународните стандарди и препорачани практики за истрага на воздухопловни несреќи и инциденти, како и значењето на поимите: земја на регистрација, земја на оператор, земја на проектирање, земја на производство и земја на настан кои се користат во тој анекс.

(6) Според меѓународните стандарди и препорачаните практики утврдени во Анекс 13 кон Чикашката конвенција, истрагата на несреќи и сериозни инциденти треба да се спроведе под одговорност на земјата во која се случува несреќата или сериозниот инцидент или под одговорност на земјата на регистрација кога не може со сигурност да се утврди дека местото на несреќата или на сериозниот инцидент е на територијата на која било земја. Земја може да ја делегира задачата за спроведување на истрагата на друга земја или да побара нејзина помош. Истрагите на безбедноста во Унијата треба да се спроведуваат на сличен начин.

(7) Заклучоците добиени од спроведувањето на Директива 94/56/ЕЗ од 21 ноември 1994 година, за утврдување на фундаменталните принципи со кои се уредува истрагата на несреќи и инциденти во цивилното воздухопловство ⁽⁵⁾ треба да се искористат за подобрување на ефикасноста на истрагата и спречувањето несреќи и инциденти во цивилното воздухопловство во Унијата.

(8) Треба да се земат предвид промените во институционалната и регулаторната рамка со која се уредува безбедноста во цивилното воздухопловство во Унијата до кои дојде по донесувањето на Директива 94/56/ЕЗ, а особено по основањето на Европската агенција за воздухопловна безбедност (EASA). Исто така, треба да се земе предвид и димензијата на Унијата за препораки за безбедност, со оглед дека воздухопловната безбедност сè повеќе се регулира на ниво на Унијата.

⁴Сл. весник L 167, 4 јули 2003 год., стр. 23.

⁵Сл. весник L 319, 12 декември 1994 год., стр. 14.

(9) EASA, во име на земјите-членки, ги извршува функциите и задачите на земјата на проектирање, производство и регистрација кога станува збор за одобрение на проект, како што е утврдено во Чикашката конвенција и нејзините анекси. Затоа EASA, во согласност со Анекс 13 кон Чикашката конвенција, треба да биде поканета да учествува во истрага на безбедноста со цел да придонесе, во рамките на својата надлежност, за нејзината ефикасност и да ја обезбеди безбедноста на проектот на воздухопловите, без да влијае врз независниот статус на истрагата. Националните органи за цивилно воздухопловство треба на сличен начин да се поканат да учествуваат во истрагите на безбедноста.

(10) Со оглед на нивните одговорности во поглед на безбедноста, лицата определени од EASA, како и од националните органи за цивилно воздухопловство, треба да имаат пристап до информации од значење за оценување на ефикасноста на условите за безбедност.

(11) Со цел да се обезбеди подобро спречување на воздухопловни несреќи и инциденти, EASA, во соработка со надлежните органи на земјите-членки, треба, исто така, да учествува во размената и анализата на информациите во рамките на системите за известување за настани во согласност со Директива 2003/42/ЕЗ, при тоа избегнувајќи секаков судир на интереси. Овие информации треба соодветно да се заштитат од неовластено користење или обелоденување.

(12) Познато е дека учеството на EASA и на надлежните органи на земјите-членки во размената и анализата на информациите опфатени со Директива 2003/42/ЕЗ би можело да биде од корист за истрагите поврзани со безбедноста преку онлајн пристап до соодветни информации поврзани со безбедноста, кои се чуваат во централната база на податоци за настани во цивилното воздухопловство.

(13) Опсегот на истрагите поврзани со безбедноста треба да зависи од заклучоците кои може да се извлечат од истите заради подобрување на воздухопловната безбедност, посебно земајќи ја предвид потребата за рентабилно користење на ресурсите за истраги во Унијата.

(14) Истрага на несреќи и незгоди поврзана со безбедноста треба да ја спроведува, или под негова контрола, независен орган за истрага поврзана со безбедноста со цел да се избегне секаков судир на интереси и кое било евентуално надворешно мешање во утврдувањето на причините за настаните кои се истражуваат.

(15) Органите за истрага која се однесува на безбедноста играат клучна улога во процесот на истрага која се однесува на безбедноста. Нивната работа е од исклучителна важност во утврдување на причините за несреќа или

инцидент. Затоа, од суштинско значење е тие да можат да ги спроведат нивните истраги целосно независно и, исто така, да поседуваат финансиски и човечки ресурси потребни за спроведување успешни и ефикасни истраги.

(16) Треба да се зајакне капацитетот на органите на земјите-членки за истраги поврзани со безбедноста, а соработката помеѓу нив е неопходна за да се подобри ефикасноста на истрагата и спречат несреќи и инциденти во цивилното воздухопловство во Унијата.

(17) Координативната улога на органите за истраги поврзани со безбедноста треба да биде призната и засилена во европски контекст, со цел да се создаде вистинска додадена вредност во воздухопловната безбедност, каде што како основа ќе се користи веќе постојната соработка помеѓу такви органи и ресурсите за истрага со кој располагаат земјите-членки, кои би требало да се користат на најефикасен начин. Ова признавање и засилување би можело најдобро да се постигне преку Европската мрежа на органи за истраги кои се однесуваат на безбедноста во цивилното воздухопловство (Мрежата), со јасно одредена улога и задачи.

(18) Мрежата треба да ги врши своите координативни дејства на транспарентен и независен начин и да биде активно поддржана од Унијата.

(19) Целите на оваа регулатива може подобро да се постигнат преку соработка со трети земји, на кои би можело да им се дозволи да учествуваат како набљудувачи во работата на Мрежата.

(20) Бидејќи е суштинско да се обезбедат јасни права за истраги поврзани со безбедноста, земјите-членки треба, во согласност со важечкото законодавство за овластувањата на органите одговорни за судски истраги и, кога е соодветно, во тесна соработка со тие органи, да обезбедат дека органите за истраги кои се однесуваат на безбедноста може да ги вршат своите задачи во најдобри можни услови во интерес на воздухопловната безбедност. Затоа, на органите за истраги кои се однесуваат на безбедноста треба да им се дозволи брз и неограничен пристап до местото на несреќата и до сите елементи неопходни за исполнување на условите за истрага која се однесува на безбедноста, без да се загрозат целите на судска истрага.

(21) Ефикасна истрага која се однесува на безбедноста е можна само ако важните докази се чуваат прописно.

(22) Системот за безбедност на цивилното воздухопловство се заснова на повратни информации и заклучоци добиени од несреќи и инциденти за кои се бара стриктна примена на правилата за доверливост со цел да се обезбеди и во иднина достапност на вредни извори на информации. Во овој контекст, чувствителните безбедносни информации треба на соодветен начин да бидат заштитени.

- (23) Една несреќа предизвикува голем број на различни јавни интереси, како што е спречувањето идни несреќи и соодветното спроведување правда. Тие интереси ги надминуваат индивидуалните интереси на вклучените страни и конкретниот настан, Неопходен е точен баланс на сите интереси со цел да се обезбеди севкупниот јавен интерес.
- (24) Системот за цивилно воздухопловство, исто така, треба еднакво да промовира клима на неказнување, со што се олеснува спонтаното известување за настаните, а со тоа и унапредување на начелото „културна правичност“.
- (25) Информациите кои некое лице во ги доставило во рамките на истрага која се однесува на безбедноста не би требало да се искористат против тоа лице, со целосно почитување на уставните принципи и националното право.
- (26) Земјите-членки треба да имаат можноста да ги ограничат случаите во кои би можело да се донесе одлука за обелоденување на информации добиени за време на истрага која се однесува на безбедноста, без да се влијае врз непреченото функционирање на судскиот систем.
- (27) Со цел спречување на несреќи и инциденти, важно е во најкус можен рок да се проследат релевантните информации, вклучувајќи ги особено извештаите и препораките во поглед на безбедноста кои произлегуваат од истрагите поврзани со безбедноста.
- (28) Препораките во поглед на безбедноста кои произлегуваат од истрага за несреќа или сериозен инцидент или од други извори, како што се студии за безбедност, надлежниот орган треба секогаш да ги зема предвид и, кога е соодветно, да ги применува со цел да се обезбеди соодветно спречување несреќи и инциденти во цивилното воздухопловство.
- (29) Треба да се поттикнува напредокот во истражувањата како во определувањето на положбата на воздухопловот во реално време така и на можноста за пристап до информации од уредот за снимање на податоци за летот, без да е уредот за снимање на податоци за летот физички присутен со цел да се подобрат средствата кои стојат на располагање на истражителите за утврдување на причините на несреќи и за подобрување на способноста за спречување нови инциденти. Таквиот развој би претставувал важен чекор напред во воздухопловната безбедност.
- (30) Искуството покажа дека понекогаш е тешко брзо да се добијат веродостојните списоци на лица кои се наоѓаат во воздухоплов но, исто така, и дека е важно да се утврди рок во кој од авиопревозник може да се побара да поднесе таков список. Покрај тоа, податоците содржани во такви списоци треба да се заштитат од неовластено користење или обелоденување. Слично, неопходна е да стојат на располагање и информации за опасни материи кои

се наоѓаат во воздухоплов кој доживеал несреќа, со цел да се минимизираат ризиците по безбедноста на истражителите на местото на настанот.

(31) По несреќа, не е лесно брзо да се утврди соодветното лице за контакт кое треба да се информира за присуството на патници во воздухопловот. Затоа, на патниците треба да им се понуди можност да назначат лице за контакт.

(32) Треба соодветно да се определи помош на жртвите во воздухопловни несреќи и нивните роднини.

(33) Начинот на кој земјите-членки и авиопревозниците се справуваат со несреќа и нејзините последици е од клучно значење. Во однос на ова, земјите-членки треба да имаат план за итни мерки кој предвидува, особено, аеродромски служби за итна помош и помош на жртвите на несреќи во цивилното воздухопловство и на нивните роднини. Авиопревозниците треба, исто така, да имаат план за помош на жртвите на несреќи во цивилното воздухопловство и на нивните роднини. Особено внимание треба да се обрне на поддршката на и комуникацијата со жртвите, нивните роднини и нивните здруженија.

(34) Правилата за пристап до податоци, обработка на податоци и заштита на индивидуите утврдени во соодветните правни акти на Унијата треба целосно да се почитуваат при примената на оваа регулатива.

(35) Казните особено треба да предвидуваат санкционирање на секое лице кое спротивно на оваа регулатива дава информации кои се заштитени со оваа регулатива; ги попречува дејствата на органот за истрага која се однесува на безбедноста со спречување на истражителите да ги извршуваат своите должности или одбивање да предаде корисни снимки, материјали и документи или скривајќи ги, преправајќи ги или уништувајќи ги; или иако има сознание за збиднување на несреќа или сериозен инцидент не ги информира соодветните органи за тоа.

(36) Бидејќи целта на оваа регулатива, имено утврдувањето на заеднички правила во областа на истрага која се однесува на безбедноста во цивилното воздухопловство земјите-членки не можат да ја постигнат во доволна мера па затоа, поради нејзината европска димензија и ефекти може подобро да се постигне на ниво на целата Унија, Унијата може да донесе мерки во согласност со принципот на супсидијарност, како што е утврдено во член 5 од Договорот за Европската унија. Во согласност со принципот на пропорционалност утврден во тој член, оваа регулатива не оди подалеку од она што е потребно за постигнување на таа цел.

(37) Оттука, Директива 94/56/ЕЗ треба да се укине.

(38) Изјавата на министрите за аеродромот во Гибралтар, договорена во Кордоба на 18 септември 2006 година, за време на првиот министерски состанок на Форумот за дијалог за Гибралтар, ќе ја замени Заедничката декларација за аеродромот во Гибралтар донесена во Лондон на 2 декември 1987 година, и нејзино целосно почитување ќе се смета како придржување кон Декларацијата од 1987 година,

ЈА ДОНЕСОА ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Предмет

1. Целта на оваа регулатива е да се подобри воздухопловната безбедност преку обезбедување на високо ниво на ефикасност, прикладност и квалитет на истрагите кои се однесуваат на безбедноста на цивилното воздухопловство и чија единствена цел е спречувањето идни несреќи и инциденти без утврдување на вина или одговорност, вклучително и преку основањето на Европска мрежа на органи за истрага која се однесува на безбедноста во цивилното воздухопловство. Со неа, исто така, се предвидуваат правила за навремена достапност на информациите кои се однесуваат на сите лица и опасни материи во воздухоплов кој доживеал несреќа. Исто така, целта на оваа регулатива е да се подобри помошта на жртвите од воздухопловни несреќи и на нивните роднини.

2. Примената на оваа регулатива за аеродромот во Гибралтар се смета дека не е во спротивност со соодветните правни ставови на Кралството Шпанија и Обединетото Кралство на Велика Британија и Северна Ирска во однос на спорот за суверенитет над територијата на која се наоѓа аеродромот.

Член 2

Дефиниции

За целите на оваа регулатива се применуваат следниве дефиниции:

(1) „*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 на полно недостапен;

(2) „*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;

(3) „*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;

(4) „*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;

- (5) *„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;
- (6) *„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;
- (7) *„инцидент“* е настан, кој не е несреќа, поврзан со работата на воздухоплов кој влијае или би можел да влијае врз безбедностана работењето;
- (8) *„меѓународни стандарди или препорачани практики“* се меѓународни стандарди и препорачани практики за истраги на воздухопловни несреќи и инциденти, усвоени во согласност со член 37 од Чикашката конвенција;
- (9) *„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;
- (10) *„оператор“* е секое физичко или правно лице кое управува или планира да управува со еден или повеќе воздухоплови;
- (11) *„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;
- (12) *„прелиминарен извештај“* е соопштение наменето за брзо ширење на податоци добиени за време на раните фази на истрагата;
- (13) *„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;
- (14) *„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;
- (15) *„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;

(16) *„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. Во Анексот е даден список на примери за сериозни инциденти.

(17) *„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.

Член 3

Опсег

1. Оваа регулатива се применува за истраги кои се однесуваат на безбедноста при несреќи и сериозни инциденти:

(а) кои се случиле на териториите на земјите-членки на кои се применуваат Договорите, во согласност со меѓународните обврски на земјите-членки;

(б) кои ги доживеале воздухоплови регистриран во земја-членка или со кои управува претпријатие основано во земја-членка, кои се случиле надвор од териториите на земјите-членки на кои се применуваат Договорите, ако такви истраги не спроведува друга земја;

(в) во кои земја-членка има право, според меѓународните стандарди и препорачани практики, да определи овластен претставник да учествува како земја на регистрација, земја на оператор, земја на проектирање, земја на производство или земја која обезбедува информации, објекти или експерти на барање на земјата која ја врши истрагата;

(г) во кои земјата-членка која ја врши истрагата и дозволува на земја-членка, која има посебен интерес поради смртни случаи или сериозни повреди на своите граѓани, да наменува стручно лице.

2. Оваа регулатива, исто така, се применува и на прашања кои се однесуваат на навремено ставање на располагање на информации кои се однесуваат на сите лица и опасни материји кои се наоѓаат во воздухоплов кој доживеал несреќа и на помошта на жртвите во воздухопловни несреќи и на нивните роднини.

3. Оваа регулатива не се применува на истраги кои се однесуваат на безбедноста на несреќи и сериозни инциденти кои ги доживеале воздухоплови кој вршат воени, царински, полициски или слични услуги, освен ако така не одлучи засегнатата земја-членка во согласност со член 5(4) и националното законодавство.

Член 4

Надлежен орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста во цивилното воздухопловство

1. Секоја земја-членка обезбедува дека истрагите кои се однесуваат на безбедноста ги врши или надзира, без надворешно мешање, постојан национален орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста во цивилното воздухопловство (надлежен орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста), кој е способен независно да спроведе цела истрага која се однесува на безбедноста, или самостојно или со спогодби со други органи.

2. Надлежниот орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста е функционално независен, особено од воздухопловните власти кои се одговорни за пловидбеноста, издавањето на уверенија, летњето, одржувањето, издавањето на дозволи, контролата на летањето или работењето на аеродромите и, општо, од која било друга страна или субјект чии интереси или цели би можеле да се во спротивност со задачата доверена на надлежниот орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста или би можеле да влијаат врз неговата објективност.

3. Надлежниот орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста при спроведувањето на истрага која се однесува на безбедноста нема од никого

ниту да бара ниту да прифаќа инструкции и има неограничени овластувања за спроведување на истраги кои се однесуваат на безбедноста.

4. Активностите кои му се доверени на надлежниот орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста може да се прошират и на собирање и анализа на информациите поврзани со воздухопловната безбедност, особено за целите на спречување несреќи, доколку овие дејства не влијаат врз неговата независност и не наметнуваат никаква одговорност што се однесува на регулаторни и управи прашања или прашања кои се однесуваат на стандардизацијата.

5. 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.

6. Односната земја-членка му ги обезбедува на надлежниот орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста средствата потребни за независно извршување на неговите одговорности, а за тоа треба да има доволно средства. Особено:

(а) раководителот на надлежниот органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста и/или, во случај на мултимодален орган, раководителот на неговиот оддел за воздухопловство, треба да има искуство и да е стручен во областа на безбедноста во цивилното воздухопловство за да ги исполнува неговите или нејзините задачи во согласност со оваа регулатива и националното право;

(б) на истражителите им се обезбедува статус со кој им се даваат неопходните гаранции за независност;

(в) надлежниот орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста се состои од најмалку еден достапен истражител кој е во состојба да ја извршува функцијата на главен истражител во случај на поголема воздухопловна несреќа;

(г) на органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста му се доделува буџет кој му овозможува да ги извршува своите функции;

(д) надлежниот орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста има на располагање, било директно или по пат на соработката наведена во член 6, или преку договори со други национални органи или субјекти, квалификуван кадар и соодветни објекти, вклучувајќи канцеларии и хангари, за да се овозможи складирањето и прегледувањето на воздухопловите, нивната содржина и остатоци.

*Член 5***Обврска за истражување**

1. Секоја несреќа или сериозен инцидент на воздухоплов различен од оние определените во анекс II кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година, за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Европска агенција за воздухопловна безбедност⁶) е предмет на истрага која се однесува на безбедноста во земјата-членка на чија територија се случила несреќата или сериозниот инцидент.
2. Кога воздухоплов, различен од оние определените во Анекс II кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, регистриран во земја-членка доживее несреќа или сериозен инцидент на место за кое не може да се утврди со сигурност дали се наоѓа на територијата на некоја земја, истрагата која се однесува на безбедноста ја врши органот за истрага која се однесува на безбедноста на земјата-членка на регистрација.
3. Опсегот на истрагите кои се однесуваат на безбедностаспомнати во ставовите 1, 2 и 4 и постапката која треба да се следи при спроведување такви истраги кои се однесуваат на безбедноста го утврдува органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста, земајќи ги предвид поуките кои се очекува да се извлечат од такви истраги со цел подобрување на воздухопловната безбедност, вклучително и за оние воздухоплови со максимална маса на полетување помала од или еднаква на 2250 кг.
4. Органите за истраги кои се однесуваат на безбедноста може да одлучат да ги истражуваат инцидентите различни од оние наведени во ставовите 1 и 2, како и несреќите и сериозните инциденти на други типови воздухоплови во согласност со националното законодавство на земјите-членки, кога очекуваат да извлечат безбедносни поуки од нив.
5. Истрагите кои се однесуваат на безбедноста наведени во ставовите 1, 2 и 4, во никој случај не е утврдување на вина или одговорност. Тие се независни, индивидуални и не се во спротивност со нкаква судска или управна постапка за утврдување на вина или одговорност.

*Член 6***Соработка помеѓу органите за истраги
кои се однесуваат на безбедноста**

1. Орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста од една земја-членка може да побара помош од надлежните органи за истраги кои се однесуваат на безбедноста од други земји-членки. Кога, на барање, орган за

⁶Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.

истраги кои се однесуваат на безбедноста се согласи да даде помош, оваа помош, колку е можно, се дава бесплатно.

2. Орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста може да ја делегира задачата за спроведување истрага на несреќа или сериозен инцидент на друг орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста што е предмет на меѓусебен договор со што на тој друг орган ја олеснува постапката на истрагата.

Член 7

Европска мрежа на надлежни органи за истраги кои се однесуваат на безбедноста во цивилното воздухопловство

1. Земјите-членки обезбедуваат дека нивните надлежни органи за истраги кои се однесуваат на безбедноста воспоставуваат помеѓу нив Европска мрежа на надлежни органи за истраги кои се однесуваат на безбедноста во цивилното воздухопловство (Мрежата), која е составена од раководителите на органите за истраги кои се однесуваат на безбедноста во секоја од земјите-членки и/или, во случај на мултимодален орган, раководителот на одделот за воздухопловство, или од нивни претставници, вклучително и претседавачот кој е избран помеѓу нив за период од 3 години.

Претседавачот, во директни консултации со членовите на Мрежата, изготвува годишна работна програма на Мрежата, која се придржува кон целите и ги исполнува одговорностите утврдени во ставовите 2 и 3. Комисијата ја доставува работната програма до Европскиот парламент и до Советот. Претседавачот, исто така, го изготвува и дневниот ред за состаноците на Мрежата.

2. Мрежата има за цел дополнително да го подобри квалитетот на истрагите спроведени од органите за истраги кои се однесуваат на безбедноста и да ја зајакне нивната независност. Особено, таа поттикнува високи стандарди во поглед на методите на истрага и обуката на истражители.

3. Со цел да се постигнат целите утврдени во став 2, Мрежата е одговорна, особено, за:

(а) изготвување предлози за и советување на институциите на Унијата за сите аспекти на развојот и спроведувањето на политиките и правилата на Унијата кои се однесуваат на истраги кои се однесуваат на безбедноста и на спречувањето несреќи и незгоди;

(б) промовирање на размената на информации кои се корисни за подобрувањето на воздухопловната безбедност и активно промовирање на структурната соработка помеѓу органите за истраги кои се однесуваат на

безбедноста, Комисијата, EASA и националните цивилни воздухопловни власти;

(в) координирање и организирање, кога е соодветно, „стручна рецензија“ соодветни дејства за обука и програми за оспособување на истражителите;

(г) промовирање најдобри практики за истраги кои се однесуваат на безбедноста со цел развивање заедничка методологија на Унијата за истраги кои се однесуваат на безбедноста и изготвување список на такви практики;

(д) зајакнување на капацитетите за истражување на органите за истраги кои се однесуваат на безбедноста, особено преку развивање и управување со рамка за споделување ресурси;

(ѓ) давање, на барање на органите за истраги кои се однесуваат на безбедноста за целите на примената на член 6, соодветна помош, вклучувајќи, но ограничувајќи се на список на истражители, опрема и капацитети кои стојат на располагање во други земји-членки кои органот кој спроведува истрага може да ги користи;

(е) пристап до информации содржани во базата на податоци наведени во член 18 и анализирање на препораките за безбедност од таа база со цел да се утврдат важни препораки за безбедност кои се од значење за целата Унија.

4. Комисијата редовно ги известува Европскиот парламент и Советот за дејствата на Мрежата. Исто така, Европскиот парламент секогаш се известува кога Советот или Комисијата поднесуваат барања до Мрежата.

5. Членовите на Мрежата ниту бараат, ниту прифаќаат инструкции од кое било тело кое би можело да влијае на независниот статус на истрагите кои се однесуваат на безбедноста.

6. EASA, кога е соодветно, се поканува како набљудувач на состаноците на Мрежата. Мрежата може, исто така, да покани набљудувачи од органи за истраги кои се однесуваат на безбедноста од трети земји и други соодветни експерти да присуствуваат на нејзините состаноци.

7. Комисијата е блиско поврзана со работата на Мрежата и од Мрежата ја добива неопходната поддршка за соодветни аспекти поврзани со развојот на политиката и регулирањето на Унијата што се однесува на истраги и спречување на несреќи во цивилното воздухопловство. Комисијата и ја обезбедува на Мрежата неопходната поддршка, вклучувајќи, но не ограничувајќи се на помош за подготовката и организирањето на нејзините состаноци, како и за објавувањето годишен извештај во кои се опфатени дејствата на Мрежата. Комисијата го проследува годишниот извештај до Европскиот парламент и до Советот.

Член 8**Учество на EASA и национални органи за цивилно воздухопловство во истраги кои се однесуваат на безбедноста**

1. Под услов да е исполнет условот за непостоење на судир на интереси, органите за истраги кои се однесуваат на безбедноста ја покануваат EASA и националните органи за цивилно воздухопловство на предметните земјо-членки, во рамките на опсегот на нивните односни надлежности, да определат претставник да учествува:

(а) како советник на главниот истражител во секоја истрага која се однесува на безбедноста според член 5(1) и (2), која се спроведува на територијата на земја-членка или на местото наведено во член 5(2) под контрола и според процената на главниот истражител;

(б) како советник назначен во склад со оваа регулатива да му (им) помага на овластениот(ите) претставник(ци) на земјите-членки во секоја истрага која се однесува на безбедноста која се спроведува во трета земја за која од орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста се бара да определи овластен претставник во согласност со меѓународните стандарди и препорачани практики за истрага на несреќи и инциденти на воздухоплови, под надзор на овластениот претставник.

2. Учесниците наведени во став 1 имаат право, особено да:

(а) го посетат местото на несреќата и да ги испитаат остатоците;

(б) предлагаат теми за испитување и прибираат информации од сведоци;

(в) добијат копии од сите значајни документи и соодветни фактички информации;

(г) учествуваат во извлекувањето информации од носачи на звук, освен од уреди за снимање звуци или слики во пилотската кабина;

(д) учествуваат во истражувачки дејства надвор од местото на несреќата, како што се испитувања на составните делови, тестови и симулации, на состаноци за технички прашања и за напредокот на истрагата, освен кога се поврзани со утврдувањето на причините или изготвувањето на препораки за безбедност.

3. EASA и националните цивилни воздухопловни власти ја поддржуваат истрагата во која тие учествуваат на начин на кој на надлежниот орган за истрага која се однесува на безбедноста им ги доставуваат бараните информации, советници и опрема.

*Член 9***Обврска за известување за несреќи и сериозни инциденти**

1. Секое лице кое учествувало, а кое знае дознало дека се случила несреќа или сериозен инцидент, веднаш за тоа го известува надлежниот орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста на земјата на настан.
2. Органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста веднаш ја известува Комисијата, EASA, Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO), односните земји-членки и трети земји во согласност со меѓународните стандарди и препорачани практики за настанувањето на сите несреќи и сериозни инциденти за коишто бил известен.

*Член 10***Учество на земјите-членки во истраги кои се однесуваат на безбедноста**

1. По прием на известувањето за настанувањето несреќа или сериозен инцидент од друга земја-членка или трета земја, земјите-членки кои се земја на регистрација, земја на оператор, земја на проектирање, земја на производство, во најкус можен рок, ја известуваат земјата-членка или третата земја на чија територија се случила несреќата или сериозниот инцидент дали имаат намера да определат овластен претставник во согласност со меѓународните стандарди и препорачани практики. Ако се определува таков овластен претставник, исто така, се наведува неговото име и неговите податоци за контакт, како и очекуваниот датум на пристигнување ако овластениот претставник има намера да патува во земјата која го испратила известувањето.
2. Овластените претставници за земјата на проектирање ги определува органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста на земјата-членка на чија територија се наоѓа главното деловно седиште на имателот на уверението за проектирање на типот на воздухопловот или погонскиот систем.

*Член 11***Статус на истражителите за безбедност**

1. Главниот истражител, по неговото или нејзиното определување од орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста и покрај која било судска истрага, е овластен да ги презема неопходните мерки за да се исполнат условите на истрага која се однесува на безбедноста.
2. И покрај сите обврски во поглед на доверливоста ст според правните акти на Унијата или националното право, главниот истражител има особено право:

- (а) на директен, неограничен и непречен пристап до местото на несреќата или инцидентот, како и до воздухопловот, неговата содржина и остатоци;
- (б) да обезбеди итен попис на докази и контролирано отстранување на остатоците или составните делови за целите на испитување или анализа;
- (в) на директен пристап и контрола врз уредите за снимање на податоци за летот, нивната содржина и сите други соодветни записи;
- (г) да побара, и да придонесе кон, целосна аутопсија на телата на смртно повредените лица и да има директен пристап до резултатите од овие испитувања или тестовите од земените примероци;
- (д) да побара медицински преглед на луѓето вклучени во работата на воздухопловот или да побара да се извршат испитувања на примероци од тие луѓе и да има директен пристап до резултатите од овие испитувања или тестови;
- (ѓ) да повика и испита сведоци и да побара од нив да дадат информации или докази кои се релевантни за истрагата која се однесуваат на безбедноста;
- (е) да има слободен пристап до сите релевантни информации или записи кои ги чува сопственикот, имателот на уверението за проектирање на типот, организацијата одговорна за одржувањето, организацијата за обука, операторот или производителот на воздухопловот, надлежните органи одговорни за цивилното воздухопловство, EASA и давателите на услуги на воздухопловната навигација или операторите на аеродромите.

3. Главниот истражител ги проширува овластувањата наведени во став 2 на своите стручњаци и советници, како и на овластените претставници, нивните стручњаци и советници, до степен неопходен за да им се овозможи ефикасно учество во истрага која се однесуваат на безбедноста. Овие овластувања не се во спротивност со правата на истражителите и стручњациите кои ги определил органот одговорен за судската истрага.

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

Член 12

Координација на истрагите

1. 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, без да е во спротивност со националното право. Ако не се добие таква согласност според претходните договори наведени во став 3 во разумен рок и не подоцна од 2 недели од барањето, тоа не го спречува главниот истражител да го спроведе испитувањето или анализата. Кога судскиот орган има овластување да ги заплени сите докази, главниот истражител има директен неограничен пристап до тие докази и истите може да ги користи.

2. Ако, во текот на истрага која се однесува на безбедноста, се дојде до сознание или се појави сомнеж дека несреќата или сериозниот инцидент е поврзана со акт на незаконско дејствување како што е предвидено според националното право, како што е националното право за истраги на несреќи, главниот истражител за ова веднаш го известува надлежните органи. Според член 14, релевантните информации собрани за време на истрагата која се однесува на безбедноста се разменуваат со тие органи веднаш и на нивно барање, исто така, може да им се предаде и релевантниот материјал. Проследувањето на тие информации и материјал не е во спротивност со правото на органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста 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.

