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

ОПЕРАТИВЕН ПРИРАЧНИК

КИНСИВ

KINSIV-MAN-01

С О Д Р Ж И Н А

1. ВОВЕД ВО ИСТРАЖУВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВНИ НЕСРЕЌИ И СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ- ЗАКОНСКА РЕГУЛАТИВА……... 16

1.1 Вовед……..... 16
1.2 Национално законодавство…… 16
1.2.1 Непочитување на законската регулатива……. 16
1.3 Европска регулатива…… 17
1.4 Соработка и помош……..... 17
1.5 Клучни дефиниции и употребени кратенки……. 18
1.5.1 Дефиниции……. 18
1.5.2 Кратенки……. 22
1.6 Работење на КИНСИВ……..... 25

2. ПОСТАПУВАЊЕ ВО СЛУЧАЈ НА НЕСРЕЌИ И РАСПОРЕДУВАЊЕ НА ТЕРЕН…… 28

2.1 Вовед…… 28
2.2 Распоред на должности на повик…….. 28
2.2.1 Должностите на Дежурниот истражител (IOC) кои се однесуваат на известувањето……. 28
2.3 Известувања……..... 29
2.3.1 Известувања за несреќи и сериозни инциденти до КИНСИВ……... 29
2.3.1.1 Несреќи или сериозни инциденти кои се случуваат на територијата на Република Северна Македонија..... 29
2.3.1.2 Несреќи или сериозни инциденти кои се случуваат надвор од територијата на Република Северна Македонија…….. 30
2.3.2 Одговорност на КИНСИВ да извести други држави и организации за несреќи или сериозни инциденти……..... 30
2.3.2.1 Известување за несреќи или сериозни инциденти кои се случуваат во Република Северна Македонија…….. 30
2.3.2.2 Несреќи или сериозни инциденти надвор од Република Северна Македонија кои бараат вклучување на КИНСИВ……. 31
2.3.2.3 Известување за несреќи или сериозни инциденти каде државата не е место на настанот…… 31
2.3.3 Известување за несреќи или сериозни инциденти до EASA и властите за цивилно воздухопловство…… 32
2.3.4 Известување за опасни материи……... 32
2.4 Одговор на истражителот……. 32
2.4.1 Општо……..... 32
2.4.2 Подготвеност……..... 33
2.4.3 Ниво на одговор……. 33

2.5 Приоритети за користење доколку ресурсите на КИНСИВ се ограничени…….. 34
2.6 Теренски истраги……. 34
2.7 Принципи за процесирање на предмети од остатоци……... 35
2.7.1 Општо……..... 35
2.7.2 Снимање на оригиналната позиција……. 35
2.7.3 Пакување и испраќање на остатоци……. 36
2.7.4 Протоколи за тестирање…….. 36
2.7.5 Враќање на остатоци во КИНСИВ……. 37
2.8 Непречен пристап……..... 37
2.8.1 Пристап и контрола……..... 37
2.9 Претставници и советници акредитирани од КИНСИВ…….. 37
2.9.1 Општо……..... 37
2.9.2 Акредитирани претставници (ACCREP)…….. 37
2.9.2.1 Советник…… 38
2.9.2.2 Експерт……..... 38
2.9.3 Патување……. 38
2.10 Работа со други организации во државата (паралелни истраги)…….. 38

3. ГЛАВНИ ИСТРАГИ…….. 41

3.1 Вовед…….. 41
3.2 Детали за истраги на големи несреќи……. 41

4. ОРГАНИЗАЦИЈА НА ПЕРСОНАЛ ЗА ПОДДРШКА……. 43

4.1 Вовед…….. 43
4.2 Редовен и дополнителен административен персонал на КИНСИВ…… 43
4.2.1 Административен персонал за поддршка…… 43
4.2.2 Справување со медиуми…….. 44
4.2.2.1 Првични изјави……..... 44
4.2.3 IT Поддршка……. 44
4.3 Надворешни организации……..... 45
4.3.1 Министерство за внатрешни работи……. 45
4.3.2 Министерство за одбрана…… 45
4.3.3 Дополнително ангажирање на надворешни експерти…….. 45
4.3.4 Патологија…… 45
4.3.5 Медицински испитувања…….. 45
4.3.6 Производители и организации за одржување на воздухоплови……. 46

5. ОДРЕДБИ ЗА ПАТ И СМЕСТУВАЊЕ……..... 48

5.1 Општо……..... 48
5.2 Патување…….. 48
5.2.1 Вовед……..... 48
5.2.1.1 Возило за брз одговор на КИНСИВ…… 48
5.2.1.2 Усогласување со правилата на пат…… 48
5.2.1.3 Управување со возила……... 49
5.2.2 Упатства за влечење……..... 49
5.2.3 Воен воздушен транспорт……... 49
5.2.4 Полициски воздушен транспорт……..... 49
5.2.5 Комерцијален воздушен транспорт…….. 49

5.3 Сместување…….. 50
5.3.1 Хотелски резервации……..... 50
5.3.2 Стандарди за хотел……... 50
5.3.3 Безбедност на информации…… 50

6. СОРАБОТКА СО СТРАНСКИ ДРЖАВИ…… 52

6.1 Вовед…….. 52
6.2 Странски организации за истрага на воздухопловни несреќи (AAIO)……... 52
6.3 Акредитирани претставници……... 53
6.3.1 Назначување на ACCREP…… 53
6.3.2 Потврда за учество…… 53
6.3.3 Привилегии на ACCREP……... 53
6.3.4 Обврски на ACCREP……. 54
6.3.5 Протокол за истраги…….. 54
6.3.6 CVR/FDR Податоци……... 54
6.3.7 ACCREP кои не патуваат……..... 55
6.3.8 Македонски советници кои помагаат на ACCREP кои не патуваат….. 55
6.3.9 Советници на ACCREP кои патуваат……..... 55
6.4 Експерти……... 56
6.5 Извештаи за напредок…… 56
6.6 Привремени извештаи……... 57
6.7 Конечни извештаи…….. 57
6.8 Истражителите на КИНСИВ како набљудувачи……... 58
6.9 Процедури на странска држава…… 58
6.10 Дополнителни одговорности и побарувања……. 58
6.10.1 Одговорност на било која друга држава…….. 58
6.10.2 Претходно користени објекти, системи и услуги…… 58
6.10.3 Информации за одредена организација/и…… 59

7. СНИМЕНИ ПОДАТОЦИ…….. 61

7.1 Вовед…….. 61
7.2 Заштита на податоци……. 61
7.2.1 Општо…… 61
7.2.2 Откривање и споделување на записи…… 61
7.3 Постапки…… 62
7.3.1 Општо…… 62
7.3.2 На терен…… 62
7.3.3 При транзит…….. 62
7.3.4 Во објекти на трети лица…….. 63
7.4 Снимени податоци…….. 63
7.4.1 Општо…… 63
7.4.2 Уреди за снимање на податоци за летот (FDR) и гласовна комуникација во кабина (CVR)…… 63
7.4.3 Патување до странска специјализирана лабораторија за преземање. 64
7.4.4 Транспорт на уредите за снимање на летот по воздушен пат……. 65
7.4.5 Уреди за снимање со брз пристап (QAR-Quick Access Recorder)…….. 65
7.4.6 Одржување на компјутери со податоци од воздухопловот……. 65
7.4.7 GPS уреди за снимање……. 66
7.4.8 Уреди за снимање на немоторни летала…….. 66

7.4.9 EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning) ……. 66
7.4.10 TCAS (Traffic Collision and Avoidance) …… 66
7.4.11 Енергетски независна меморија (System Non-Volatile Memory-NVM)… 67
7.5 Извори на надворешни податоци…… 67
7.5.1 RTF и ATC податоци за комуникација…….. 67
7.5.2 Обласен ATC радар…….. 68
7.5.3 MSAW и STCA податоци (Minimum Safe Altitude Warning System and Short-Term Conflict Alert) ……. 68
7.5.4 Аеродромски контролен радар…….. 68
7.5.5 Аеродромски радар за површинско движење (ASMR-Aerodrome Surface Movement Radar)…….. 68
7.6 ICAO документација со упатство…… 69

8. УЧЕСТВО ВО ИСТРАЖУВАЊА НА КИНСИВ……. 71

8.1 Вовед…….. 71
8.2 Дефиниција на учесници…….. 72
8.2.1 Персонал на КИНСИВ…….. 72
8.2.1.1 Главен истражител (IIC)…… 72
8.2.1.2 Истражители…… 73
8.2.1.3 Персонал од специјалисти за поддршка-надворешни експерти……. 73
8.2.1.4 Акредитиран претставник (ACCREP)……. 73
8.2.1.4.1 Советник на Акредитиран претставник (ACCREP)……. 74
8.2.1.5 Експерт……... 74
8.2.1.6 Советник на IIC……. 74
8.2.1.7 Набљудувач…….. 74
8.2.1.8 Други учесници…… 74
8.3 Лица исклучени од учество во истражување…… 74
8.4 Улогата на акредититивните претставници (ACCREP), советници и други страни кои учествуваат во истрагите на КИНСИВ…….. 75
8.4.1 ACCREP и советници…… 75
8.4.2 Држави кои претрпеле смртни последици или сериозни повреди на нејзините граѓани…… 75
8.5 Ракување со информации…….. 76
8.6 Доверливост……... 76
8.6.1 Општо……. 76
8.6.2 Писма за учество и доверливост…… 76
8.7 Кодекс на однесување на ECAC…….. 77

9. ОПАСНОСТИ ПО ЗДРАВЈЕТО И БЕЗБЕДНОСТ ПРИ ИСТРАГИ…… 79

9.1 Вовед……. 79
9.2 Опасности и ризици…….. 79
9.2.1 Секојдневни опасности и ризици……. 80
9.2.1.1 Возење……. 80
9.2.1.2 Мобилни телефонски комуникации при возење…… 80

9.2.1.3 Замор при возење…… 80
9.2.2 Опасности на местото на несреќата и проценка на ризикот…… 81
9.2.2.1 Вовед…… 81
9.2.2.2 Работење сам…… 81
9.2.2.3 Проценка на ризик…… 82
9.2.2.4 Кордони…… 83
9.3 Операции на местото на несреќата…….. 84
9.3.1 Лична безбедност…… 84
9.3.2 Безбедност на локацијата…….. 84
9.3.3 Мерки на претпазливост против пожар…….. 85
9.3.4 Одговорности…….. 85
9.3.5 Персонал, соработници и посетители…… 85
9.3.6 Ангажирање и работење со специјализирана опрема…… 86
9.3.7 Совети од специјалисти…… 86
9.3.8 Врски со други агенции…….. 87
9.3.9 Сместување…….. 87
9.3.10 Предавање на местото на несреќата…… 87
9.4 Лична заштита…… 87
9.4.1 Опрема за лична заштита (PPE)…… 87
9.4.2 Вакцинации…… 88
9.4.3 Изложеност на трауматски настани…… 88
9.4.4 Повратна информација……... 89
9.5 Опасности од остатоци…… 89
9.5.1 Општо…… 89
9.5.2 Биолошки опасности…… 91
9.5.2.1 Општо…… 91
9.5.2.2 Работни практики за да се минимизира опасноста од изложеност…….. 92
9.5.2.3 Хигиена…… 93
9.5.2.4 Дезинфекција…….. 93
9.5.2.5 Контаминирана заштитна облека и остатоци…… 94
9.5.2.6 Инфекција на повреди…….. 94
9.5.2.7 Болести што претставуваат биолошка опасност…….. 94
9.5.3 Опасен карго товар…….. 95
9.5.3.1 Радиоактивни материјали…… 95
9.5.3.2 Работа надвор од Република Северна Македонија…… 96
9.5.3.3 Транспортирање на радиоактивни остатоци…….. 96
9.5.3.4 Складирање и испитување на остатоците…….. 96
9.5.3.5 Отстранување радиоактивен материјал…….. 97
9.5.3.6 Инструменти за надзор…… 97
9.5.3.7 Записи…… 97
9.5.4 Експлозиви и пиротехника…….. 97
9.6 Хеликоптерски операции…….. 97
9.7 Опасности од средината и природни опасности…… 98
9.7.1 Општо…….. 98
9.7.2 Екстремни климатски услови…… 98
9.7.3 Планински терен…….. 99

9.8 Потребен објект на КИНСИВ за одложување, испитување и складирање на остатоци од воздухоплов…….. 99
9.8.1 Општо……... 99
9.8.2 Врати на хангарот……. 100
9.8.3 Гориво……. 100
9.8.4 Рачен алат…….. 100

10. СОБИРАЊЕ НА ОСТАТОЦИ (КОПНО)…… 102

10.1 Вовед…….. 102
10.2 Опции за собирање…… 102
10.2.1 Ресурси на КИНСИВ……. 102
10.2.2 Комерцијални ресурси……. 102
10.2.3 Локални ресурси…… 103
10.3 Чистење на местото од остатоци……... 103
10.4 Воена/полициска помош на местата на несреќата…… 103
10.5 Континуитет на доказите за време на собирање на остатоците…… 104