3. Земјите-членки обезбедуваат дека органите за истраги кои се однесуваат на безбедноста, од една страна, и други органи кои најверојатно ќе бидат вклучени во дејствата поврзани со истрагата која се однесува на безбедноста, како што се судските органи, органите на цивилното воздухопловство и органите за потрага и спасување, од друга страна, соработуваат меѓусебно врз основа на претходни договори.

Тие договори ја почитуваат независноста на органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста и овозможуваат совесно и ефикасно спроведување на техничката истрага. Претходните договори, меѓу другото, ги опфаќаат следниве прашања:

- (а) пристап до местото на несреќата;
- (б) обезбедување на, и пристап до, доказите;
- (в) првично и тековно известување за текот на секоја постапка;
- (г) размена на информации;
- (д) соодветно користење информации во врска со безбедноста;
- (ѓ) решавање спорови.

Земјите-членки ги испраќаат овие договори до Комисијата, која пак ги проследува истите до претседавачот на Мрежата, Европскиот парламент и Советот.

Член 13

Обезбедување на доказите

1. Земјата-членка на чија територија се случила несреќата или сериозниот инцидент е одговорна да обезбеди сигурно ракување со сите докази и да ги преземе сите разумни мерки за заштита на тие докази и да одржува сигурен надзор врз воздухопловот, неговата содржина и 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, избришени, изгубени или уништени. Сигурниот надзор вклучува заштита од дополнително оштетување, пристап на неовластени лица, кражби и расипување.
2. До пристигнувањето на истражителите за безбедност, никој не смее да ја промени состојбата на местото на несреќата, ниту да зема какви било 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 органите под чија контрола е местото на несреќата и, кога е можно, во консултации со органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста.
3. Секое лице кое учествува ги презема сите неопходни чекори за обезбедување на документите, материјали и снимките кои се однесуваат на настанот, особено за да се спречи бришење на снимките од разговори и аларми по летот.

Член 14

Заштита на чувствителни информации

кои се однесуваат на безбедноста

1. Следните докази не смеат да стојат на располагање ниту да се користат за ниедна дуга цел освен за истрага која се однесува на безбедноста:
 - (а) сите изјави од лица земени од органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста во текот на истрагата која се однесува на безбедноста;
 - (б) докази со кои се открива идентитетот на лицата кои сведочеле во рамките на истрагата која се однесува на безбедноста;

(в) 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;

(г) 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;

(д) 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;

(ѓ) нацрти на прелиминарни или завршни извештаи или привремени изјави;

(е) 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.

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

(а) севкупната комуникација помеѓу лицата кои учествувале во операциите на воздухопловот;

(б) писмените или електронски записи и транскрипции на снимките од единиците на контролата на летање, вклучувајќи ги извештаите и резултатите за внатрешни цели;

(в) 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;

(г) извештаи за настани кои се поднесуваат според Директива 2003/42/ЕЗ.

Снимките од уредот за снимање на податоци за лет не смее да стојат на располагање ниту да се користат за ниедни други 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.

3. И покрај ставовите 1 и 2, правосудниот орган или органот надлежен да одлучи за обелоденувањето на снимки според националното право, може да одлучи дека користа од обелоденувањето на снимките наведени во ставовите 1 и 2 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. Земјите-членки може да одлучат да ги ограничат случаите во кои може да се донесе таква одлука за обелоденување, почитувајќи ги правните акти на Унијата.

Може да се одобри проследување на снимките наведени во ставовите 1 и 2 до друга земја-членка за цели различни од истрага која се однесува на безбедноста и, дополнително во однос на став 2, за цели различни од оние за подобрувањето на воздухопловната безбедност доколку тоа го дозволува националното право на земјата-членка која проследува. На надлежните органи на земјата-членка која ги прима снимките се дозволува да ги обработува или обелоденува снимките добиени преку таквото проследување единствено по претходни консултации со земјата-членка која проследува и во согласност со националното право на земјата-членка примач.

4. Може да се обелоденуваат само податоците кои се нужно неопходни за целите наведени во став 3.

Член 15

Проследување на информации

1. Персоналот органот одговорен за истраги кои се однесуваат на безбедноста, или кое било друго лице повикано да учествува во или да придонесе во истрага која се однесува на безбедноста е обврзано со важечките прописи за професионална тајност, вклучително и за анонимноста на учесниците во несреќа или инцидент согласно важечката легислатива.

2. Без да е во спротивност со обврските утврдени во членовите 16 и 17, органот одговорен за истраги кои се однесуваат на безбедноста ги проследува информациите за кои смета дека се релевантни за спречување несреќа или сериозен инцидент до лица кои се одговорни за производство или одржување на воздухоплови или нивната опрема и до поединци или правни лица кои се одговорни за операциите на воздухопловите или за обуката на персоналот.

3. Без да е во спротивност со обврските утврдени во членовите 16 и 17, органот одговорен за истраги кои се однесуваат на безбедноста и овластениот(те) претставник(ци) наведен(и) во член 8 и ги пренесува на EASA и националните органи за цивилно воздухопловствоважните фактички

информации добиени за време на истрагата која се однесува на безбедноста, освен информациите наведени во член 14(1) или информациите кои причинуваат конфликт на интереси. Информациите кои ги добива EASA и националните органи за цивилно воздухопловство се заштитени во согласност со член 14 и важечките правни акти на Унијата и националното законодавство.

4. Органот одговорен за истраги кои се однесуваат на безбедноста е овластен да ги извести 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.

5. Пред јавно да се објават информациите наведени во став 4, органот одговорен за истраги кои се однесуваат на безбедноста ги проследува тие информации до жртвите и нивните роднини или нивните здруженија на начин на кој не се загрозуваат целите на истрагата која се однесува на безбедноста.

Член 16

Извештај за истрагата

1. 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.

2. Во извештајот се заштитува анонимноста на секој поединец кој учествувал во несреќата или сериозниот инцидент.

3. Ако за време на истраги кои се однесуваат на безбедноста се изготвиле извештаи пред завршувањето на истрагата, пред нивното објавување, органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста може да побара коментари од предметните органи, вклучувајќи ја и EASA, и преку нив од односниот имател на уверение за проектирање, производителот и операторот. Тие се обврзани со важечките прописи за професионална тајност што се односува на содржината на консултациите.

4. Пред објавување на завршниот извештај, органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста бара коментари од предметните органи, вклучувајќи ја и EASA, и преку нив од односниот имател на уверение за

проектирање, производителот и операторот, кои се обврзани со важечките прописи за професионална тајност во однос на содржината на консултациите. При барањето на такви коментари, органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста се придржува кон меѓународните стандарди и препорачани практики.

5. Информациите опфатени со член 14 се внесуваат во извештај само ако се релевантни за анализата на несреќата или сериозниот инцидент. Не се обелоденуваат информации или делови од информации кои не се релевантни за анализата.

6. Органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста јавно го објавува завршниот извештај во најкус можен рок и, ако е можно, во рок од 12 месеци од датумот на несреќата или сериозниот инцидент.

7. Ако завршниот извештај не може јавно да се објави во рок од 12 месеци, органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста 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.

8. Органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста поднесува примерок од завршниот извештај и препораките за безбедност во најкус можен рок до:

- (а) предметните органи за истраги кои се однесуваат на безбедноста и надлежните органи за цивилно воздухопловство и ИКАО, според меѓународните стандарди и препорачани практики;
- (б) оние на кои им се упатени препораките за безбедност содржани во извештајот;
- (в) Комисијата и EASA, освен кога извештајот е јавно објавен по електронски пат, во кој случај органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста само ги известува за тоа на соодветен начин.

Член 17

Препораки за безбедноста

1. Во секоја фаза од истрага која се однесува на безбедноста, и по соодветни консултации со релевантни страни, органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста им го препорачуваат, во допис со датум, на односните органи, вклучувајќи ги и оние во други земји-членки или трети земји, секое превентивно дејство за кое смета дека е потребно веднаш да се преземе со цел подобрување на воздухопловната безбедност.

2. Органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста може, исто така, да издава препораки за безбедност врз основа на студии или анализи на серија истраги или на кои било други дејства спроведени во согласност со член 4(4).
3. Препораката за безбедност во никој случај не создава пресумпција на вина или одговорност за несреќа, сериозен инцидент или инцидент.

Член 18

Понатамошно следење на препораките за безбедност и базата на податоци за препораки за безбедност

1. Примателот на препорака за безбедност го потврдува приемот на дописот и го известува органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста, кој ја издал препораката, во рок од 90 дена од приемот на тој допис, за дејствата кои ги презел или планира да ги преземе, и кога е соодветно, за времето потребно за нивно завршување, а ако не се преземе дејство, причините за тоа.
2. Во рок од 60 дена од приемот на одговорот, органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста го известува примателот за тоа дали го смета одговорот за соодветен и дава образложение кога не се согласува со одлуката да не се преземе дејство.
3. Секој орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста спроведува постапки за евидентирање на препораките за безбедност кои ги издал.
4. Секој субјект кој прима препораки за безбедност, вклучувајќи ги и органите одговорни за безбедноста во цивилното воздухопловство на ниво на земјата-членка и на Унијата, спроведува постапки за следење на напредокот на дејството преземено како одговор на добиените препораки за безбедност.
5. Органите за истраги кои се однесуваат на безбедноста ги евидентираат сите препораки за безбедност издадени во согласност со член 17(1) и (2), како и одговорите на нив во централната база на податоци востановена според Регулатива (ЕЗ) бр. 1321/2007 на Комисијата од 12 ноември 2007 година за утврдување правила за спроведување за внес во централната база на податоци за настани во цивилното воздухопловство кои се разменуваат во согласност со Директива 2003/42/ЕЗ ⁽⁷⁾. Органите за истраги кои се однесуваат на безбедноста на сличен начин ги евидентираат во централната база сите препораки за безбедност добиени од трети земји.

⁷Сл. весник L 294, 13 ноември 2007 год., стр. 3.

*Член 19***Известување за настани**

1. EASA и надлежните органи на земјите-членки соработуваат и редовно учествуваат редовно во размената и анализата на информациите опфатени со Директива 2003/42/ЕЗ. Ова опфаќа онлајн пристап на определени лица до информациите содржани во централната базата на податоци воспоставена во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1321/2007, вклучително и до информации кои директно го идентификуваат воздухопловот кој е предмет на извештај за настан како што се, кога е достапно, неговиот сериски и регистарски број. Овој пристап не ги опфаќа информациите кои го идентификуваат операторот кој е предмет на тој извештај за настан.

2. EASA и органите на земјите-членки наведени во став 1 ја обезбедуваат доверливоста на таквите информации во согласност со важечкото законодавство и го ограничуваат нивното користење на она што е нужно неопходно за извршување на нивните обврски поврзани со безбедноста. Во таа смисла, овие информации се користат само за анализа на трендовите во безбедноста кои може да послужат како основа за анонимни препораки за безбедност или упатства за пловидбеност без утврдување на вина или одговорност.

*Член 20***Информации за лицата и опасните материи кои се наоѓаат во воздухоплов**

1. Авиопревозниците од Унијата чии воздухоплови пристигнуваат до или заминуваат од, и авиопревозниците од трети земји чии воздухоплови заминуваат од аеродром, кој се наоѓа на териториите на земјите-членки на кои се применуваат Договорите, спроведуваат постапки кои овозможуваат подготовка:

(а) во најкус можен рок и најдоцна во рок од два часа од известувањето за настанот на несреќа на воздухоплов, проверен список, врз основа на најдобрите достапни информации, за сите лица кои се наоѓаат во воздухопловот; и

(б) на список на опасни материи кои се наоѓаат во воздухопловот веднаш по известувањето за настанот на несреќа на воздухоплов.

2. Списоците наведени во став 1 му стојат на располагање на одговорниот орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста, органот определен од секоја земја-членка да одржува врска со роднините на лицата кои се наоѓаат во воздухопловот и, кога е неопходно, со здравствените единици на кои може да им бидат потребни информации заради лекување на жртвите.

3. Со цел да им се овозможи на роднините на патниците брзо да добијат информации за тоа дали нивните роднини се наоѓаат во воздухоплов кој доживеал несреќа, авиопревозниците им ја нудат на патниците можноста да ги дадат името и податоците за контакт на лице кое треба да се контактира во случај на несреќа. Авиопревозниците може да ги користат овие информации само во случај на несреќа и не смеат да ги проследуваат до трети страни или да ги користат за комерцијални цели.

4. Името на лице кое се наоѓа во воздухоплов не смее јавно да се објави пред да се информираат роднините на тоа лице од соодветните органи. Списокот наведен во став 1(а) е доверливо во согласност со правните акти на Унијата и националното право, а името на секое лице кои се појавува на тој список, според тоа, се објавува јавно само доколку роднините на соодветните лица кои се наоѓаат во воздухоплов се сложиле со тоа.

Член 21

Помош на жртвите во воздухопловни несреќи и на нивните роднини

1. Со цел да се обезбеди подетален и поусогласен одговор на несреќи на ниво на ЕУ, секоја земја-членка, на национално ниво, утврдува план за вонредни ситуации во случај на несреќи во цивилното воздухопловство. Ваков еден план за вонредни ситуации, исто така, вклучува и помош на жртвите на несреќи во цивилното воздухопловство и на нивните роднини.

2. Земјите-членки обезбедуваат дека сите авиопревозници кои се основани на нивна територија имаат план за помош на жртвите на несреќи во цивилното воздухопловство и на нивните роднини. Тие планови мораат особено да ја земат предвид психолошката поддршка на жртвите на несреќи во цивилното воздухопловство и на нивните роднини и да му овозможат на авиопревозникот да реагира при поголема несреќа. Земјите-членки вршат ревизија на плановите за помош на авиопревозниците основани на нивната територија. Земјите-членки, исто така, ги поттикнуваат авиопревозниците од трети земји кои вршат летови во Унијата на сличен начин да донесат план за помош на жртвите на несреќи во цивилното воздухопловство и на нивните роднини.

3. Кога ќе се случи несреќа, земјата-членка која е надлежна за истрагата, земјата-членка во која е регистриран авиопревозникот чиј воздухоплов доживеал несреќа или земјата-членка која имала голем број на свои граѓани во воздухопловот кој доживеал несреќа, предвидува определување на лице за контакт и давање на информации за жртвите и нивните роднини.

4. Земја-членка или трета земја, која, поради бројот на смртни случаи или сериозни повреди на свои граѓани, има посебен интерес за несреќа која

се случила на териториите на земјите-членки на кои се применуваат Договорите, има право да наменува стручно лице кое има право:

- (а) да го посети местото на несреќата;
- (б) на пристап до соодветните фактички информации, кои органот одговорен за истрага која се однесува на безбедноста ги одобрува за јавно објавување, и до информациите за напредокот на истрагата;
- (в) на примерок од завршниот извештај.

5. Стручното лице определено во согласност со став 4 може во согласност со важечкото законодавство да помага при идентификацијата на жртвите и да присуствува на состаноците со преживеаните од својата земја.

6. Во согласност со член 2(1) од Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 21 април 2004 година, за услови за осигурување за авиопревозниците и операторите на воздухоплови ⁽⁸⁾, исто така, и авиопревозниците од трета земја ги исполнуваат обврските за осигурување утврдени во таа регулатива.

Член 22

Пристап до документи и заштита на личните податоци

1. Оваа регулатива се применува без да е во спротивност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1049/2001 на Европскиот парламент и на Советот од 30 мај 2001 година, за јавниот пристап до документите на Европскиот парламент, на Советот и на Комисијата ⁽⁹⁾.

2. Оваа регулатива се применува во согласност со Директива 95/46/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 24 октомври 1995 година, за заштитата на индивидуи во однос на обработката на лични податоци и слободниот проток на тие податоци ⁽¹⁰⁾ и во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 45/2001 на Европскиот парламент и на Советот од 18 декември 2000 година, за заштитата на индивидуи во однос на обработката на лични податоци од институции и органи на Заедницата и за слободното движење на тие податоци ⁽¹¹⁾.

⁸Сл. весник L 138, 30 април 2004 год., стр. 1.

⁹Сл. весник L 145, 31 мај 2001 год., стр. 43.

¹⁰Сл. весник L 281, 23 ноември 1995 год., стр. 31.

¹¹Сл. весник L 8, 12 јануари 2001 год., стр. 1.

*Член 23***Казни**

Земјите-членки ги утврдуваат правилата за казни кои се применуваат за повреди на оваа регулатива. Предвидените казни се ефикасни, сразмерни и разубедувачки.

*Член 24***Измена и дополнување на Регулотивата**

Оваа регулатива е предмет на ревизија најдоцна до 3 декември 2014 год. Ако Комисијата смета дека оваа регулатива треба да се измени и дополни, таа ќе побара од Мрежата да даде прелиминарно мислење, кое, исто така, се проследува до Европскиот парламент, до Советот, до земјите-членки и до EASA.

*Член 25***Укинувања**

Директива 94/56/EЗ се укинува.

*Член 26***Влегување во сила**

Оваа регулатива влегува во сила на 20-тиот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Стразбур, 20 октомври 2010 година.

За Европскиот парламент

Претседател

J. БУЗЕК

За Советот

Претседател

O. ШАСТЕЛ

*АНЕКС***Список на примери за сериозни инциденти**

Наведените инциденти се типични примери за инциденти кои веројатно се сериозни инциденти. Списокот не е целосен и служи само како напатствие во однос на дефиницијата за „сериозен инцидент“:

- близок судир кој бара маневар за да се избегне судир или небезбедна ситуација или кога дејството за избегнување би било соодветно,
- контролиран лет во препрека на терен (CFIT), при што едвај е избегнат контакт со теренот,
- прекинати полетувања на затворена или зафатена полетно-слетна патека, на патека за возење по земја, исклучувајќи одобрени маневри на хеликоптери, или од недоделена полетно-слетна патека,
- полетувања од затворена или зафатена полетно-слетна патека, од патека за возење по земја, исклучувајќи одобрени маневри на хеликоптери, или од недоделена полетно-слетна патека,
- слетувања или обиди за слетувања на затворена или зафатена полетно-слетна патека, на патека за возење по земја, исклучувајќи одобрени маневри на хеликоптери, или од недоделена полетно-слетна патека,
- голем неуспех за да се постигнат предвидените перформанси за време на полетување или почетно искачување
- неможност да се постигнат предвидените перформанси за време на полетување или почетно качување,
- пожар и чад во одделот за патници, во одделот за багаж или пожар во моторот, дури и да се овие пожари изгаснати со користење противпожарни апарати,
- настани во кои е потребно екипажот на летање да користи кислород во случај на нужда,
- дефект на конструкцијата на воздухопловот или распаѓање на моторот, вклучувајќи откажување на турбинските мотори кои не се запрени, поврзано со разлетување остатоци надвор од моторот, кој не е класифициран како несреќа,
- повеќекратени неисправности на еден или повеќе системи во воздухопловот кои сериозно влијаат врз работата на воздухопловот,
- онеспособување на екипажот за летање за време на лет,
- состојба со горивото која бара прогласување на вонредна состојба од страна на пилотот,

- упади на полетно-слетна патека класифицирани со степен на сериозност А според Прирачникот за спречување на упади на полетно-слетна патека (док. ICAO 9870) кој содржи информации за класификации на степенот на сериозноста,
- незгоди при полетување или при слетување. Незгоди како што се: слетување пред полетно-слетната, слетување со застанување вон патеката или излетување на страна надвор од полетно-слетна патека,
- дефекти на системите, временски неприлики, управување со воздухопловот надвор од одобрените аеродинамички граници или други настани кои би можеле да предизвикаат потешкотии во управувањето со воздухопловот,
- дефекти на повеќе од еден систем во сложениот воздухопловен систем, кој е задолжителен за одржување на летот и навигацијата.

Прилог II

**РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 376/2014 НА ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И НА
СОВЕТОТ****од 3 април 2014 година**

за пријавување, анализа и последователно постапување во врска со настани во цивилното воздухопловство, со која се изменува Регулација (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот и се укинува Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот и Регулациите (ЕЗ) бр. 1321/2007 и (ЕЗ) бр. 1330/2007 на Комисијата

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија, а особено член 100(2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Европската комисија,

по проследување на нацрт законодавниот акт до националните парламенти,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот економски и социјален комитет⁽¹²⁾,

по консултации со Комитетот на регионите,

во согласност со вообичаената законодавна постапка⁽¹³⁾,

со оглед на тоа што:

- (1) Треба да се обезбеди високо општо ниво на безбедност во цивилното воздухопловство во Унијата и треба да се вложи секаков напор за намалување на бројот на несреќи и инциденти со цел да се обезбеди довербата на јавноста во воздушниот сообраќај.
- (2) Стапката на фатални несреќи во цивилното воздухопловство остана речиси непроменета во текот на минатата декада. Сепак, бројот на несреќи би можел да се зголеми во текот на наредните декади како резултат на зголемување на воздушниот сообраќај и зголемување на техничката комплексност на воздухопловите.
- (3) Регулација (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот⁽¹⁴⁾ има за цел спречување на несреќи по пат на олеснување на брзото

¹²Сл. весник С 198, 10.7.2013 год., стр. 73.

¹³Став на Европскиот парламент од 26 февруари 2014 година (сè уште не е објавен во Службен весник) и Одлука на Советот од 14 март 2014 година.

¹⁴Регулација (ЕЗ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот од 20 октомври 2010 година за истрага и спречување на несреќи инциденти во цивилното воздухопловство и за укинување на Директива 94/56/ЕЗ (Сл. весник L 295, 12.11.2010 год., стр. 35).

спроведување на ефикасни и висококвалитетни истраги кои се однесуваат на безбедноста. Оваа регулатива не треба да ја попречува постапката на истраги на несреќи и инциденти со која раководат националните органи за истраги кои се однесуваат на безбедноста, како што е дефинирано во Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010. Во случај на несреќа или сериозен инцидент, известувањето за настанот исто така е предмет на Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010.

- (4) Со постојните законски акти на Унијата, особено Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот ⁽¹⁵⁾ и нејзините регулативи за спроведување, се наметнуваат обврски за одредени организации за воспоставување на системи за пријавување на настани во рамките на нивните системи за управување со безбедноста. Усогласеноста со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините регулативи за спроведување не треба да ги ослободат организациите од усогласување со оваа регулатива. Исто така, усогласеноста со оваа регулатива не треба да ги ослободи организациите од усогласување со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините регулативи за спроведување. Сепак, ова не треба да придонесе кон појава на два паралелни системи за пријавување/известување, така што Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, нејзините регулативи за спроведување и оваа регулатива треба да се смета дека се надополнуваат една со друга.
- (5) Искуството покажало дека на несреќите често им претходат настани поврзани со безбедноста и недостатоци кои откриваат постоење на опасности по безбедноста. Затоа, информациите кои се однесуваат на безбедноста претставуваат важен извор за откривање на можни опасности по безбедноста. Освен тоа, иако способноста да се научи од несреќа е од суштинско значење, само реактивните системи се покажаа дека се ограничени во постојаното обезбедување на подобрувања. Затоа, реактивните системи треба да се надополнат со проактивни системи кои користат други видови на информации поврзани со безбедноста со цел да се постигнат ефикасни подобрувања на безбедноста во воздухопловството. Унијата, нејзините земји-членки, Европската агенција за воздухопловна безбедност ("Агенцијата") и организациите треба да придонесат кон подобрување на безбедноста во воздухопловството преку воведување на проактивни системи за безбедност засновани врз докази кои се фокусираат на спречување на несреќи врз основа на анализата на сите релевантни информации кои се однесуваат на безбедноста, вклучително и информациите за настани во цивилното воздухопловство.
- (6) Со цел подобрување на безбедноста во воздухопловството, релевантните

¹⁵Регулатива (ЕУ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Европска агенција за безбедност на воздухопловството и за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ на Советот, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ (Сл. весник L 79, 19.3.2008 год., стр. 1).

информации поврзани со безбедноста во цивилното воздухопловство треба да се пријавуваат, собираат, чуваат, заштитуваат, разменуваат, шират и анализираат и треба да се преземат соодветни безбедносни мерки врз основа на собраните информации. Овој проактивен пристап заснован на докази треба да го спроведат соодветните органи одговорни за безбедноста на воздухопловството на земјите-членки, организациите како дел од нивниот систем за управување со безбедноста и Агенцијата.

- (7) Наметнувањето на обврски на организациите да пријавуваат настани треба да е сразмерно на големината на односната организација и опсегот на нејзиното работење. Затоа, треба да е возможно, особено во помалите организации, да се донесе одлука за здружување или спојување на функциите поврзани со постапувањето со настани во рамките на организацијата, споделувањето на задачите за пријавување на настани со други организации од иста природа или за доделување на собирањето, проценувањето, обработувањето, анализата и чувањето на податоците за настани на надворешни специјализирани субјекти одобрени од страна на надлежните органи на земјите-членки. Тие субјекти треба да се придржуваат кон начелата за заштита и доверливост утврдени со оваа регулатива. Надворешната организација треба да врши соодветна контрола над доделените задачи и да ја сноси крајната одговорност и да биде одговорна за примената на условите пропишани со оваа директива.
- (8) Потребно е да се обезбеди дека првата линија на вработените во воздухопловството ги пријавуваат настаните кои претставуваат значаен ризик по безбедноста во воздухопловството. Системите за доброволно пријавување треба да ги надополнуваат системите за задолжително пријавување идвата треба да им овозможат на поединците да пријавуваат податоци за настаните поврзани со безбедноста на воздухопловството. Системи за задолжително и доброволно пријавување треба да се воспостават во рамките на организациите, Агенцијата и надлежните органи на земјите-членки. Собраните информации треба да се проследуваат до органот кој е надлежен за соодветно следење со цел подобрување на безбедноста на воздухопловството. Организациите треба да ги анализираат оние настани кои би можеле да влијаат врз безбедноста, со цел да се утврдат опасностите по безбедноста и да преземаат соодветни корективни или превентивни дејства. Организациите треба да ги испратат првичните резултати од своите анализи до надлежниот орган на своите земји-членки или до Агенцијата и исто така треба да им ги испратат крајните резултати, доколку со тие резултати се открива реален или можен ризик по безбедноста на воздухопловството. Надлежните органи на земјите-членки и Агенцијата треба да воспостават слична постапка за оние настани кои им се директно поднесени и треба соодветно да ја следат процената на организацијата и сите преземени корективни или

превентивни дејства.

- (9) Различни категории на персонал кои работи или е на друг начин вклучен во цивилното воздухопловство сведочи за настани кои се од важност за спречување на несреќи. Затоа, тие треба да имаат пристап до средствата кои им овозможуваат да ги пријавуваат таквите настани и нивната заштита треба да е загарантирана. Со цел да се поттикне персоналот да пријавува настани и да му се овозможи подобро да го оцени позитивното влијание кое пријавувањето на настани го има врз воздухопловната безбедност, тој мора редовно да се известува за дејствата кои се преземаат во рамките на системите за пријавување на настани.
- (10) Опасностите и ризиците поврзани со комплексните воздухоплови на моторен погон многу се разликуваат од оние поврзани со други видови на воздухоплови. Затоа, додека целиот воздухопловен сектор треба да се опфати со оваа регулатива, обврските кои таа ги наметнува треба да се сразмерни на областа на дејствување и комплексноста на различни видови на воздухоплови. Следствено, информациите кои се собрани за настани кои вклучуваат воздухоплови различни од комплексните на моторен погон треба да подлежат на поедноставени обврски за пријавување кои подобро се вклопуваат во таа гранка од воздухопловството.
- (11) Развојот на други начини на прибирање на информации поврзани со безбедноста, покрај системите кои се бараат со оваа регулатива, треба да се поттикне, со цел прибирање на дополнителни информации кои би придонеле кон подобрување на безбедноста во воздухопловството. Ако организациите имаат постојни и функционални системи за прибирање на информации поврзани со безбедноста, треба да им се овозможи да продолжат да ги користат тие системи заедно со системите кои треба да се воспостават за целите на оваа регулатива.
- (12) Органите за истраги кои се однесуваат на безбедноста и секој субјект кому му е доверено регулирањето на безбедноста во цивилното воздухопловство во рамките на Унијата треба да имаат целосен пристап до деталите на собраните настани и извештаите за настани кои ги чуваат нивните земји-членки, со цел да одлучат за кои инциденти е потребна истрага која се однесува на безбедноста, како и да утврдат каде може да се извлечат поуки во интерес на безбедноста на воздухопловството и да ги исполнат своите обврски во однос на надзорот.
- (13) Од клучно значење е да постојат висококвалитетни и целосни податоци, бидејќи анализата и трендовите кои произлегуваат од неточни податоци можат да покажат лажни резултати и да доведат до тоа напорот да се насочи кон несоодветно дејство. Покрај ова, таквите непрецизни податоци можат да доведат до губење на довербата во информациите кои се добиваат од системите за пријавување на настани. Со цел да се

обезбеди квалитет на пријавите за настани и да се олесни нивната севкупност, тие треба да содржат барем одредена минимална количина на информации, кои може да се разликуваат во зависност од категоријата на настанот. Освен тоа, треба да се спроведуваат постапки за проверка на квалитетот на информациите и за избегнување на неусогласеноста помеѓу пријавата за настан и деталите за настанот кои се првично собрани. Исто така, со помош од Комисијата, треба да се изготви соодветен материјал со насоки, особено за да се обезбеди квалитетот и да се олесни целосноста на податоците, како и доследното и унифицирано внесување на податоците во базите на податоци. Исто така треба да се организираат и работилници, особено од страна на Комисијата, за давање на потребната помош.

- (14) Комисијата треба да развие заеднички европски систем за класификација на ризиците за да се обезбеди утврдување на кое било брзо дејство кое е потребно при разгледување на поединечни високоризични настани поврзан со безбедноста. Со таков систем треба да се овозможи утврдување на клучните ризични области од собраните информации. Овој систем треба да им помогне на соодветните субјекти при нивната проценка на настаните и при утврдувањето каде е најдобро да се фокусираат нивните напори. Заедничкиот европски систем за класификација на ризици треба да овозможи еден интегриран и хармонизиран пристап за управувањето со ризиците низ целиот европски систем за воздухопловство и со тоа да им овозможи на организациите, земјите-членки, Комисијата и Агенцијата да се фокусираат на напори за подобрување на безбедноста на еден хармонизиран начин.
- (15) Заедничкиот европски систем за класификација на ризиците треба исто така да овозможи утврдување на клучните ризични области во рамките на Унијата врз основа на прибрани информации од европска перспектива и да ја потпомогне работата која се извршува во областа на Европската програма за безбедност во воздухопловството и Европскиот план за безбедност на воздухопловството. Комисијата треба да даде соодветна помош со цел да се обезбеди доследна и унифицирана класификација на ризиците во земјите-членки.
- (16) За да се олесни размената на информации, пријавите за настани треба да се чуваат во базите на податоци кои треба да се компатибилни со Европскиот центар за координација на системите за пријавување на авионски инциденти (ECCAIRS) (софтверот кој го користат сите земји-членки и Европската централна база на податоци со цел чување на пријавите за настани) и со класификацијата на ADREP (класификација на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO), која исто така се користи за софтверот на ECCAIRS). Агенцијата и Комисијата треба да дадат техничка помош за взаемната оперативност на системите.

- (17) Организациите треба да ги чуваат во една или повеќе бази на податоци пријавите на настани кои произлегуваат од податоците за настаните собрани во рамките на системите за задолжително, и онаму каде е применливо, доброволно пријавување. Треба да е возможно сложеноста на базата на податоци да е сразмерна на големината на односната организација и/или нејзиното значење во однос на целите на оваа регулатива и истата треба да се состои најмалку од база на податоци која ги содржи заедничките задолжителни полиња за податоци и, онаму каде е применливо, посебни задолжителни полиња за податоци.
- (18) Настан кој вклучува воздухоплов регистриран во земја-членка или со кој лета организација основана во земја-членка треба да се пријави дури и ако се случил надвор од територијата на таа земја-членка.
- (19) Информациите за настаните треба да се разменуваат во рамките на Унијата за да се подобри откривањето на реалните или можните опасности. Оваа размена на информации треба исто така да им овозможи на земјите-членки да имаат пристап до сите информации за настани кои се случуваат на нивните територии или во нивниот воздушен простор, но кои се пријавуваат во друга земја-членка. Ова исто така треба да ѝ овозможи на Агенцијата да се здобие со прецизни информации за настаните како и пристап до сите пријави за настани собрани во Унијата со цел, онаму каде е потребно, да преземе корективни дејства за спречување на ризик утврден во Унијата. Оваа размена на информации треба да им овозможи на надлежните органи на земјите-членки да добијат прецизни информации за настаните во нивниот воздушен простор и, онаму каде е потребно, да преземат корективни дејства за спречување на ризик утврден на нивната територија.
- (20) Целта на размената на информациите за настани треба да е спречување на воздухопловни несреќи и инциденти. Таа не треба да се користи за припишување на вина или одговорност нити за утврдување на референтни вредности за ефикасноста на безбедноста.
- (21) Најефикасниот начин да се обезбеди размена на големи количини на информации помеѓу земјите-членки, Комисијата и Агенцијата е преку Европската централна база на податоци, под услов дека земјите-членки, Комисијата и Агенцијата имаат целосен пристап до истата.
- (22) Сите информации поврзани со безбедноста кои произлегуваат од пријавите за настани собрани во Унијата треба навремено да се пренесат во Европската централна база на податоци. Ова треба да вклучува ѝ прибирање на информации за инциденти, но исто така и информации за несреќи и сериозни инциденти кои се истражуваат во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010.
- (23) Оваа регулатива треба да се применува на информациите за настани кои се чуваат во базите на податоци на организациите, земјите-членки или

Агенцијата.

- (24) Сите информации во врска со безбедноста кои се содржат во Европската централна база на податоци треба да стојат на располагање на сите субјекти на кои им е доверена задачата за регулирање на безбедноста на цивилното воздухопловство во рамките на Унијата, вклучувајќи ја и Агенцијата како и на органите кои се одговорни за истрага на несреќи и инциденти во рамките на Унијата.
- (25) На заинтересираните страни треба да им се овозможи да побараат пристап до одредени информации кои се содржат во Европската централна база на податоци, што подлежи на правилата во врска со доверливоста на тие информации и анонимноста на засегнатите лица.
- (26) Бидејќи националните точки за контакт најдобро ги познаваат заинтересираните страни кои се основани во одредена земја-членка, секоја национална точка за контакт треба да одговори на барањата од заинтересираните страни кои се основани на територијата на нивната земја-членка. Комисијата треба да одговори на барањата на заинтересираните страни од трети земји или од меѓународни организации.
- (27) Информациите кои се содржат во пријавите за настаните треба да се анализираат и да се утврдат ризиците по безбедноста. Треба да се утврди секое соодветно последователно дејство за подобрување на безбедноста на воздухопловството и навремено да се спроведе. Информациите од анализата и следењето на настаните треба да се проследат во рамките на организациите, надлежните органи на земјите-членки и Агенцијата, бидејќи обезбедувањето на повратни информации за настаните кои се пријавени ги поттикнува поединците да пријавуваат настани. Ако е применливо и возможно, информациите од анализата и следењето на настаните треба исто така да се достават и до поединците кои директно ги пријавиле настаните кај надлежните органи на земјите-членки или кај Агенцијата. Таквите повратни информации треба да се придржуваат кон правилата за доверливост и заштита на лицето кое пријавува и на лицата кои се наведени во пријавите за настаните во согласност со оваа регулатива.
- (28) Оваа регулатива треба да им помогне на земјите-членки, Агенцијата и организациите во управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството. Системите на организациите за управување со безбедноста се надополнуваат со системите за управување со безбедноста на земјите-членки и на Агенцијата. Додека организациите управуваат со ризиците по безбедноста кои се поврзани со нивните посебни активности, надлежните органи на земјите-членки и на Агенцијата управуваат со ризиците по безбедноста на воздухопловните системи на, односно, сите земји-членки и на Унијата во целост, посветувајќи внимание на заедничките ризици по безбедноста на воздухопловството во односната

земја-членка или на ниво на Унијата. Одговорностите на Агенцијата и на надлежните органи на земјите-членки не треба да ги ослободат организациите од нивните директни одговорности за управување со безбедноста кои се својствени за производите и услугите кои тие ги даваат. За таа цел, организациите треба да собираат и да ги анализираат информациите за настани со цел да се утврдат и ублажат опасностите кои се поврзани со нивните активности. Тие, исто така, треба да ги проценуваат ризиците по безбедноста и да распределуваат ресурси со цел да се преземат брзи и соодветни мерки за ублажување на ризиците по безбедноста. Целиот процес треба да го следи соодветниот надлежен орган, кој треба, ако е потребно, да побара преземање на дополнително дејство со цел да се обезбеди дека на правилен начин се третираат недостатоците во поглед на безбедноста. Од друга страна пак, надлежните органи на земјите-членки и Агенцијата треба да ги надополнуваат системите на организациите за управување со безбедноста на ниво на земја-членка, односно на европско ниво.

- (29) При утврдување на дејството кое треба да се опфати во рамките на нивните национални програми за безбедност и националните планови за безбедност, а со цел да се обезбеди дека дејството е засновано на докази, земјите-членки треба да ги користат информациите кои произлегуваат од пријавите на настани кои се собрани како и од нивните анализи. Националните програми за безбедноста и националните планови за безбедност се надополнуваат на европско ниво со Европската програма за безбедност на воздухопловството и Европскиот план за безбедност на воздухопловството.
- (30) Бидејќи целта на подобрувањето на безбедноста на воздухопловството не може да се постигне во доволна мера од страна на земјите-членки поради тоа што системите за пријавување со кои работат далечни земји-членки се помалку ефикасни од координираната мрежа со размена на информации со што се овозможува утврдување на можни проблеми во врска со безбедноста и на клучните ризични области на ниво на Унијата, анализата на национално ниво треба да се надополни со анализа и понатамошно постапување на ниво на Унијата со цел да се обезбеди подобро спречување на воздухопловни несреќи и инциденти. Оваа задача на ниво на Унијата треба да ја врши мрежа на аналитичари на безбедноста на воздухопловството во координација со Агенцијата и Комисијата. Оваа мрежа треба да може да одлучи, со консензус на нивните состаноци да покани набљудувачи, вклучително и вработени или претставници од индустријата.
- (31) Европската програма за безбедност на воздухопловството и Европскиот план за безбедност на воздухопловството треба да имаат корист особено од работата на мрежата на аналитичари за безбедност на воздухопловството заради утврдување на дејствата кои треба да се спроведат на ниво на Унијата од аспект заснован на докази.

- (32) Јавноста треба да добие општи збирни информации за нивото на безбедноста на воздухопловството во земјите-членки и во Унијата. Тие информации треба да ги опфаткаат, особено, трендовите и анализите кои произлегуваат од спроведувањето на оваа регулатива од страна на земјите-членки, како и информации во збирна форма за содржината на Европската централна база на податоци кои може да се дадат со објавување на показателите на ефикасноста во областа на безбедноста (SPI).
- (33) Системот за безбедност на цивилното воздухопловство е воспоставен врз основа на повратни информации и лекции научени од несреќи и инциденти. Пријавувањето на настан и користењето на информации поврзани со настаните заради подобрување на безбедноста зависи од односот на довербата помеѓу лицето кое пријавува и субјектот кој е задолжен за прибирање и проценка на информациите. Ова изискува строга примена на правилата за доверливост. Целта на заштитата на информациите кои се однесуваат на безбедноста од несоодветно користење и од ограничување на пристапот до Европската централна база на податоци исклучиво за заинтересираните страни кои учествуваат во подобрувањето на безбедноста на цивилното воздухопловство е да се обезбеди постојана достапност до информациите поврзани со безбедноста за да може да се преземе соодветно и навремено дејство и да се подобри безбедноста на воздухопловството. Во таа смисла, чувствителните информации поврзани со безбедноста треба на соодветен начин да се заштитат, а нивното прибирање треба да се обезбеди на начин со кој се гарантира нивната доверливост, заштита на нивниот извор и обезбедување на доверливоста на персоналот кој работи во цивилното воздухопловство на системите за пријавување на настани. Треба да се воспостават соодветни мерки за да се обезбеди дека информациите кои се прибираат преку системите за пријавување на настани се чуваат како доверливи и дека пристапот до Европската централна база на податоци е ограничен. Националните правила за слобода на информирањето треба да ја земат предвид нужната доверливост на тие информации. Прибраните информации треба соодветно да се заштитат од неовластено користење или објавување. Тие треба да се користат строго за потребите за одржување или подобрување на безбедноста на воздухопловството и не треба да се користат за припишување на вина или одговорност.
- (34) Со цел да се обезбеди доверба на вработените или на персоналот вработен по договор во системот за пријавување на настани на организацијата, информациите кои се содржат во пријавите за настани треба соодветно да се заштитат и не треба да се користат за цели различни од оние за одржување или подобрување на безбедноста на воздухопловството. Интерните правила за „култура на правичноста“ кои ги усвоиле организациите во согласност со оваа регулатива треба особено да придонесат во постигнувањето на оваа цел. Освен тоа,

ограничувањето на преносот на личните податоци, или на информации кои овозможуваат препознавање на лицето кое пријавува или на другите лица спомнати во пријавите за настаните со јасна поделба помеѓу одделенијата кои ги разгледуваат пријавите за настани и преостанатиот дел од организацијата, може да преставува ефикасен начин за постигнување на оваа цел.

- (35) Лице кое пријавува или лице спомнато во пријавите за настани треба соодветно да се заштитат. Во таа смисла, пријавите за настани треба да се без лични податоци (анонимизирани), а деталите во врска со идентитетот на лицето кое пријавува и на лицата спомнати во пријавите за настани не треба да се внесуваат во базите на податоци.
- (36) Освен тоа, системот за цивилно воздухопловство треба да промовира „култура на безбедност“ со што ќе се олесни спонтаното пријавување на настани и ќе се унапреди начелото на „култура на правичност“. „Културата на правичност“ е основен елемент на една поширока „културата на безбедност“ која ја создава подлогата на еден цврст систем за управување со безбедноста. Средината која ги прифаќа начелата на „културата на безбедност“ не треба да спречува преземање на дејство онаму каде е потребно да се одржи или подобри нивото на безбедноста на воздухопловството.
- (37) „Културата на правичност“ треба да ги охрабри поединците да пријавуваат информации поврзани со безбедноста. Но, сепак, тоа не треба да ги ослободи поединците од нивните вообичаени одговорности. Во овој контекст, вработените и персоналот кој е по договор не треба да подлежат на никакви предрасуди врз основа на информациите кои се даваат во согласност со оваа регулатива, освен во случаите на лошо однесување или каде е покажано намерно, тешко и сериозно занемарување во однос на очигледен ризик и сериозен недостаток на професионална одговорност да се постапи на начин кој е очигледно потребен во дадените околности, кој предизвикува предвидлива штета на лице или имот или сериозно го загрозува нивото на безбедноста на воздухопловството.
- (38) Со цел да се поттикне пријавување на настани, треба соодветно да се заштитат не само известувачите, туку исто така и лицата кои се спомнати во односните пријави за настаните. Сепак, таа заштита не треба да ги ослободи тие лица од нивните обврски за пријавување според оваа регулатива. Особено, во ситуација кога лице е спомнато во извештај за настан и самото има обврска да го пријави истиот тој настан и намерно не го пријавува, тогаш тоа лице би требало да ја загуби својата заштита и да се соочи со казни при примената на оваа регулатива.
- (39) Без да е во спротивност со националното кривично законодавство и соодветното спроведување на правдата, важно е јасно да се разграничи степенот на заштитата на известувачот и другите лица спомнати во

извештаите за настани од предрасуди или обвинителни постапки.

- (40) Со цел да се подобри довербата на луѓето во системот, постапувањето со пријавите за настани треба да се организира на начин на кој соодветно ќе се штити доверливоста на идентитетот на известувачот и другите лица спомнати во пријавите за настани во поглед на поттикнување на „културата на правичност“. Секогаш кога е можно, целта треба да е овозможување на воспоставување на независниот систем за постапување со настани.
- (41) Персоналот на организациите, на надлежните органи на земјите-членки и на Агенцијата кој е вклучен во процената, обработката или анализата на настани има значајна улога во утврдувањето на опасностите по безбедноста и недостатоците на безбедноста. Искуството покажува дека кога се анализираат настани со временско одложување по несреќата, анализата води кон утврдување на ризиците и недостатоците кои можеби инаку не би се утврдиле. Заради тоа, можно е лицата кои се вклучени во проценката, обработката или анализата на настани да се плашат од можните последици во смисла на обвинителни постапки пред судските органи. Без да е во спротивност со националното кривично законодавство и соодветното спроведување на правдата, земјите-членки не треба да покренуваат постапки против лицата кои, во надлежните органи на земјите-членки, се вклучени во проценката, обработката или анализата на настани во однос на одлуките кои се носат како дел од нивните должности, за кои последователно се докажало дека се погрешни и неефикасни, но во моментот на донесувањето и врз основа на информациите кои биле тогаш на располагање, биле сразмерни и соодветни.
- (42) Вработените и персоналот по договор треба да имаат можност да пријават прекршувања на начелата кои ја ограничуваат нивната заштита, а кои се воспоставени со оваа регулатива и не би смеело да се казнуваат заради тоа. Земјите-членки треба да ги дефинираат последиците за оние кои ги прекршуваат начелата за заштита на известувачот и на другите лица кои се спомнати во пријавите за настани и треба да донесат правни лекови или да наметнат соодветни казни.
- (43) Стравот од самообвинување и можните последици во смисла на покренување на постапка пред судските органи можат да ги одвратат лицата да пријавуваат настани. Целите на оваа регулатива можат да се постигнат без неоправдано вмешување од страна на правосудните системи на земјата-членка. Затоа соодветно е да се обезбеди дека прекршувањата на законските прописи без предумисла или намера, за кои надлежните органи на земјата-членка стекнале сознанија исклучително преку пријава во согласност со оваа регулатива, не треба да бидат предмет на дисциплински, административни или законски

постапки, освен ако не е поинаку пропишано со важечкото националното кривично законодавство. Меѓутоа, правата на трети страни за покренување на граѓански постапки не треба да се опфатат со оваа забрана и треба исклучително да се предмет само на националното законодавство.

- (44) Сепак, во контекст на развојот на средина на „култура на правичност“, земјите-членки треба да ја задржат можноста за продолжување на забраната за користење на пријавите за настани како доказ против известувачите во административните и дисциплинските постапки во граѓанските или кривичните постапки.
- (45) Освен тоа, соработката помеѓу органите за безбедност и судските органи треба да се подобри и формализира преку претходни договори помеѓу нив кои би требало да ја почитуваат рамнотежата помеѓу различните предметни јавни интереси и кои особено би требало да го опфатат, на пример, пристапот до и користењето на пријави за настани кои се содржат во националните бази на податоци.
- (46) Како поддршка на зголемените одговорности на Агенцијата според оваа регулатива, на истата треба да и се дадат доволно ресурси за да и се овозможи да ги извршува дополнителните задачи кои и се доверени.
- (47) Со цел да се дополни или измени оваа регулатива, на Комисијата треба да и се делегира овластување да донесува акти во согласност со член 290 од Договорот за функционирањето на Европската унија. Од особено значење е Комисијата да врши соодветни консултации за време на подготвителната работа, вклучително и на експертско ниво. При подготовката и изработката на делегираните акти, Комисијата треба да обезбеди истовремено, навремено и соодветно доставување на релевантните документи до Европскиот парламент и до Советот.
- (48) При примената на оваа регулатива, Комисијата треба да ја консултира Агенцијата и мрежата на аналитичари на безбедноста во воздухопловството наведено во оваа регулатива.
- (49) За да се обезбедат еднакви услови за спроведување на оваа регулатива, овластувањата за спроведување треба да и се доделат на Комисијата. Овие овластувања треба да се користат во согласност со Регулотива (ЕУ) бр. 182/2011 на Европскиот парламент и на Советот⁽¹⁶⁾.
- (50) Правилата за обработка на податоци и заштита на лицата како што се утврдени во Директива 95/46/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот⁽¹⁷⁾ и во Регулотива (ЕЗ) бр. 45/2001 на Европскиот парламент и на

¹⁶Регулотива (ЕУ) бр. 182/2011 на Европскиот парламент и на Советот од 16 февруари 2011 година, за утврдување на правилата и општите начела за механизмите за контрола од страна на земјите-членки врз користењето на овластувањата за спроведување на Комисијата (Сл. весник L 55, 28.2.2011 год., стр 13).

¹⁷Директива 95/46/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 24 октомври 1995 година, за заштита на поединците при обработката на личните податоци и за слободното движење на овие податоци (Сл. весник L 281, 23.11.1995 год., стр. 31).

Советот ⁽¹⁸⁾ треба целосно да се почитуваат при примена на оваа регулатива. Правилата за пристап до податоците како што е утврдено во Регулотива (ЕЗ) бр. 1049/2001 на Европскиот парламент и на Советот ⁽¹⁹⁾ треба во целост да се почитуваат при примена на оваа регулатива, освен во однос на ширењето на податоците и информациите кои се содржат во Европската централна база на податоци, кои се заштитени со построги правила за пристап утврдени во оваа регулатива.

- (51) Казните треба, особено, да се применливи за секое лице или субјект кој, спротивно на оваа регулатива, ги злоупотребува информациите кои се заштитени со оваа регулатива; делува на начин на кој го загрозува известувачот или другите лица спомнати во пријавите на настани, освен во случаи кога се применуваат изземања утврдени во оваа регулатива; не воспоставува средина соодветна да го овозможи прибирањето на податоци за настаните; не ги анализира собраните информации; не презема дејства за да ги отстрани сите воочени реални или можни недостатоци во безбедноста; или не ги споделува информациите кои се собрани со примена на оваа регулатива.
- (52) Бидејќи целта на оваа регулатива, т.е. воспоставувањето на заеднички правила во областа на пријавување на настани во цивилното воздухопловство, земјите-членки не можат да ја постигнат во доволна мера туку поради обемот и последиците истото може подобро да се постигне на ниво на Унијата, Унијата може да донесе мерки во согласност со начелото на супсидијарност, како што е утврдено во член 5 од Договорот за Европската унија. Во согласност со принципот на пропорционалност утврден во тој член, оваа регулатива се однесува само на она што е потребно за постигнување на таа цел.
- (53) Затоа, Регулотива (ЕУ) бр. 996/2010 треба соодветно да се измени.
- (54) Затоа, треба да се укинат Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот ⁽²⁰⁾, Регулотива (ЕЗ) бр. 1321/2007 ⁽²¹⁾ на Комисијата и Регулотива (ЕЗ) бр. 1330/2007 ⁽²²⁾ на Комисијата.
- (55) Во согласност со член 28(2) од Регулотива (ЕЗ) бр. 45/2001 се

¹⁸Регулотива (ЕЗ) 45/2001 на Европскиот парламент и на Советот од 18 декември 2000 година за заштитата на поединците во однос на обработката на личните податоци од институциите и органите на Заедницата и за слободното движење на овие податоци (Сл. весник L 8, 12.1.2001 год., стр. 1).

¹⁹Регулотива (ЕЗ) бр. 1049/2001 на Европскиот парламент и на Советот од 30 мај 2001 година во однос на јавниот пристап до документите на Европскиот парламент, Советот и Комисијата (Сл. весник L 145, 31.5.2001 година, стр. 43).

²⁰Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 13 јуни 2003 година, за пријавување на настани во цивилното воздухопловство (Сл. весник L 167, 4.7.2003 година, стр. 23).

²¹Регулотива (ЕЗ) бр. 1321/2007 на Комисијата од 12 ноември 2007 година за утврдување на правила за спроведување за интеграцијата во централната база на податоци на настани во цивилното воздухопловство кои се разменуваат во согласност со Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 294, 13.11.2007 година, стр. 3).

²²Регулотива (ЕЗ) бр. 1330/2007 на Комисијата од 24 септември 2007 година за утврдување на правила за спроведување за ширење на информациите за настани во цивилното до заинтересираните страни, како што е наведено во член 7(2) од Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 295, 14.11.2007 година, стр. 7).

консултираше Европскиот супервизор за заштита на податоци кој даде мислење на 10 април 2013 година ⁽²³⁾.

ЈА ДОНЕСОА ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Цели

1. Оваа регулатива има за цел подобрување на безбедноста во воздухопловството со обезбедување дека се пријавуваат, собираат, чуваат, заштитуваат, разменуваат, шират и анализираат релевантните информации поврзани со безбедноста на цивилното воздухопловство.

Оваа регулатива обезбедува:

- (а) дека онаму каде е соодветно, навремено се презема безбедносно дејство засновано врз анализа на собраните информации;
 - (б) постојана достапност на безбедносните информации со воведување на правила за доверливост и за соодветно користење на информациите и преку усогласена и подобрена заштита на известувачите и лицата спомнати во пријавите на настани; и
 - (в) дека ризиците по безбедноста на воздухопловството се земаат предвид и се решаваат и на ниво на Унијата и на национално ниво.
2. Единствената цел на пријавувањето на настани е да се спречат несреќи и незгоди, а да не се припише вина или одговорност.

Член 2

Дефиниции

За целите на оваа регулатива се применуваат следните дефиниции:

- (1) „*известувач*“ е физичко лице кое пријавува настан или други информации поврзани со безбедноста во согласност со оваа регулатива;
- (2) „*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;
- (3) „*инцидент*“ е настан во рамки на значењето на Регулотива (ЕУ) бр. 996/2010;
- (4) „*сериозен инцидент*“ е сериозен настан во рамки на значењето на Регулотива (ЕУ) бр. 996/2010;
- (5) „*несреќа*“ е несреќа во рамки на значењето на Регулотива (ЕУ) бр. 996/2010;
- (6) „*информации без лични податоци (анонимизирани информации)*“ се

²³Сл. весник С 358, 7.12.2013 година, стр. 19.

информации кои произлегуваат од пријавите за настани од кои се отстранети сите лични податоци, како што се имиња или адреси на физички лица

- (7) „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;
- (8) „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);
- (9) „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;
- (10) „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;
- (11) „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;
- (12) „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;
- (13) „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;
- (14) „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.

- (15) „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;
- (16) „Европски план за воздухопловна безбедност“ е проценка на прашања поврзани со безбедноста и сродниот акциски план на ниво на Европа;
- (17) „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;
- (18) „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.

Член 3

Предмет и опсег

1. Со оваа регулатива се утврдуваат правила за:
 - (а) пријавувањето на настани кои го загрозуваат или кои, доколку не се исправат или решат, би го загрозиле воздухопловот, лицата во него, кое било друго лице, опрема или инсталација кои влијаат врз работата на воздухопловот; и пријавувањето на сите други соодветни информации поврзани со безбедноста, во тој контекст;
 - (б) анализа и следење на активностите во однос на пријавените настани и други информации поврзани со безбедноста;
 - (в) заштитата на вработените во воздухопловството;
 - (г) соодветно користење на собраните информации поврзани со безбедноста;
 - (д) интеграцијата на информациите во Европската централна база на податоци; и
 - (ѓ) ширењето на информации без лични податоци (анонимизирани информации) до заинтересираните страни заради давање на потребните информации на тие страни со цел подобрување на воздухопловната безбедност.

2. Оваа регулатива се применува на настани и други информации поврзани со безбедноста кои вклучуваат цивилни воздухоплови, со исклучок на воздухопловите наведен во Анекс II кон Регулотива (ЕЗ) бр. 216/2008. Исто така, земјите-членки можат да одлучат да ја применуваат оваа регулатива за настани и други информации поврзани со безбедноста кои ги опфаќаат воздухопловите наведени во Анекс II кон таа регулатива.

Член 4

Задолжително пријавување

1. Настаните кои можат да претставуваат значителен ризик по воздухопловната безбедност и кои спаѓаат во следните категории ги пријавуваат лицата наведени во став, б преку системите за задолжително пријавување на настани во согласност со овој член:

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

- (i) настани поврзани со судири;
- (ii) настани поврзани со полетување и слетување;
- (iii) настани поврзани со гориво;
- (iv) настани во текот на летот;
- (v) настани поврзани со комуникацијата;
- (vi) настани поврзани со повреда, опасни ситуации и други критични ситуации;
- (vii) настани поврзани со онеспособување на екипажот и други настани во врска со екипажот;
- (viii) метеоролошки услови или настани поврзани со обезбедувањето;

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

- (i) дефекти на конструкцијата;
- (ii) неисправности на системите;
- (iii) проблеми со одржување и поправка;
- (iv) 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:

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

- (iii) оперативни настани поврзани со АТМ/АNS;
- (г) настани поврзани со аеродромите и услугите на земја, како што се:
 - (i) настани поврзани со аеродромските активности и објекти;
 - (ii) настани поврзани со опслужување на патници, багаж, пошта и товар;
 - (iii) настани поврзани со опслужување на воздухоплови на земја и сродни услуги.

2. Секоја организација основана во земја-членка воспоставува задолжителен систем за пријавување со цел да се олесни собирањето на податоците за настаните наведени во став 1.

3. Секоја земја-членка воспоставува задолжителен систем за пријавување со цел да се олесни собирањето на податоците за настаните, вклучително и собирањето на податоци од настаните кои организациите ги собрале во согласност со став 2.

4. Европската агенција за воздухопловна безбедност („Агенцијата“) воспоставува задолжителен систем за пријавување со цел да се олесни собирањето на податоци за настаните, вклучително и собирањето на податоци за настаните кои согласно став 2 ги собрале организации кои добиле уверение или се одобрени од страна на Агенцијата.

5. Комисијата, преку акти за спроведување, усвојува список во кој се класифицираат настаните кон кои треба да се врши упатување кога се пријавуваат настани во согласност со став 1. Тие акти за спроведување се донесуваат во согласност со постапката за испитување наведена во член 19(2).

Комисијата во тие акти за спроведување вклучува посебен список во кој се класифицираат настаните кои се применливи на еден воздухоплов различен од комплексен воздухоплов на моторен погон. списокот претставува поедноставена верзија на списокот наведен во првиот потстав и, онаму каде е соодветно, се прилагодува кон особините на таа гранка од воздухопловството.

6. Следните физички лица ги пријавуваат настаните наведени во став 1 преку системот воспоставен во согласност со став 2 од страна на организацијата која вработува, склучува договор со или ги користи услугите на известувачот или, доколку тоа не е случај, преку системот воспоставен во согласност со став 3 од страна на земјата-членка на седиште на нивната организација, или од страна на земјата која ја издала, проверила или извршила конверзија на дозволата за пилот дозвола или преку системот кој е воспоставен во согласност со став 4 од страна на Агенцијата:

(а) водачот на воздухопловот, или, во случаи кога водачот на воздухопловот не е во можност да го пријави настанот, кој било друг член на екипажот кој е следен во хиерархијата на команда на воздухопловот регистриран во земја-членка или воздухоплов регистриран надвор од Унијата, но кој го користи оператор за кој земјата-членка обезбедува надзор врз операциите или оператор основан во Унијата;

(б) лице кое е ангажирано во проектирање, производство, следење на постојаната пловидбеност, одржување или изменување на воздухоплов, или која било друга опрема или нејзин дел, под надзор на земја-членка или на Агенцијата;

(в) лице кое потпишува уверение за утврдување на пловидбеност, или за пуштање во употреба на воздухоплов или која било опрема или дел од неа, под надзор на некоја земја-членка или на Агенцијата;

(г) лице кое врши должност за која се бара да биде овластено од земја-членка како член на персонал на давател на услуги во воздушниот сообраќај, кому му се доверени одговорности во врска со услуги на воздухопловната навигација или како службеник за давање на услуги за информации за летање;

(д) лице кое врши должност поврзана со управувањето со безбедноста на аеродром на кој се применува Регулатива (ЕЗ) бр. 1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот ⁽²⁴⁾;

(ѓ) лице кое врши должност поврзана со инсталацијата, измената, одржувањето, поправката, ремонтот, проверката во лет или инспекцијата на објектите за воздухопловна навигација за кои земја-членка обезбедува надзор;

(е) лице кое врши должност поврзана со опслужувањето на воздухоплови на земја, вклучително и снабдувањето со гориво, подготовка на документацијата за товар, товарање, одмрзнување и влечење на аеродром кој е опфатен со Регулатива (ЕЗ) бр. 1008/2008.

7. Лицата наведени во став 6 ги пријавуваат настаните во рок од 72 часа откако станале свесни за настанот, освен ако исклучителни околности не го спречуат тоа.

8. По пријавувањето на настан, секоја организација која е основана во земја-членка која не е опфатена со став 9 во најкус можен рок, поднесува пријава до надлежниот орган на таа земја-членка, како што е наведено во член 6(3), за

²⁴Регулатива (ЕЗ) бр. 1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 24 септември 2008 година за заеднички правила за вршење на воздушниот сообраќај во Заедницата (Сл. весник L 293, 31.10.2008 година, стр. 3).

деталите за настаните собрани во согласност со став 2 од овој член, но во секој случај најдоцна 72 часа откако станала свесна за настанот.