11. СОБИРАЊЕ НА ОСТАТОЦИ (ВОДА)…….. 106

11.1 Вовед…….. 106
11.2 Координација за спасување на вода……. 106
11.2.1 Одговорности на КИНСИВ за време на потрага и спасување…….. 106
11.2.2 Зона за забрането летање……. 106
11.3 Човечки остатоци - собирање на тела…….. 106
11.3.1 Општо…….. 106
11.4 Собирање на остатоци……. 107
11.4.1 Општо…….. 107
11.4.2 Пловечки остатоци…….. 107
11.4.3 Остатоци кои доаѓаат на брегот…….. 107
11.5 Потопени остатоци……. 108
11.5.1 Потопени остатоци – непозната локација…….. 108
11.5.2 Собирање на остатоци од плитка вода……... 108
11.5.3 Нуркачки операции…… 109
11.5.4 Кревање на потопени остатоци……. 109
11.5.5 Собирање на пловечки структури……. 109
11.5.6 Односи со воздухопловни оператори или сопственици……. 109
11.5.7 Собирање на човечки остатоци од езерско/речно дно……. 110
11.6 Опрема за пребарување со уреди за осветлување……. 110
1.6.1 Општо…… 110
1.6.2 Низа за влечење……. 110
1.6.3 Рачна опрема…….. 111

12. СОРАБОТКА СО СУДСКИ ОРГАНИ…….. 113

12.1 Вовед…….. 113
12.1.1 Истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти…… 113
12.1.2 Јавен обвинител…… 114
12.1.3 Министерството за внатрешни работи (Полиција)…….. 114
12.1.4 Известување за воздухопловна несреќа…… 114
12.2 Пред пристигнување на КИНСИВ…….. 114

12.3 Управување со местото на воздухопловна несреќа…….. 116
12.3.1 Општо…… 116
12.3.2 Обезбедување на местото на воздухопловна несреќа…… 116
12.3.3 Пристигање на КИНСИВ на местото на воздухопловна несреќа…… 116
12.3.4 Безбедност на локацијата……... 117
12.3.5 Пронаоѓање на тела и идентификација…….. 117
12.3.6 Собирање и употреба на докази…….. 117
12.3.6.1 Општо…….. 117
12.3.7 Изјави од очевидци/интервјуа…….. 118
12.3.8 Необјавување на записите……. 119
12.3.9 Контакт со повредени, ожалостени и роднини……. 120
12.3.10 Ангажирање на трети страни…… 120
12.3.11 Јавни соопштенија/Конференции за печат/Известување за медиуми… 120
12.4 Координација на КИНСИВ со Институтот за судска медицина……. 120
12.5 Жртви……. 120

13. КОНТАКТ СО ОЖАЛОСТЕНИ И ПОВРЕДЕНИ……... 123

13.1 Вовед…….. 123
13.2 Принципи за работа со ожалостени семејства…… 123
13.3 Претставник за врска со семејството (FLO)……. 123
13.4 Контакт…….. 123
13.5 Средби со семејствата……... 124
13.5.1 Соопшување на информации……. 124
13.5.2 Гледање на остатоците…… 124

14. ПОТРАГА И СПАСУВАЊЕ (Search and Rescue -SAR)……... 127

15. ИЗВЕШТАИ ОД ИСТРАГАТА…….. 129

15.1 Вовед…….. 129
15.2 Видови на извештаи…….. 129
15.2.1 Прелиминарен извештај……. 129
15.2.2 Привремен извештај……. 129
15.2.3 Конечен извештај…….. 130
15.2.3.1 Вовед……. 130
15.2.3.2 Содржина на конечниот извештај……... 130
15.2.3.3 Тело на конечниот извештај……. 130
15.2.3.3.1 Фактички информации…… 131
15.2.3.3.2 Анализа…….. 131
15.2.3.3.3 Заклучоци…….. 131
15.2.3.3.4 Препораки за безбедност……... 131
15.2.4 Поднесување на конечниот извештај……... 132
15.2.4.1 Нацрт конечен извештај…… 132
15.2.4.2 Конечен извештај…… 133
15.2.5 Годишен извештај за несреќи, сериозни инциденти и настани……. 133
15.2.6 Следење на истрагата……. 133

16. ПРЕПОРАКИ ЗА БЕЗБЕДНОСТ…… 136

16.1 Дефиниции…… 136
16.2 Објавување на препораки за безбедност…… 136
16.2.1 Форма на објавување на препораките за безбедност…… 136
16.3 Изработка на препорака за безбедност…… 136
16.3.1 Препорака за квалитет на безбедност…… 137
16.3.2 Следење на препораките за безбедност…… 137
16.3.3 Одговор на препораките за безбедност…….. 138

ПРИЛОЗИ НА ОПЕРАТИВНИОТ ПРИРАЧНИК…… 140

ЛИСТА НА РЕВИЗИИ

Бр.	Датум	Внесено од	Бр.	Датум	Внесено
0	30.10.2020	КИНСИВ			

ЛИСТА НА ЕФЕКТИВНИ СТРАНИЦИ

Поглавје	Стр.	Рев.	Датум
0	2	0	30.10.2020
0	3	0	30.10.2020
0	4	0	30.10.2020
0	5	0	30.10.2020
0	6	0	30.10.2020
0	7	0	30.10.2020
0	8	0	30.10.2020
0	9	0	30.10.2020
0	10	0	30.10.2020
0	11	0	30.10.2020
0	12	0	30.10.2020
0	13	0	30.10.2020
0	14	0	30.10.2020
0	15	0	30.10.2020
1	16	0	30.10.2020
1	17	0	30.10.2020
1	18	0	30.10.2020
1	19	0	30.10.2020
1	20	0	30.10.2020
1	21	0	30.10.2020
1	22	0	30.10.2020
1	23	0	30.10.2020
1	24	0	30.10.2020
1	25	0	30.10.2020
1	26	0	30.10.2020
2	27	0	30.10.2020
2	28	0	30.10.2020
2	29	0	30.10.2020
2	30	0	30.10.2020
2	31	0	30.10.2020
2	32	0	30.10.2020
2	33	0	30.10.2020
2	34	0	30.10.2020
2	35	0	30.10.2020
2	36	0	30.10.2020
2	37	0	30.10.2020
2	38	0	30.10.2020
3	39	0	30.10.2020
3	40	0	30.10.2020
3	41	0	30.10.2020

Поглавје	Стр.	Рев.	Датум
4	42	0	30.10.2020
4	43	0	30.10.2020
4	44	0	30.10.2020
4	45	0	30.10.2020
4	46	0	30.10.2020
5	47	0	30.10.2020
5	48	0	30.10.2020
5	49	0	30.10.2020
5	50	0	30.10.2020
6	51	0	30.10.2020
6	52	0	30.10.2020
6	53	0	30.10.2020
6	54	0	30.10.2020
6	55	0	30.10.2020
6	56	0	30.10.2020
6	57	0	30.10.2020
6	59	0	30.10.2020
7	60	0	30.10.2020
7	61	0	30.10.2020
7	62	0	30.10.2020
7	63	0	30.10.2020
7	64	0	30.10.2020
7	65	0	30.10.2020
7	66	0	30.10.2020
7	67	0	30.10.2020
7	68	0	30.10.2020
7	69	0	30.10.2020
8	70	0	30.10.2020
8	71	0	30.10.2020
8	72	0	30.10.2020
8	73	0	30.10.2020
8	74	0	30.10.2020
8	75	0	30.10.2020
8	76	0	30.10.2020
8	77	0	30.10.2020
9	78	0	30.10.2020
9	79	0	30.10.2020
9	80	0	30.10.2020
9	81	0	30.10.2020
9	82	0	30.10.2020

Поглавје	Стр.	Рев.	Датум
9	83	0	30.10.2020
9	84	0	30.10.2020
9	85	0	30.10.2020
9	86	0	30.10.2020
9	87	0	30.10.2020
9	88	0	30.10.2020
9	89	0	30.10.2020
9	90	0	30.10.2020
9	91	0	30.10.2020
9	92	0	30.10.2020
9	93	0	30.10.2020
9	94	0	30.10.2020
9	95	0	30.10.2020
9	96	0	30.10.2020
9	97	0	30.10.2020
9	98	0	30.10.2020
9	99	0	30.10.2020
9	100	0	30.10.2020
10	101	0	30.10.2020
10	102	0	30.10.2020
10	103	0	30.10.2020
10	104	0	30.10.2020
11	105	0	30.10.2020
11	106	0	30.10.2020
11	107	0	30.10.2020
11	108	0	30.10.2020
11	109	0	30.10.2020
11	110	0	30.10.2020
11	111	0	30.10.2020
12	112	0	30.10.2020
12	113	0	30.10.2020
12	114	0	30.10.2020
12	115	0	30.10.2020
12	116	0	30.10.2020
12	117	0	30.10.2020
12	118	0	30.10.2020
12	119	0	30.10.2020
12	120	0	30.10.2020
12	121	0	30.10.2020
13	122	0	30.10.2020
13	123	0	30.10.2020

Поглавје	Стр.	Рев.	Датум
13	124	0	30.10.2020
13	125	0	30.10.2020
14	126	0	30.10.2020
14	127	0	30.10.2020
15	128	0	30.10.2020
15	129	0	30.10.2020
15	130	0	30.10.2020
15	131	0	30.10.2020
15	132	0	30.10.2020
15	133	0	30.10.2020
15	134	0	30.10.2020
16	135	0	30.10.2020
16	136	0	30.10.2020
16	137	0	30.10.2020
16	138	0	30.10.2020
ПРИЛОЗИ	139	0	30.10.2020
ПРИЛОЗИ	140	0	30.10.2020
П1	141	0	30.10.2020
П1	142	0	30.10.2020
П2	143	0	30.10.2020
П2	144	0	30.10.2020
П2	145	0	30.10.2020
П2	146	0	30.10.2020
П3	147	0	30.10.2020
П3	148	0	30.10.2020
П3	149	0	30.10.2020
П4	150	0	30.10.2020
П5	151	0	30.10.2020
П6	152	0	30.10.2020
П7	153	0	30.10.2020
П8	154	0	30.10.2020
П8	155	0	30.10.2020
П9	156	0	30.10.2020
П9	157	0	30.10.2020
П10	158	0	30.10.2020
П10	159	0	30.10.2020
П11	160	0	30.10.2020
П11	161	0	30.10.2020
П12	162	0	30.10.2020
П12	163	0	30.10.2020
П12	164	0	30.10.2020

Поглавје	Стр.	Рев.	Датум
П13	165	0	30.10.2020
П14	166	0	30.10.2020
П14	167	0	30.10.2020
П15	168	0	30.10.2020
Па15	169	0	30.10.2020

Поглавје	Стр.	Рев.	Датум

	Име и презиме	Позиција	Датум	Потпис
Подготвено од:	**Зоранчо Михајлов**	Истражител на воздухопловни несреќи		
	Љупчо Аврамовски	Истражител на воздухопловни несреќи		
Прегледано и одобрено од:	**Зоран А. Илиевски**	Претседател на Комитет		

ЛИСТА НА ДИСТРИБУЦИЈА

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

ВОВЕД ВО ИСТРАЖУВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВНИ НЕСРЕЌИ И СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ

1. ВОВЕД ВО ИСТРАЖУВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВНИ НЕСРЕЌИ И СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ- ЗАКОНСКА РЕГУЛАТИВА

1.1 Вовед

Република Северна Македонија, како членка на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO), е должна да ги следи стандардите и препорачаните практики утврдени со Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство (Чикаго, 1944). ICAO Анекс 13 - Истражување на несреќи и инциденти, каде детално се наведени меѓународните стандарди и препорачаните практики што треба да ги донесат договорните држави за несреќи на воздухоплов и истрага за инциденти. Меѓутоа, Анекс 13 не ја обезбедува законската рамка потребна за спроведување на истраги, сето тоа е загарантирано со националното и европското законодавство.
Истражувањето на несреќи, сериозни инциденти и/или инциденти се спроведува заради утврдување на заклучоци и предлагање на безбедносни препораки со цел зголемување на безбедноста на воздушниот сообраќај и спречување на идни несреќи, сериозни инциденти и/или инциденти, а не за утврдување на вина или одговорност. Пријавувањето на настани е со цел да се утврдат причините за да се спречи настанувањето на несреќи и инциденти, а не за утврдување на вина или одговорност.

1.2 Национално законодавство

Со одредбите во Законот за воздухопловство, Уредбата за пријавување и истражување на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на цивилни и државни воздухоплови и Одлука за основање на Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти, Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти (во натамошниот текст: КИНСИВ) ги добива потребните законски овластувања за спроведување на истраги во воздухопловството и со тоа ги исполнува обврските на Република Северна Македонија кои произлегуваат од ICAO Анекс 13 и Регулативата на ЕУ бр. 996/2010. КИНСИВ е должен да ги испита сите несреќи и сериозни инциденти во државата и во ситуации кога ќе се појават нови докази кои се важни за конечниот резултат на истрагата, повторно да ја отвори истрагата. Политиката на КИНСИВ е да ги спроведе своите истраги во согласност со одредбите од Анекс 13 и Регулативата на ЕУ бр. 996/2010.