9. По пријавувањето на настан, секоја организација која е основана во земја-членка и која има уверение или е одобрена од страна на Агенцијата, до Агенцијата, во најкус можен рок, поднесува извештај за деталите на настаните кои се собрани во согласност со став 2, но во секој случај, не подоцна од 72 часа откако станала свесна за настанот.

Член 5

Доброволно пријавување

1. Секоја организација основана во земја-членка воспоставува систем за доброволно пријавување со цел да се олесни собирањето на:

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

2. Секоја земја-членка воспоставува систем за доброволно пријавување за да го олесни собирањето на:

- (а) податоци за настани кои можеби не ги регистрирал системот за задолжително пријавување;
- (б) други информации во врска со безбедноста за кои известувачот смета дека претставуваат реална или потенцијална опасност по воздухопловната безбедност.

Тој систем исто така опфаќа, но не е ограничен на, собирање на информации кои организациите ги пренесуваат во согласност со став 6.

3. Агенцијата воспоставува ситем за доброволно пријавување за да го олесни собирањето на:

- (а) податоци за настани кои можеби не ги регистрирал системот за задолжително пријавување;
- (б) други информации во врска со безбедноста за кои известувачот смета дека претставуваат реална или потенцијална опасност по воздухопловната безбедност.

Тој систем исто така опфаќа, но не е ограничен на, собирање на информациите кои ги пренесуваат организациите кои имаат уверение или се одобрени од страна на Агенцијата во согласност со став 5.

4. Системите за доброволното пријавување се користат со цел да се олесни собирањето на податоци за настани и информации поврзани со безбедноста:

(а) кои не подлежат на задолжително пријавување во согласност со член 4(1);

(б) кои ги пријавиле лица кои не се наведени во член 4(6).

5. Секоја организација основана во земја-членка и која има уверение или е одобрена од страна на Агенцијата, ја известува Агенцијата навремено, детално за настаните и информациите поврзани со безбедноста кои се собрани во согласност со став 1 и кои можат да вклучат реален или потенцијален ризик по воздухопловната безбедноста.

6. Секоја организација основана во земја-членка и нема уверение или не е одобрена од страна на Агенцијата, навремено го известува надлежниот орган на таа земја-членка, определен во согласност со член 6(3), детално за настаните и информациите поврзано со безбедноста, а кои се собрани во согласност со став 1 од овој член и кои можат да вклучат реален или потенцијален ризик по воздухопловната безбедноста. Земјите-членки можат да побараат од која било организација основана на нејзината територија да достави податоците за сите настани, кои се собрани во согласност со став 1 од овој член.

7. Земјите-членки, Агенцијата и организациите можат да воспостават други системи за собирање и обработка на информациите поврзани со безбедноста со цел да ги соберат податоците за настаните кои можеби не биле регистрирани од страна на системите за пријавување наведени во член 4 и во ставовите 1, 2 и 3 од овој член. Тие системи можат да вклучуваат известување до субјекти различни од оние кои се утврдени во член 6(3) и можат да вклучат активно учество на:

(а) воздухопловната индустрија;

(б) професионалните организации на воздухопловен персонал.

8. Информациите кои се добиваат од доброволното и задолжителното пријавување може да се интегрираат во единствен систем.

Член 6

Собирање и чување на информации

1. Секоја организација основана во земја-членка определува едно или повеќе лица независно да го вршат собирањето, проценката, обработката, анализата и чувањето на податоци за настани кои се пријавени во согласност со членовите 4 и 5.

Постапувањето со пријавите се врши на начин со цел да се спречи користењето на информациите за цели различни од оние за безбедноста и со цел соодветно да се заштити доверливоста на идентитетот на известувачот и на лицата кои се спомнати во пријавите за настани, со цел да се унапреди „културата на правичност“.

2. Со спогодба со надлежниот орган, малите организации можат да воведат

поедноставен механизам за собирање, проценка, обработка, анализа и чување на податоци од настани. Тие можат заеднички да ги извршуваат тие задачи со организации од ист вид, истовремено придржувајќи се кон правилата за доверливост и заштита во согласност со оваа регулатива.

3. Секоја земја-членка определува еден или повеќе надлежни органи кој/кои воспоставува/воспоставуваат механизам за независно собирање, проценка, обработка, анализа и чување на податоци за настани кои се пријавени во согласност со членови 4 и 5.

Постапувањето со пријавите се врши на начин со цел да се спречи користење на информациите за цели различни од оние за безбедноста и со цел соодветно да се заштити доверливоста на идентитетот на известувачот и на лицата кои се спомнати во пријавите за настани, со цел да се унапреди „културата на правичност“.

Органите кои можат да се определат во согласност со првиот потстав, било заеднички или одделно, се следни:

- (а) националниот надлежен орган за цивилно воздухопловство; и/или
- (б) органот за истраги кои се однесуваат на безбедноста; и/или
- (в) секој друг независен орган или субјект од Унијата кому му е доверена оваа функција.

Кога земја-членка определува повеќе од едно тело или субјект, таа го определува едниот од нив како точка за контакт за пренос на информациите наведено во член 8(2).

4. Агенцијата определува едно или повеќе лица кои воспоставуваат механизам за независно собирање, проценка, обработка, анализа и чување на податоци за настани кои се пријавени во согласност со членови 4 и 5.

Постапувањето со пријавите се врши на начин со цел да се спречи користењето на информациите за цели различни од оние за безбедноста и со цел соодветно да се заштити доверливоста на идентитетот на известувачот и на лицата кои се спомнати во пријавите за настани, со цел да се унапреди „културата на правичност“.

5. Организациите ги чуваат пријавите за настаните изготвени врз основа на податоците за настани кои се собрани во согласност со членови 4 и 5, во една или повеќе бази на податоци.

6. Надлежните органи наведени во став 3 ги чуваат пријавите за настани изготвени врз основа на податоците за настани кои се собрани во согласност со членови 4 и 5 во националната база на податоци.

7. Соодветните информации за несреќи и сериозни инциденти кои ги прибираат или издаваат органите за истраги кои се однесуваат на безбедноста, исто така се чуваат во националната база на податоци.

8. Агенцијата ги чува пријавите за настани подготвени врз основа на податоците за настани кои се собрани во согласност со членови 4 и 5 во база на податоци.
9. Органите за истраги кои се однесуваат на безбедноста имаат целосен пристап до нивната национална база на податоци наведена во став 6, заради извршување на нивните одговорности во согласност со член 5(4) од Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010.
10. Цивилните воздухопловни власти на земјите-членки имаат целосен пристап до нивната национална база на податоци наведена во став 6 заради нивните одговорности во врска со безбедноста.

Член 7

Квалитет и содржина на пријавите за настаните

1. Пријавите за настани наведени во член 6 ги содржат барем информациите наведени во Анекс I.
2. Пријавите за настани наведени во член 6 ставови 5, 6 и 8 ја опфаќаат класификацијата на ризиците по безбедноста за предметниот настан. Класификацијата се разгледува и по потреба се изменува и се заверува од страна на надлежниот орган на земјата-членка или Агенцијата, во согласност со заедничкиот европски систем за класификација на ризици наведен во став 5 од овој член.
3. Организациите, земјите-членки и Агенцијата воспоставуваат процеси за проверка на квалитетот на податоците заради подобрување на доследноста на податоците, особено помеѓу првично собраните податоци и пријавата кој се чува во базата на податоци.
4. Базите на податоци наведени во ставови 5, 6 и 8 од член 6 користат формати кои се:
 - (а) стандардизирани со цел да се олесни размената на податоци; и
 - (б) компатибилни со софтверот на ECCAIRS и класификацијата на ADREP.
5. Комисијата, во тесна соработка со земјите-членки и Агенцијата, преку мрежата на аналитичарите на воздухопловната безбедност, како што е наведено во член 14(2), подготвува заеднички европски систем за класификација на ризиците за да им овозможат на организациите, земјите-членки и Агенцијата да ги класифицираат настаните според ризикот по безбедноста. Притоа, Комисијата ја зема предвид потребата за компатибилност со постојните системи за класификација на ризици.

Комисијата треба да го подготви тој систем до 15 мај 2017 година.
6. Комисијата се овластува да усвојува делегирани акти во согласност со член 18 за да го дефинира заедничкиот европски систем за класификација на ризици.
7. Комисијата, преку актите за спроведување, ги донесува постапките за

спроведување на заедничкиот европски систем за класификација на ризици. Тие акти за спроведување се усвојуваат во согласност со постапката за испитување наведена во член 19(2).

8. Комисијата и Агенцијата им помагаат на надлежните органи на земјите-членки во нивната задача за интеграција на податоците, вклучувајќи ја на пример:

- (а) интеграцијата на минимум информации наведени во став 1;
- (б) класификација на ризиците на настаните, како што е наведено во став 2; и
- (в) воспоставувањето на процеси за проверка на квалитетот на податоците, како што е наведено во став 3.

Комисијата и Агенцијата ја обезбедува таа помош на начин кој придонесува кон усогласувањето на процесот за внесување на податоците во земји-членки, особено обезбедувајќи му на персоналот кој работи во телата или субјектите наведени во член 6(1), (3) и (4):

- (а) насоки;
- (б) работилници; и
- (с) соодветна обука.

Член 8

Европска централна база на податоци

1. Комисијата управува со Европската централна база на податоци за чување на сите пријави за настани кои се собрани во Унијата.
2. Секоја земја-членка, во договор со Комисијата, ја ажурира Европската централна база на податоци со тоа што во неа ги пренесува сите информации поврзани со безбедноста кои се чуваат во националните бази на податоци наведени во член 6(6).
3. Агенцијата ги договара со Комисијата техничките протоколи за пренос во Европската централна база на податоци на сите пријави на настани кои ги собрала Агенцијата според Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување, особено за настаните кои се чуваат во Внатрешниот систем за пријавување на настани (IORS), како и информациите кои се собрани во согласност со членови 4(9) и 5(5).
4. Комисијата, преку актите за спроведување, ги усвојува постапките за управување со Европската централна база на податоци, како што е наведено во став 1 и 2. Тие акти за спроведување се носат во согласност со постапката за испитување наведена во член 19(2).

*Член 9***Размена на информации**

1. Земјите-членки и Агенцијата учествуваат во размената на информации со тоа што сите информации поврзани со безбедноста, а кои се чуваат во нивните национални бази на податоци за пријавување, ги ставаат на располагање на надлежните органи на другите земји-членки, Агенцијата и Комисијата, преку Европската централна база на податоци.

Пријавите за настани се пренесуваат во Европската централна база на податоци најдоцна 30 дена откако истите ќе се внесат во националната база на податоци.

Пријавите за настани се ажурираат секогаш кога тоа е потребно со дополнителни информации поврзани со безбедноста.

2. Земјите-членки исто така ги пренесуваат информациите во врска со несреќи и сериозни инциденти во Европската централна база на податоци на следниот начин:

(а) во текот на истрагата: првични фактички информации за несреќи и сериозни инциденти;

(б) по завршување на истрагата:

(i) крајниот извештај од истрагата; и

(ii) доколку постои, резиме на англиски јазик од крајниот извештај од истрагата.

3. Земја-членка или Агенцијата ги проследуваат сите важни информации поврзани со безбедноста до соодветниот орган на земјата-членка или до Агенцијата, во најкус можен рок, доколку, при собирањето на податоците за настани или при чувањето на пријавите за настани или при вршењето на анализата во согласност со член 13(б), открие прашања поврзани со безбедноста за кои смета дека:

(а) се од интерес за другите земји-членки или за Агенцијата; или

(б) најверојатно бараат преземање на безбедносно дејство од страна на друга земја-членка или од Агенцијата.

*Член 10***Ширење на информации кои се чуваат во Европската централна база на податоци**

1. Секој субјект кому му е доверено регулирањето на безбедноста на цивилното воздухопловство или кој било орган за истраги кои се однесуваат на безбедноста, во рамките на Унијата, има безбеден целосен електронски пристап до информации за настаните кои се содржат во Европската централна база на податоци.

Овие информации се користат во согласност со членови 15 и 16.

2. Заинтересираните страни наведени во Анекс II можат да побараат пристап

до одредени информации кои се содржат во Европската централна база на податоци.

Заинтересираните страни основани во Унијата ги упатуваат барањата за информации до точката за контакт на земјата-членка во која се основани.

Заинтересираните страни основани надвор од Унијата ги упатуваат своите барања до Комисијата.

Комисијата го известува надлежниот орган на односната земја-членка кога се поднесува барање во согласност со овој став.

3. Како предмет на член 15(2) од Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010, информациите кои се содржат во Европската централна база на податоци, а се однесуваат на тековните истраги поврзани со безбедноста кои се вршат во согласност со таа регулатива не смее да се откриваат на заинтересирани страни во согласност со овој член.

4. Од причини заради обезбедувањето, на заинтересираните страни не им се дава директен пристап до Европската централна база на податоци.

Член 11

Обработка на барања и одлуки

1. Барањата за информации кои се содржат во Европската централна база на податоци се поднесуваат на образци кои се одобрени од страна на точката за контакт. Тие образци ги содржат барем ставките кои се утврдени во Анекс III.

2. Точката за контакт која прима барања, проверува дали:

(а) барањето го поднела заинтересирана страна;

(б) е таа надлежна да го обработи тоа барање.

Кога точката за контакт ќе утврди дека друга земја-членка или Комисијата е надлежна да го обработи барањето, таа го проследува истото до таа земја-членка или до Комисијата, како што е соодветно.

3. Точката за контакт која прима барања проценува, за секое барање поединечно, дали барањето е оправдано и дали може да се спроведе.

Точката за контакт може да достави информации до заинтересираните страни на писмено или со користење на електронски начини за комуникација.

4. Ако се прифати барањето, точката за контакт ја утврдува количината и нивото на информации кои треба да се достават. Без да е во спротивност со членови 15 и 16, информациите се ограничуваат строго на оноа што се бара за целите на барањето.

Информациите кои не се поврзани со сопствената опрема, функциите или полето на дејствување на заинтересираната страна се доставуваат само во

збирен или анонимизиран облик. Информациите во незбирен облик можат да се доставуваат до заинтересираната страна доколку таа достави детално писмено образложение. Тие информации се користат во согласност со членови 15 и 16.

5. Точката за контакт на заинтересираните страни наведени во точка (б) од Анекс II им ги доставува само оние информации кои се однесуваат на опремата, функциите и полето на дејствување на заинтересираната страна.

6. Точката за контакт која прима барање од заинтересирана страна наведена во точка (а) од Анекс II може да донесе општа одлука за редовна достава на информации до таа заинтересирана страна, под услов дека:

(а) информациите кои се бараат се однесуваат на сопствената опрема, функциите или полето на дејствување на заинтересираната страна;

(б) со општата одлука не се дава пристап до целосната содржина на базата на податоци;

(в) општата одлука се однесува само на информации без лични податоци (анонимизирани информации).

7. Заинтересираната страна ги користи информациите кои ги добила во согласност со овој член, под следните услови:

(а) заинтересираната страна ги користи информациите единствено за целите утврдени во образецот на барањето кој треба да биде во согласност со целите на оваа регулатива, како што е наведено во член 1; и

(б) заинтересираната страна не ги објавува информациите кои ги примила без писмена согласност од давателот на информации и ги презема сите мерки за да обезбеди соодветна доверливост на добиените информации.

8. Одлуката за ширење на информациите во согласност со овој член е строго ограничена на она што се бара за целите на корисникот на истите.

Член 12

Евиденција на барањата и размена на информации

1. Точката за контакт води евиденција за секое примено барање и за преземеното дејство во согласност со тоа барање.

Тие информации навремено се проследуваат до Комисијата секогаш кога ќе се добие барање и/или кога ќе се преземе дејство.

2. Комисијата го става на располагање ажурираниот список на примени барања и дејства кои се преземени од страна на различните точки за контакт и од страна на самата Комисија до сите точки за контакт.

Член 13**Анализа на настани и следење на национално ниво**

1. Секоја организација која е основана во земја-членка развива процес за анализа на настани кои се собираат во согласност со членови 4(2) и 5(1) со цел да се утврдат опасностите по безбедноста кои се поврзани со утврдените настани или групи на настани.

Врз основа на таа анализа, секоја организација ги утврдува соодветните корективни или превентивни дејства кои се потребни за да се подобри воздухопловната безбедност.

2. Кога, по анализата наведена во став 1, една организација која е основана во земја-членка ќе ги утврди сите соодветни корективни или превентивни дејства кои се потребни за да се решат реалните или потенцијалните недостатоци во воздухопловната безбедност, таа:

(а) навремено го спроведува тоа дејство; и

(б) воспоставува процес за следење на спроведувањето и делотворноста на дејството.

3. Секоја организација основана во земја-членка редовно им доставува на своите вработени и на персоналот по договор информации во врска со анализата и следењето на настани за кои е преземено превентивно или корективно дејство.

4. Кога организацијата основана во земја-членка која не е опфатена со став 5 ќе утврди реален или потенцијален ризик по воздухопловната безбедност како резултат на нејзината анализа на настани или група од настани кои се пријавени во согласност со членови 4(8) и 5(6), таа, до надлежниот орган на таа земја-членка, во рок од 30 дена од датумот на известувањето за настанот од страна на известувачот, ги проследува:

(а) првичните резултати од анализата која е извршена во согласност со став 1, доколку постојат; и

(б) кое било дејство кое треба да се преземе во согласност со став 2.

Организацијата известува за конечните резултати од анализата, по потреба, веднаш штом ќе станат достапни и, начелно, најдоцна три месеци од датумот на известување за настанот.

Надлежниот орган на земја-членка може да побара од организациите да му ги достават првичните или конечните резултати од анализата за кој било настан за кој е известен, но во врска со кој не добил дополнително постапување или само првичните резултати.

5. Кога организација основана во земја-членка и која има уверение или е одобрена од страна на Агенцијата ќе утврди реален или потенцијален ризик по воздухопловната безбедност како резултат на нејзината анализа на настани или група од настани кои се пријавени во согласност со членови 4(9) и 5(5), таа,

до Агенцијата, во рок од 30 дена од датумот на известувањето за настанот од страна на известувачот, го проследува следното:

(а) првичните резултати од анализата која е извршена во согласност со став 1, доколку постојат; и

(б) кое било дејство кое треба да се преземе во согласност со став 2.

Организацијата која има уверение или е одобрена од страна на Агенцијата ги проследува до Агенцијата конечните резултати од анализата, онаму каде е потребно, веднаш штом ќе станат достапни а, начелно, најдоцна до три месеци од датумот на известување за настанот.

Агенцијата може да побара од организациите да и ги достават првичните или конечните резултати од анализата за кој било настан за кој таа е известена, но во врска со кој не добила дополнително постапување или само првичните резултати.

6. Секоја земја-членка и Агенцијата развиваат процес за анализа на информациите кои се однесуваат на настани кои директно се пријавени до нив во согласност со членови 4(б), 5(2) и 5(3) со цел да се утврдат опасностите поврзани со безбедноста, а кои се однесуваат на тие настани. Врз основа на таа анализа, тие ги утврдуваат соодветните корективни или превентивни дејства кои се потребни за да се подобри воздухопловната безбедност.

7. Кога, по анализата наведена во став 6, земја-членка или Агенцијата ќе ги утврди сите соодветни корективни или превентивни дејства кои се потребни за да се решат реалните или потенцијалните недостатоци на воздухопловната безбедност, тие:

(а) навремено го спроведуваат тоа дејство; и

(б) воспоставуваат процес за следење на спроведувањето и делотворноста на дејството.

8. За секој настан или група од настани кои се следат во согласност со став 4 или 5, секоја земја-членка и Агенцијата имаат пристап до извршената анализа и соодветно ги следат дејствата преземени од страна на организациите за кои тие се соодветно одговорни.

Ако земја-членка или Агенцијата заклучат дека спроведувањето и делотворноста на пријавеното дејство е несоодветно за решавање на реалните и можните недостатоци на безбедноста, таа обезбедува дека се презема дополнително соодветно дејство и истото се спроведува од страна на соодветната организација.

9. Доколку е возможно, информациите во врска со анализата и последователното постапување со поединечни настани или групи на настани кои се добиени во согласност со овој член навремено се складираат во Европската централна база на податоци во согласност со член 8(2) и (3), а

најдоцна два месеци по нивното чување во националната база на податоци.

10. Земјите-членки ги користат информациите кои се добиени од анализата на пријавите на настаните за да утврдат кои поправни мерки треба да се преземат, доколку постојат такви во рамките на Националната програма за безбедност.

11. Со цел да се извести јавноста за нивото на безбедноста на цивилното воздухопловство, секоја земја-членка објавува преглед на безбедноста барем еднаш годишно. Прегледот на безбедноста:

(а) содржи збирни и информации без лични податоци (анонимизирани информации) за видот на настаните и информации поврзани со безбедноста, кои се пријавени преку националните системи за задолжително и доброволно пријавување;

(б) ги утврдува трендовите;

(в) ги утврдува дејствата кои се преземени.

12. Земјите-членки можат исто така да објавуваат пријави за настани без лични податоци (дезидентификувани пријави) за настани и резултати од анализата на ризикот.

Член 14

Анализа на настани и следење на ниво на Унијата

1. Комисијата, Агенцијата и надлежните органи на земјите-членки, преку соработка, редовно учествуваат во размената и анализата на информациите кои се содржат во Европската централна база на податоци.

Без да е во спротивност на условите за доверливост утврдени во оваа регулатива, за секој случај поединечно може да се повика набљудувач.

2. Комисијата, Агенцијата и надлежните органи на земјите-членки соработуваат преку мрежа на аналитичари за воздухопловната безбедност.

Мрежата на аналитичари за воздухопловна безбедност придонесува кон подобрувањето на воздухопловната безбедност во Унијата, особено со вршење на анализи на безбедноста за поддршка на Европската програма за воздухопловна безбедност и Европскиот план за воздухопловна безбедност.

3. Агенцијата ги поддржува активностите на мрежата на аналитичари за воздухопловна безбедност со, на пример, давање помош за подготовката и организацијата на состаноците на мрежата.

4. Агенцијата опфаќа информации за резултатот од анализата на информации наведено во став 1 во годишниот преглед на безбедноста наведен во член 15(4) од Регулотива (ЕЗ) бр. 216/2008.

*Член 15***Доверливост и соодветно користење на информациите**

1. Земјите-членки и организациите, во согласност со нивното национално законодавство и Агенцијата ги преземаат потребните мерки за да обезбедат соодветна доверливост на податоците за настаните кои ги добиваат во согласност со членови 4, 5 и 10.

Секоја земја-членка, секоја организација основана во земја-членка, или Агенцијата, ги обработуваат личните податоци само до оној степен кој е потребен за целите на оваа регулатива и без да е во спротивност со националните законски акти за спроведување на Директива 95/46/ЕЗ.

2. Без да е во спротивност на одредбите во врска со заштитата на безбедносните информации во членови 12, 14 и 15 од Регулотива (ЕУ) бр. 996/2010, информациите кои се добиваат од пријавите на настаните се користат само за целите за кои истите се собрани.

Земјите-членки, Агенцијата и организациите не смеат да ги стават на располагање ниту да ги користат информациите за настаните:

- (а) со цел припишување на вина или одговорност; или
- (б) за која било друга цел освен за одржување или подобрување на воздухопловната безбедност.

3. Комисијата, Агенцијата и надлежните органи на земјите-членки, при исполнување на нивните обврски според член 14 во врска со информациите кои се содржат во Европската централна база на податоци, должни се:

- (а) да обезбедат доверливост на информациите; и
- (б) да го ограничат користењето на информациите строго на она што е потребно за исполнување на нивните обврски во врска со безбедноста без да припишуваат вина или одговорност; во таа смисла, информациите се користат особено за управување со ризиците и за анализа на трендовите за безбедноста што може да доведе до препораки или дејства за безбедноста, решавање на реални или можни недостатоци на безбедноста.

4. Земјите-членки обезбедуваат дека нивните надлежни органи наведени во член 6(3) и нивните надлежни органи за спроведување на правдата соработуваат едни со други по пат на претходни административни договори. Овие претходни административни договори настојуваат од една страна да обезбедат правилна рамнотежа помеѓу потребата од правилно спроведување на правдата и, од друга страна, потребната постојана достапност на безбедносните информации,

*Член 16***Заштита на изворот на информации**

1. За целите на овој член, „лични податоци“ ги опфаќаат конкретно имињата и адресите на физички лица.

2. Секоја организација основана во земја-членка обезбедува дека сите лични податоци им се достапни на персоналот на таа организација освен за лицата определени во согласност со член 6(1) само кога е крајно потребно за истраги на настаните со цел подобрување на воздухопловната безбедност.

Информациите без лични податоци (анонимизираните информации) се шират во рамките на организацијата како што е соодветно.

3. Секоја земја-членка обезбедува дека ниту еден личен податок никогаш нема да се евидентира во националната база на податоци како што е наведено во член 6(6). Таквите информации без лични податоци (анонимизирани информации) се ставаат на располагање на сите соодветни страни, на пример за да им се овозможи да ги извршуваат нивните обврски во врска со подобрувањето на воздухопловната безбедност.

4. Агенцијата обезбедува дека ниту еден личен податок никогаш нема да се евидентира во базата на податоците на Агенцијата како што е наведено во член 6(8). Таквите информации без лични податоци (анонимизирани информации) се ставаат на располагање на сите соодветни страни, на пример за да им се овозможи да ги извршуваат нивните обврски во врска со подобрувањето на воздухопловната безбедност.

5. Земјите-членки и Агенцијата нема да бидат спречени да преземат какво било дејство потребно за одржување или подобрување на воздухопловната безбедност.

6. Без да е во спротивност со важечкото кривично право, земјите-членки се воздржуваат од покренување на постапки за повреда на правните прописи без предумисла или намера за која дознале само затоа што им биле пријавени врз основа на членови 4 и 5.

Првиот потстав не се применува во случаите наведени во став 10. Земјите-членки можат да ги задржат или да донесат мерки за зајакнување на заштитата на известувачите или лицата кои се спомнати во пријавите за настани. Земјите-членки можат особено да го применуваат ова правило без исклучоците наведени во став 10.

7. Доколку се воспоставени дисциплински или управни постапки според националното законодавство, информациите кои се содржат во пријавите за настани не смеат да се користат против:

(а) известувачите; или

(б) лицата спомнати во пријавите за настани.

Првиот потстав не смее да се применува во случаите наведени во став 10.

Земјите-членки можат да ги задржат или да донесат мерки за зајакнување на заштитата на известувачите или лицата кои се спомнати во пријавите за

настани. Земјите-членки можат особено да ја прошират таа заштита на граѓанските и кривичните постапки.

8. Земјите-членки можат да донесат или да ги задржат во сила законодавните одредби со кои се обезбедува повисоко ниво на заштита на известувачите или лицата кои се спомнати во пријавите за настаните од оние кои се утврдени во оваа регулатива.

9. Освен онаму каде се применува став 10, вработените и персоналот по договор кои пријавуваат или се спомнати во пријавите за настани кои се собрани во согласност со членови 4 и 5 не подлежат на никакво загрозување од нивниот работодавач или од организацијата за која се даваат услугите врз основа на информациите кои ги доставува известувачот.

10. Заштитата според ставови 6, 7 и 9 од овој член не се применува на ниедна од следниве ситуации:

(а) во случаи на злонамерно однесување;

(б) онаму каде имало намерно, тешко и сериозно занемарување на очигледниот ризик и краен недостаток на професионална одговорност за внимание кое очигледно е потребно во дадените околности, предизвикувајќи предвидлива штета на лице или имот, или кој сериозно го загрозува нивото на воздухопловната безбедност.

11. Секоја организација основана во земја-членка, по извршена консултација со претставници на својот персонал, усвојува внатрешни правила со кои се опишува како се обезбедуваат и спроведуваат начелата за „културата на правичност“, особено, начелото наведено во став 9, во рамките на таа организација.

Телото кое е определено во согласност со став 12 може да побара преиспитување на внатрешните правила на организациите основани во неговите земји-членки пред спроведување на тие внатрешни правила.

12. Секоја земја-членка определува тело одговорно за спроведување на ставови 6, 9 и 11.

Вработените и персоналот по договор можат да пријават до тоа тело наводни прекршувања на правилата кои се утврдени со овој член. Вработените и персоналот по договор нема да се казни за пријавувањето на наводните повреди. Вработените и персоналот по договор можат да ја известат Комисијата за таквите наводни прекршоци.

Онаму каде е соодветно, определеното тело ги советува односните органи на неговата земја-членка во врска со правните лекови или казни при примената на член 21.

13. На 15 мај 2019 година, и на секои пет години потоа, секоја земја-членка и испраќа на Комисијата извештај за примената на овој член, а особено за

активностите на телото определено во согласност со став 12. Извештајот не смее да содржи никакви лични податоци.

Член 17

Ажурирање на анексите

Комисијата се овластува да носи делегирани акти во согласност со член 18 за целите на:

- (а) ажурирање на списокот на задолжителни полиња за податоци во пријавите за настани утврден во Анекс I каде, со оглед на искуството стекнато во примената на оваа регулатива, се покажа дека се потребни промени со цел да се подобри воздухопловната безбедност;
- (б) ажурирање на образецот на барањето за информации од Европската централна база на податоци кој е даден во Анекс III, со цел да се земе предвид стекнатото искуство и новите трендови;
- (в) усогласување на кој било анекс со софтверот на ECCAIRS и класификацијата на ADREP, како и со законските акти кои се донесени од страна на Унијата и со меѓународните спогодби.

Со цел ажурирање на списокот на задолжителни полиња, Агенцијата и мрежата на аналитичари на воздухопловната безбедност наведени во член 14(2) на Комисијата и доставуваат соодветни мислења.

Член 18

Извршување на делегирањето

1. Овластувањето за носење на делегирани акти и се дава на Комисијата во согласност со предвидените услови во овој член.
2. Овластувањето за носење на делегирани акти, наведено во член 7(б) и член 17, и се дава на Комисијата за период од пет години по влегувањето во сила на оваа регулатива. Комисијата изготвува извештај за делегирањето на овластувањето најдоцна девет месеци пред истекот на петгодишниот период. Делегирањето на овластувањата прекутно се продолжува за периоди со исто времетраење, освен ако Европскиот парламент или Советот не се спротивстават на ваквото продолжување најдоцна три месеци пред истекот на секој период.
3. Европскиот парламент или Советот можат во секое време да го повлечат делегирањето на овластувањето, наведено во член 7(б) и член 17. Со одлуката за повлекување завршува делегирањето на овластувањето наведено во истата. Таа влегува во сила следниот ден по денот на објавувањето на одлуката во *Службениот весник на Европската унија* или на подоцнежен датум наведен во истата. Таа не влијае врз важноста на делегираните акти, кои се веќе во сила.

4. Штом донесе делегиран акт, Комисијата за тоа истовремено ги известува Европскиот парламент и Советот.

5. Делегиран акт донесен во согласност со член 7(6) и член 17, влегува во сила само ако ниту Европскиот парламент, ниту Советот не поднеле приговори во рок од два месеци од известувањето за тој акт, или ако пред истекот на овој рок и Европскиот парламент и Советот ја известиле Комисијата дека нема да поднесат приговори. Овој рок се продолжува за два месеци по иницијатива на Европскиот парламент или на Советот.

Член 19

Постапка на комитетот

1. На Комисијата ѝ помага комитет основан со член 65 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Овој комитет е комитет во смисла на значењето на Регулатива (ЕУ) бр. 182/2011.

2. Кога се врши упатување на овој став, се применува член 5 од Регулатива (ЕУ) бр. 182/2011. Ако комитетот не достави мислење, Комисијата не го усвојува нацрт актот за спроведување и се применува третиот потстав од член 5(4) од Регулатива (ЕУ) бр. 182/2011.

Член 20

Пристап до документи и заштита на лични податоци

1. Со исклучок на членови 10 и 11, со кои се воспоставуваат построги правила за пристап до податоците и информациите кои се содржат во Европската централна база на податоци, оваа регулатива се применува без да е во спротивност на Регулатива (ЕЗ) бр. 1049/2001.

2. Оваа регулатива се применува без да е во спротивност на националните правни акти за спроведување на Директива 95/46/ЕЗ и во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 45/2001.

Член 21

Казни

Земјите-членки ги утврдуваат правилата за казни кои се применуваат на прекршувањата на оваа регулатива. Предвидените казни се ефективни, сразмерни и разубедувачки. Земјите-членки ја известуваат Комисијата за овие одредби и сите последователни измени и дополнувања кои се однесуваат на истите.

Член 22

Изменување на Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010

Член 19 од Регулатива (ЕЗ) бр.967/2010 се брише.

Сепак, тој член останува да важи се до датумот на примена на оваа регулатива во согласност со член 24(3).

Член 23

Укинувања

Директива 2003/42/ЕЗ, Регулотива (ЕЗ) бр. 1321/2007 и Регулотива (ЕЗ) бр. 1330/2007 се укинуваат. Тие остануваат да важат се до датумот на примена на оваа регулатива во согласност со член 24(3).

Член 24

Влегување во сила и примена

1. Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.
2. До 16 ноември 2020 година, Комисијата објавува и испраќа до Европскиот парламент и до Советот извештај за процена на спроведувањето на оваа регулатива. Тој извештај го опфаќа, особено, придонесот на оваа регулатива кон намалување на бројот на воздухопловни несреќи и со нив поврзаните жртви. Доколку е соодветно и врз основа на тој извештај, Комисијата изготвува предлози за изменување и дополнување на оваа регулатива.
3. Оваа регулатива се применува од 15 ноември 2015 година, и не пред влегување во сила на мерките за спроведување наведени во член 4(5). Член 7(2) се применува веднаш штом влезат во сила делегираните и актите за спроведување со кои се одредува и развива заедничкиот европски систем за класификација на ризици наведен во член 7(6) и (7).

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 3 април 2014 год.

За Европскиот парламент
Претседател
М ПУЛУИ

За Советот
Претседател
П КУРКУЛАС

АНЕКС I

СПИСОК НА ВАЖЕЧКИ УСЛОВИ ЗА СИСТЕМИТЕ ЗА
ЗАДОЛЖИТЕЛНОТО И ДОБРОВОЛНОТО ПРИЈАВУВАЊЕ НА НАСТАНИ

Забелешка: Полињата за податоци мора да се пополнат со бараните информации. Доколку не е возможно за надлежните органи на земјите-членки и за Агенцијата да ги внесат тие информации бидејќи не ги добиле од организацијата или од известувачот, полето за податоци може да се пополни со вредноста „непознато“. Сепак, со цел да се обезбеди пренос на соодветните информации, користењето на таа вредност „непознато“ би требало до најголем можен степен да се избегнува, а пријавата треба, онаму каде е соодветно, подоцна да се пополни со информациите.

1. ЗАЕДНИЧКИ ЗАДОЛЖИТЕЛНИ ПОЛИЊА ЗА ПОДАТОЦИ

Кога се внесуваат, во нивните соодветни бази на податоци, информациите за секој настан кој задолжително се пријавува и, до најголем можен степен, за секој настан кој доброволно се пријавува, организациите, земјите-членки и Агенцијата мораат да обезбедат дека пријавите за настаните кои се евидентираат во нивните бази на податоци ги содржат барем следните информации:

- (1) Наслов
 - Наслов
- (2) Информации кои се внесуваат а треба да се класифицираат:
 - Одговорен субјект
 - Број на досие
 - Статус на настан
- (3) Кога
 - UTC датум
- (4) Каде
 - Држава/област на настанот
 - Локација на настанот
- (5) Класификација
 - Класа на настанот
 - Категорија на настанот
- (6) Опис на настанот
 - Јазик на описот на настанот

— Опис на настанот

(7) Настани

— Вид на настанот

(8) Класификација на ризиците

2. ПОСЕБНИ ЗАДОЛЖИТЕЛНИ ПОЛИЊА ЗА ПОДАТОЦИ

2.1. Полиња за податоци во врска со воздухопловот

Кога се внесуваат, во нивните соодветни бази на податоци, информации за секој настан кој задолжително се пријавува и, до најголем можен степен, за секој настан кој доброволно се пријавува, организациите, земјите-членки и Агенцијата мораат да обезбедат дека пријавите за настани кои се евидентираат во нивните бази на податоци ги содржат барем следните информации:

(1) Идентификација на воздухопловот

- Земја на регистрација
- Марка/Модел/Серија
- Сериски број на воздухопловот
- Регистарски ознаки на воздухопловот
- Знак за повикување

(2) Операции на воздухопловот

- Оператор
- Вид на операцијата

(3) Опис на воздухопловот

- Категорија на воздухоплов
- Вид на погонот
- Група на тежина

(4) Историја на лет

- Точка на последното полетување
- Планираното одредиште
- Фаза од летот

(5) Временски услови

- Релевантни временски услови

2.2. Полиња за податоци во врска со услуги на воздухопловната навигација

Кога се внесуваат, во нивните соодветни бази на податоци, информации за секој настан кој задолжително се пријавува и, во најголем можен степен, за секој настан кој доброволно се пријавува, организациите, земјите-членки и Агенцијата мораат да обезбедат дека пријавите за настаните кои се евидентираат во нивните бази на податоци ги содржат барем следните информации:

- (1) Поврзаност со АТМ
 - Придонес на АТМ
 - Нарушена услуга (влијание врз услугата на АТМ)
- (2) Име на единицата на АТМ

2.2.1. *Одделување со минимално прекршување/Губење на одделувањето и полиња за податоци кои се однесуваат на прекршоци во воздушниот простор*

Кога се внесуваат, во нивните соодветни бази на податоци, информации за секој настан кој задолжително се пријавува и, до најголем можен степен, за секој настан кој доброволно се пријавува, организациите, земјите-членки и Агенцијата мораат да обезбедат дека пријавите за настаните кои се евидентираат во нивните бази на податоци ги содржат барем следните информации:

- (1) Воздушниот простор
 - Вид на воздушниот простор
 - Класа на воздушниот простор
 - Име на FIR/UIR

2.3. *Полиња за податоци во врска со аеродромот*

Кога се внесуваат, во нивните соодветни бази на податоци, информации за секој настан кој задолжително се пријавува и, до најголем можен степен, за секој настан кој доброволно се пријавува, организациите, земјите-членки и Агенцијата мораат да обезбедат дека пријавите за настаните кои се евидентираат во нивните бази на податоци ги содржат барем следните информации:

- (1) Индикатор на локација (ИКАО индикатор на аеродромот)
- (2) Локација на аеродромот

2.4. *Полиња за податоци за оштетување на воздухопловот или лична повреда*

Кога се внесуваат, во нивните соодветни бази на податоци, информации за секој настан кој задолжително се пријавува и, до најголем можен степен, за секој настан кој доброволно се пријавува, организациите,

земјите-членки и Агенцијата мораат да обезбедат дека пријавите за настани кои се евидентирани во нивните бази на податоци ги содржат барем следните информации:

(1) Сериозност на настанот

- Најголема штета
- Степен на повреда

(2) Повреди на лица

- Број на повреди на земја (смртоносни, сериозни, помали)
- Број на повреди во воздухопловот (смртоносни, сериозни, помали)

*АНЕКС II***ЗАИНТЕРЕСИРАНИ СТРАНИ**

(а) Список на заинтересирани страни кои можат да добиваат информации врз основа на одлука за секој случај поединечно во согласност со член 11(4) или врз основа на општа одлука во согласност со член 11(6):

1. Производители: проектантите и производителите на воздухоплови, мотори, елиси и делови и уреди за воздухоплови и нивни соодветни здруженија; проектантите и производителите на системи и составни делови за управување со воздушен сообраќај (АТМ); проектантите и производителите на системи и составни делови за услуги на воздухопловната навигација (АNS); проектантите и производителите на системи и опрема кои се користат во контролираната зона на аеродромите
2. Одржување: организациите кои се вклучени во одржувањето или ремонт на воздухопловите, моторите, елисите и деловите и уредите на воздухопловите; во инсталацијата, модификацијата, одржувањето, поправката, ремонтот, проверката на летот или инспекцијата на објектите за воздухопловна навигација; или во одржувањето или ремонтот на системите во контролираната зона на аеродромите, составните делови и опремата
3. Оператори: авиопревозниците и операторите на воздухоплови и здруженијата на авиопревозници и оператори; оператори на аеродроми и здруженија на оператори на аеродроми
4. Даватели на услуги на воздухопловната навигација и даватели на посебни функции на АТМ
5. Даватели на аеродромски услуги: организации кои се задолжени за опслужување на воздухопловите на земја, вклучително и снабдувањето со гориво, подготовка на документација за товар, товарање, одмрзнување и влечење на аеродром, како и спасување и противпожарни услуги или други услуги во случај на опасност
6. Организации за воздухопловна обука
7. Организации од трети земји: владини воздухопловни органи и органи за истражување на несреќи од трети земји
8. Меѓународни воздухопловни организации
9. Истражување: јавни и приватни лаборатории за испитување, центри или субјекти; или универзитети ангажирани во истражување или студии за воздухопловната безбедност

(б) Список на заинтересирани страни кои можат да добиваат информации врз основа на одлука за секој случај поединечно во согласност со член 11(4) и (5):

1. Пилоти (на лична основа)
2. Контролори на летањето (на лична основа) и друг персонал на ATM/ANS кој извршува задачи поврзани со безбедноста.
3. Инженери/техничари/персонал кој се занимава со електрониката во областа на безбедноста на воздушниот сообраќај/раководители во областа на воздухопловството или раководители на аеродроми (на лична основа)
4. Професионални застапнички тела на персоналот кој извршува задачи поврзани со безбедноста.

*АНЕКС III***БАРАЊЕ ЗА ИНФОРМАЦИИ ОД ЕВРОПСКАТА ЦЕНТРАЛНА БАЗА НА ПОДАТОЦИ**

1. Име:

Функција/позиција:

Компанија:

Адреса:

Телефон:

Е-пошта:

Датум:

Природа на деловната активност:

Категорија на заинтересирана страна (види Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр. 376/2014 на Европскиот парламент и на Советот од 3 април 2014 година за пријавување, анализа и следење на настани во цивилното воздухопловство ⁽²⁵⁾):

2. Информации кои се бараат (бидете што е можно попрецизни; внесете го соодветниот датум/период за кој сте заинтересирани):

3. Причина за барањето:

4. Објаснете ја причината за која ќе се користат информациите:

5. Датум до кога се бараат информациите:

6. Пополнетиот образец треба да се испрати, по електронска пошта, до: (точка за контакт)

7. Пристап до информации

Од точката за контакт не се бара да ги доставува бараните информации. Таа може да го стори тоа само ако е уверена дека барањето е во согласност со Регулатива (ЕУ)

²⁵Сл. весник L 122, 24.4.2014 година, стр. 18.

бр. 376/2014. Подносителот на барањето самиот се обврзува, како и својата организација на ограничено користење на информациите за целите кои ги навел во точка 4. Исто така треба да се повтори дека информациите кои се доставуваат врз основа на ова барање стојат на располагање само за целите на безбедноста на летањето како што се предвидува во Регулатива (ЕУ) бр. 376/2014, а не за други цели како што се, особено, припишување на вина или одговорност нити во комерцијални цели.

Подносителот на барањето не смее никому да ги открива информациите што му се дадени без писмена согласност од точката за контакт.

Неисполнувањето на овие услови може да доведе до одбивање на пристап до понатамошни информации од Европската централна база на податоци и, онаму каде е соодветно, до наметнување на казни.

8. Датум, место и потпис:

II

(не-законодавни акти)

РЕГУЛАТИВИ

Делегирана Регулатива (ЕУ) 2020/2034 на Комисијата

од 6 октомври 2020 година

за дополнување на Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014 на Европскиот парламент и на Советот, која се однесува на заедничкиот европски систем за класификација на ризиците

(Текст со важност за ЕЕА)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

Имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

Имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014 на Европскиот Парламент и на Советот од 3 април 2014 година за пријавување, анализа и последователно постапување во врска со настани во цивилното воздухопловство, со која се изменува Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот и се укинува Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот и Регулативи (ЕЗ) бр. 1321/2007 и (ЕЗ) бр. 1330/2007 на Комисијата¹, а особено членот 7 (6) од истата,

Со оглед на тоа што:

(1) Комисијата, во тесна соработка со земјите-членки и Агенцијата на Европската Унија за безбедност на воздухопловството („Агенцијата“) преку мрежата на аналитичари на безбедноста во воздухопловството, разви методологија за класификација на настани во однос на безбедносен ризик, земајќи ја предвид потребата за компатибилност со постоечкиот систем за класификација на ризиците. Заедничкиот систем за класификација на ризиците („ERCS“) беше развиен на 15 мај 2017 година во согласност со избраниот датум од член 7 (5) од Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014. ERCS во овој момент би требало да се утврди во ова Регулатива.

¹ OJ L 122, 24.4.2014, стр. 18.

(2) ERCS треба да ги поддржува надлежните органи на земјите-членки и Агенцијата во нивната проценката на настани, а неговата клучна цел треба да биде хармонизирано идентификување и класификација, на нивото на ризик што го носи секој настан по безбедноста во воздухопловството. Неговата цел не треба да биде идентификација на резултатот од настанот.

(3) ERCS исто така треба да овозможи идентификација на навремени активности потребни за одговор на високо ризични настани поврзани со безбедноста. Исто така треба да овозможи идентификација на клучните области на ризик од збирните информации и идентификација и споредба на нивните нивоа на ризик.

(4) ERCS треба да овозможи интегриран и усогласен пристап кон управувањето со ризиците низ европскиот воздухопловен систем и затоа им овозможува на надлежните органи на земјите членки и Агенцијата да се фокусираат на напорите за подобрување безбедноста, на усогласен начин, како дел од Европскиот план за безбедност во воздухопловството наведен во член 6 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот².

(5) Регулативата за спроведување (ЕУ) 2019/317 на Комисијата³ за утврдување на перформанси и систем за наплата во Единственото европско небо, утврдено е дека стапката на упади на полетно – слетната патека и стапка на повреда на минималното разделување на ниво на Унијата, влијае на безбедноста на индикатори што треба да се следат на годишно ниво во текот на третиот референтен период (RP3) што ги опфаќа календарските години од 2020 до 2024 година. Оваа регулатива треба да се применува од 1 јануари 2021 година а се со цел да се усогласи употребата на ERCS со почетокот на вториот годишен период на мониторинг на RP3 и да се обезбеди усогласена проценка на настаните,

² Регулатива (ЕУ) Бр. 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот од 4 јули 2018 година, за заеднички правила во областа на цивилно воздухопловство и за основање на Агенција на Европската унија за безбедност на воздухопловството и за изменување и дополнување на Регулативите (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и Директивите 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ на Европскиот парламент и на Советот и за укинување на Регулативите (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот и Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот (ОЈ L 212, 22.8.2018, стр. 1)

³ Регулатива за спроведување на Комисијата (ЕУ) 2019/317 од 11 февруари 2019 година за утврдување на перформанси и систем за наплата на Единственото европско небо и укинување на Регулативите за спроведување (ЕУ) бр. 390/2013 и (ЕУ) бр. 391/2013 (ОЈ L 56, 25.2.2019 година, стр. 1).

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Предмет

Оваа регулатива го утврдува заедничкиот систем за класификација на ризиците (ERCS) за утврдување на безбедносен ризик од настан.

Член 2

Дефиниции

За целите на оваа регулатива, се применуваат следниве дефиниции:

- (1) „европски систем за класификација на ризиците“ или „ERCS“ значи методологија што се применува за проценка на ризикот предизвикан од настан во цивилното воздухопловство со резултат на безбедносен ризик;
- (2) „матрица на ERCS“ е мрежа составена од променливи, опишани во член 3 (3) која се користи за илустративно претставување на резултатот на безбедносен ризик;
- (3) „резултат на безбедносен ризик“ е резултат на класификација на ризик на настан, со комбинирање на вредностите на променливите опишани во член 3 (3);
- (4) „високо ризична област“ е област каде ударот на воздухопловот може да предизвика голем број на повреди, што резултира со голем број на смртни случаи, или обете поради природата на активностите во таа област, како што се нуклеарни или хемиски центри;
- (5) „населено подрачје“ е област со групирани или раздалечени згради и постојана човечка популација, како што е град, населба, или село;
- (6) „повреда што го менува животот“ значи повреда што го намалува квалитетот на животот на лицето во однос на намалена подвижност или намалена когнитивна или физичка способност во секојдневниот живот.

Член 3

Заеднички европски систем за класификација на ризиците

1. ERCS е утврден во Анексот.
2. ERCS се да се однесува на безбедносниот ризик од настанот, а не на вистински исход од настанот. Со проценката на секој настан се утврдува најлошиот можен резултат од несреќата до кој настанот може да доведе и колку блиску до тој резултат на несреќата бил настанот.
3. ERCS се заснова на матрицата на ERCS составена од следниве две варијабли:
 - (а) сериозност: идентификација на најлошиот можен резултат од несреќата што би резултирал доколку настан под проценка прераснал во несреќа;
 - (б) веројатност: идентификување на веројатноста за настан под проценка да прерасне во најлоша можна несреќа наведена во точка (а).

Член 4

Влегување во сила

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Ќе се применува од 1 јануари 2021 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 6 октомври 2020 година.

За Комисијата

Претседател

Урсула ВОН ДЕР ЛЕЈЕН

АНЕКС

Заеднички европски систем за класификација на ризиците

ERCS се состои од следниве два чекори:

ЧЕКОР 1: Определување на вредностите на двете варијабли: сериозност и веројатност.

ЧЕКОР 2: Оценување на безбедносниот ризик во рамките на матрицата на ERCS врз основа на двете утврдени вредности на променливите.

ЧЕКОР 1: Определување на вредностите на променливите

1. Сериозност на потенцијалниот резултат на несреќата

1.1. Идентификација

Идентификувањето на сериозноста на потенцијалниот резултат на несреќата треба да ги следи следниве два чекори:

(а) утврдување на најверојатниот вид на несреќа до која можело да резултира настанот што се проценува (т.н. клучна област на ризик);

(б) утврдување на категоријата на потенцијална загуба на животи врз основа на големината на воздухопловот и близината на населението или високо ризичните области.

Постојат следниве клучни области на ризик:

а. воздушен судир: судир помеѓу воздухоплови додека двата воздухоплови се во воздух; или помеѓу воздухоплови и други воздухопловни објекти (со исклучок на птиците и дивиот свет);

б. воздухоплов во тревожење: непосакувана состојба на воздухоплов, карактеризирана со ненамерни дивергенции од параметрите кои обично се користат за време на операциите, што на крајот може да доведе до неконтролирано влијание со теренот;

в. судар на полетно – слетната патека: судир помеѓу воздухоплов и друг предмет (друг воздухоплов, возила, итн.) или лице кое се наоѓа на полетно – слетната патека на

аеродром или на друг предодреден простор за слетување. Не вклучува судири со птици или дивиот свет;

г. излетување: настан кога воздухоплов ја промашува пистата или областа на движење на аеродром или површината за слетување на која било друга предодредена област за слетување, без да се крене во воздух. Вклучува вертикални слетувања со висок удар за ротокрафт или воздухоплови со вертикално полетување и слетување и балони или воздушни бродови;

д. пожар, чад и одржување на притисокот во кабината: настан што вклучува случаи на пожар, чад, испарувања или одржување на притисокот во кабината кои можат да бидат штетни по човечкиот живот. Ова вклучува настани што вклучуваат пожар, чад или испарувања кои влијаат на кој било дел од воздухопловот, во лет или на земја, што не е резултат на удар или злонамерни дела;

ѓ. оштетување на земја: оштетување на воздухоплов предизвикано од оперирање на воздухоплов на земја или на која било друга површина поразлична од писта или предодредена област за слетување, како и оштетување при одржување;

е. судир со препреки во лет: судир помеѓу воздухоплов и пречки што се издигаат од површината на земјата. Препреките вклучуваат високи згради, дрвја, електрични кабли, телеграфски жици и антени, како и врзани предмети;

ж. судир со терен: настан кога воздухоплов во воздух се судира со терен, без индикации дека екипажот на летот не бил во можност да го контролира воздухопловот. Вклучува случаи кога екипажот на летот е под влијание на визуелни илузии или деградирана визуелна средина;

з. други повреди: настан при кој се нанесени смртни или не смртни повреди, што не може да се припише на ниту една друга клучна област на ризик;

с. безбедност: дело на незаконско мешање против цивилното воздухопловство. Ги вклучува сите инциденти и прекршувања поврзани со надзор и заштита, контрола на пристап, проверка, спроведување на безбедносни контроли и какви било други акти наменети да предизвикаат злонамерно или бесмислено уништување на воздухоплови и имот, загрозување или да резултираат со незаконско мешање со цивилното воздухопловство и нејзините објекти. Вклучува физички и сајбер-безбедност настани.

Потенцијалната загуба на живот се категоризира на следниот начин:

(а) повеќе од 100 смртни случаи - каде што настанот што се проценува вклучува најмалку едно од следните:

- еден голем воздухоплов кој поседува уверение за работа со повеќе од 100 потенцијални патници во него;
- воздухоплов со еквивалентна големина за товар;
- еден воздухоплов од било кој тип во многу населена област или во високо ризична или и во обете;
- каква било ситуација со кој било вид воздухоплов каде што се можни повеќе од 100 смртни случаи;

(б) помеѓу 20 до 100 можни смртни случаи - каде што настанот што се проценува вклучува најмалку едно од следните:

- еден воздухоплов од средна категорија кој поседува уверение за работа со 20 до 100 потенцијални патници на во него или со еквивалентна големина за товарен воздухоплов;
- секоја ситуација каде што може да има од 20 до 100 смртни случаи;

(в) помеѓу 2 до 19 можни смртни случаи кога настанот што се проценува вклучува најмалку едно од следните:

- еден мал воздухоплов кој поседува уверение за работа со најмногу 19 потенцијални патници во него;
- еквивалентна големина за товарен воздухоплов;
- секоја ситуација каде што може да бидат 2 до 19 смртни случаи;

(г) 1 можна жртва - кога настанот што се проценува најмалку едно од следните:

- еден воздухоплов кој не поседува уверение за работа, тоа е воздухоплов што не е предмет на барање за издавање на уверение за работа од Агенцијата на Европската Унија за безбедност на воздухопловството;
- секоја ситуација кога е можна единствена жртва;

(д) 0 можни смртни случаи - кога настанот што се проценува вклучува само лични повреди, без оглед на бројот на полесни и сериозни повреди се додека нема смртни случаи.

1.2. Утврдување

Сериозноста на несреќата ќе резултира во една од следните оценки сериозност:

- „А“ што означува дека нема веројатност за несреќа;
- „Е“ што означува несреќа која вклучува полесни или сериозни повреди (кои не го менуваат животот) или помали штети на воздухопловот;
- „I“ што означува несреќа која вклучува еден смртен случај, повреда што го менува животот или несреќа со значителна штета;
- „М“ што означува голема несреќа со ограничен број на смртни случаи, повреди што го менуваат животот или уништување на воздухоплов;
- „S“ што означува значителна несреќа со потенцијални смртни случаи и повреди;
- „X“ што означува екстремно катастрофална несреќа со потенцијално значителен број на смртни случаи.

Оценката на сериозноста се пресметува преку комбинирање на клучните области на ризик и потенцијалната загуба на животи, како што е утврдено во следната табела:

КЛУЧНА ОБЛАСТ НА РИЗИК	КАТЕГОРИЈА	ОЦЕНКА НА СЕРИОЗНОСТ
Воздушен судир	Повеќе од 100 можни смртни случаи	X
	Помеѓу 20 и 100 можни смртни случаи	S
	Помеѓу 2 и 19 можни смртни случаи	M

	Еден може смртен случај	I
Воздухоплов во тревожење	Повеќе од 100 можни смртни случаи	X
	Помеѓу 20 и 100 можни смртни случаи	S
	Помеѓу 2 и 19 можни смртни случаи	M
	Еден може смртен случај	I
Судир на писта	Повеќе од 100 можни смртни случаи	X
	Помеѓу 20 и 100 можни смртни случаи	S
	Помеѓу 2 и 19 можни смртни случаи	M
	Еден може смртен случај	I
	Ниту еден може смртен случај	E
Излетување	Помеѓу 20 и 100 можни смртни случаи	S
	Помеѓу 2 и 19 можни смртни случаи	M
	Еден може смртен случај	I
	Ниту еден може смртен случај	E
Пожар, чад или одржување на притисокот во кабината	Повеќе од 100 можни смртни случаи	X
	Помеѓу 20 и 100 можни смртни случаи	S
	Помеѓу 2 и 19 можни смртни случаи	M
	Еден може смртен случај	I

Оштетување на земја	Помеѓу 2 и 19 можни смртни случаи	M
	Еден можен смртен случај	I
	Ниту еден можен смртен случај	E
Судир со препреки во лет	Повеќе од 100 можни смртни случаи	X
	Помеѓу 20 и 100 можни смртни случаи	S
	Помеѓу 2 и 19 можни смртни случаи	M
	Еден можен смртен случај	I
Судир со терен	Повеќе од 100 можни смртни случаи	X
	Помеѓу 20 и 100 можни смртни случаи	S
	Помеѓу 2 и 19 можни смртни случаи	M
	Еден можен смртен случај	I
Други повреди	Помеѓу 20 и 100 можни смртни случаи	S
	Помеѓу 2 и 19 можни смртни случаи	M
	Еден можен смртен случај	I
	Ниту еден можен смртен случај	E
Безбедност	Повеќе од 100 можни смртни случаи	X
	Помеѓу 20 и 100 можни смртни случаи	S

	Помеѓу 2 и 19 можни смртни случаи	М
	Еден можен смртен случај	I
	Ниту еден можен смртен случај	E

2. Веројатност на можниот резултат од несреќата

Веројатноста на најлошиот веројатен резултат од несреќата ќе се добие со употреба на ERCS barrier model дефиниран во Одделот 2.1

2.1 Модел на бариера според ERCS

Целта на моделот на бариера според ERCS е да се процени ефективностa (т.е. бројот и јачината) на бариерата во системот за безбедност дадена во табелата од Дел 2.1.1, кои се случиле помеѓу реалниот настан и најлошиот веројатен исход од несреќата. Конечно, моделот на бариера според ERCS се користи за одредување колку настанот кој подлежи на проценка бил блиску до потенцијалната несреќа.

2.1.1. Бариери

Моделот на бариера според ERCS се состои од 8 бариери кои се последователно наредени и според тежината се наброени во следнава табела:

Број на бариера	Бариера	Тежина на бариерата
1	„Дизајн на воздухоплов, опрема и инфраструктура“: вклучува одржување и корекција, оперативна поддршка, превенција на проблеми поврзани со технички фактори кои можат да предизвикаат несреќа	5
2	„Тактичко планирање“: вклучува организациско и индивидуално планирање пред летот или други оперативни активности што потпомагаат за намалување на веројатноста за причините и други фактори што доведуваат до несреќите.	2

3	„Регулативи, процедури, процеси“: вклучуваат ефикасни, разбирливи и достапни регулативи, процедури и процеси што се почитуваат (со исклучок на примената на процедурите за заштитна бариера)	3
4	„Преглед на состојбата и реакцијата“: вклучува човечка надзор врз оперативни закани што гарантираат идентификација на оперативната опасност и корективни мерки за да се спречат несреќи	2
5	„Работење и одговор на системот за предупредување“: што може да спречи несреќа и кој е соодветен на намената, функционирањето, работењето и е во согласност со околината на работење.	3
6	"Спречување на потенцијалните несреќа по настанот кој се случил"	1
7	„Заштити“: кога се случил настан, нивото на исход е ублажено или е спречена ескалација на настанот со нематеријални бариери или претпазливост.	1
8	„Ниско-енергетски настан“: подеднакво оценет како „заштита“, но само во клучните области со низок енергетски ризик (оштетување на земја, лизгања, повреди) „Не се применува“ за сите други клучни области со ризик.	1

2.1.2 Ефективност на бариерата

Ефективноста на секоја бариера се класифицира во следните категории:

- **"Спречени"**: ако бариерата спречи настанување на несреќа;
- **"Потврдено активна"**: ако е познато дека бариерата останала помеѓу проценетиот настан и потенцијалните исходот од несреќата;
- **"Веројатно активна"**: ако тоа се претпоставува дека бариерата останала помеѓу проценетиот настан и потенцијалните исходот од несреќата;
- **"Потврдено неактивна"**: ако е познато дека бариерата паднала;

- **"Претпоставено неактивна"**: ако се претпостави дека бариерата паднала, иако за да се утврди состојбата постојат недоволни информации или таквите информации воопшто не постојат;
- **„Не се применува“**: ако бариерата не е важна за настанот кој е во постапка на проценка.

2.1.3. Проценка на бариерите

Бариерите се проценуваат во два чекора:

Чекор 1: Се одредува која бариерите дадена во табелата во дел 2.1.1. (1-8-ми) го спречила настанот од ескалација во потенцијалниот исход на несреќата (ова е бариера е наречена „бариера која спречува“).