1.2.1 Непочитување на законската регулатива

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

1.3 Европска регулатива

Регулативата на ЕУ бр.996/2010 прецизира, генерално, дека истрагата за воздухопловни несреќи и сериозни инциденти се спроведува или надгледува, без надворешно мешање, од страна на постојан национален орган за истраги за безбедноста на цивилното воздухопловство (орган за истрага за безбедност) способен за независно, самостојно спроведување на целосна безбедносна истрага, или преку договори со друг орган за истрага за безбедност. Во продолжение се вели дека:

1. „Органот за безбедносна истрага треба да биде функционално независен, особено од воздухопловните власти одговорни за пловидбеност, сертификација, летање, одржување, лиценцирање, контрола на летање или операција на аеродроми и, генерално, од која било друга страна или субјект, интереси или мисии кои би можеле да се спротивстават на задачата што му е доверена на органот за истрага за безбедност или да влијаат врз нејзината објективност“.
2. „Органот за истрага за безбедност во спроведувањето на истрагата за безбедност, ниту ќе бара ниту ќе презема упатства од никого и ќе има неограничено овластување за самостојно спроведување на истрагите за безбедност“.
3. „Активностите што му се доверени на органот за истрага за безбедност можат да бидат проширени на собирање и анализирање на информации поврзани со воздухопловната безбедност, особено за целите на превенција од несреќи, се додека овие активности не влијаат на нејзината независност и не предизвикуваат никаква одговорност во регулаторните, административните или стандардните работи“.
4. **„Безбедносните истраги во никој случај нема да бидат засегнати со издвојување вина или одговорност. Тие треба да бидат независни, одвоени од и без предрасуди на било кои судски или управни постапки за посочување на вина или одговорност.**

Понатаму, вели дека „Секоја несреќа или сериозен инцидент ќе биде предмет на истрага“ и тоа во согласност со националното законодавство на земјите-членки, кога очекуваат да извлечат лекции за безбедност од нив “.

1.4 Соработка и помош

По известување за настан на воздухоплов регистриран во Република Северна Македонија или воздухоплов управуван во странство, КИНСИВ е должен да обезбеди соработка и помош. Ова е во форма на акредитиран претставник (во натамошниот текст: ACCREP). Покрај тоа, може да се побара специфична техничка помош во врска со секоја истрага. Затоа, КИНСИВ може повремено да соработува и да им помага на странските држави (органи за истраги на несреќи) во истрагите за несреќи на воздухоплови. КИНСИВ има потпишано Меморандуми за соработка со надлежните тела за истраги на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти на соседните држави и регионот со кои обезбедуваат взаемна помош за време на одредена истрага.

1.5 Клучни дефиниции и употребени кратенки

1.5.1 Дефиниции

„Воздухоплов“ имплицира која било машина што може да добие поддршка во атмосферата од реакциите на воздухот, освен реакциите на воздухот против површината на земјата.

ТАБЕЛА НА ОПШТА КЛАСИФИКАЦИЈА НА ВОЗДУХОПЛОВИ				
Воздухоплов	Полесно од воздушно летало	Не енергетски управувано	Балон	
		Управувано со погон	Авион	
	Потешко од воздушно летало	Не енергетски управувано	Едрилица	
			Параглајдер	
			Рачна едрилица	
			Летало	
		Управувано со погон (летечки машини)	Авион (копно)	
			Авион (вода)	
			Авион (амфибија)	
			Авион (SLMG) (моторни едрилици со само-полетување)	
			Погонски лифт (Ротор за навалување)	
			Безпилотно летало	
			Моделен авион	
			Ултралесен авион	
			Ротокрафт	Хеликоптер
				Жироплан

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

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

- тоа што било во воздухопловот, или,
- директен контакт со кој било дел од воздухопловот, вклучувајќи ги и деловите кои се одвоиле од воздухопловот, или,
- директна изложеност на издувниот млаз на моторите, освен кога повредите се од природни причини, со саморанивање или се нанесени од други лица, или кога повредите се нанесени „слепи патници“, кои се кријат вон просторот кој обично е наменет за патниците и екипажот; или

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

(в) воздухопловот исчезнал или е наполно недостапен;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Списокот не е исцрплив и служи само како упатство за дефинирање на „сериозен инцидент“:

- Близок судир што бара маневар за избегнување или кога маневрот за избегнување би бил соодветен за да се избегне судир или небезбедна ситуација (т.е. воздушен сообраќај).
- Контролираниот лет на терен (CFIT) само маргинално е избегнат.
- Прекинато полетување на затворена или ангажирана писта или полетување од таква писта со маргинално раздвојување од пречка.
- Слетување или обид за слетување на затворена или зафатена писта.
- Големо неисполнување на предвидените перформанси за време на полетување или почетно искачување.
- Целиот пожар и чад во патничкиот простор или товарните прегради или пожарите на моторот, иако ваквите пожари се гаснат со средства за гаснење.
- Сите настани што бараат итна употреба на кислород за целиот екипаж на летот.

- Структурно откажување на авионите или распаѓање на моторот, што не е класифицирано како несреќа.
- Повеќекратни дефекти на еден или повеќе системи на авиони кои сериозно влијаат врз работата на авионите.
- Секој случај на неспособност на екипажот во текот на летот.
- Секоја состојба на гориво, што ќе бара прогласување вонредна состојба од страна на пилотот.
- Инциденти со полетување или слетување, како што се сопирање под вода, превртување или снемање на страните на пистите.
- Неуспеси во системот, временски феномени, работа надвор од одобрениот плик на летот или други појави, што може да предизвика тешкотии при контролирањето на авионите.
- Неисправност на повеќе од еден систем во системот на технолошки вишок, што е задолжително за водство и навигација на летот.

„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.

1.5.2 Кратенки

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

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

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

1.6 Работење на КИНСИВ

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

Истрагите се состојат од следните постапки:

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

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

- со истражувањето на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на државен воздухоплов или падобран треба да се откријат стварните, непосредни и посредни причини за несреќата, сериозниот инцидент и/или настанот, со што се овозможува реална основа за извлекување на заклучоци и предлагање на безбедносни препораки со цел зголемување на безбедноста на воздушниот сообраќај и спречување на идни несреќи и/или инциденти и настани;
- истражувањето на несреќа, сериозен инцидент или инцидент на државен воздухоплов или падобран мора да биде крајно совесно, непристрасно, методично и стручно, со сестрано познавање на воздухопловно техничкото обезбедување, правилата, упатствата, условите и начинот на употреба на воздухопловите како и одлично познавање на воздухопловот;
- истражувањето мора да биде брзо и ефикасно (неповршно) за да не се изгубат материјалните траги за причините за несреќата и да не избледат сеќавањата и впечатоците на очевидците на несреќата и да се превземат превентивни мерки;
- правилно истражување на несреќите исклучува можност за донесување на предвремени и необразложени заклучоци и бара истражувањето да се врши се до завршните заклучоци.

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

Превентивните активности се состојат од:

- проучување на методи за спречување на воздухопловни несреќи, сериозни инциденти и инциденти, земајќи ги во предвид природата на настаните, човечкиот фактор и меѓучовечките односи во воздухопловството;
- активности во меѓународна размена на информации во врска со воздухопловни несреќи, сериозни инциденти и инциденти, проценка на ризикот во воздухопловството и подготовка на безбедносни препораки до потребниот степен, сите со намера за намалување на воздухопловни несреќи, сериозни инциденти и инциденти;
- следење на безбедноста преку статистички податоци во однос на воздухопловни несреќи, сериозни инциденти и инциденти и изработка на безбедносни препораки во случај на намалување на нивото на безбедност во воздушниот сообраќај и
- професионални консултантски услуги во поставување и одржување на системот за осигурување безбедност во воздушниот сообраќај.

КИНСИВ ги спроведува своите истраги во согласност со пропишаната постапка прикажана во **Прилог бр. 1 -** Дијаграм за текот на истрагата на КИНСИВ.

ПОСТАПУВАЊЕ ВО СЛУЧАЈ НА НЕСРЕЌИ И РАСПОРЕДУВАЊЕ НА ТЕРЕН

2. ПОСТАПУВАЊЕ ВО СЛУЧАЈ НА НЕСРЕЌИ И РАСПОРЕДУВАЊЕ НА ТЕРЕН

2.1 Вовед

Во овој дел се дадени детали за постапување на КИНСИВ при известување за несреќи и сериозни инциденти кои се случуваат кај различни типови на воздухоплови како во државата така и надвор од Република Северна Македонија. Исто така, се детализираат приоритети што треба да се користи доколку ресурсите на КИНСИВ се недоволни. Покрај тоа се обезбедуваат, во форма на чек листи, специфични активности што треба да се преземат како и постапки што треба да ги преземе Дежурниот истражител (IOC-Investigator-On-Call) при распоредување на тимот „Go-Team“ (тим на готовс) на местото на несреќата. Изготвена е **„Процедура за постапување при истраги на терен“ док бр. KINSIV-PR-01**, во форма на „помошни инструкции“ за истражителите кои се распоредуваат на „лице место на несреќата“.

2.2 Распоред на должности на повик

Со цел да се обезбеди непосреден структуриран одговор на известувањето за појава, КИНСИВ работи 24/7/365 дена со распоред на дежурства. Распоредот на дежурства трае од петок до петок и назначениот истражител се нарекува **Дежурен истражител (IOC-Investigator-On-Call)**. Зачестеноста на должноста зависи од бројот на истражители што се достапни за списокот, но воопшто не треба да биде помала од една недела на три. Списокот се изработува еден месец однапред и се одржува строг распоред. Целиот годишен одмор се уредува околу списоците. Промените, доколку се потребни, треба да се договорат помеѓу засегнатите лица и по направените промени, списокот се менува, а секвенцата се одржува понатаму. Онаму каде е можно, се преферира присуство на минимум двајца истражители на местото на несреќата. Од инспекторите ќе биде побарано од време на време да обезбедат поддршка на лице место на колегите истражители и во рамките на работното време и вон работното време.

2.2.1 Должностите на Дежурниот истражител (IOC-Investigator-On-Call) кои се однесуваат на известувањето

За време на периодот на дежурството, Дежурниот истражител (IOC-Investigator-On-Call) ќе биде одговорен за следење на сите задолжителни и доброволни извештаи за настан поднесени до КИНСИВ. Секој извештај се разгледува и се одлучува за покренување на истрага од страна на КИНСИВ. Ова се прави согласно барањата од Анекс 13, утврдените процедури и табелата за постапување на КИНСИВ. Претседателот на КИНСИВ ќе биде информиран.
Онаму каде што е јасно утврдено дека ќе се преземе истрага, Дежурниот истражител (IOC-Investigator-On-Call) ќе отвори електронска евиденција и евиденција во тврда копија.

Онаму каде што се потребни дополнителни информации, Дежурниот истражител (IOC-Investigator-On-Call) ќе ги побара тие информации за да се утврди дали постои потреба од отварање на истрага. Претседателот на КИНСИВ ќе именува Главен истражител (IIC-Investigator-In-Charge), кој ќе биде одговорен за управувањето и водењето на истрагата, со декрет.

Доколку по добивањето на повеќе информации биде одлучено дека не е потребна истрага од страна на КИНСИВ, а каде е веќе отворена електронска и печатена евиденција, истата ќе биде "затворена", и ќе бидат наведени причините зошто.

2.3 Известувања

Процесот на известување опфаќа 2 категории:

- Процес со кој КИНСИВ е известен за несреќа или сериозен инцидент и
- Процес со кој КИНСИВ известува друга организација за несреќа или сериозен инцидент, што го привлекол вниманието на КИНСИВ.

За да се помогне на процесот за идентификување на оние држави, организации, заинтересирани страни, итн., кои бараат да бидат известени за некоја појава како и на оние кои имаат право да добијат прелиминарни извештаи, нацрт-извештаи, конечни извештаи и сл., креирана е чек листа за приматели на информации. Оваа чек листа (дадена како **Прилог бр.2** на овој Прирачник**)** се приложува кон евиденцијата во тврда копија за конкретната појава и се користи за да се идентификуваат оние кои имаат право да добијат соодветна документација и да следат што е издадено од Главниот истражител (IIC-Investigator-In-Charge).

2.3.1 Известување за несреќи и сериозни инциденти до КИНСИВ

2.3.1.1 Несреќи или сериозни инциденти кои се случуваат на територијата на Република Северна Македонија

Националното законодавство разработува детали за тоа кој е одговорен за известување на КИНСИВ за воздухопловна несреќа или сериозен инцидент кои се случиле во државата. Вообичаено, тоа ќе биде капетанот на воздухопловот или, доколку биде убиен или онеспособен, операторот на воздухопловот. Во случај на несреќи или сериозни инциденти кои се случуваат на или во непосредна близина на аеродромот, одговорни за известување треба да бидат и аеродромските власти. Според тоа, во Република Северна Македонија, вообичаено е полицијата да постапува според информации добиени од сведоци на несреќата, Контролата на летање (ATC) или операторот на аеродромот. Во некои случаи, Агенцијата за цивилно воздухопловство (CAA) може директно да ја извести КИНСИВ за појава што може да се смета за „погодна за известување“ што произлегува од поднесувањето на Извештајот за задолжително или доброволно случување, доставено до Агенцијата.

2.3.1.2 Несреќи или сериозни инциденти кои се случуваат надвор од територијата на Република Северна Македонија

ICAO Анекс 13 Поглавје 4 ги дава деталните процедури што треба да се донесат за известување за несреќи надвор од Република Северна Македонија кои се случуваат кај македонски воздухоплови. Во овие случаи, веројатно е дека КИНСИВ ќе биде известен од страна на државата на настанување или македонскиот оператор. КИНСИВ ќе одговорат веднаш и соодветно во согласност со препорачаните практики во Анекс 13.
Конкретно, КИНСИВ ќе го пријави приемот на известувањето, ќе обезбеди на државата на настанот какви било релевантни информации што им се достапни во врска со воздухопловот и екипажот на летот и дали има намера да назначи акредитиран претставник (ACCREP-Accredited Representative), давајќи ги името и деталите за контакт, очекуван датум на пристигнување, ако се патува.

2.3.2 Одговорност на КИНСИВ да извести други држави и организации за несреќи или сериозни инциденти

КИНСИВ има одговорност веднаш да ги информира различните држави и организации и на најбрз можен начин да добие информации за несреќа на воздухоплов или сериозен инцидент.
Доколку во која било фаза од истрагата се идентификуваат безбедносни превентивни активности што треба да се преземат навремено за да се спречи настанување на слични појави, тоа веднаш ќе се покрене со Главниот истражител (IIC-Investigator-In-Charge), кој навремено ќе преземе или назначи се што е потребно.

2.3.2.1 Известување за несреќи или сериозни инциденти кои се случуваат во Република Северна Македонија

Несреќи или сериозни инциденти, кои се случуваат во Република Северна Македонија, ќе бидат пријавени до соодветните органи и организации во согласност со стандардите и препорачаните практики детално објавени во одредбите на ICAO, Анекс 13, Поглавје 4 Известување.
Несреќи или сериозни инциденти, кои се случуваат во Република Северна Македонија, на странски управувани воздухоплови, странски регистрирани воздухоплови, како и дизајнирани или произведени воздухоплови во странство или за фатални несреќи кои вклучуваат странски државјани, ќе бидат пријавени до органите за истражување на несреќи како што е поставено во релевантните министерства за надворешни работи преку Формуларот за првично известување на КИНСИВ, даден како **Прилог бр.3** на овој Прирачник.
Прифатено е дека државите, по приемот на ова известување, имаат право и најверојатно ќе назначат ACCREP (Accredited Representative). Погледнете ДЕЛ 6: СОРАБОТКА СО СТРАНСКИ ДРЖАВИ.

Доколку ниту државата на регистрација, ниту операторот не назначат ACCREP (Accredited Representative), КИНСИВ ќе го покани операторот да учествува, во согласност со вообичаените истражни процедури.
Покрај тоа, кога ниту државата каде што е дизајниран, ниту произведен воздухопловот не назначуваат ACCREP (Accredited Representativ), КИНСИВ ќе ја покани организацијата одговорна за дизајнот на типот и конечното склопување на воздухопловот да учествуваат, во согласност со вообичаените истражни процедури.

2.3.2.2 Несреќи или сериозни инциденти надвор од Република Северна Македонија кои бараат вклучување на КИНСИВ

Несреќите или сериозните инциденти кои се случиле надвор од Република Северна Македонија, а кои бараат назначување на истражител на КИНСИВ за ACCREP (Accredited Representative) како „Експерт“ или „Советник“ вклучуваат или воздухоплов управуван од Република Северна Македонија, или воздухоплов регистриран во Република Северна Македонија, или вклучува смрт или сериозна повреда на граѓани на Република Северна Македонија. Исто така, според деталните одредби во ICAO Анекс 13 (5.22), кога странска држава спроведува истрага за несреќа на воздухоплов со максимална маса над 2250кг., може специјално да побара учество од страна на државата на регистрација, државата на операторот, државата на дизајн и државата на производство на воздухопловот. Ако Република Северна Македонија е една од засегнатите држави, таа ќе назначи акредитиран претставник.
По добивањето на известувањето, КИНСИВ ќе ги извести релевантните институции во Република Северна Македонија, за истите да можат да понудат советници за поддршка на ACCREP-Accredited Representative (Агенција за цивилно воздухопловство, Министерството за транспорт и врски, Министерството за надворешни работи во случај на смртни случаи во кои се вклучени граѓани на Република Северна Македонија, и Секторот за Евроинтеграции на Владата на Република Северна Македонија).
Доколку КИНСИВ првично е известен од страна на компанија на Република Северна Македонија, КИНСИВ ќе го извести органот одговорен за истраги во земјата каде се случил настанот за состојбата како и другите релевантни органи.

2.3.2.3 Известување за несреќи или сериозни инциденти каде државата не е место на настанот

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

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

2.3.3 Известување за несреќи или сериозни инциденти до EASA и властите за цивилно воздухопловство

Во случај кога условот за никаков судир на интереси е задоволен, КИНСИВ ќе ги извести и ќе ја покани EASA и националните власти за цивилно воздухопловство да назначат претставник да учествува во истрагата:

а) како советник на IIC (Investigator-In-Charge) за секоја безбедносна истрага за секоја несреќа и сериозен инцидент кој вклучува воздухоплов, освен она што е наведено во Анекс II на Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008, под контрола и дискреција на IIC (Investigator-In-Charge).

б) како советник за помош на акредитиран претставник(ци) (ACCREP-Accredited Representative) при секоја истрага за безбедност спроведена во трета земја каде се поканува надлежниот орган за истрага за безбедност да назначи акредитиран претставник во согласност со меѓународните стандарди и препорачаните практики за воздухопловни несреќи и истраги за сериозни инциденти, под надзор на ACCREP (Accredited Representative).

2.3.4 Известување за опасни материи

Опасни материи се производи или супстанции кои што можат да претставуваат ризик по здравјето, безбедноста, имотот или животната средина и кои се прикажани на листата на опасни материи во техничките упатства на ICAO за безбеден транспорт на опасни материи преку воздух или кои се класифицирани според тие упатства.

Важно е во рана фаза и без одложување да се утврди присуството на Опасни материи во воздухопловот. Овие информации можат да се добијат од Товарниот лист, директно од авиокомпанијата или екипажот на летање, кои можеби имаат Формулар за известување за опасни материи. Во случај да се сруши македонски управуван воздухоплов, КИНСИВ треба да добие информации за опасни материи од Операторот и за тоа да го извести надлежниот орган за странска истрага. Во случај кога Република Северна Македонија е државата на настанот, КИНСИВ треба да побара релевантни информации од надлежниот орган за странски истраги. Ако се присутни опасни материи, императив е овие информации да бидат дистрибуирани веднаш и директно на персоналот на местото на несреќата и до сите заинтересирани страни.

2.4 Одговор на истражителот

2.4.1 Општо

Барањата поставени за истражителите кои спроведуваат истрага ќе се разликуваат значително и тоа во зависност од природата на несреќата, нејзината локација и околностите. Од причина што не е можно да се предвидат сите состојби/ситуации, во овој дел се дадени насоки кои може да им помогнат на одделните истражители во подготовките при распоредување на терен.

2.4.2 Подготвеност

Дежурниот истражител (IOC-Investigator-On-Call) е прва точка на контакт кој нормално ќе обезбеди итен одговор. Како и да е, сите истражители треба да бидат на располагање за распоредување, освен ако не се на одмор, непосредно пред користење на одмор или имаат претходно договорени обврски.
Сите расположиви истражители треба да бидат во состојба да патуваат при итно известување со нивната лична опрема, по копно или воздух, како што е соодветно. Тие треба да имаат во предвид да понесат доволно лични предмети за 3 (три) дневно распоредување. Не се применуваат дефинирани правила за временските рамки за распоредување, но Дежурниот истражител (IOC-Investigator-On-Call) треба да биде во состојба да одговори во рок од еден час.
Истражителите кои патуваат до работат со приватен автомобил, треба да ја носат својата опрема и облека во својот автомобил или да ги чуваат овие работи во нивната канцеларија за да можат да се распоредат без да патуваат дома за да ја земат својата опрема.

2.4.3 Ниво на одговор

Одговорот на КИНСИВ ќе биде сразмерен со сериозноста на настанот, без разлика дали станува збор за приватен или комерцијален лет, или дали ќе се извлечат значајни лекции за безбедност од истрагата.
Начелно, КИНСИВ ги има следниве опции:

- Да не ја испитува појавата, туку да ги евидентира деталите за појавата со отворање на евиденција во тврда копија и електронска евиденција (нормално доколку смета дека настанот не може да се пријавува или дека нема лекции за безбедност што треба да се научат).
- Да ја испита несреќата/инцидентот преку кореспонденција.
- Да ја делегира истрагата на одобрен орган или организација.
- Да ја истражи несреќата/инцидентот со распоредување на „тим на терен“ при несреќи на воздухоплови на генерална авијација (GA-General Aviation) и некои сериозни инциденти во воздухопловите на комерцијалната авијација.
- Да ја истражи несреќата/инцидентот со распоредување на „тим на терен“ што може да вклучува акредитирани претставници и советници од странски држави (големи катастрофи).
- Да назначи акредитиран претставник (кој патува и кој не патува) и/или експерти (за несреќи во странство од интерес за Република Северна Македонија).
- Да назначи истражител за воздухопловни несреќи за да помогне или советува каде е вклучен државен воздухоплов и настанот не е предмет на истрага за КИНСИВ.

Во нормални околности, по приемот на нотификација за Дежурен истражител (IOC Investigator-On-Call), Дежурен истражител (IOC-Investigator-On-Call) ќе стане Главен истражител (IIC- Investigator-In-Charge) за таа посебна истрага.
Сепак, ова може да се промени согласно одлуката на Претседателот на КИНСИВ, заради природата на појавата или обемот на работа на секој истражител, итн.
Покрај тоа, можно е одредена истрага да може да се прераспредели, во било која фаза, кога ќе стане јасно дека прашањата покренати во истрагата подобро се решаваат од страна на личност со различна специјализација.
Исто така е дозволено IICs (Investigator-In-Charge), во дискусија со Претседателот на КИНСИВ; да ја надополни истрагата со статусот на „Теренска истрага“ доколку утврди дека е потребна значителна дополнителна работа на терен (патување надвор од седиштето на КИНСИВ).

2.5 Приоритети за користење доколку ресурсите на КИНСИВ се ограничени

КИНСИВ има ограничени ресурси за исполнување на постојаната побарувачка за истражување на сите несреќи и сериозни инциденти пријавени преку задолжителни и доброволни извештаи за настан. Може да се појави ситуација кога ресурсите на КИНСИВ за персонал се несоодветни, поради зголемување на активностите при несреќи, отсуство, работа надвор од канцеларијата и/или болест.

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

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

2.6 Теренски истраги

Спроведувањето на „Теренска“ истрага за смртоносна несреќа во која е вклучен воздухоплов на генералната авијација, вообичаено, ќе бара распоредување на двајца истражители. „Теренска“ истрага за несреќа (или сериозен инцидент) на воздухоплов на комерцијалната авијација, класифицирана како голема катастрофа, ќе бара распоредување на максимален број на истражители, плус соодветен персонал за поддршка на КИНСИВ. Може да биде потребна и дополнителна поддршка од други организации или земји.

2.7 Принципи за процесирање на предмети од остатоци

2.7.1 Општо

Ефективната истрага се потпира на чувствително и правилно постапување со предметите од интерес и одржувањето на соодветна евиденција при документирање на нивната состојба и локација со текот на времето.
Без разлика дали предметите од интерес се на лице место или во објект (хангар) изнајмен од страна на КИНСИВ, важат истите општи принципи.
Со оглед на разновидната природа на остатоците од воздухопловите, невозможно е доследно да се применат општите принципи на истраги, така што истражителите овие општи принципи ќе ги користат, изменат или прошират, како што се наложува, за да можат да се справат со која било посебна ситуација.