Чекор 2: Ефективноста на преостанатите бариери се одредува во согласност со делот 2.1.2. Останатите бариери се оние бариери од табелата во дел 2.1.1. кои се наоѓаат помеѓу бариерата која спречува и потенцијалниот исход на несреќата. Бариерите од табелата од точка 2.1.1 се кои се наоѓаат пред бариерата која спречува нема да се сметаат дека придонеле за спречување на исходот од несреќата и затоа овие бариери не можат да се оценат како „Спречувачка“ или „Активна“.

2.2 Пресметка

Веројатноста за потенцијален исход од несреќата е нумеричка вредност што се добива како резултат од следниве чекори:

Чекор 1: Збирот од тежината од сите бариери (од 1 до 5) кои се дадени во табелата во дел 2.1.1. од сите проценети бариери кои се рангирани со „Спречени“, „Потврдени активни“ или „Претпоставени активни“. Бариерите „Неактивни“ и „Не се применуваат“ не се земаат предвид за крајниот резултат, бидејќи тие не можат да ја спречат несреќата. Добиената сума на тежини на бариерата е нумеричка вредност помеѓу 0 и 18.

Чекор 2: Збирот на тежините на бариерата одговара на резултатот на бариерата од 0 до 9 според следнава табела, опфаќајќи го целиот спектар на силни и слаби преостанати бариери.

Збирот на тежините на бариерата	Соодветна оценка на бариерата
---------------------------------	-------------------------------

0 Ниту една бариера не остана активна. Најлош веројатен исход од несреќата.	0
1-2	1
3-4	2
5-6	3
7-8	4
9-10	5
11-12	6
13-14	7
15-16	8
17-18	9

ЧЕКОР 2: ОЦЕНКА НА РИЗИКОТ НА БЕЗБЕДНОСТ ВО СКЛОП НА МАТРИЦАТА НА ERCS

Проценката на безбедносниот ризик е составена од вредност со две цифри, каде првата цифра соодветствува со вредност изразена во букви а добиена од пресметката на сериозноста на настанот (оценка на сериозноста од А до Х), а втората цифра е вредноста изразена во бројка а добиена од пресметката на соодветната оценка од настанот (0 до 9).

Оценката од ризикот на безбедноста се става во матрицата на ERCS.

За секоја дадена проценка на безбедносниот ризик постои нумерички еквивалентна проценка, објаснети подолу во „Нумеричка еквивалентна проценка“, што се користи за цели на агрегација и анализа.

Матрицата на ERCS прикажува проценка на безбедносниот ризик и сродните нумерички знаци за настаните како што следува:

СЕРИОЗНОСТ	КЛАСИФИКАЦИЈА (Оцена на ERCS)
------------	-------------------------------

Можен исход од несреќата	Оцена											
Екстремно катастрофална несреќа со потенцијал за значаен број на смртни случаи (100+)	X		X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1	X0
Значајна несреќа со потенцијал за смртни случаи и повредени (100+)	S		S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1	S0
Поголема несреќа со ограничен обем на смртни случаи (2-19), повреди кои го менуваат животот или уништување на воздухопловот	M		M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0
Несреќа која вклучува една жртва, повреда која го менува животот или последователни оштетувања на воздухопловот	I		I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1	I0

Несреќа која вклучува помали или сериозни повреди (кои не го менуваат животот) или мали оштетувања на воздухопловот	Е		Е9	Е8	Е7	Е6	Е5	Е4	Е3	Е2	Е1		Е0
Нешто што наликува на несреќа	А												
Соодветна оценка на бариерата			9	8	7	6	5	4	3	2	1		0
Збирот на тежините на бариерата				15-16	13-14	11-12	9-10	7-8	5-6	3-4	1-2		0
ВЕРОЈАТНОСТ ОД ПОТЕНЦИЈАЛНИОТ ИСХОД ОД НЕСРЕЌАТА													

Покрај проценката на безбедносниот ризик, следниве три бои може да се користат во матрицата на ERCS за да се олесни утврдувањето на итноста на препорачаното дејство што треба да се преземе во врска со настанот:

Боја	Проценка според ERCS	Значење
------	----------------------	---------

ЦРВЕНА	X0, X1, X2, S0, S1, S2, M0, M1, I0	висок ризик; настани со најголем ризик
ЖОЛТА	X3, X4, S3, S4, M2, M3, I1, I2, E0, E1	зголемен ризик; настани со среден ризик
ЗЕЛЕНА	од X5 до X9, од S5 до S9, од M4 до M9, од I3 до I9, од E2 до E9	настани со низок ризик

Зелената област на матрицата содржи пониски вредности на ризик. Овие вредности служат како податоци за темелна анализа на настаните поврзани со безбедноста кои, самостојно или заедно со други настани, можат да ги зголемат вредностите на ризикот од ваквите настани.

Нумерички еквивалент на проценката

На секоја проценка на ERCS е доделена соодветна нумеричка вредност на скалата на ризик за полесно собирање и нумеричка анализа на повеќе настани со проценка на ERCS:

Оценка според ERCS	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1	X0
Соодветна нумеричка вредност	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1000	10000	100000	1000000
Оценка според ERCS	S9	S8	S7	S6	S5	C4	S3	S2	C1	S0
Соодветна нумеричка вредност	0.0005	0,005	0,05	0,5	5	50	500	5000	50000	500000
Оценка според ERCS	M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0
Соодветна нумеричка вредност	0.0001	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1000	10000	100000

Оценка според ERCS	I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1	I0
Соодветна нумеричка вредност	0,00001	0.0001	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1000	10000
Оценка според ERCS	E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1	E0
Соодветна нумеричка вредност	0.000001	0,00001	0.0001	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1000

Соодветната нумеричка вредност на колоната I0 и редот A во матрицата е 0.

Прилог III

II

(Незаконодавни акти)

РЕГУЛАТИВИ

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) БР. 2015/1018 НА КОМИСИЈАТА

од 29 јуни 2015 година

за утврдување на список со кој се класифицираат настани во цивилното воздухопловство кои задолжително треба да се пријавуваат во согласност со Регулатива (ЕУ) бр.376/2014 на Европскиот парламент и на Советот

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирање на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕУ) бр. 376/2014 на Европскиот парламент и на Советот од 3 април 2014 година за пријавување, анализа и следење на настани во цивилното воздухопловство и за изменување на Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот и за укинување на Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот и Регулативи (ЕЗ) бр. 1321/2007 и (ЕЗ) бр. 1330/2007 ⁽¹⁾ на Комисијата, а особено член 4(5) од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Со Регулатива (ЕУ) бр. 376/2014 се бара да се воспостават системи за пријавување на настани на ниво на организација, земја-членка и ЕУ, со цел сите релевантни информации за безбедноста во цивилното воздухопловство да се пријавуваат, собираат, чуваат, заштитуваат, разменуваат, шират, анализираат и следат. Освен тоа, таа предвидува правила за ограничување на користењето на собраните информации за подобрување на безбедноста во воздухопловството и соодветна заштита на известувачот и другите лица споменати во извештаите за настани во однос на обезбедувањето на континуирана достапност на информации за безбедност. Регулатива (ЕУ) бр.376/2014 се применува на сите воздухоплови дефинирани и опфатени во таа регулатива, вклучувајќи ги и воздухопловите со екипаж и системите на воздухопловите на далечинско управување (Remotely Piloted Aircraft Systems)

¹Сл. весник L 122, 24 април 2014 година, стр. 18.

(2) Во согласност со првиот потстав од член 4(5) од Регулатива (ЕУ) бр. 376/2014, од Комисијата се бара да донесе список со кој се класифицираат настаните наведени при пријавување на настани, според системите за задолжително пријавување утврдени во таа регулатива, а кои спаѓаат во рамки на категориите од член 4(1) од таа регулатива. Вториот список треба да содржи, во согласност со вториот потстав од член 4(5) од Регулатива (ЕУ) бр.376/2014, класификација на настани применливи за воздухоплови кои не се сложени воздухоплови на моторен погон. Овој втор список треба, како што е соодветно, да се прилагоди на специфичностите на воздухопловниот сектор.

(3) Поделбата по категории на настани кои треба да се пријавуваат што се предвидува во Регулатива (ЕУ) бр. 376/2014 е утврдена со цел да се овозможи утврдување од страна на лицата определени со таа регулатива, на настани кои се пријавуваат од страна на секој од нив. Во согласност со таа цел, списоците на настани треба да се поделат според категориите кои известувачите би требало да ги користат, во зависност од нивната односна ситуација, во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр.376/2014.

(4) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот основан со член 65 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот²).

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Деталната класификација на настаните на која треба да се упатува при пријавувањето, преку системите за задолжително пријавување на настани во согласност со член 4(1) од Регулатива (ЕУ) бр.376/2014 е уврдна во Анекси I до V кон оваа регулатива.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската Унија*.

Се применува од 15 ноември 2015 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 29 јуни 2015 година.

За Комисијата

Претседател

Жан-Клод ЈУНКЕР

²Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Европската агенција за воздухопловна безбедност и укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ на Советот, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ (Сл. весник L 79, 19 март 2008 година, стр.1).

АНЕКС I

НАСТАНИ ПОВРЗАНИ СО РАБОТАТА НА ВОЗДУХОПЛОВОТ

Забелешка: Овој анекс е структуриран на начин на кој релевантните настани се поврзуваат со категориите на активности во текот на кои тие вообичаено се следат, на основа на искуството, со цел да се олесни пријавувањето на овие настани. Сепак, овој опис не смее да се сфати во смисла дека настаните не мора да се пријавуваат во случај тие да се случуваат надвор од категоријата на активностите со кои тие се поврзуваат во списокот.

1. ВОЗДУШНИ ОПЕРАЦИИ

1.1. Подготовка на лет

(1) Користење на неточни податоци или погрешни записи во опремата која се користи за навигација или за пресметување на перформансите, кое можело или би можело да го доведат во опасност воздухопловот, лицата во истиот или кое било друго лице.

(2) Превоз или обид за превоз на опасни материји спротивно на важечките прописи, вклучувајќи неправилно обележување, пакување и ракување со опасните материји.

1.2. Подготовка на воздухоплов

(1) Несоодветен тип на гориво или загадено гориво.

(2) Недостаток, неточна или несоодветна постапка за одмрзнување/против мрзнење.

1.3. Полетување и слетување

(1) Излетување од патека за возење или полетно-слетна патека.

(2) Реален или потенцијален упад на патеката за возење или полетно-слетната патека.

(3) Упад во зоната на завршниот приод и полетувањето (FATO).

(4) Секое прекинатото полетување.

(5) Неможност да се постигнат потребните или очекуваните перформанси за време на полетување, прекин на слетување или слетување.

(6) Реално полетување или обид за полетување, приод или слетување со поставување на погрешна конфигурација.

(7) Удар со опашката, елисата/завршетокот на крилото или гондолата при полетување или слетување.

(8) Продолжување на приодот со непочитување на критериумите на авиопревозникот за стабилизирани приод.

(9) Продолжување на приод по инструменти под објавените минимуми со несоодветни визуелни референци.

(10) Претпазливо или присилно слетување.

(11) Кратко и долго слетување.

(12) Тврдо слетување.

1.4. Сите фази на летот

(1) Губење контрола.

(2) Нестабилен воздухоплов, несоодветно пречекорување на вообичаената положба на напречната оска, аголот на наклон или брзината на летање неприлагодена на условите.

(3) Отстапување од висина на лет.

(4) Активирање на која било заштита на воздухопловот вклучувајќи сигнализација/предупредување за губење на брзина, потиснување на команда и автоматска заштита.

(5) Ненамерно отстапување од планирана или доделена патека за лет за најмалку двапати од потребниот степен на навигациските перформанси или 10 наутички милји.

(6) Надминување на ограничувањата од прирачникот за летање на воздухопловот.

(7) Операции со неправилно подесен висиномер.

(8) Настани поврзани со издувен млаз или млаз од роторот или пропелерот кои го загрозуваат или можат да го загрозат воздухопловот, лицата во него или кое било друго лице.

(9) Погрешно толкување на автоматскиот погон (автопилот) или на кои било други информации од пилотската кабина достапни на екипажот на летање со кои се загрозува или би можеле да го загрозат воздухопловот, патниците или кое било друго лице.

1.5. Други типови на настани

(1) Ненамерно ослободување на карго или друга опрема која се носи надворешно.

(2) Губење свест за ситуација (вклучувајќи свест за животна средина, режимот на работа и системот, просторна дезориентација и временска рамка).

(3) Секој настан, во кој што човечките можности директно предизвикале или можеле да предизвикаат несреќа или сериозен инцидент.

2. ТЕХНИЧКИ НАСТАНИ

2.1. Структура и системи

- (1) Губење на кој било дел од структурата на воздухопловот во лет.
- (2) Губење на систем.
- (3) Губење на поголемиот дел од системот.
- (4) Истекување на која било течност што резултира со опасност од пожар или можно опасно загадување на структурата(конструкцијата) на воздухопловот, системите или опремата, или го загрозило или можело да го загрози воздухопловот, лицата во него или кое било друго лице.
- (5) Дефекти или недостатоци на системот за гориво, кои имаат влијание врз снабдувањето и/или дистрибуцијата на гориво.
- (6) Неисправност или дефект на кој било индикациски систем кога ова резултира со погрешни показатели/индикации за екипажот.
- (7) Абнормално функционирање на командите за летање, како што се асиметрични или заглавени команди за летање (на пример: за кревање (закрилца/преткрилца), за отпор (спојлери), за контрола на положба (крилца/, крилца за подигнување/спуштање, кормило)).

2.2. Погонски системи (вклучувајќи мотори, елиси и роторски системи) и помошни погонски единици (APU)

- (1) Дефект или значајна неисправност на кој било дел или команда на пропелерот, роторот или погонскиот систем.
- (2) Оштетување или дефект на главниот/задниот ротор или преносот и/или еквивалентните системи.
- (3) Прекин на согорување во мотор), гасење на кој било мотор или APU во лет кога е потребно (на пример: ETOPS (Операции на долги рути со воздухоплови со два мотори), MEL (список на минимална опрема)).
- (4) Пречекорување на ограничувањето на работата на моторот, вклучувајќи прекумерна брзина или неможност за контрола на брзината на секоја брзоротирачка компонента (на пример: APU, воздушен придвижувач на моторот, систем за ладење, мотор на воздушна турбина, пропелер или ротор).
- (5) Дефект или неисправност на кој било дел на моторот, погонскиот систем, APU или преносот што резултира со кое било или кои биле од следниве:
 - (а) системот за обратен потисок не реагира на зададената команда;
 - (б) неможност да се контролира силата, потисокот или бројот на вртежи во минута (rpm)
 - (в) губење/паѓање на компоненти/остатоци.

3. ИНТЕРАКЦИЈА СО УСЛУГИТЕ НА ВОЗДУХОПЛОВНАТА НАВИГАЦИЈА (ANS) и УПРАВУВАЊЕТО СО ВОЗДУШНИОТ СООБАЌАЈ (АТМ)

- (1) Одобрение од АТС (контролата на летање) со кое се загрозува безбедноста.
- (2) Подолготрајно губење на комуникација со АТС (услуги на воздушен сообраќај) или единица на АТМ.
- (3) Противречни инструкции од различни единици на АТС кои потенцијално водат до губење на раздвојувањето.
- (4) Погрешно толкување на радиокомуникацијата која го загрозила или можела да го загрози воздухопловот, лицата во него или кое било друго лице.
- (5) Намерно отстапување од инструкциите на АТС кое го загрозило или можело да го загрози воздухопловот, лицата во него или кое било друго лице.

4. ВОНРЕДНИ И ДРУГИ КРИТИЧНИ СИТУАЦИИ

- (1) Секој настан кој води кон прогласување на вонредна состојба („Mayday“ или „PAN-повик“).
- (2) Горење, топење, чад, испарувања, искрење, прегревање, пожар или експлозија.
- (3) Загаден воздух во пилотската или патничката кабина кој го загрозил или можел да го загрози воздухопловот, лицата во него или кое било друго лице.
- (4) Неможност на екипажот на летање или кабинскиот персонал да ја применуваат точната постапка за вонредни ситуации за справување со вонредна ситуација.
- (5) Користење на опрема за вонредни ситуации или постапка за вонредни ситуации што влијае на перформансите за време на летот и слетувањето.
- (6) Откажување на кој било систем или опрема за спасување или итни случаи кое го загрозило или можело да ги загрози воздухопловот, лицата во него или кое било друго лице.
- (7) Неможност да се контролира притисокот во кабината.
- (8) Критично ниска количина на гориво или количина на резервно гориво под потребниот минимум на дестинацијата/одредиштето.
- (9) Секое користење на системот за кислород наменет за екипажот од страна на екипажот.
- (10) Онеспособеност на кој било член на екипажот на летање или кабинскиот персонал што резултира со намалување на потребниот број на членови на екипаж под минималниот дозволен број.

(11) Замор на екипажот кој влијае или може да влијае врз нивната способност безбедно да ги извршуваат своите должности поврзани со летот.

5. НАДВОРЕШНА СРЕДИНА/ОПКРУЖУВАЊЕ И МЕТЕОРОЛОГИЈА

(1) Судир или непосредна опасност за судир на земја или во воздух, со друг воздухоплов, терен или препрека³.

(2) ACAS RA - систем за избегнување на судири во воздух, информација за екипажот за избегнување на можен судир) (Airbone Collision Avoidance System, Resolution Advisory).

(3) Активирање на автентичниот систем за предупредување за опасно приближување на земја како GPWS (систем за предупредување за близина со земја)/TAWS (систем за предупредување и препознавање на терен).

(4) Судир на воздухоплов со диви животни, вклучувајќи птици.

(5) Оштетување/остатоци од удар со страно тело (FOD – Foreign Object Damage).

(6) Неочекувано соочување со лоши услови на површината на полетно-слетната патека.

(7) Соочување со вртложни турбуленции.

(8) Попречување на воздухопловот со користење на огнено оружје, огномети, змејови кои летаат, осветлување со ласер, ласери со јако светло, ласери, летови на беспилотни воздухоплови, модели на воздухоплови или слични средства.

(9) Удар на гром кој довел до оштетување на воздухопловот или загуба или неисправност на кој било систем на воздухопловот.

(10) Лет во услови на замрзнат дожд -град кој довел до оштетување на воздухопловот или загуба или неисправност на кој било воздухопловен систем.

(11) Лет во услови на јака турбуленција или било каква турбуленција што резултира со повреда на лицата во воздухопловот или се бара проверка на воздухопловот по летот.

(12) Соочување со смолкнување на ветерот или бури кои го загрозиле или можеле да го загрозат воздухопловот, лицата во него или кое било друго лице.

(13) Соочување со формирање на мраз што предизвикува проблеми во управувањето со воздухопловот, оштетување на воздухопловот или загуба или неисправност на кој било воздухопловен систем.

(14) Соочување со вулкански пепел.

6. ОБЕЗБЕДУВАЊЕ

³Пречката вклучува возило.

- (1) Закана со бомба или грабнување.
- (2) Потешкотии при контролирање на алкохолизирани, насилни или недисциплинирани патници.
- (3) Откривање на слеп патник.

АНЕКС II

НАСТАНИ ВО ВРСКА СО ТЕХНИЧКИТЕ УСЛОВИ, ОДРЖУВАЊЕТО И ПОПРАВКА НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ

1. ПРОИЗВОДСТВО

Производитите, деловите или уредите кои производствената организација ги одобрила со отстапувања од важечките проектни податоци кои може да доведат до потенцијално небезбедни услови како што е утврдено со имателот на уверението за тип или имателот на одобрието на проектот.

2. ПРОЕКТИРАЊЕ

Секое нефункционирање, неисправност, дефект или друг настан кој се однесува на производ, дел или уред кои предизвикале или може да предизвикаат небезбедна ситуација.

Забелешка: Овој список се однесува на настани во врска со производ, дел или уред кои се опфатени со уверението за тип, ограничено уверение за тип, дополнително уверение за тип, ETSO потврда, одобрение на проект за големи поправки или кое било друго соодветно одобрение за кои се смета дека се издадени според Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 на Комисијата ⁽⁴⁾.

3. ОДРЖУВАЊЕ И УПРАВУВАЊЕ СО КОНТИНУИРАНА ПЛОВИДБЕНОСТ

(1) Сериозно структурно оштетување (на пример: пукнатини, трајна деформација, раслојување, одвојување, согорување, прекумерна истрошеност или корозија), откриени за време на одржувањето на воздухопловите или на составните делови.

(2) Сериозно истекување на течности или контаминација на течности (на пример: хидраулични течности, горива, масла, гасови или други течности).

(3) Дефект или неисправност на кој било дел на моторот или погонската група и/или пренос што води до следново:

(а) губење на составни делови/остатоци;

(б) дефект на носечката структура на моторот.

(4) Оштетување, неисправност или дефект на пропелер(елиса), што може да доведе до одвојување на пропелерот (елисата) за време на лет, или кој било поголем дел од

⁴Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 на Комисијата од 3 август 2012 година за утврдување на правила за спроведување на издавањето на уверенија на воздухоплов и односите производи, делови и уреди, како и за издавање на уверенија на проектни и производствени организации (Сл. весник L 224, 21 август 2012 година, стр.1).

пропелерот (елисата) и/или неисправност на системот за контрола на пропелерот (елисата).

(5) Оштетување, неисправност или дефект на трансмисијата на главниот ротор/прицврстувањето на главниот ротор што може да доведе до одвојување на роторскиот склоп за време на лет и/или неисправност на системот за контрола на роторот.

(6) Значајно неисправно функционирање на системите или опремата кои се критични за безбедноста, вклучувајќи го и системот или опремата за опасни ситуации во текот на испитувањето за одржување или неможност да се активираат овие системи после одржувањето.

(7) Неправилна монтажа или инсталација на составните делови на воздухопловот утврдени во текот на инспекцијата или постапката за проверка, кои не се наменети за таа цел.

(8) Погрешна проценка на сериозен дефект, или сериозно непочитување на процедурите за MEL и Техничката книга.

(9) Сериозно оштетување на системот за интерконекција на електричното ожичување (EWIS).

(10) Секој дефект на критичен дел со ограничен век на траење, кој е причина за повлекувањена делот од употреба пред истекот на неговиот рок на траење.

(11) Користење на производи, составни делови или материјали од непознато, или сомнително потекло или на неисправни критични составни делови.

(12) Лажни, неточни или нецелосни важечки податоци или процедури за одржување, кои може да доведат до значителни грешки во одржувањето, вклучувајќи го и проблемот со разбирање на јазикот.

(13) Неправилна контрола или примена на ограничувањата на воздухопловот или за одржување на воздухоплови или планираното одржување.

(14) Пуштање на воздухоплов во употреба после одржување во случај на каква било неусогласеност која ја загрозува безбедноста на летањето.

(15) Сериозно оштетување на воздухоплов настанато за време на активностите за одржување, поради неправилно одржување или заради користење на несоодветна или неисправна опрема за поддршка на земја, за што се потребни дополнителни активности за одржување.

(16) Утврдени појави на согорување, топење, чад, искрење, прегревање или пожар.

(17) Секој настан кога човечките можности, вклучувајќи го и заморот на персоналот, директно придонел или може да придонесе несреќа или сериозен инцидент.

(18) Значајна неисправност, проблем со надежноста/сигурноста, или повторливи проблеми со квалитетот на снимањето, кои влијаат врз системот за снимање на податоците од летот (како што е системот за снимање на податоци за летот, системот за снимање на преносот на дигитални податоци или системот за снимање на говор во пилотска кабина) или недостаток на информации кои се неопходни за да се обезбеди исправноста на системот за снимање на податоци за летот.

АНЕКС III

НАСТАНИ КОИ СЕ ОДНЕСУВААТ НА УСЛУГИТЕ НА ВОЗДУХОПЛОВНА
НАВИГАЦИЈА И ОБЈЕКТИТЕНастани поврзани со објектите (системите/средствата) и услугите на
воздухопловната навигација

Забелешка: Овој анекс е структуриран на начин што релевантни настани се поврзуваат со категориите на активностите во текот на кои тие вообичаено се следат, на основа на искуството, со цел да се олесни пријавувањето на овие настани. Сепак, овој приказ не смее да се сфати во смисла дека настаните не мора да се пријавуваат во случај кога тие се случуваат надвор од категоријата на активности со која се поврзани на списокот.

1. НАСТАНИ КОИ СЕ ОДНЕСУВААТ НА ВОЗДУХОПЛОВ

- (1) Судир или близок судир на земја или во воздух, помеѓу еден воздухоплов и друг воздухоплов, терен или препрека ⁽⁵⁾, вклучувајќи и речиси контролиран лет во теренот (речиси CFIT).
- (2) Непочитување на пропишаните минимуми за раздвојување ⁽⁶⁾.
- (3) Несоодветно раздвојување ⁽⁷⁾.
- (4) ACAS RAs.
- (5) Судир на воздухоплов со диви животни вклучувајќи и судир со птици.
- (6) Излетување од патеката за возење или од полетно-слетната патека.
- (7) Реален или можен упад на патеката за возење или полетно-слетната патека.
- (8) Упад во зоната на завршен приод и полетување (FATO).
- (9) Отстапување на воздухоплов од одобрението на АТС.
- (10) Отстапување на воздухоплов од важечки пропис за управување со воздушниот сообраќај (АТМ):
 - (а) отстапување на воздухоплов од важечки објавените постапки за АТМ;

⁵Препреката вклучува возило.

⁶Ова се однесува на ситуација во која пропишаните минимуми за раздвојување не се одржувала помеѓу воздухоплови или помеѓу воздухоплов и воздушниот простор за кој се пропишани минимуми за раздвојување.

⁷Во отсуство на пропишани минимуми за раздвојување, во ситуација во која е забележано дека воздухопловите поминуваат преблиску еден кон друг освен за пилотите да обезбедат сигурно раздвојување.

(б) повреда на воздушниот простор, вклучувајќи и неовластено навлегување во воздушниот простор;

(в) отстапување од пропишаното носење и користење на опремата во воздухопловот поврзана со АТМ, а која е задолжителна согласно важечките прописи.

(11) Настани предизвикани со забуна во врска со знакот за повикување.

2. ВЛОШУВАЊЕ ИЛИ ЦЕЛОСЕН ПРЕКИН НА УСЛУГИ ИЛИ ФУНКЦИИ

(1) Немоžност да се даваат АТМ услуги или да се извршуваат АТМ функции:

(а) неможност да се даваат услуги во воздушниот сообраќај или да се извршуваат функциите за услуги во воздушниот сообраќај;

(б) неможност да се даваат услуги за управување со воздушниот простор или да се извршуваат функциите за управување со воздушниот простор;

(в) неможност да се даваат услуги за управување со протокот на воздушниот сообраќај и капацитетот или да се извршуваат функциите за управување со протокот на воздушниот сообраќај и капацитетот.

(2) Испуштени (Изоставени/недостапни) или значително неточни, лажни, несоодветни или погрешни информации од страна на која било служба за поддршка⁽⁸⁾, вклучувајќи ги и оние кои се однесуваат на лошата состојба на површината на полетно-слетната патека.

(3) Прекин на комуникациските услуги.

(4) Прекин на услугите за надзор.

(5) Прекин на функцијата или услугата за обработка и дистрибуција на податоците.

(6) Прекин на услуга на навигација.

(7) Дефект на обезбедувањето на АТМ системот кој имал или можел да има директно негативно влијание врз безбедното давање на услуги.

(8) Значајно преоптоварување на АТС секторот/позицијата што води до потенцијално влошување во давањето на услуги.

(9) Неточен прием или погрешно толкување на значајни комуникации, вклучувајќи го и недостатокот на разбирање на јазикот кој се користи, кога тоа имало или можело да има директно негативно влијание врз безбедното давање на услуги.

⁸На пример: услуги во воздушниот сообраќај (АТС), услуги за континуирано емитување на метеоролошки податоци (АТИС), метеоролошки услуги, бази на податоци за навигацијата, мапи, графикони, услуги за воздухопловни информации (АИС), прирачници.

10) Подолг прекин на комуникација со воздухоплов или со друга единица на ATS.

3. ДРУГИ НАСТАНИ

(1) Прогласување на опасна ситуација (повик „Mayday“ или „PAN“).

(2) Значајни надворешни пречки во давање на услуги на воздухопловната навигација (на пример, радио станици кои емитуваат во FM опсег, им пречат на ILS (систем за слетување по инструменти), VOR (VHF повеќенасочен радио фар) уредите и комуникацијата).

(3) Попречување на воздухоплов, единицата на ATS или радиокомуникациски пренос вклучително и со огнено оружје, пиротехнички средства (огномет), летање на змејови, осветлување со ласер, ласери со силно светло, системи за далечинско управување со воздухоплов, модел на воздухоплов или со слични средства.

(4) Испуштање на гориво.

(5) Закана со бомба или грабнување (киднапирање).

(6) Замор кој влијае или може да влијае врз способноста за безбедно извршување на должностите во воздухопловната навигација или воздушниот сообраќај.

(7) Секој настан, во кој човечките можности директно придонеле или би можеле да придонесат во несреќа или сериозен инцидент.

АНЕКС IV

НАСТАНИ КОИ СЕ ОДНЕСУВААТ НА АЕРОДРОМИ И УСЛУГИТЕ НА ЗЕМЈА

1. УПРАВУВАЊЕ СО БЕЗБЕДНОСТА НА АЕРОДРОМОТ

Забелешка: Овој дел е структуриран на начин што релевантни настани се поврзуваат со категории на активности во текот на кои тие вообичаено се следат, во согласност со искуството, со цел да се олесни пријавувањето на овие настани. Сепак, овој приказ не смее да се сфати во смисла дека настаните не мора да се пријавуваат во случај кога тие се случуваат надвор од категоријата на активностите со која се поврзани на списокот.