2.7.2 Снимање на оригиналната позиција

По пристигнувањето на местото каде што се наоѓаат остатоците, првата постапка е да направите А/С фотографии со помош на техниката WALK ARROUND (фотографија на секои 45 степени). Потоа, кога се работи со кој било дел од остатоците, потребно е да се документира нивната позиција, состојба и димензии. Ова најдобро се постигнува со фотографирање користејќи ознаки за идентификација на КИНСИВ, соодветни скали на мерки за да се даде чувство за димензија и индикација за ориентацијата на делот (горе, долу, итн.); за одвоени компоненти, ова исто така ќе вклучува детали за положбата на компонентата во однос на другите остатоци за да се вклучи индикација за ориентација (север, југ, растојание / лежиште, итн.).
Кога се фотографира, истражителите треба да бидат свесни за потребата од соодветна светлина и треба да се обидат да ги користат опциите кои се достапни на нивната камера за најдобар ефект. Може да се користат и огледала за да се обезбеди пристап до непристапни и невидливи делови на остатоците. Истражителите исто така треба да ја запомнат техниката „Холивуд“ и да направат првични фотографии од општата сцена со предметот во центарот, пред постепено да зумираат до компонентата на субјектот, додека се осигура дека ориентацијата може да се утврди последователно.
Ако делот се отстранува, документирајте ја секоја фаза од неговото отстранување. Можеби не е можно да се закачи ознаката за остатоци на делот што се наоѓа на самото место и во вакви случаи бројот на ознаката може да се стави на фотографијата или да може да се чуваат пишани записи за да се поврзат фотографиите со ознаката; сепак, ознаката треба да биде прикачена што е можно поскоро. Означените соседни компоненти треба да бидат фотографирани заедно, така што релативните позиции можат да бидат поврзани со референци за ознаки.
Секогаш проверувајте го квалитетот на фотографиите пред да продолжите; запомнете дека веројатно нема да има втора шанса да ги соберете овие информации и никогаш не можете да имате премногу фотографии. Делови за кои е потребно чистење треба да бидат фотографирани пред, после и по можност дури и за време на процесот на чистење.

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

2.7.3 Пакување и испраќање на остатоци

Кога делот ќе стане достапен и ќе биде обележан, истражителот мора да одлучи како да продолжи понатаму.
Доколку делот бара дополнително тестирање, истражителот мора да ги идентификува потребните тестирања и локацијата на надлежната институција за тестирање.
Делот потоа треба да се спакува на соодветен начин, на пр. ако станува збор за електронска компонента ќе биде потребна торба-Електро статичко празнење (ESD), краевите од скршени метални компоненти никогаш не треба да се склопат, туку треба да се одделат и завиткаат поединечно, артиклите што содржат запаливи течности мора да бидат херметички запечатени и транспортирани како Опасен воздушен карго товар, итн. Истражителот треба да направи сопствена проценка, како и да прима совет од надлежни институции (на пр. Природно-математички факултет, Машински факултет итн.) за одредени тестирање, производителот на оригинална опрема итн.
Во зависност од чувствителноста и критичноста на компонентата на истрагата, истражителот може да одлучи самостојно да го предаде предметот до надлежната институција за тестирање, или може да одлучи да употреби соодветна комерцијална курирска услуга.

2.7.4 Протоколи за тестирање

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

2.7.5 Враќање на остатоци во КИНСИВ

Кога сите тестирања се завршени, истражителот мора да осигура дека остатоците се вратени во надлежност на КИНСИВ каде што ќе бидат соодветно складирани за понатамошна употреба во рамките на истрагата на КИНСИВ или на друго место.
Истражителот потоа мора да го документира резултатот од тестирањето; природата на оваа документација може да биде во форма на извештај од надлежната институција за тестирање или може да биде извештај од истражителот.
Записите за сите фази на процесот треба да се одржуваат така што ќе може да се потврди стабилноста на процесот на тестирање и да се провери синџирот на надлежности доколку се појави потреба.
Последно, истражителите треба да запомнат акронимот на Swegennis & Woods **PIXTOW (Photograph, Index, X-ray, Test, Open and Write)** (Фотографирај, Означи, Сними, Тестирај, Отвори и Запиши) што дава добар преглед на постапката што треба да се следи.

2.8 Непречен пристап

2.8.1 Пристап и контрола

ЕУ Регулативата 996/2010 (член 11) предвидува овластување, што му овозможува на IIC (Investigator-In-Charge) да има непречен пристап до остатоците и сите релевантни материјали, вклучително и уреди за снимање на летови и записи на АТС, за да има неограничена контрола над процесот во насока да се обезбеди детално испитување, кое ќе биде извршено без одлагање од страна на овластен персонал кој учествува во истрагата.

2.9 Претставници и советници акредитирани од КИНСИВ

2.9.1 Општо

Истражителите на КИНСИВ, од време на време, ќе бидат назначени за акредитирани претставници (ACCREP-Accredited Representative), ако се случи несреќа кај македонски регистриран или управуван воздухоплов во странство и/или вклучува смрт, или сериозни повреди на македонски државјани, како што е детално опишано во ICAO Анекс 13 во врска со несреќи или сериозни инциденти надвор од Република Северна Македонија. „Советниците“ може исто така да го придружуваат ACCREP (Accredited Representative). По назначувањето од страна на ACCREP (Accredited Representative), на советниците и експертите ќе им биде обезбедена документација, во која ќе бидат дадени детали за нивниот статус и обемот на нивното учество во истрагата.

2.9.2 Акредитирани претставници (ACCREP-Accredited Representative)

ACCREP (Accredited Representative) е дефиниран како лице одредено од една држава, врз основа на неговите квалификации, со цел учество во истрага спроведена од друга држава.

2.9.2.1 Советник

Лице назначено од една држава, врз основа на неговите квалификации, со цел да му помогне на својот акредитиран претставник (ACCREP-Accredited Representative) во истрагата.

2.9.2.2 Експерт

Лице кое може да учествува во истрага во име на држава чиишто граѓани претрпеле фатални или сериозни повреди во несреќа.

2.9.3 Патување

Во одредени случаи, „ ACCREP (Accredited Representative)“ плус советник(ци) на КИНСИВ ќе патуваат до локацијата на несреќата надвор од Република Северна Македонија за активно да учествуваат во истрагата на таа држава. Сепак, ACCREP (Accredited Representative) може да биде назначен единствено за координирање на настан кој вклучува странска истрага за регистриран во Република Северна Македонија или опериран од Република Северна Македонија. Истражители на КИНСИВ или специфични лица од индустријата можат да бидат назначени за „советници“ на КИНСИВ ACCREP (Accredited Representative). Ова нормално ќе се случи кога ACCREP (Accredited Representative) се бара да патува до страната за странски несреќи. „Советници“ на КИНСИВ ќе бидат назначени заради подобрување на придонесот на КИНСИВ во истрагата или за стекнување искуство со странски истражни постапки.

„Експерт“ на КИНСИВ вообичаено ќе биде назначен доколку македонски државјанин се здобие со смртоносни или сериозни повреди во несреќата на воздухоплов надвор од Република Северна Македонија. Тука повторно не мора да се бара од „Експертот“ да патува, туку да дејствува единствено како точка на контакт помеѓу странскиот истражен тим и Министерството за надворешни работи и роднините на починатиот (ДЕЛ 6: СОРАБОТКА СО СТРАНСКИ ДРЖАВИ).

2.10 Работа со други организации во државата (паралелни истраги)

КИНСИВ може и да не биде единствениот орган/организација која спроведува истрага во врска со воздухопловна несреќа. Од суштинско значење е истражителите на КИНСИВ, особено IIC (Investigator-In-Charge), да ги координираат истражните процеси на КИНСИВ со други органи/организации за да се обезбеди исполнување на взаемните потреби на сите легитимни органи/организации. Ова е од особено значење кога се работи за зачувување на докази и земање и снимање на изјави на сведоци. Следниве органи/организации може да спроведат посебна и паралелна истрага:

- Министерство за внатрешни работи, кое може да дејствува во име на Јавниот обвинител и/или на Корисникот;
- Операторот на воздухопловот;
- Производителот на воздухопловот;

- Осигурителната компанија;
- Контролата на летање (АТС);
- Аеродромските власти.

Треба да се напомене дека само Јавниот обвинител и истражителите на КИНСИВ имаат законско право во однос на контролата на доказите на местото на несреќата.
Понатаму, се смета дека КИНСИВ има приоритет на местото на несреќата, освен ако појавените докази откриваат дека несреќата е резултат на кривично дело. Сепак, КИНСИВ не треба да ги попречува процесите на другите заинтересирани страни, бидејќи тие често имаат временски критични императиви, а за возврат активностите на другите заинтересирани страни не смеат да ја попречуваат истрагата за КИНСИВ или да заземаат предност над тоа. Најдобар компромис се постигнува со давање фактички информации на заинтересираните страни (фактички информации - резиме на списокот за проверка на теренски истраги). Како и да е, неопходно е да се одржи јасна линија помеѓу техничката истрага на КИНСИВ и истрагата спроведена од судските органи (Јавното обвинителство).

ГЛАВНИ ИСТРАГИ

3. ГЛАВНИ ИСТРАГИ

3.1 Вовед

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

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

Следниве упатства се креирани да осигураат дека за време на одговорот и фазата на истрагата на терен за големи несреќи, постои рамка која обезбедува дека клучните елементи што се бараат се дадени на структуриран начин. Тие не се наменети да бидат нормативни во смисла на ограничување на постапувањето на IIC (Investigator-In-Charge) за истрагата. Општо, стандардните процедури за КИНСИВ треба да се користат секогаш кога е можно. Известувањето за голема несреќа ќе биде обработено на стандарден начин за време и надвор од работното време. Дежурниот истражител (IOC-Investigator-On-Call) ќе го извести Претседателот на КИНСИВ и останатите истражители. Исто така, ќе бидат номинирани Главен истражител (IIC-Investigator-In-Charge) и заменик Главен истражител и ќе се формира почетен тим за одговор. Предвидено е дека ќе има првично распоредување на сите расположиви истражители на местото на несреќата. Заменикот на IIC (Investigator-In-Charge) ќе се смести во седиштето на КИНСИВ и во консултација со раководителот на администрацијата; КИНСИВ ќе биде отворена и ќе се ангажира персонал за да се извршуваат вообичаените должности при помош на заменикот на IIC (Investigator-In-Charge). Распоредувањето на резервниот административен персонал ќе се случи откако ќе се знае обемот на истрагата.
„Седиште на терен“ ќе биде поставено на локација во погодна близина на местото на несреќата (објект во владени на локална или државна управа), со можност да има целосна ИТ структура, конференциски, административни и управувачки капацитети
Истражителите треба да бидат подготвени со доволна количина на лична заштитна и безбедносна опрема, со претходно организирани начини за дополнување. Тие треба да имаат во предвид да носат со себе лична ИТ опрема, вклучувајќи лаптоп, напојување, кабел за модем, надоврешна меморија со далечински пристап и дигитални диктафони, итн. КИНСИВ има обврска да обезбеди доволна количина на лична заштитна и безбедносна опрема за надворешни именувани истражители.

3.2 Детали за истраги на големи несреќи

Деталите кои се однесуваат на: подготовка пред истрагата, известувањето и првичното реагирање, активностите на местото на настанот, активностите по местото на настанот, меѓународните истраги, пронаоѓање остатоци и помош за семејството, како и активности доделени на персоналот на КИНСИВ, детали за логистичка поддршка и координација со други меѓународни надлежни истражни тела и директно или индиректно инволвирани страни во несреќата, се наведени во Оперативниот прирачник во делот за големи несреќи.

ОРГАНИЗАЦИЈА НА ПЕРСОНАЛ ЗА ПОДДРШКА

4. ОРГАНИЗАЦИЈА НА ПЕРСОНАЛ ЗА ПОДДРШКА

4.1 Вовед

При спроведување на активностите како „на терен“ така и „вон-терен“, истражителите честопати имаат потреба од поддршка од различни страни за да ја постигнат задачата ефективно и ефикасно. Оваа поддршка, до одреден степен, може да се обезбеди со сопствената логистика; меѓутоа, честопати се бара значителна помош од надворешни организации. Заради минимлниот број на административен персонал (едно лице) во случај на средни и големи воздухопловни несреќи, КИНСИВ ќе ангажира дополнителен надворешен административен персонал за непречена логистичка поддрша за времетрање на истрагата на лице место. Дополнителниот административен персонал во зависност од потребата ќе биде лоциран во седиштето на КИНСИВ или во „седиште на терен“ во погодна близина на местото на несреќата и ќе пружа поддршка на истражителите за време на фазата на распоредување на теренската истрага.
Надворешните организации генерално ја поддржуваат истрагата на КИНСИВ „на терен“, пронаоѓањето и транспортот на остатоците, управувањето со безбедноста на местото на несреќи и со „пост-теренско“ тестирање и истражување. Следните точки подетално ги опфаќаат персоналот и/или организациите и видот на поддршка што тие ги даваат.

4.2 Редовен и дополнителен административен персонал на КИНСИВ

Редовниот административен персонал на КИНСИВ има задача да го поддржува Комитетот во текот на редовното работно време (од 08:00 до 16:00 часот).
Меѓутоа, во случај на „средна и голема воздухопловна несреќа“, редовниот административен персонал на КИНСИВ може да биде повикан да присуствува во седиштето на КИНСИВ или да се распореди во просторијата за операции формирана во близина на местото на несреќата.
Ангажирање и распоредување на дополнителен административен персонал се врши од страна на истражителите на КИНСИВ.
Персоналот што се користи на овој начин ќе има право на надомест на трошоци во согласност со Законот за работни односи и подзаконските акти на КИНСИВ.
Должностите што се преземаат од персоналот на администрацијата на КИНСИВ за време на распоредување при воздухопловна несреќа се детално опишани во ДЕЛ 3: ГЛАВНИ ИСТРАГИ од овој Прирачник.

4.2.1 Административен персонал за поддршка

Административниот персонал ќе може да им помогне на истражителите со следново:

- Справување со известувања за несреќи / инциденти;
- Прифаќање дојдовни повици и детали за снимање;
- Обезбедување информации на истражители за воздухопловот (веб-пребарување);
- Известувања до странските власти и другите заинтересирани страни;

- Соопштенија за јавноста;
- Организирање на хотелско сместување и патување;
- Контакт информации;
- Добивање и одржување на информации за организација;
- Пронаоѓање на потребната релевантна документација на пр. прирачници, мапи, графикони и слично. Истражување за претходни случаи (препораки за безбедност);
- Организирање на состаноци / интервјуа;
- Ажурирање на списокот со информации за контакти;
- Скенирање / PDF документи;
- Фотокопирање на дневници, евиденција за одржување и сл.;
- Враќање на лични предмети и документација;
- Подготовка на коресподенција;
- Помош при подготовките за брифинзи, состаноци и презентации;
- Испраќање нацрт извештаи и конечни извештаи.

4.2.2 Справување со медиуми

Претседателот на КИНСИВ или лице овластено од него/неа е одговорно да ги објави информациите до јавноста (медиуми).

4.2.2.1 Првични изјави

Во првичните моменти од каква било несреќа или сериозен инцидент од висок профил за кој се бара распоредување на теренска екипа, важно е КИНСИВ да се согласи со други надлежни државни органи и да издаде, преку канцеларијата за печат, **првична изјава**.

Забелешка: Изјавите за медиуми не смеат да се мешаат со првичните извештаи на КИНСИВ, со специјалните билтени или со привремени извештаи.

Очигледно е дека, секоја несреќа/сериозен инцидент е различна, па оттаму **Прилогот бр. 4** на овој Прирачник вклучува пример на изјава од КИНСИВ која може да претставува основа за секој првичен одговор.
Првичната изјава треба да биде кратка изјава за факти што ги потврдува информациите од изворот на информацијата, доколку е можно.
Исто така, треба да се управува со првичните очекувања за тоа кога ќе бидат достапни дополнителни изјави/извештаи, доколку има. Давањето на првична изјава спречува формирање на вакуум на информации, што може да доведе до тоа приказната сама по себе да се создава, а исто така го минимизира ризикот од погрешно известување.

4.2.3 IT Поддршка

КИНСИВ има обврска да обезбеди специфична ИТ опрема, комуникација, поддршка и експертиза во седиштето, а во случај на воздухопловна несреќа или сериозен инцидент на локацијата определена како „седиште на терен“.

4.3 Надворешни организации

4.3.1 Министерство за внатрешни работи

Сè уште не е потпишан Меморандум за соработка помеѓу КИНСИВ и Министерството за внатрешни работи на Република Северна Македонија со кој би се формализирале ангажманите за меѓусебна соработа на Министерството од страна на КИНСИВ, како и за соработка на КИНСИВ за несреќи на полициски воздухоплови. Како и да е, КИНСИВ и Министерството за внатрешни работи практикуваат меѓусебна соработка што подоцна ќе биде потврдена со потпишување на Меморандум за соработка.

4.3.2 Министерство за одбрана

Сè уште не е потпишан Меморандум за соработка помеѓу КИНСИВ и Министерството за одбрана на Република Северна Македонија со кој би се формализирале ангажманите за меѓусебна соработка на Министерството од страна на КИНСИВ, како и за соработка на КИНСИВ за несреќи на воени воздухоплови. Како и да е, КИНСИВ и Министерството за одбрана практикуваат меѓусебна соработка што подоцна ќе биде потврдена со потпишување на Меморандум за соработка.

4.3.3 Дополнително ангажирање на надворешни експерти

КИНСИВ може да бара во текот на истрагата назначување на дополнителни специфични надворешни лица или експерти од други организации. Не треба да постои конфликт на интереси помеѓу назначувањето на дополнителнителните експерти во истрагата.

4.3.4 Патологија

Јавниот обвинител е овластен за извршување обдукции (Post-Mortem) извршени врз жртви во несреќа и тој/таа треба да одлучи кој ќе ја изврши обдукцијата.
Претседателот на КИНСИВ или овластен истражител од него ќе се поврзе со Јавниот обвинител заради понатамошна соработка во истрагата, што е можно поскоро по несреќата за да ги информира за првичните детали за несреќата (Види дел 12: РАБОТА СО СУДСКИ ОРГАНИ).

4.3.5 Медицински испитувања

Може да се појави потреба да се извршат специфични лекарски прегледи на екипажот на летот, кабинскиот екипаж, патниците и други инволвирани лица во авијацијата, кои на некој начин се поврзани со настанот. Доколку се утврди потреба, медицинските прегледи се извршуваат експедитивно и од страна на соодветно квалификуван лекар.

4.3.6 Производители и организации за одржување на воздухоплови

КИНСИВ нема никакви формални договори со организациите на производители за поддршка на истраги за КИНСИВ. Во пракса, истражителите тесно соработуваат со оние организации чија услуга или производ е поврзана со одредена несреќа без разлика дали е во центарот на фокусот или не.

Објектите предвидени за оваа намена нормално се обезбедуваат без надоместок, затоа што вообичаено е во најдобар интерес на организациите да помогнат во истрагата за да се открие, уште во првата можна прилика, дали нивниот производ или услуга на било кој начин има недостаток и бара превземање на соодветна безбедносна мерка.

Оваа соработка со КИНСИВ се негува повеќе години и не треба да се наруши од страна на вклучените истражители. Неопходни се соработка, почитување и обѕирност, додека се води непречена независна истрагата за КИНСИВ, за да се одржи ова ниво на помош.

ОДРЕДБИ ЗА ПАТ И СМЕСТУВАЊЕ

5. ОДРЕДБИ ЗА ПАТ И СМЕСТУВАЊЕ

5.1 Општо

Патувањето до местото на несреќата што е можно поскоро по настанот, обезбедува минимална загуба и нарушување на доказите на местото на настанот.

5.2 Патување

5.2.1 Вовед

Истражителите имаат 6 основни начини на транспорт при распоредување на местото на несреќата. Тие треба да се согласат со најпогодната опција одобрена од страна на Претседателот на КИНСИВ.

1. Возило за брза реакција на КИНСИВ;
2. Приватен автомобил;
3. Изнајмен автомобил;
4. Полициски/Воен воздушен/воден транспорт;
5. Комерцијален воздушен транспорт;
6. Изнајмен воздушен/воден транспорт.

5.2.1.1 Возило за брз одговор на КИНСИВ

КИНСИВ има две возила за непосредна реакција Dacia Duster и VW Passat и една товарна приколка.

5.2.1.2 Усогласување со правилата на пат

Сите лица кои управуваат со возилата на КИНСИВ подлежат под одредбите на Законот за безбедност на патниот сообраќај и истиот мора да го почитуваат.
Возилата за непосреден одговор, ако сте вклучени во сообраќајна несреќа (RTA), мора да ги почитуваат следниве насоки:

- Не прифаќајте никаква одговорност;
- Кога е соодветно, повикајте полиција;
- Фотографирајте го местото на несреќата и оштетувањето на возилата и/или имотот;
- Земете детали за другото возило;
- Дајте ги вашите детали на другата страна, доколку тоа е побарана од вас;
- Информирајте ја канцеларијата за администрација на КИНСИВ за несреќата и осигурителната компанија.

5.2.1.3 Управување со возила

КИНСИВ има обврска редовно да ги сервисира сите службени возила согласно упатствата на производителот.

5.2.2 Упатства за влечење

Во одредени случаи може да се појави потреба истражителите да прикачат приколка на возило на Комитетот. Во овие случаи потребно е да се разгледаат законските одредби за безбедност на патиштата заради запознавање и усогласување со процедурите, доколку некој од извршителите не влечел приколка претходно или доколку поминало подолго време од последен пат на употреба.

5.2.3 Воен воздушен транспорт

Не постои Меморандум за соработка помеѓу КИНСИВ и Министерството за одбрана на Република Северна Македонија. Сепак, КИНСИВ може да користи ресурси на военото воздушен сообраќај и да практикува меѓусебна соработка.
Достапноста на овие ресурси зависи од оперативните ангажмани/приоритети на воените воздухопловни власти. Дозвола за употреба на воен воздушен транспорт КИНСИВ мора да побара од надлежното Министерство за одбрана (Командата на воздухопловните власти).

5.2.4 Полициски воздушен транспорт

Не постои Меморандум за соработка помеѓу КИНСИВ и Министерството за внатрешни работи на Република Северна Македонија. Сепак, КИНСИВ може да користи ресурси на полицискиот воздушен сообраќај и да практикува меѓусебна соработка.
Достапноста на овие ресурси зависи од оперативните ангажнмани/приоритети на полициските воздухопловни власти. Дозвола за употреба на полициски воздушен транспорт КИНСИВ мора да побара од надлежното Министерство за внатрешни работи (Директор на БЈБ).

5.2.5 Комерцијален воздушен транспорт

Истражителите кои патуваат со воздухоплов вообичаено треба да резервираат економска класа, при што треба да се земе во предвид најдобрата вредност за парите.
Во редовно работно време, сите патувања со воздухоплов се резервираат преку партнери на КИНСИВ. Истржителите кои веќе се „на терен“ кои бараат дополнителен авионски превоз од она што е веќе резервирано, можат или да направат сопствени аранжмани и да бараат рефундирање на трошоците при нивното враќање во седиштето на КИНСИВ, или да се јават во канцеларијата за администрација на Комитетот за тие да направат резервација во нивно име.

Сепак, сите вакви дополнителни летови треба нормално да бидат дискутирани и одобрени од страна на Претседателот на КИНСИВ.
Патувањето до и од аеродромите мора да ги земе предвид специфичните потреби на секој истражител и ќе ја земе предвид најдобрата вредност за цената.

5.3 Сместување

5.3.1 Хотелски резервации

Истражителите и персоналот за поддршка имаат право на еднокреветна соба во соодветна хотелска просторија додека се наоѓаат на местото на несреќата или на состанокот. Секторот за администрација на КИНСИВ ги прави потребните аранжмани за време на работното време. Резервациите можат да се направат со користење на Интернет или преку хотелските водичи. На местото на несреќата, надвор од работното време, истражителите ќе го резервираат хотелот на свој аранжман. КИНСИВ ќе ги покрие споменатите трошоци.

5.3.2 Стандарди за хотел

Сместувањето во хотелот треба да биде со стандард што ќе обезбеди потребно ниво на удобност и безбедност за поддршка на 24 часа работење од страна на тимот на КИНСИВ. Сместувањето треба, кога е можно, да обезбеди услови за следниве минимални стандарди на собите:

- Да бидат опремени со телевизија, телефон, интернет врска / Wi-Fi;
- Да бидат климатизирани;
- Да бидат релативно звучно изолирани;
- Да бидат опремени со биро и стол погоден за пишување извештаи.

5.3.3 Безбедност на информации

Иако истражителите природно сакаат да разговараат за истрагата за време на пијалок или вечера, тие треба да имаат во предвид дека нивните разговори во бар или трпезарија можат да бидат слушнати. Членови на медиумите или роднини на починатите може да бидат присутни во хотелот и од тие причини итражителите треба да бидат исклучително дискретни.