1.1. Настани во врска со воздухоплови и препреки

- (1) Судир или непосредна опасност од судир на земја или во воздух, помеѓу еден воздухоплов и друг воздухоплов, терен или препрека⁹.
- (2) Судир на воздухоплов со диви животни(див свет) вклучувајќи и судир со птици.
- (3) Излетување од патеката за возење или од полетно-слетната патека.
- (4) Реален или потенцијален упад на патеката за возење или полетно-слетната патека.
- (5) Упад во зоната на завршен приод и полетување (FATO).
- (6) Неуспех на воздухоплов или возило да го следат одобрението, инструкцијата или ограничувањето додека се движат на површината за движење на аеродромот (на пример: погрешна полетно-слетна патека, патека за возење или ограничен дел од аеродром).
- (7) Туѓ предмет на површината за движење на аеродромот кој го загрозил или можел да го загрози воздухопловот, лицата во него или кое било друго лице.
- (8) Присуство на препреки на аеродромот или во близина на аеродромот кои не се објавени во AIP (Зборникот на воздухопловни информации) или во NOTAM (итни, значајни известувања за персоналот на летање) и/или кои не се правилно обележени или осветлени.
- (9) Попречување при туркање назад, возење наназад или возење по земја предизвикано од возила, опрема или лица
- (10) Патници или неовластени лица оставени на платформата без надзор.
- (11) Влијание од млазод мотор или од јако струење предизвикани од работата на ротор или пропелер.

⁹ Препреката вклучува возило.

(12) Прогласување на опасна ситуација (повик „Mayday“ или „PAN“ повик).

1.2. Влошување или целосен прекин на услуги или функции

(1) Губење или прекин на комуникација помеѓу:

(а) аеродром, возило или друг персонал на земја и единица за услуги во воздушниот сообраќај или единица за услуги за управување на платформа;

(б) единица за услуги за управување на платформа и воздухоплов, возило или единица за услуги на воздушен сообраќај.

(2) Значаен недостаток, неисправност или дефект на аеродромска опрема или систем кои го загрозиле или би можеле да го загорзат воздухопловот или лицата во него.

(3) Значајни недостатоци во осветлувањето, обележувањето или знаците на аеродромот.

(4) Неисправност на аеродромскиот систем за предупредување во случај на опасни ситуации.

(5) Услугите за гасење пожар и спасување не се достапни во согласност со важечките услови.

1.3. Други настани

(1) Пожар, чад, експлозии во објектите на аеродромот, во околината и опремата кои го довеле во опасност или би можеле да го доведат во опасност воздухопловот, лицата во него или кое било друго лице.

(2) Настани поврзани со обезбедувањето на аеродромот (на пример: незаконско влегување, саботажа, закана со бомба).

(3) Отсуството на пријавување на значајна промена во работните услови на аеродромот со што се довел во опасност или можел да се доведе во опасност воздухопловот, лицата во него или кое било друго лице.

(4) Непостоење неточна или несоодветна, постапка за одмрзнување/против мрзнење.

(5) Значајно/обилно истекување на гориво при постапка за полнење гориво.

(6) Полнење со загаден или несоодветен тип на гориво или други основни течности (вклучувајќи кислород, азот, масло и вода за пиење).

(7) Неснаоѓање при лоши услови на површината на полетно-слетната патека.

(8) Секој настан, во кој човечките можности директно придонеле или би можеле да придонесат за несреќа или сериозен инцидент.

2. ОПСЛУЖУВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВ НА ЗЕМЈА

Забелешка: Овој дел е структуриран така што релевантните настани се поврзуваат со категории на активности во текот на кои тие вообичаено се следат, на основа на искуството, со цел да се олесни пријавувањето на овие настани. Сепак, овој опис не смее да се сфати дека настаните не мора да се пријавуваат во случај тие да се случуваат надвор од категоријата на активности со која се поврзани на списокот.

2.1. Настани поврзани со воздухоплов и аеродром

- (1) Судир или непосредна опасност од судир на земја или во воздух, помеѓу воздухоплов и друг воздухоплов, терен или пречка¹⁰.
- (2) Упад на патеката за возење или на полетно-слетна патека.
- (3) Излетување од патеката за возење или од полетно-слетната патека.
- (4) Значајна контаминација на структурата, системите и опремата на воздухопловот предизвикана од превозот на багажот, поштата или каргото.
- (5) Попречување при туркање наназад, возење наназад или возење по земја предизвикано од возила, опрема или луѓе.
- (6) Туѓ предмет на површината за движење на аеродромот кој го довел во опасност или можел да го доведе во опасност воздухопловот, лицата во него или кое било друго лице.
- (7) Патници или неовластени лица оставени на платформата без надзор.
- (8) Пожар, чад, експлозии во објектите на аеродром, околината и опремата кои го довеле во опасност или би можеле да го доведат во опасност воздухопловот, лицата во него или кое било друго лице.
- (9) Настани поврзани со обезбедувањето на аеродромот (на пример: незаконско влегување, саботажа, закана за бомба).

2.2. Влошување или целосен губиток на услуги или функции

- (1) Губење или прекин на комуникацијата помеѓу воздухоплов, возило, единица за услуги во воздушниот сообраќај или единица за услуги за управување на платформа.
- (2) Значаен недостаток, неисправност или дефект на аеродромската опрема или систем кој го довел во опасност или би можел да го доведе во опасност воздухопловот или лицата во него.
- (3) Значајни недостатоци во осветлувањето, обележувањето или знаците на аеродромот.

¹⁰ Пречката вклучува возило.

2.3. Посебни настани во врска со опслужувањето на земја

- (1) Неправилно постапување со патниците, товарање на багажот, поштата или товарот, кои би можеле значително влијаат врз масата и/или рамнотежата на воздухопловот (вклучувајќи и значајни грешки во пресметките за оптоварувањето).
- (2) Отстранета опрема за качување на патниците, што може да ги доведе во опасност лицата во воздухопловот.
- (3) Неправилно сместување или обезбедување на багажот, поштата или товарот, кои би можеле на каков било начин да ги доведат во опасност воздухопловот, опремата или лицата во него или да сметаат при евакуација во ситуација на опасност.
- (4) Превоз, обид за превоз или ракување со опасни материи што резултирало или би можело да резултира со загрозување на безбедноста на операцијата или да доведе до небезбедна состојба (на пример: инцидент или несреќа со опасни материи, како што е дефинирано во Техничките упатства на ICAO¹¹).
- (5) Непридржување кон одредбите за услогласување на багаж и патник.
- (6) Непридржување кон потребните постапки за опслужување и сервисирање на воздухоплови на земја, особено во однос на постапките за одмрзнување, полнење со гориво или товарање, вклучувајќи го и неправилното поставување или отстранување на опремата.
- (7) Значајно/обилно истекување на гориво при постапка за полнење гориво.
- (8) Полнење со несоодветна количина на гориво што може значително да влијае врз траењето на летот, перформансите, рамнотежата или цврстината на конструкцијата на воздухопловот.
- (9) Полнење со контаминирано или несоодветен тип на гориво или други неопходни течности (вклучувајќи кислород, азот, масло и вода за пиење).
- (10) Недостаток, неисправност или дефект на опремата на земја која се користи за опслужување на воздухоплови на земја, што довело до оштетување или можно оштетување на воздухопловот (на пример: куката за влечење или CPU (агрегат на земја (Ground Power Unit)).
- (11) Непостоење, неточна или несоодветна постапка за одмрзнување/против мрзнење.

¹¹Технички упатства за безбеден превоз на опасни материи во воздушен пат (ICAO - Док 9284).

- (12) Оштетување на воздухопловот со опрема за опслужување на земја или возила вклучувајќи го и претходно непријавеното оштетување.
- (13) Секој настан во кој човечките можности директно придонеле или би можеле да придонесат за несреќа или сериозен инцидент.

АНЕКС V

НАСТАНИ КОИ СЕ ОДНЕСУВААТ НА ВОЗДУХОПЛОВИ КОИ НЕ СЕ СЛОЖЕНИ ВОЗДУХОПЛОВИ НА МОТОРЕН ПОГОН, ВКЛУЧУВАЈЌИ ЕДРИЛИЦИ И ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ПОЛЕСНИ ОД ВОЗДУХОТ

За целите на овој анекс:

- (а) „воздухоплови кои не се сложени воздухоплови на моторен погон“ значи секој воздухоплов, освен оние како што е дефинирано во член 3(s) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008;
- (б) „едрилица“ го има значењето доделено во член 2(117) од Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 на Комисијата ⁽¹²⁾;
- (в) „превозни средства полесни од воздухот“ го има значењето доделено во точка ML10 во одделот „Дефиниции на поими кои се користат во овој список“ од анексот кон Директива 2009/43/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот ⁽¹³⁾.

1. ВОЗДУХОПЛОВИ КОИ НЕ СЕ СЛОЖЕНИ ВОЗДУХОПЛОВИ НА МОТОРЕН ПОГОН, СО ИСКЛУЧОК НА ЕДРИЛИЦИ И ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ПОЛЕСНИ ОД ВОЗДУХОТ

Забелешка: Овој дел е структуриран на начин што релевантните настани се поврзуваат со категориите на активности во текот на кои тие вообичаено се следат, врз основа на искуството, со цел да се олесни пријавувањето на овие настани. Сепак, овој приказ не смее да се сфати во смисла дека настаните не мора да се пријавуваат во случај тие да се случуваат надвор од категоријата на активности со која се поврзани на списокот.

1.1. Воздушни операции

- (1) Ненамерно губење на контрола.
- (2) Слетување надвор од предвидената област за слетување.

¹²Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 на Комисијата од 26 септември 2012 година за утврдување на заедничките правила за воздушни и оперативни одредби во однос на услугите и постапките во воздухопловната навигација и за изменување на Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 1035/2011 и Регулативи (ЕЗ) бр. 1265/2007, (ЕЗ) бр. 1794/2006, (ЕЗ) бр. 730/2006, (ЕЗ) бр. 1033/2006 и (ЕУ) бр. 255/2010 (Сл. весник L 281, 13 октомври 2012 година, стр. 1).

¹³Директива 2009/43/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 6 мај 2009 година за поедноставување на условите за пренос на одбранбени производи во рамки на Заедницата (Сл. весник L 146, 10 јуни 2009 година, стр. 1).

(3) Неспособност(неможност) или неуспех да се постигнат потребните перформанси на воздухопловот кои се очекуваат во нормални услови за време на полетувањето, качувањето или слетувањето.

(4) Неодобрен упад на полетно-слетната патека.

(5) Излетување од полетно-слетната патека.

(6) Секој лет кој се извршил со воздухоплов кој не е пловидбен или за кој не е извршена подготовка за лет, со што се довел во опасност или можел да се доведе во опасност воздухопловот, лицата во него или кое било друго лице.

(7) Ненамерен лет во услови на ИМС (метеоролошки услови за летање по инструменти – Instrument Meteorological Conditions) на воздухоплов кој нема уверение за IFR (правила за летање по инструменти – Instrument Flight Rules) или на пилот кој не е квалификуван за IFR, што го довело во опасност или би можело да го доведе во опасност воздухопловот, лицата во него или кое било друго лице.

(8) Ненамерно ослободување на карго ⁽¹⁴⁾.

1.2. Технички настани

(1) Невообичаено јаки вибрации (на пример: “треперење/нестабилни осцилации“ на крилцата или кормилото за висина, или на пропелерот).

(2) Било која команда на летот не функционира правилно или е во прекин.

(3) Дефект или значително нарушување на структурата на воздухопловот.

(4) Губење на кој било дел од структурата или опремата на воздухопловот во текот на летот.

(5) Дефект на мотор, ротор, пропелер, систем за гориво или друг неопходен систем.

(6) Истекување на некоја течност што резултира со опасност од пожар или можна опасна контаминација на структурата, системите или опремата на воздухопловот, или ризик за лицата во него.

1.3. Интеракција со услугите на воздухопловната навигација и управувањето со воздушниот сообраќај

(1) Интеракцијата со услугите на воздухопловна навигација (на пример: неправилно дадени услуги, контрадикторна комуникација или отстапување од одобрение) кои го довеле во опасност или би можеле да го доведат во опасност воздухопловот, лицата во него или кое било друго лице.

¹⁴Ова се применува само на комерцијални летови во рамки на значењето на член 3(з) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(2) Повреда на воздушниот простор.

1.4. Опасни(вонредни) ситуации и други критични ситуации

(1) Секој настан кој доведува до повик за опасност.

(2) Пожар, експлозија, чад, отровни гасови или отровни испарувања во воздухопловот.

(3) Онеспособеност на пилотот која доведува до неможност за извршување на која било должност.

1.5. Надворешно опкружување и метеорологија

(1) Судир на земја или во воздух со друг воздухоплов, терен или препрека¹⁵.

(2) Непосредна опасност од судир, на земја или во воздух, со друг воздухоплов, терен или препрека¹⁶ која бара маневар за избегнување на опасност од судир.

(3) Судир со диви животни вклучувајќи и судир со птици кои предизвикале оштетување на воздухопловот или губиток или неисправност на која било неопходна функција.

(4) Попречување на воздухопловот со огнено оружје, огномети, летање на змејови, ласерско осветлување, ласерско силно светло, системи за далечинско управување со воздухопловите, модел на воздухоплов или со слични средства.

(5) Удар на гром кој предизвикал оштетување на или откажување на функции на воздухопловот.

(6) Појава на силна турбуленција која резултира со повреди на лицата во воздухопловот или со потреба за проверка на воздухопловот за штети од турбуленцијата по летот на воздухопловот.

(7) Замрзнување вклучително и замрзнување на карбураторот, кое го довело во опасност или можело да го доведе во опасност воздухопловот, лицата во него или некое друго лице.

2. ЕДРИЛИЦИ

Забелешка: Овој дел е структуриран на начин што релевантните настани се поврзуваат со категориите на активности во текот на кои тие вообичаено се следат, на основа на искуството, со цел да се олесни пријавувањето на овие настани. Сепак, овој приказ не смее да се сфати во смисла дека настаните не мора да се пријавуваат во случај тие да се случуваат надвор од категоријата на активности со која се поврзани на списокот.

2.1. Воздушни операции

¹⁵Пречката вклучува возило.

¹⁶Пречката вклучува возило.

- (1) Ненамерно губење на контрола.
- (2) Настан кога пилотот на едрилица не можел да ја ослободи сајлата од вителот или сајлата за влечење и бил принуден да ја користи постапката за опасни ситуации.
- (3) Секое ослободување на сајлата од вителот или сајлата за влечење доколку ослободувањето ја довело во опасност или би можело да ја доведе во опасност едрилицата, лицата во неа или кое било друго лице.
- (4) Во случај на моторна едрилица, дефект на моторот за време на полетувањето.
- (5) Секој лет кој се врши со едрилица која не е пловидбена, или за кој нецелосна подготовка на летот ја довела во опасност или би можела да ја доведе во опасност едрилицата, лицата во неа или кое било друго лице.

2.2. Технички настани

- (1) Невообичаено јаки вибрации (на пример: „треперење/нестабилни осцилации“ на крилцата или кормилото за висина или на пропелерот).
- (2) Секоја команда на летот која не функционира правилно или не е поврзана (е во прекин)
- (3) Дефект или значително нарушување на структурата на едрилицата.
- (4) Губење на кој било дел од структурата или опремата на едрилицата за време на лет.

2.3. Интеракција со услугите на воздухопловната навигација и управувањето со воздушниот сообраќај

- (1) Интеракцијата со услугите на воздухопловната навигација (на пример: неправилно дадена услуга, спротивставена комуникација или отстапување од одобрение) кои ја довеле во опасност или би можеле да ја доведат во опасност едрилицата, лицата во неа или кое било друго лице.
- (2) Повреда на воздушниот простор.

2.4. Опасни ситуации и други критични ситуации

- (1) Секој настан кој доведува до повик за опасност.
- (2) Секоја ситуација во која нема на располагање безбедна зона за слетување.
- (3) Пожар, експлозија, чад, или отровни гасови или испарувања во едрилица.
- (4) Онеспособеност на пилот што доведува до неможност за извршување на која било должност.

2.5. Надворешно опкружување и метеорологија

- (1) Судир на земја или во воздух, со воздухоплов, терен или препрека¹⁷.
- (2) Непосредна опасност од судир, на земја или во воздух, со воздухоплов, терен или препрека¹⁸ кој бара маневар за избегнување на опасност од судир.
- (3) Попречување на едрилицата со огнено оружје, огномети, летање на змејови, ласерско осветлување, ласерско силно светло, системи за далечинско управување со воздухоплови, модел на воздухоплов или со слични средства.
- (4) Удар на гром кој предизвикал оштетување на едрилицата.

3. ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ПОЛЕСНИ ОД ВОЗДУХОТ (БАЛОНИ И ВОЗДУШНИ БРОДОВИ)

Забелешка: Овој дел е структуриран на начин што релевантните настани се поврзуваат со категории на активности во текот на кои тие вообичаено се следат, на основа на искуството, со цел да се олесни пријавувањето на овие настани. Сепак, овој приказ не смее да се сфати во смисла дека настаните не мора да се пријавуваат во случај тие да се случуваат надвор од категоријата на активности со која се поврзани на списокот.

3.1. Воздушни операции

- (1) Секој лет кој се врши со превозно средство полесно од воздухот, кое не е пловидбено, или за кое нецелосната подготовка за лет го довела во опасност или би можела да го доведе во опасност превозното средство полесно од воздухот, лицата во него или кое било друго лице.
- (2) Ненамерно постојано гасење на пилотското светло.

3.2. Технички настани

- (1) Дефект на кој било од следниве делови или команди: потопната цевка на резервоарот за гориво, макарата на обвивката, јажето за управување, јажето за врзување, заптивката на вентилот на пламеникот, заптивката на вентилот на боцата за гас, алката, оштетувањето на доводот за гас, гасниот вентил за подигнување, обвивката или балонетот, вентилаторот, сигурносниот вентил за притисок (балон на гас), вителот (балони на гас, кои се врзани на земја);
- (2) Значајно истекување или губење на гас за подигнување (на пример: порозност, незапечатени вентили гас за подигнување).

¹⁷Пречката вклучува возило.

¹⁸Пречката вклучува возило.

3.3. Интеракција со услугите на воздухопловна навигација и управувањето со воздушниот сообраќај

- (1) Интеракција со услугите на воздухопловната навигација (на пример: неправилно дадена услуга, контрадикторна комуникација или отстапување од одобрение), која го довела во опасност или би можела да го доведе во опасност превозното средство полесно од воздухот, лицата во него или кое било друго лице.
- (2) Повреда на воздушниот простор.

3.4. Случаи на опасни ситуации и други критични ситуации

- (1) Секој настан кој доведува до повик за опасност.
- (2) Пожар, експлозија, чад или отровни гасови или испарувања во превозното средство полесно од воздухот (освен нормалното функционирање на бренирот/пламеникот).
- (3) Лица во превозното средство полесно од воздухот исфрлени од кошницата или гондолата.
- (4) Онеспособеност на пилотот што доведува до неможност за извршување на која било задача/должност.
- (5) Ненамерно кревање или влечење на екипажот на земја, што доведува до смрт или повреда на лице.

3.5. Надворешно опкружување и метеорологија

- (1) Судир или непосредна опасност од судир на земја или во воздух, со воздухоплов, терен или препрека¹⁹ кој го довел во опасност или би можел да го доведе во опасност превозното средство полесно од воздухот, лицата во него или кое било друго лице.
- (2) Попречување на превозното средство полесно од воздухот со огнено оружје, огномети, летање змејови, ласерско осветлување, ласерско силно светло, системи за далечинско управување со воздухоплов, модел на воздухоплов или со слични средства.
- (3) Неочекувано соочување со неповолни временски услови кои го довеле во опасност или можеле да го доведат во опасност превозното средство полесно од воздухот, лицата во него или кое било друго лице.

¹⁹Пречката вклучува возило.

Прилог IV

(место за знак)	Службена легитимација за истражител
РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти REPUBLIC OF NORTH MACEDONIA Accidents and Serious Incidents Investigation Committee	Official Investigator Certificate
(место за слика)	Број _____ на Датум _____ на службената издавање: легитимација (Issued at) Потпис _____ на истражителот: Овластено Лице-Претседател на

Овластувања:

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. (чл. 170-г)

Authorizations:

The investigators and external experts shall have the following authorizations and competencies: free and undisturbed access to the site of the accident or incident, as well as to the aircraft, its component parts or its wreckage; listing of evidence; controlled removal of debris or components for examination or analysis; immediate access to and use of the contents of the flight data recorder, cockpit voice recorder and any other relevant recordings; immediate access to the results of examination of the persons involved in the aircraft operation or of tests made on samples taken from those persons; examination of witnesses; free access to any relevant information or records held by the owner, the airline (aircraft operator/user) or aircraft manufacturer and by the authorities responsible for civil aviation or for airport operation or from all other relevant entities; access to the results of the examination (autopsy) of the bodies of victims or of tests made on samples taken from the bodies of victims and access to the information from the accident investigation obtained by the Ministry of Interior, the competent courts and the Public Prosecutor's Office. (Art 170-d)

Прилог V

ПОСТАПКА

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

I. ОПШТИ ОДРЕДБИ

1. Основна одредба

1. Со оваа постапка :

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

2. Кратенки, изрази и дефиниции

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

- **АКЛ/Аеродромска контрола на летање (ATC/Air Traffic Control)** е надлежна служба за менаџирање, односно управување со летовите на воздухопловите во одреден воздушен простор;
- **Амбиентален запис (Ambiental record)** е снимен материјал за работа на контролата на летањето на одредени фреквенции и телефонски сообраќај и говор на одредени работни места во контролата на летањето;
- **Безбеден лет (Safety Fly)** е лет без непријатности;

- **Безбедност на летање (Flight Safety)** е состојба на сигурно летање со воздухоплови без непријатности искажана низ бројот на загрозувања на здравјето или животите на луѓето и оштетување или уништување на воздухопловната техниката во однос на остварените часови на летање;

- **Воени воздухоплови (Military aircraft)** се вид на државни воздухоплови, во сопственост на Владата на Република Северна Македонија, во владение на Министерството за одбрана, односно во АРСМ.

- **ВТСл/Воздухопловно-техничка служба (Air Technical Service)** е надлежна служба за техничко одржување и опслужување на воените воздухоплови;

- **ВУМС/Воздухопловно убојни и материјални средства (Air Ordinance and Materials)** се средства за огнена поддршка, куршуми, ракетни зрна, бомби, ракети, итн. и подкачни контејнери, лансери, горивни резервоари, контејнери за различна опрема, итн. на воени воздухоплови;

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

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

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

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

- **ГШ на АРСМ/Генералштаб на Армијата на Република Северна Македонија (GS of ARNM/General staff of The Armed forces of The Republic of North Macedonia)** е највисоко оперативно и стручно тело во состав на Министерството за одбрана за организирање, подготвување и командување со Армијата на Република Северна Македонија;

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

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

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

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

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

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

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

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

- **Класификацијата на воздухопловните несреќи (Classification of Air Accident)** е постапка за определување на видот на несреќата според најважната причина и последиците од несреќата и се врши според: местото каде се случила несреќата, причината поради која дошло до несреќата и последиците кои се предизвикани со несреќата;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- **Програма за безбедоста на летањето (Flight Safety Programme)** е документ за превентивно делување во безбедноста на летањето, односно документ со кој се дефинираат мерките и постапките за намалување и спречување на загрозувања на безбедноста на летањето;

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

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

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

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

- **Сериозен инцидент (Serious incident)** е настан кој со својата појава ја загрозил безбедноста на летањето, (скокањето), а несреќата не се случила поради низа поволни околности. Под сериозен инцидент се подразбираат и настани во кои се вклучени

воздухоплови и/или ракети (земја-земја, земја-воздух, воздух-земја и воздух-воздух), беспилотни летала (наведувани или ненаведувани) и падобранци;

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

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

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

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

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

II. БЕЗБЕДНОСТ НА ЛЕТАЊЕ

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

4. Безбедноста на летањето се спроведува преку: планирањето, подготовката и извршувањето на летачките задачи; организацијата на работата на летачките единици; организација на работата на другите единици и институции врзани за летањето; обученоста на пилотите и припадниците на другите специјалности врзани за летањето; одговорност, дисциплинираност и психофизичка состојба на сите учесници во летањето; состојба и квалитетот на воздухопловната техника и состојба на инфраструктурата и условите во кои се одвива летањето.

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

I. Носители на безбедноста на летањето (скокањето)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Советот за безбедноста на летањето е советодавно тело на Командантот на највисока воздухопловна единица, работи според Упатство за работа на Советот за безбедност на летањето, а истото го изработува офицер за безбедноста на летањето во Команда на највисоката воздухопловна единица, а го одобрува СВВА.

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

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

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

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

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

II. Загрозување на безбедноста на летањето (скокањето)

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

Инцидент

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

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

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

- Прегрејување на сопирачки во возење или откажување на сопирачки на маневарски површини;
- Прекинатото полетување или излетување од ПСП или ПВ без последици;
- Одбегнување на судири на маневарски површини со други воздухоплови, возила или објекти;
- Непридржување или непознавање на прописи за движење по маневарски површини;
- Давање на екипажот неточни или непроверени метеоролошки податоци за лет, алтернативен/ни аеродром/и или аеродром/и за слетување;

- Барања од пилотот или екипажот за извршување на задачи во услови за небезбедно извршување на летот;
- Избегнување на судир со птица, животно или некој стран предмет во залет или после слетување итн.

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

1. Пилотот, падобранецот или екипажот се сметаат седните ситуации:
 - Блиско меѓусебно приближување на воздухоплови под пропишани услови (растојание, одстојание и надвишување/принижување);
 - Непланирано влегување во зони на сложени метеоролошки услови (намалена видливост-под метеоминимум, јака турбуленција, јако замрзнување, силен дожд, град..);
 - Слетување под граници за метеоролошки минимум (за пилот и/или екипаж, воздухоплов, аеродром);
 - Ненамерен прекин на работа на моторот;
 - Пресекување на патеката на движењето на незабележани воздухоплови по школски или борбен круг;
 - Непознавање или непридржување кон одредбите од Инструкцијата за користење на аеродромот или Упатството за полигон;
 - Движење на воздухоплов низ забранета зона во време на забраната;
 - Секое самоволно менување, пречекорување или непридржување кон одредби и прописи;
 - Ниско вадење од маневар за ГРБ и блиско отварање на огин при дејства на полигон или гаѓање цели во воздух;
 - Обид за слетување со неизвлечен стоен трап;
 - Ненамерно отфрлање на ВУМС надвор од полигонот без последици;
 - Ненамерно пречекорување на брзина и преоптоварувања кои се пропишани за воздухопловот (падобранот);
 - Ненамерно достигнување на брзината на звукот под пропишана височина;
 - Секое слетување со количество на гориво под пропишан минимум;
 - Лет (скок) без предвидена облека и опрема, итн..
2. Други фактори се сметаат следните ситуации:
 - Неправилна работа на моторот;
 - Судир со птица во лет;
 - Одбегнување на судир со воздухоплов;
 - Доживување на илузии (вертиго, паѓање во неправилна положба) во одредени услови на летање;
 - Ненадејно отварање на капакот на кабината во сите фази на летот или падобранот;
 - Промена на марш-рутата, задачата за лет во воздух во однос на планираното;
 - Самоопалување и самоотфрлање на ВУМС во сите фази на летот;

- Отказ на позициски светла ноќе во лет во група;
- Непланирано поминување од визуелно на инструментално летање;
- Ненадејно откажување на ЗРНС или навигациски инструменти на воздухопловот.
- Аномалии во текот на спуштање со отворен падобран;
- Непочитување на мерките за безбедност и недисциплина при изведување на падобрански скокови;
- Откажување на очила за ноќно гледање(NVG);
- Губење на ориентација,итн..

Сериозен инцидент

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

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

15. За сериозен инцидент се сметаат следните ситуации:

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

Несреќа

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

- Смрт или тешка телесна повреда на едно или повеќе лица во воздухопловот или надвор од него;

- Исчезнување на воздухоплов, падобранец, а барањето е прекинато или спасувањето не е можно;
- Оштетување или уништување на воздухоплов, мотор, подкачна опрема и вооружувањето на воздухопловот;
- Предизвикување штета на државен и приватен имот на земја до вредноста која е пропишана од страна на МО.

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

17. За несреќа не се сметаат:

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

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

18. Воздухопловните несреќи се класифицираат според:

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

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

- Несреќа на земја, која се случила со воздухопловот за време на неговото стоене или мирување на земја и возење по маневарските површини, кога дошло до не-

гово оштетување, односно кога со воздухопловот е предизвикана смрт или телесна повреда на лице/а направена имотна штета или оштетување, односно уништување на друг воздухоплов/и или друга воздухопловна и техничка опрема;

- Несреќа за време на летот на воздухопловот, односно во времето од почетокот на полетувањето до завршетокот на слетувањето.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1 Општи одредби

22. Сите инволвирани страни вклучени во работите околу летањето (скокањето), одржувањето, водењето и обезбедувањето на летањето (скокањето) на конкретниот

воздухоплов на кој се случил инцидент, сериозен инцидент или несреќа, должни се да ги сочуваат сите расположиви податоци за воздухопловот (падобранот) на кој се случило загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) и истите по барање и ги достават на надлежната Комисија за истражување на загрозување на безбедноста на летањето (скокањето).

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

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

3.2 Пријавување на загрозувања на безбедноста на летањето (скокањето)

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

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

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

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

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

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

- Инцидент до Команда на највисока воздухопловна (специјална) единица;
- Сериозен инцидент до ГШ на АРСМ

- Несреќа до Министерство за одбрана (Сектор - Воено воздухопловен авторитет).

4. Постапки по инцидент и сериозен инцидент

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

Првопретпоставените Команди изготвуваат Првичен извештај за видот на загрозувањето на безбедноста на летањето (скокањето), инцидент или сериозен инцидент, во согласност со точка 119 и 120 и во форма дадена во прилог бр.1 на оваа Постапка и го доставуваат до Команда на највисока воздухопловна (специјана) единица.

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

- Формира Комисија за истражување на инцидент или
- Го известува ГШ на АРСМ за сериозниот инцидент, поради формирање на Комисија за истражување на сериозен инцидент.

29. Во истражувањето на инцидент или сериозен инцидент се:

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

30. Комисиите за истражување на инцидент и сериозен инцидент го испитуваат настанот и изготвуваат Извештај, согласно одредбите од точка 119 и 120 и во форма дадена во прилог бр.2 на оваа Постапка.

5. Постапки по несреќа

5.1 Постапка на пилотот или членови на екипажот

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

Пилотот во околности на загрозување на безбедноста на летањето, без одлагање ги цени истите и презема активности за намалување на последиците, во прв ред по

животот и здравјето на екипажот и другите лица, а потоа и оштетувањето на воздухопловот и другиот имот и опрема.

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

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

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

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

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

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

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

- Типот и бројот на воздухопловот;
- Податоци за пилотот (падобранецот) или членовите на екипажот на воздухопловот и нивната состојба;
- Состојба (оштетување) на воздухопловот;
- Ден и час на несреќата или слетувањето;
- Местото и патот до него;
- Можности за поправка и можност за полетување;

- Останато што се процени дека е значајно во конкретната ситуација.

5.2 Постапка на контролорот на летањето или раководителот на летањето

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

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

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

38. Извештајот за исчезнатиот воздухоплов содржи:

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

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

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

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

- Побара доаѓање на стручна екипа/и на местото на несреќата заради истражување и одстранување на опасноста.

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

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

Усно се известуваат:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.4 Постапка на логистичка единица

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

- Упатува противпожарно/и возило/а со потребен персонал (доколку е потребно),
- Упатува стручна екипа со алат за извлекување на настраданите,
- Упатува санитарска/и екипа/и за евакуација на ранетите, повредените и загинатите,
- Упатува возила и потребен персонал за евакуирање на воздухопловот или оштетениот воздухопловен материјал или бара помош од други воени или цивилни иматели на истите.

49. Логистичката единица презема мерки за:

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

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

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

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

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

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

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

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

5.5 Постапка на повисоки Команди

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

- Ги упатуваат своите стручни органи на местото на несреќата заради пружање помош на Командата на највисока воздухопловна (специјална) единица.
- Се информираат за расположивите капацитети за згрижување на ранети, повредени и преживевани и презема активности за пружање на помош.
- Пружаат стручна и друга помош во согласност со конкретна состојба.

5.6 Постапка на МО

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

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

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

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

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

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

1. Општи одредби

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

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

1. Утврдување на сите фактички околности под кои се случил настанот, со посебен акцент во утврдување на последиците од:
 - Инцидентот или сериозниот инцидент;
 - Несреќата по животот и здравјето на пилотот (падобранецот) или членовите на екипажот и патниците и останатите лица, степенот на оштетувањето на воздухопловот и причинети штети на имотот;
2. Испитувања и анализи;
3. Донесување на заклучоци и утврдување на причини кои допринеле за настанот;

4. Пронаоѓање на одговорните за несреќата и одредување на степенот на нивната дисциплинска одговорност;

5. Предлагање на превентивни и заштитни мерки за спречување на слични настани.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- слободен и непречен пристап до местото на несреќата или инцидентот, до воздухопловот, неговите делови или неговите остатоци;

-попишување на доказите и контролирано отстранување на остатоците или составните делови за преглед и анализа;

-непречен пристап ослободно користење на содржините од “црната кутија/и“, односно регистраторот на говорот, регистраторот на податоците за летот или било кои други записи;

-непречен пристап до податоците од испитувањата на лицата инволвирани во оперирањето на воздухопловот (падобранот) или до тестовите направени на примероците земени од трети лица;

-да испитува учесници и сведоци на настанот;

-слободен пристап до сите релевантни информации или записи кои се наоѓаат кај сопственикот на воздухопловот, производителот на воздухопловот (падобранот) или од субјектите надлежни за оперирање на аеродромот/хелидромот;

-пристап до резултатите од истражувањето (обдукција) на телата на жртвите или до тестовите направени на примероци земени од телата на жртвите;

-пристап до информации од истрагата за несреќата утврдени од страна на Министерството за одбрана, Министерството за внатрешни работи, надлежните судови и јавното обвинителство.

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

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

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

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

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

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

- Постојан дел од Комисијата, составен од најмалку седум (7) члена, по можност составен од три (3) припадници на Секторот - Воено воздухопловен авторитет, од кои се одредува Председател на Комисијата и Заменик/ци, надлежни лица за безбедност на летање (скокање) и одржување на воздухопловната техника.
- Променлив дел од Комисијата, составен од парен број на припадници од:
 - 1) МО, ГШ на АРСМ, повисока Команда, воена полиција и од Команда на највисока воздухопловна (специјална) единица (пилот, воздухопловен инженер или техничар, падобранец, правник, метеоролог, лекар, итн.);
 - 2) Член на Комитетот за истраги на несреќи (Влада на РСМ);

3) МВР, по предходно добиена согласност од истото, односно од експерти за Крим техника и друг потребен стручен персонал (по потреба);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Истражување за начинот на користење на воздухопловот (падобранот);
- Истражување на основната структура на воздухопловот (падобранот);
- Истражување на погонската група на воздухопловот;
- Истражување на системите и опремата на воздухопловот;
- Истражување на регистраторот за податоци на летот (Flight Data Recorder/FDR) и регистраторот за говорот во пилотската кабина (Voice Data Recorder/VDR);
- Анализа на документацијата за одржување и опслужување на воздухопловот (падобранот);
- Ипситување на работата на контрола на летањето;
- Анализа на добиените и стварните метеоролошки податоци;
- Анализа на човечкиот фактор;
- Анализа на медицинската (здравствената) состојба;

- Собирање на изјави од сведоци, инволвирани во настанот;
- Истражување на начинот на работата на екипите за евакуација, потрага и спасување и гаснење на пожарот, итн..

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

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

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

3. Организација на истражувањето на несреќи

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

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

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

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

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

4. Работа на Комисија за истражување на несреќи

4.1 Содржина на работата на Комисијата

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

- Општ увид на местото на несреќата;
- Детален преглед на воздухопловот (падобранот) или неговите остатоци;
- Фотографирање и снимање на местото, со положбите на настраданите (ранети, повредени и загинати) и остатоците на воздухопловот;
- Изработка на скици на местото на несреќата;

- Сослушување на учесниците или соучесниците во несреќата и земање на изјави од сведоците и луѓето кои го одржувале, опслужувале и обезбедувале воздухопловот (одржувале и пакувале падобранот) и летањето (скокањето);
- Собирање и проучување на податоци за екипажот (падобранецот);
- Проучување на задачата/и за летот (скокот);
- Проучување на планирањето, организацијата и подготовката за летот (скокањето);
- Проучување на работа на контролата на летањето и водењето на воздухопловот и командувањето при дејствата;
- Проучување на метеоролошките услови и метеоролошкото обезбедување на летањето (скокањето);
- Проучување на останатите обезбедувања на летањето(скокањето);
- Реконструирање на летот (скокот) шематски и текстуално;
- Утврдување на материјалната штета нанесена на воениот имот (на воздухопловниот материјал, личната опрема на екипажот, инженериско-градежните инсталации итн.) и имотот на правните и приватните лица.
- Анализирање на сите податоци и околности и донесување Заклучок за причините и дисциплинската одговорност за несреќата и предлагање мерки кои треба да се преземат за спречување на понатамошни несреќи;
- Оформување на Извештај за истражување на несреќата.

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

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

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

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

4.2 Подготовка, излегување на местото на несреќата и претходни активности

72. Постојаниот дел од Комисијата за истражување на несреќи со друг потребен персонал, е должен во најкраток рок да излезе на местото на несреќата за да се

искористат постојните траги и докази и да се оневозвозможи нивно бришење од страна на учесниците во несреќата, други лица или заради метеоролошките услови.

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

73. Подготовка за излегување на местото на несреќата опфаќа:

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

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

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

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

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

4.3 Увид на местото на несреќата

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

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

77. При општиот увид треба да се утврди:

- Патеката и наклонот на воздухопловот пред несреќата со:

1) Проучавање на трагите на земјата и вегетацијата;

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

- Состојба на воздухопловот пред ударот во земја:

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

2) Пожар во воздух или на земја;

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

- Аголот на ударот, односно во:

1) Благо понирање;

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

- Начинот на ударот, односно при:

1) Ниско вадење од понирање;

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

- Страната на ротацијата, односно во:

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

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

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

- Линијата на трагите:

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

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

4.4 Сослушување на учесниците и сведоците на несреќата

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

- Преживеаниот пилот (падобранец) или членовите на екипажот, во сите несреќи;
- Воздухопловно-техничкиот персонал кој го подготвувал и кој бил одговорен за подготовката на воздухопловот (кој го одржувал и пакувал падобранецот), во сите несреќи;
- Водачот и членовите на групата, ако летот (скокот) се вршел во група;
- Претпоставениот кој ја издал задачата за извршување на летот (скокањето), кој вршел подготовката на екипажот и го организирал летањето (скокањето) и раководел со летањето скокањето);
- Сведоците на несреќата, пред се со стручни изјави, а потоа и останатите по потреба;
- Персоналот за обезбедување на летањето (по потреба);
- Лекарот на единицата, за здравствената состојба на пилотот (падобранецот) или членовите на екипажот;
- Други сведоци, кои со своите изјави можат да допринесат за расветлувањето на несреќата.

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

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

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

На почетокот на сослушувањето треба да се утврди:

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

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

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

80. Од сведоците треба да се бараат податоци за:

- Времето кога се случила несреќата;

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

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

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

4.5 Фотографирање и/или снимање на местото на несреќата

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

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

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

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

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

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

83. На снимениот материјал се внесуваат:

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

4.6 Преглед на воздухопловот после несреќата

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

85. Во деталниот преглед на воздухопловот се:

- Прегледува просторот на пилотот или членовите на екипажот (кабината) при што се:
 - 1) Утврдува моменталната состојба, покажувањето на сите моторски инструменти, ако истражувањето е веднаш после несреќата се запишува и точното време на прегледот;
 - 2) Се забележуваат најдените екстремни вредности на инструментите (максимални и минимални температури, притисоци, забрзувања, височини, брзини и др.);
 - 3) Прегледува положбата на сите команди и прекинувачи, одделни клучни положби точно се опишуваат, а по потреба се замаат дијаграми и табели за корекција на работата на инструментите во просторот за екипажот и кабината (компас, брзиномер, висиномер и др.);
 - 4) Утврдува исправноста и чистотата на сите натписи и упатства во просторот за екипажот или патниците и надвор на воздухопловот;
 - 5) Проверува присуство на страни предмети во просторот за екипажот и патниците;
 - 6) Се опишува сиот внатрешен и надворешен товар на воздухопловот поради проверката на максималната тежина и центража, а за внатрешниот товар особено прецизно се утврдува неговата положба (доколку е можно).
- Прегледува воздухопловот од носот кон опашката, сите неисправности, без разлика дали тие ќе се сметат или не како причинители за несреќата, при што се:
 - 1) Констатираат постоечките количества на гориво, масло, хидромасло, течност за ладење, медицински кислород, компримиран воздух и др., се земаат примероци за анализа, се утврдуваат механичките нечистотии во овие течности (од резервоарите, доколку е можно) како и состојбата на сите филтри, се забележуваат сите места на кои истекуваат) течности;
 - 2) Регистрираат разединети или заглавени команди и точното место на тие неисправности;

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

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

- Прегледува конструкција на воздухопловот и ако истата е:

- 1) Во состојба на распаѓање, пред истражувањето на деловите прво се прави скица на местото на несреќата,
- 2) Само оштетена, прво се врши увид на воздухопловот, а потоа се прави скица на местото на несреќата.

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

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

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

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

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

4.7 Проучување на податоците за воздухопловот

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

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

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

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

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

88. По оформувањето на Извештајот, Комисијата за истражување на несреќи ја враќа документацијата до органот за ВТСл, кој е одговорен за нејзината комплетност и чување до конечното решавање на предметот за несреќа со потешки последици, односно несреќа за која не е утврдена и материјално докажана причина или евентуална одговорност од страна на надлежните правосудни органи, а Заклучокот на Комисијата за истражување на несреќии е базиран на претпоставки.

89. Во случаи кога предметот не може да се реши во рок, поради прибавување на дополнителни податоци, а документите се потребни заради упатување на материјалот на поправка или понатамошно користење на воздухопловот, органот за ВТСл, во Команда на највисока воздухопловна единица, ќе обезбеди фото-копија на целата

документација, одделни делови или само одделни страници од документацијата, според потребата за користење од страна на Комисијата.

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

91. Во прегледот на документацијата се:

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

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

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

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

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

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

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

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

- Остварениот налет на пилотот (бројот на скокови за падобранецот) и/или членовите на екипажот, изразен во летови и часови на налет, вкупно и во последниот месец на тој и на сите останати типови на воздухоплови во услови на визуелно и инструментално летање;

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

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

4.9 Проучување на подготовката за летот (скокот)

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

Несреќите за кои причина е слаба подготвеност, се категоризираат како грешки во раководењето, заради што се разгледуваа стручната оспособеност на старешината кој ја вршел подготовката за летот (скокањето) (правилноста, потполноста и методичноста).

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

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

4.10 Проучување на задачата за летот (скокот)

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

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

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

4.11 Проучување на планирањето и организирањето на летањето (скокањето)

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

- Проценети условите и елементите потребни за донесувањето на одлуката за летање (скокање) пропишани со Правилото за оперативно летање (скокање) на воени воздухоплови и со другите прописи;
- Спроведени сите дејности и постапки за координација во текот на процесот на планирањето;

- Спроведени сите дејности, постапки и мерки за организирање на летањето (скокањето) во авијациската (специјална) единица, пропишани со Правилото за оперативно летање (скокање) на/од воени воздухоплови и со другите прописи кои ја регулираат оваа област.

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

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

4.12 Проучување на Контролата на летањето во водењето на воздухопловите

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

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

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

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

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

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

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

4.14 Проучување на обезбедувањето на летањето

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

- Работата на воздухопловната единица надлежна за обезбедување на летањето;
- Упатствата за користење на полигоните за ГРБ (гаѓање, ракетирање и бомбардирање) и зоната на ГРЦВ (гаѓање, ракетирање на цели во воздух) и нивната примена, односно дали правилно и целосно е пропишано уредувањето и користењето на полигонот/те за ГРБ, односно на зоната за ГРЦВ;
- Обезбедувањето на сите потребни екипи и средствата за обезбедувањето на летањето од страна на надлежната единица;
- Дали правилно е спроведена претходна и извршна подготовка на тие екипи во однос на задачите за летањето и летот во кој се случила несреќата;
- Правилноста во вршењето на должностите на раководителите и екипите за обезбедување на летањето, функционалноста на средствата на екипите, нивните меѓусебни врски, односно дали екипите навреме излегле на

местото на несреќата и со тоа дале придонес во намалувањето на последиците од несреќата;

- Правилноста на извршувањето на сите останати обезбедувања на летањето: исправноста на маневарските површини и обележување на опасните места, обезбедување и уредување на полигонот и најавување на забраната во зоната на ГРБ/ГРЦВ, орнитолошкото обезбедување и друго;

4.15 Проучување на метеоролошките услови и метеоролошкото обезбедување

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

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

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

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

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

- Функционирањето и правилноста на користење на радио-врската;
- Функционирањето и правилноста користење на радио-навигациските уреди;

- Влијание на утврдената неисправност или неправилноста во работата на уредите за околностите и причините на несреќата.

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

4.17 Реконструкција на летот (скокот)

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

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

4.18 Утврдување на можните причини за несреќата

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

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

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

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

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

- Персоналот кој врши обезбедување на летањето (скокањето).

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

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

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

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

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

- Пропустите во командувањето од земја или од воздух во текот на извршувањето на задачата од страна на раководителот на летањето (скокањето), односно старешината на авијацијската (специјалната) единица (водачот на групата);
- Пропусти во давањето податоци од страна на органот за водење и наведување во текот на следењето и водењето на воздухопловот/ите

- Потполноста и адекватноста на Инструкциите и Упатствата кои го регулираат летањето (скокањето) во зоната на аеродромот и на полигоните.

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

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

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

- Исправноста на маневарските површини на аеродромот;
- Функционирањето на навигациското обезбедување;
- Уреденоста и функционирањето на полигоните и реоните за скокање со падбран и исфрлување на товари;
- Функционирањето на метеоролошкото обезбедување;
- Организираноста на орнитолошкото обезбедување;
- Функционирањето на санитетското обезбедување;
- Функционирањето на противпожарното обезбедување;
- Функционирањето и опременоста на службата за потрага и спасување.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Оштетување на моторот, односно несреќа која за последица има такво оштетување на моторот, при што поправката или замената на одделни делови е рентабилна, а змејот на воздухопловот не претрпел оштетувања кои се квалификуваат како несреќа;
- Оштетување на воздухопловот, односно несреќа која за последица има оштетување до 20% од вредноста на воздухопловот до моментот на несреќата, а при тоа моторот нема претрпено оштетување (лом);

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

117. Телесните повреди добиени во несреќата можат да бидат:

- Смртоносни телесни повреди, повреди поради кои веднаш или во рок од 30 (триесет) дена од несреќата настапи смрт кај повредениот;
- Тешки телесни повреди, повреди кои бараат болничко лекување и лекарска нега и поради кои повреденото лице е неспособно за работа подолго од 7 (седум) дена;

- Лесни телесни повреди, повреди кои бараат одредена лекарска нега, но не доведуваат до прекин на работната способност подолго од 7 (седум) дена.
- Класификацијата на повредите во смртоносни, тешки и лесни вршат вештаци-лекари оценувајќи ја притоа големината на повредата, санирањето, оштетувањето на функцијата на органите и на целото тело, кои ги имаат добиено пилотот/ите (падобранецот/ите) или членовите на екипажот и останати лица.

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

4.19 Утврдување на материјалната штета

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

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

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

5.1 Врсти на извештаи

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

- Првичен извештај може да биде:
 - 1) Устен и се доставува преку средства за комуникација, веднаш по дознавање за загрозувањето на безбедноста на летањето (скокањето);
 - 2) Во писмена форма и се доставува најдоцна до 3 (три) часа по дознавање за настанот, а се изработува со расположиви податоци за истиот;
 - 3) Дополна/и на првичен извештај во писмена форма и се доставува/ат по дознавање на дополнителни или/и важни податоци за настанот.
- Извештај од истражување на загрозувањето на безбедноста на летањето (скокањето), може да биде:
 - 1) Прелиминарен и се изработува по потреба, за да се направи пресек на истражувањето или кога одредена Комисија не го завршила или не е во

можност да го заврши истражувањето, заради одредени причини (дополнителни вештачења, испитувања во институти во земја или во странство, итн.)

- 2) Конечен (финален) кој се изработува кога Комисијата дошла до заклучок/ци и причини за несреќата.

Формата на Првичниот извештај е дадена во прилог бр. 1, а формата на Извештајот од истражувањето на загрозувањето на безбедноста на летањето, несреќа, сериозен инцидент или инцидент е дадена во прилог бр.2 на оваа Постапка.

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

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

120. Првичниот извештај го изработуваат:

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

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

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

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

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

5.2 Извештај од истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент

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

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

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

Целосната содржината на извештајот е дадена во прилог бр.2 на оваа Постапка.

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

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

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

- Јасно согледување на причините и одговорноста за настанот и е основ за преземање на превентивни мерки;
- Покренување постапка за расход, односно поправка на воздухоплов/и (падобран) и/или друг воен имот;
- Донесување на решение за надомест за имотна штета која заради настанот е сторена на државен или правен имот;
- Донесување на Решение за исплата на барањата за оштета и сите врсти на осигурувања заради повреди и/или загинувања на лица предизвикани со несреќата;

- Изрекување на дисциплински мерки на одговорните, заради пропустите откриени во текот на истражувањето и како докажен материјал за кривична постапка;
- Докажен материјал за студиите за конструкциски и технолошки измени и подобрувања на змејот, моторот и вкупната опрема на воздухопловот/ите;
- Студии и пропишување измени и дополни во издадените Наредби и Упатства за користење и одржување на воздухоплов/и (падобран/и) и начинот на изведување на обуката на нив, како и за сите служби врзани за подготовка и обезбедување на летањето (скокањето);
- Психолошко-медицинска студија за загрозувања на безбедноста на летањето (скокањето).

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

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

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

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

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

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

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

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

129. Истражување на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на воен воздухоплов (падобран) кој се случил во текот на борбените дејства, заради принудно слетување или други причини на непријателска територија не се испитува, но се регистрира и евидентира.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Државата на операторот, која обезбедува група на испитувачи/истражители како јадро на Комитет за истражување на загрозување на безбедноста на летањето (скокањето).

- Државата на настанот, која обезбедува:

- 1) Група на испитувачи/истражители како членови или набљудувачи на Комитет за истражување на загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) и/или кои можат да водат одвоено истражување по сопствена одлука;

- 2) Офицер за врски помеѓу Комитет за истражување на загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) и цивилните воздухопловни власти;

- 3) Преведување, по потреба или ако биде побарано.

- Држава која е сопственик на воздухопловот (падобранот) и/или ракетата, и која може да обезбеди група на испитувачи/истражители, како членови или набљудувачи за состаноци на Комитетот за истражување на загрозување на безбедноста на летањето (скокањето) и/или може да води и одвоено истражување по сопствена одлука.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

160. Истражувањето на мешовит воено-цивилен инцидент, сериозен инцидент или несреќа го врши Комитетот за истражување на воздухопловни несреќи и сериозни инцидентина Република Северна Македонија.

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

V.РЕШАВАЊЕ НА ПОСЛЕДИЦИ ОД НЕСРЕЌАТА/ИТЕ

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

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

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

1. Згрижување на ранетите и повредени и асанација на загинати
- 1.1 Згрижување на ранети и повредени

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

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

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

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

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

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

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

1.2 Асанација на загинати

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

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

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

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

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

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

2. Спречување или гаснење на пожари

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

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

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

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

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

3.1 Отстранување на остатоци од воздухоплов/и

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

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

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

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

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

3.2 Чување на остатоци на воздухоплов/ите

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

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

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

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

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

Одлука за расход на деловите и остатоците на воздухопловот/ите донесува министерот за одбрана на предлог на ОЕ која ги должи средствата (воздухопловот).

4. Решавање на статусот на семејствата на загиналите

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

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

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

5. Утврдување, процена и надоместување на штети кон трети лица

5.1 Утврдување и процена на штети кон трети лица

175. Постапката за утврдување на штета предизвикана со загрозување на безбедноста на летањето со воздухопловот или во врска со неа, на државен или приватен имот, односно на имотот на правни и физички лица го води надлежната Комисија за истражување на настанот.

Утврдување и процена на штетата се врши од страна на овластени вешти лица согласно Законот за вештачење.

176. За утврдувањето и процената на штетата кон трети лица задолжително се изготвува вешт наод и мислење изработен од овластено вешто лице.

Вештиот наод и мислење се доставува до нарачателот односно комисијата за истражување на загрозување на безбедноста на летањето.

177. Утврдување и процена на штета предизвикана на имотот на Министерството за одбрана односно Армијата со несреќа на цивилен воздухоплов, или настаната во врска со неа, се врши во постапката која ја води Комитетот за истражување на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти (КИНСИВ).

Примерок од вештиот наод и мислење изработен од овластено вешто лице се доставува до Министерството за одбрана заради поведување на постапка за надомест на штета.

178. Постапката за утврдување на штета предизвикана на имотот на Министерството за одбрана односно Армијата со несреќа на странски воен

воздухоплов во Република Северна Македонија го води надлежната Комисија за истражување на настанот, односно група за истражување, со претставници одредени од Министерството за одбрана и другите инволвирани страни.

Утврдувањето на штетата се врши од страна на овластени вешти лица согласно Законот за вештачење.

Вештиот наод и мислење за причинетата штета предизвикана со несреќата на странскиот воен воздухоплов се доставува до Министерството за одбрана.

5.2 Надоместување на штети кон трети лица

179. Правните и физички лица барањата за надомест на штета предизвикана од македонски воен воздухоплов/падобран, ги поднесуваат до Министерството за одбрана.

За штета направена од страна на странски воен воздухоплов, постапката за надомест на штета се води согласно член 169 од Законот за облигациони односи.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Прилог бр.1

Начелна форма на Првичен извештај**A. ИДЕНТИФИКАЦИЈА НА ВОЗДУХОПЛОВОТ**
(A. AIRCRAFT IDENTIFICATION)

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

B. ТИП НА ИНЦИДЕНТ, СЕРИОЗЕН ИЦИДЕНТ ИЛИ НЕСРЕЌА
(B. TYPE OF INCIDENT, SERIOUS INCIDENT OR ACCIDENT)**V. ОПИС НА ИНЦИДЕНТОТ, СЕРИОЗНИОТ ИНЦИДЕНТ ИЛИ НЕСРЕЌА**
(C. DESCRIPTION OF THE INCIDENT, SERIOUS INCIDENT OR ACCIDENT)

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

Г. ПРЕЗЕМЕНИ АКТИВНОСТИ
(D. ACTIONS TAKEN)**Д. ПОТРЕБИ**
(E. NECESSITIES)

Прилог бр. 2

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

Изглед на насловната страна:



Република Северна Македонија

Министерство за одбрана

Генералштаб на Армијата

Назив на Командата на највисока воздухопловна (специјална) единица

Комисија за истражување на инцидент/сериозен инцидент/несреќа

ИЗВЕШТАЈ ЗА ИНЦИДЕНТ/ СЕРИОЗЕН ИНЦИДЕНТ/ НЕСРЕЌА

со _____

ев.број _____

Датум _____

место и датум

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

Резиме (Synopsis)

1. ФАКТИЧКИ ОКОЛНОСТИ (FACTUAL CIRCUMSTANCES)

- 1.1. Историја на летот (History of the flight);
- 1.2. Повреди на персоналот (Injuries to persons);
- 1.3. Штети на воздухопловот (Damage to aircraft);
- 1.4. Други штети (Other damage);
- 1.5. Информации за персоналот (Personnel information),
 - 1.5.1. Пилот, водител на екипажот, втор пилот (Pilot, Pilot-in-command, copilot),
 - 1.5.2. Персонал за гориво (Fuelling crew),
 - 1.5.2.1. Претставник на Операторот со гориво (Operator company representative)
 - 1.5.2.2. Сервисер (Serviceman)
- 1.6. Информации за воздухопловот (Aircraft information);
- 1.7. Метеоролошки информации (Meteorological information);
- 1.8. Навигациски средства (Aids to navigation);
- 1.9. Врски (Communications);
- 1.10. Информации за аеродромот (Aerodrome information);
- 1.11. Регистратори за летот (Flight recorders);
 - Регистратор на звук/говор (Voice Data Recorder),
 - Регистратор на податоци за летот (Flight Data Recorder).
- 1.12. Информации за остатоци и удари (Wreckage and impact information);
 - 1.12.1. Место на несреќата (Accident site),
 - 1.12.2. Остатоци (Wreckage),
- 1.13. Медицински и патолошки информации (Medical and pathological information);
 - 1.13.1. Пилот/водител на екипажот, втор пилот (Pilot/Pilot-in-command, copilot),
 - 1.13.2. Членови на екипажот (Crew members),
 - 1.13.3. Патници (Passengers).
- 1.14. Пожар (Fire);
- 1.15. Операции за спасување и преживување (Rescue operations and survival aspects);
 - 1.15.1. Операции за потрага и спасување (Search and rescue operations),
 - 1.15.2. Преживување (Survival aspects).
- 1.16. Проби и испитувања (Tests and research);
 - 1.16.1. Патека на летот (Flight path drawings);

- 1.16.2. Предполетна подготовка и товарење на воздухопловот (Preflight preparation and aircraft loading);
- 1.16.3. Настани во полнење на гориво (Sequence of events during refuelling);
- 1.16.4. Идентификација на типот на гориво и барани ознаки (Identification of fuel types and required markings);
- 1.16.5. Пломби на отворот од горивниот резервоар и нивни ознаки (Fuel tank filling orifices and their markings);
- 1.16.6. Опрема за полнење на гориво (Refuelling equipment);
- 1.16.7. Регулативи и инструкции за полнење на воздухоплови со гориво (Regulations and instructions on aircraft refueling);
- 1.16.8. Квалификации на персоналот за полнење со гориво (Qualifications of the fuelling crew);
- 1.16.9. Проверка на гориво (Fuel tests);
- 1.16.10. Проверка на моторите (Inspection of the engines);
- 1.16.11. Проверка на елиси/ротори (Inspection of the propellers/rotors);
- 1.16.12. Проверка на врати и излези за нужда (Inspection of the door and emergency exit);
- 1.16.13. Проверка на седала и ремени за врзување (Inspection of the seats and safety belts);
- 1.17. Други информации (Other information);
- 1.18. Техники во истражувањето (Investigation techniques).

2. ИСТРАЖУВАЊЕ И АНАЛИЗИ (INVESTIGATION AND ANALYSIS)

- 2.1. Општо (General);
- 2.2. Барања и квалификации на екипажот (Crew requirement and qualifications);
 - Барање за екипажот (Crew requirement),
 - Квалификации на екипажот (Crew qualifications),
 - Искуство и особини на водителот на екипажот (Pilot-in-command's experience and performance),
- 2.3. Обука и искуство на сервисери (Training and Experience of the serviceman);
- 2.4. Полнење и дополнување со гориво (Fuel ordering and refuelling);
- 2.5. Ознаки и пломби на резервоари (Fuel tank markings and filling orifices);
- 2.6. Опрема за дополнување (Refuelling equipment);
- 2.7. Регулативи, инструкции и препораки за дополнување со гориво (Regulations, instructions and recommendations on refuelling procedures);
- 2.8. Мешање на типови на горива во горивниот систем на воздухопловот и состав на мешавина во моторите (Intermixing of fuel types in the aircraft fuel system and composition of the mixture fed to the engines);
- 2.9. Штети на моторот/ите (Engine damage);
- 2.10. Операција за потрага и спасување (Search and rescue operations);

- Можност за отварање на врата/и за време на операција за спасување (Chances for opening the door during rescue operations),
 - Можност за користење на излез/и во случај на нужда (Chances for using the emergency exit),
- 2.11. Седишта и ремени за врзување (Seats and safety belts);
- 2.12. Летот на несреќата (Accident flight);
- Предполетна подготовка (Pre-flight preparation),
 - Можност за детекција на несоодветен тип на гориво за време на предполетна проверка и стартување на моторот (Chances for detection of the incorrect fuel type during pre-flight inspection and engine start),
 - Возење и проверка во залет (Taxing and test run),
 - Навигациска опрема и подесување на висиномерот пред полетување (Navigational equipment and altimeter settings before take-off),
 - Осигурување дека ремените за седишта биле врзани пред полетување (Ensuring that the safety belts were fastened before take-off),
 - Полетување, качување, отфрлање во качување, одлука за враќање на аеродром и присилно слетување (Take-off, climb, rejection of climb, decision to return to the airport and forced landing)
- 2.13. Опрема на аеродромот (Airport equipment);
- 3. ЗАКЛУЧОЦИ И ПРИЧИНА/ПРИЧИНИ (FINDINGS AND CAUSE/CAUSES)**
- 3.1. Заклучоци (Findings);
- 3.2. Причина или причини за несреќата (Cause or causes of the accident)

4. ПРЕПОРАКИ (RECOMMENDATIONS)

5. ЛИСТА НА ДОДАТОЦИ (LIST OF APPENDICES)

-Додатоци (Appendices)