СОРАБОТКА СО СТРАНСКИ ДРЖАВИ

6. СОРАБОТКА СО СТРАНСКИ ДРЖАВИ

6.1 Вовед

КИНСИВ има обврска, во согласност со Стандардите и препорачаните практики детално дадени во ICAO Анекс 13 (4.1), да извести и покани на учество во истрагата странски држави со специфичен интерес за истрагата на воздухопловната несреќа што се случила во Република Северна Македонија. Ова може да биде државата на регистрација, држава на операторот, држава на дизајн или производство (конструкција, мотори или големи компоненти и системи) или држава со посебен интерес (фатални жртви од државата). Исто така, според деталните одредби во ICAO Анекс 13 (5.22), кога КИНСИВ спроведува истрага за воздухопловна несреќа со максимална маса над 2250 кг, може конкретно да побара учество од државата на регистрација, државата на операторот и државата на дизајн и државата на производство. Секоја од засегнатите држави назначуваат ACCREP (Accredited Representative). Известувањето ќе биде подготвено на англиски јазик како еден од официјалните јазиците на ICAO. Известувањето се испраќа без одлагање. Исто така, странска држава има обврска да ја извести КИНСИВ за било каква воздухопловна несреќа или сериозен инцидент што е предмет на истрага во таа држава која ја засега Република Северна Македонија како конретна држава и да ја покани за учество во истрагата. Истражителите на КИНСИВ можат да учествуваат во истраги за воздухопловни несреќи и сериозни инциденти кои се случуваат во странска држава во едно од следниве својства:

- Како македонски акредитиран претставник (ACCREP-Accredited Representative) што ја претставува Република Северна Македонија како земја на регистрација, држава на операторот, државата на дизајнот или земјата на производство. КИНСИВ, исто така, ќе има право да назначи ACCREP (Accredited Representative), дури и ако само обезбедува, информации, установи или експерти на барање на државата која ја спроведува истрагата (Анекс 13 став 5.23).
- Како СОВЕТНИК на истражителот на КИНСИВ, кој работи како македонски ACCREP (Accredited Representative).
- Како ЕКСПЕРТ кој ја претставува Република Северна Македонија како држава чии граѓани се жртви или претрпеле сериозни повреди.
- Како НАБЉУДУВАЧ кој го придружува истражителот на КИНСИВ кој работи како ACCREP-Accredited Representative, или кој помага во странската истрага директно кога македонски ACCREP (Accredited Representative) нема право да биде назначен.

6.2 Странски организации за истрага на воздухопловни несреќи (AAIO)

Комуникациите со странските држави, во врска со воздухопловни несреќи, ќе се одвиваат вообичаено и првенствено преку националната организација за истраги на несреќи на авиони (AAIO) на засегнатата држава.

6.3 Акредитирани претставници

6.3.1 Назначување на ACCREP (Accredited Representative)

Во Република Северна Македонија, КИНСИВ има одговорност за назначување македонски ACCREP (Accredited Representative) за истрага надвор од Република Северна Македонија, за кое Претседателот на КИНСИВ носи поединечни одлуки. Правилото на КИНСИВ е да назначи ACCREP (Accredited Representative), каде што странско истражно тело спроведува истрага за македонски воздухоплов регистриран или управуван во странство. Одлуката дали ACCREP (Accredited Representative) и тим истражувачи (советници на ACCREP-Accredited Representative) треба да патуваат во странство, ќе биде донесена од Претседателот на КИНСИВ. Назначеното лице може да биде „ACCREP-Accredited Representative кое патува“ или „ACCREP (Accredited Representative) кое не патува“. Во секој случај, ACCREP (Accredited Representative) ќе биде информиран од Претседателот на КИНСИВ и ќе биде одговорен за неговото учество во истрагата надвор од Република Северна Македонија.

6.3.2 Потврда за учество

Важно е без одлагање да се советува државата што ја спроведува истрагата, дека Република Северна Македонија сака да учествува во истрагата и дека има намера да назначи ACCREP (Accredited Representative) и онаму каде што е потребно советници. Ако се донесе одлука за патување, деталите за лицата кои патуваат и аранжманите за патувања се доставуваат што е можно поскоро. Претседателот на КИНСИВ ќе издаде ACCREP (Accredited Representative) „кој патува“ со официјално писмо за акредитација пред заминување од Република Северна Македонија. Ќе се направи напор се за да се обезбеди присуство на КИНСИВ надвор од Република Северна Македонија кога несреќата вклучува загуба на живот или сериозна повреда на патник за време на комерцијален лет, или комерцијален лет кој не превезува патници со загуба на живот. Писмото за назначување на ACCREP е дадено како **Прилог бр.5** на овој Прирачник.

6.3.3 Привилегии на ACCREP (Accredited Representative)

ACCREP (Accredited Representative) ја претставува Владата на неговата или нејзината земја за време на специфична истрага надвор од Република Северна Македонија. Привилегиите на ACCREP (Accredited Representative) се однесуваат на именуваното лице, а не за советниците. Привилегиите утврдени во Анекс 13 глава 5 се:

- Посета на местото на несреќата;
- Испитување на остатоците;
- Добивање информации од сведоци и предложување на области при сослушување;
- Целосен пристап до сите релевантни докази што е можно поскоро;
- Добивање копии од сите релевантни документи;
- Учествување во испис на снимени медиуми;
- Учествување во теренски истражувачки активности како што се испитувања на компоненти, технички брифинзи, тестови и симулации;
- Подготвување поднесоци во врска со различните елементи на истрагата.

Забелешката 1 за точка 5.25 од Анекс 13 е многу важна. Во неа се вели: „Признато е дека формата на учество ќе подлежи на процедурите на државата во која се спроведува истрагата, или дел од истата.

Оваа забелешка треба да се има предвид кај ACCREP (Accredited Representative) од Република Северна Македонија кога може да изгледа дека се прикриваат една или повеќе привилегии.

6.3.4 Обврски на ACCREP (Accredited Representative)

ACCREP (Accredited Representative) ги има следниве обврски:

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

6.3.5 Протокол за истраги

Од суштинско значење е ACCREP (Accredited Representative) да формира пријателска работна врска со одговорниот IIC (Investigator-In-Charge) назначен од странската држава. Советниците од македонските оператори или организации треба да бидат брифирани дека иако можат секојдневно да работат независно од ACCREP (Accredited Representative), евентуално во групи специјализирани за одредени аспекти на истрагата, официјалната комуникација со IIC (Investigator-In-Charge) е преку македонскиот ACCREP (Accredited Representative).
Македонскиот ACCREP (Accredited Representative) мора да нагласи дека несоодветното однесување, неодобреното објавување на доверливи информации и некоординирани соопштенија за медиумите може да предизвика на советниците да им биде забрането учествуво во понатамошната истрага и сето тоа може да доведе до дипломатски реперкусии.

6.3.6 CVR/FDR Податоци

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

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

6.3.7 ACCREP (Accredited Representative) кои не патуваат

Државите кои истражуваат може да побараат помош од КИНСИВ со прибирање информации во рамките на Република Северна Македонија за „не-големи“ несреќи во странство. Во вакви случаи, вообичаена практика е да се назначи истражител како точка на контакт кој ја исполнува улогата на ACCREP (Accredited Representative) без да патува во Државата на настанот. Во вакви случаи, вообичаената писмена комуникација, вклучувајќи електронска пошта и факсови, се сметат за доволно известување за статусот ACCREP (Accredited Representative) и не се издава или очекува официјално писмо за акредитација. Наименуваниот истражител може да има задача да собира информации или изјави што ги бара државата која истражува. Ова може да вклучува патувања во рамките на Република Северна Македонија.
ACCREP (Accredited Representative) кој не патува треба да побара копија од конечниот нацрт-извештај и да биде одговорен за читање и коментирање на истиот доколку е соодветно/потребно.

6.3.8 Македонски советници кои помагаат на ACCREP (Accredited Representative) кои не патуваат

Можеби ќе биде потребно ACCREP (Accredited Representative) кој не патува да побара помош од македонските советници (стручни лица) за да собираат информации што ги бара државата која истражува за понатамошно проследување. Понекогаш, истражителите кои се надвор од Република Северна Македонија ќе сакаат да патуваат во Република Северна Македонија, за да го следат испитувањето на компоненти или да интервјуираат сведоци. Во тој случај, ACCREP (Accredited Representative) кој не патува ќе треба да ги придружува истражителите кои се надвор од Република Северна Македонија додека тие ги спроведуваат формалните аспекти на нивната истрага на територијата на Република Северна Македонија.

6.3.9 Советници на ACCREP (Accredited Representative) кои патуваат

Истражителите на КИНСИВ кои се назначени како ACCREP (Accredited Representative) може да бидат придружувни од други истражители од КИНСИВ или од други надворешни лица назначени од Операторот или од некоја надлежна институција во Република Северна Македонија.
Република Северна Македонија (КИНСИВ) како земја на регистрација и оператор, или земја на регистрација или оператор, по потреба ќе назначи еден или повеќе советници, предложени од операторот, да им помагаат на своите ACCREP (Accredited Representative).
Ако се согледа дека ниту државата на регистрација ниту операторот не назначат ACCREP (Accredited Representative), државата што ја спроведува истрагата треба да го покани операторот да учествува.

Покрај тоа, државата на дизајн и производство има право да назначи еден или повеќе советници, предложени од организациите одговорни за дизајнот на типот и конечното склопување на воздухопловот, да им помагаат на нивните ACCREP (Accredited Representative).
Меѓутоа, се смета дека ако ниту една држава на дизајн или производство не назначи ACCREP (Accredited Representative), државата што ја спроведува истрагата треба да ги покани организациите одговорни за дизајнот на типот и последното склопување на воздухопловот да учествуваат.
Истражителите и/или лица кои го придружуваат ACCREP (Accredited Representative) ќе бидат назначени за негов/нејзини советник(ци) и ќе добијат писмо за назначување од Претседателот на КИНСИВ. Писмото за назначување на Советници на ACCREP е дадено како **Прилог бр.6** на овој Прирачник.
Корисно е ако истражителите можат да договорат да се сретнат со советници што не се од КИНСИВ пред да пристигнат на местото на несреќата, за да може да разговараат за протоколите на истрагата.

6.4 Експерти

Експертот ја претставува Република Северна Македонија како држава што има претрпено смртни случаи или сериозни повреди на своите граѓани. Привилегиите на експертот се различни од оние на ACCREP (Accredited Representative). Како што е предвидено во Анекс 13, став 5.27, правата на експертот се:

- Да го посети местото на несреќата;
- Да има пристап до релевантните фактички информации;
- Да учествуваат во идентификација на жртвите;
- Да помогне во сослушување преживеани патници кои се граѓани на експертската држава;
- Да добие примерок од финалниот извештај;

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

6.5 Извештаи за напредок

ACCREP (Accredited Representative) кои работат во странство треба рутински да испраќаат извештаи до КИНСИВ за сопствениот напредок и напредокот на истрагата. Овие „извештаи за напредокот“ треба да се направат врз основа на „теренските белешки“. Сепак, ACCREP (Accredited Representative) мора да бидат внимателни и да избегнат откривање на оние информации што не биле одобрени за објавување на КИНСИВ од страна на IIC (Investigator-In-Charge). Телефонските повици и факсовите се посигурни за таа цел отколку електронската пошта.

Истражителите на КИНСИВ кои учествуваат во истрагата надвор од Република Северна Македонија, при враќањето во штабот, треба да состават извештај во кој се опишани околностите на несреќата и напредокот на истрагата, укажување на областите во кои е потребно да се доврши работата и какви обврски се прифатени во врска со тоа во име на КИНСИВ. Извештајот треба да содржи и други коментари, вклучително и оние кои се однесуваат на начинот на кој истражниот орган ја спровел истрагата или какви било невообичаени правни аспекти.
Извештајот за напредокот, кој треба да биде комплетиран од страна на ACCREP (Accredited Representative) во рок од 14 дена од неговото враќање во седиштето, треба да биде ставен во главното досие кое се однесува на несреќата.

6.6 Привремени извештаи

Доколку државата што ја спроведува истрагата не може да го објави конечниот извештај во рок од 12 месеци по настанот, ICAO Анекс 13 и ЕУ 996/2010 бара објавување на привремен извештај или привремена изјава.

<u>Анекс 13</u>

6.6 Доколку извештајот не може да биде јавно достапен во рок од дванаесет месеци, државата што ја спроведува истрагата треба на секоја годишнина од настанот јавно да објави привремена изјава, во која ќе се детализира напредокот на истрагата и сите произлезени безбедносни прашања.

<u>EU 996/2010</u>

7. Доколку конечниот извештај не може да се објави во рок од 12 месеци, надлежниот орган за истрага за безбедност објавува привремена изјава барем на секоја годишнина од несреќата или сериозниот инцидент, во која ќе се детализира напредокот на истрагата и сите произлезени безбедносни прашања.

Вообичаено е изјавата или извештајот да бидат достапни за организациите и/или лицата вклучени пред нивното објавување, на пр. на интернет страниците.

6.7 Конечни извештаи

Државата на настанот нормално ќе подготви и објави конечен извештај. ACCREP (Accredited Representative) има право да коментира за нацртот на конечниот извештај. Тој, исто така, треба да ја подели оваа привилегија со неговите/нејзините советници, но сите коментари што тие сакаат да ги дадат треба да бидат доставени од страна на ACCREP (Accredited Representative). Вклучувањето коментари на надворешните советници како прилог на писмото на ACCREP (Accredited Representative) е прикладен метод за доставување на вакви коментари. Анекс 13 им овозможожува 60 дена да коментираат. Како резултат на тоа, коментарите на ACCREP (Accredited Representative) треба, доколку е можно, да бидат доставени во рок од 60 дена.

Кога ќе се објави извештајот и притоа ќе се појави значителен јавен интерес за истрагата, КИНСИВ ќе објави на веб-страницата дека AIB (**AAIO)** на државата што ја спроведува истрагата го направила извештајот.
Според тоа, извештајот изготвен од КИНСИВ нема да се објави за несреќи што се случуваат кај македонски регистрирани или управувани воздухоплови надвор од Република Северна Македонија.

6.8 Истражителите на КИНСИВ како набљудувачи

Постојат покани до КИНСИВ за испраќање на истражители за да набљудуваат или учествуваат во големи истраги што се случуваат во Европа. Онаму каде што ресурсите дозволуваат и во консултација со Претседателот на КИНСИВ, персоналот на КИНСИВ ќе биде потикнат да присуствува на вакви истраги. IIC (Investigator-In-Charge) треба да биде информиран за нивото на искуство на набудувачите.
Од истражителите кои се поканети да ја набудуваат истрага не треба да биде барано ниту да им биде дозволено, директно да се вклучат во активности во рамките на местото каде се наоѓаат остатоците, туку тие треба повеќе да бидат вклучени во административните задачи на истрагата на друго место. Истражителите кои се поканети да учествуваат во истрагата треба да запомнат дека поканата автоматски не го повлекува статусот на ACCREP (Accredited Representative). Како резултат на тоа, тие треба да го имаат предвид нивниот статус и придонесот пред да ги побараат привилегиите на ACCREP (Accredited Representative).

6.9 Процедури на странска држава

Постапките донесени од некои држави значително се разликуваат од стандардите пропишани во Анекс 13.

6.10 Дополнителни одговорности и побарувања

6.10.1 Одговорност на било која друга држава

Ќе се признае дека секоја држава, на барање на државата која ја спроведува истрагата за несреќата/инцидентот, ќе и ги обезбеди на таа држава сите релевантни информации што се достапни и дека тие информации ќе бидат испратени без одлагање.

6.10.2 Претходно користени објекти, системи и услуги

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

6.10.3 Информации за одредена организација/и

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

СНИМЕНИ ПОДАТОЦИ

7. СНИМЕНИ ПОДАТОЦИ

7.1 Вовед

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

7.2 Заштита на податоци

7.2.1 Општо

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

7.2.2 Откривање и споделување на записи

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

(а) Изјави земени од лица од страна на истражните органи за време на нивната истрага;
(б) Комуникации помеѓу лица вклучени во управувањето со воздухопловот;
(в) Медицински или приватни информации во врска со лица вклучени во настанот;
(г) CVR снимки или препис од такви снимки;
(д) Снимки и записници од снимките од единиците за контрола на воздушниот сообраќај;
(ѓ) FDR записи или други снимки на податоци или излез од такви записи;
(е) Снимки и слики од и во кабината и кој било дел или записници од таквите снимки за време на лет;
(ж) Изразени мислења во анализата на информациите, вклучително CVR, FDR и информации за снимачот на податоци;
(з) Имиња на лица вклучени во несреќата или инцидентот;
(s) Било кој записник и кој не е релевантен за анализата на несреќата или инцидентот;

(и) Снимки од CSI (фотографии и снимки направени од КИНСИВ и крим техника на МВР;
(ј) Копии од лиценците на пилотите, контролорите на летање и други;
(к) Резултати од обдукција;
(л) Информации за личните досиеја на службените лица и државните службеници.

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

7.3 Постапки

7.3.1 Општо

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

7.3.2 На терен

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

7.3.3 При транзит

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

7.3.4 Во објекти на трети лица

Од време на време потребно е да се однесат записи до трети лица (на пр. други национални агенции за истраги, производители на оригинална опрема, итн.) за преземање и/или анализа. Истражителите мора да обезбедат таквите снимки да бидат достапни само за персоналот чија работа е неопходна за да се оствари мисијата на истрагата. Особено, истражителот мора да се погрижи инволвираниот персонал да ги разбере ограничувањата за доверливоста поврзани со нивната работа.
Кога се соработува со други агенции за истраги, ова обично не е проблем, но на трети лица треба да им се пристапи со претпазливост. По завршувањето на работата на кое било место на трети страни, истражителот мора да се осигура дека сите копии на податоци, записници, итн., кои се користени на локацијата се уништени.

7.4 Снимени податоци

7.4.1 Општо

Постојат две различни класи на податоци:

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

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

Постојат многу видови уреди за снимање на податоци во текот на лет (FDR) и уреди за снимање на гласовна комуникација во кабина (CVR). Голем комерцијален воздухоплов ги има и двата, некои помали комерцијални воздухоплови може да имаат само CVR, а во во повеќето хеликоптери обично имаат рекордер што ги комбинира двете функции (CVFDR).
Ако се случи голема несреќа кај воздухоплов опремен со едниот или со двата уреди, тогаш уредите за снимање престануваат да снимаат веднаш штом ќе се прекине електричната енергија. Меѓутоа, ако електричната енергија не е прекината или е повторно приклучена по мала несреќа или инцидент, уредите за снимање може да продолжат да работат и важните претходно снимени податоци може да бидат избришани (посебно кај CVR). Како резултат на тоа, кога е соодветно, една од најважните активности за Дежурен истражител (IOC-Investigator-On-Call) е да му наложи на операторот да осигура дека уредите за снимање се електрично изолирани (обично со извлекување на прекинувачот) што е можно поскоро.
Пронаоѓањето, преземањето и/или репродукцијата на уредите за снимање на летови, вообичаено, ќе го организира истражителот на КИНСИВ.
Истражителите треба да ги забележат, фотографираат и документираат следниве информации:

- Вид на уредот за снимање (FDR, CVR, итн.);
- Производител/модел на уредот за снимање;

- Реден број на уредот за снимање;
- Сериски број на уредот за снимање; и
- Оштетување на уредот за снимање (вдлабнатини, гребнатини, итн.).

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

7.4.3 Патување до странска специјализирана лабораторија за преземање

КИНСИВ има потреба да патува до странски специјализирана лабораторија со цел да ги преземе/симне податоци. Освен ако не постои судир на интереси, најчеста локација за преземање ќе биде BFU Германија или BEA Франција, затоа ќе се следат следниве постапки:

- Во консултација со претставници на КИНСИВ, ќе биде донесена одлука дали податоците од уредите за снимање ќе бидат симнати и превземени;
- Откако ќе се донесе одлука, треба да се отстранат уред(ите) за снимање од воздухопловот во координација со операторот (сопственикот);
- Осигурете дека приклучоците на конекторот ќе се заштитат;
- Уред(ите) за снимање постојано треба да биде во сопственост на истражителите, член на персоналот на КИНСИВ или заклучен на сигурна локација;
- По утврдување на странска специјализирана лабораторија за преземање на податоците, потребно е да се оствари комуникација и да се добие нивно одобрение и да се дадат следните податоци:
  - (а) Вид, модел и регистрација на воздухоплов;
  - (б) Краток опис на настанот;
  - (в) Видот на уредите за снимање, CVR или FRD или и двата;
  - (г) Модел на уреди за снимање;
  - (д) Број на уреди за снимање;
  - (ѓ) Сериски број на уреди за снимање;
  - (е) Оштетување/пожар/вода.
- Да се договори погоден датум и време за уреди за снимање да пристигнат во странска специјализирана лабораторија за превземање;
- Да се потврди дека е потпишано „писмото за патување со уредот за снимање“ и дека е во ваша сопственост;

- Потребно е да се информира аеродромската полиција и аеродромското обезбедување на аеродромите во Скопје/Охрид дека ќе патувате со уредите за снимање и ќе закажете нивна придружба преку безбедносна проверка;
- Под никакви околности не треба да се дозволи уредите за снимање да минуваат низ електронските скенери за безбедност;
- Потребно е да се внимава на целиот процес на преземање на податоци во странската специјализирана лабораторија;
- Потребно е да се осигура дека не се направени копии и дека оригиналните податоци на уредите за снимање се избришани;
- Потребно е да се земе копија од записите на уредите за снимање на криптиран ДВД или друг медиум, со алатката за криптирање и нејзината лозинка за криптирање. Чувајте ги копиите и лозинката на различни локации;
- По враќањето во канцеларијата, ставете ги хард копијата и симнатите податоци во датотеки за настанот.

7.4.4 Транспорт на уредите за снимање на летот по воздушен пат

Безбедносните и царинските процедури мора да бидат земени предвид при транспорт на уредите за снимање на летот. Истражителот кој врши транспост на уредите за снимање е должен да поседува писмо за олеснување при транспорт, издадено од страна на КИНСИВ, дадено во **Прилог бр. 7** на овој Прирачник.

7.4.5 Уреди за снимање со брз пристап (QAR-Quick Access Recorder)

Уредите за снимање со брз пристап (QAR) не се регулаторно барање. Сепак, повеќето авиокомпании имаат програма за управување со квалитетот на летањето (FOQM), што обично зависи од нејзините податоци за QAR. Авиокомпанијата го специфицира типот на QAR, затоа податоците може да се запишат во комерцијален формат, така што од авиокомпанијата треба да се побара да ги обезбеди податоците во формат корисен за истрагата. Количината и разновидноста на податоците за QAR честопати го надминува онаа што може да се добие од FDR. Авиокомпанијата исто така може да има договор за договор или способност за репризирање на податоците на FDR/CVR. Конвенционално е КИНСИВ да го репродуцира FDR и авиокомпанијата да го повтори QAR и да ги размени преземените информации.

7.4.6 Одржување на компјутери со податоци од воздухопловот

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

Истражителите се потсетуваат дека отстранувањето на главната батерија од воздухопловот пред да се преземат податоците СМС може да резултира во загуба на податоците.

7.4.7 GPS уреди за снимање

Податоците од GPS уредите можат генерално да бидат непроценливи за истрагата за воздухопловната несреќа во ситуации кога во воздухопловот нема уреди за снимање на лет. Податоците се многу точни и за позиција и за време, но точноста на висината варира значително и не треба да се потпира многу на тие податоци. Многу преносни GPS уреди автоматски ги снимаат податоците. Овие податоци се одржуваат преку батеријата и затоа се временски ограничени.
Ако постои разумна можност за враќање на податоците, GPS уредот треба да се транспортира до КИНСИВ што е можно поскоро за испитување од страна на истражител.
Ако GPS уредот е сè уште вклучен кога е пронајден, дисплејот треба да се фотографира (без блиц) и потоа треба да се исклучи, за да се спречи празнење на батеријата. Ако GPS уредот не работи или оштетени, не се обидувајте да го вклучите, бидејќи ако работи, последната фиксна позиција ќе биде изгубена/преснимана. Последната фиксна позиција може да биде многу важна за да се одреди дали GPS уредот бил во употреба кога се случила несреќата.

7.4.8 Уреди за снимање на немоторни летала (едрилици, змаеви, параглајдери итн.)

Меѓународната комисија за летање (International Glading Commission-IGC) одобри дека уредите за снимање на лет при натпревар во летање вообичаено ја бележи позицијата од извор на GPS уредот и надморската височина од чувствителен сензор за притисок (барограф). Распорединот истражител треба да го земе уредот за снимање (понекогаш се носат два), но не треба да се обидува да го вклучи без стручна помош. Помош за преземање на податоците може да се побара од организаторите на натпреварот.

7.4.9 EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning)

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

7.4.10 TCAS (Traffic Collision and Avoidance)

Единиците TCAS (судир при сообраќај и избегнување) ги снимаат настаните за близина на просторот во воздухот помеѓу воздухопловите што оперираат. Повеќето типови на воздухоплови сега имаат вграден TCAS.
TCAS запишува совети, предупредувања и грешки на својот компјутер. Повторно, извлекувањето на податоците е специјализирана задача. Сепак, истражителите „на терен“ треба да преземат одговорност и да осигураат дека процесорот на TCAS-процесорот ќе биде обезбеден.

7.4.11 Енергетски независна меморија (System Non-Volatile Memory-NVM)

Многу вградени системи во современите воздухоплови имаат енергетски независна меморија од која може да се извлечат перформанси или податоци за „решавање проблеми“. Пример за такви системи се мотори FADEC и многу од поголемите компјутерски системи на авионите „Ербас“ (на пр. компјутери за предупредување на грешки, компјутери за управување и управување со гориво, контролор на притисок во кабината).
Извлекувањето на податоците од овие компјутери е вообичаено специјализирана задача што ја извршува или производителот на воздухопловот или од производителот на компонентите. Сепак, истражителите „на терен“ треба да преземат одговорност да осигураат дека соодветните единици се обезбедени. Честопати ќе има притисок од операторот да ги врати овие единици во функција што е можно побрзо, така што подготовките за извлекување на податоци треба да бидат приоритет и да се направат без одложување.

7.5 Извори на надворешни податоци

7.5.1 RTF и ATC податоци за комуникација

Контролата на летање во Република Северна Македонија на аеродромите во Скопје и Охрид, ги снимаат каналите за телефонска комуникација RTF и ATC. Во контролата на летање сите канали се снимаат, или на магнетна лента или на дигитален запис. Единицата за ATC може да има неколку ленти, но секоја од нив ќе се преснима по неколку дена и сите запишани дигитални податоците на крајот се пребришуваат. Затоа, неопходно е брзо дејствување од страна на распоредениот истражител за да обезбеди сочувување на потребните податоци и тоа е потребно да се изврши во најкраток можен рок.
Договорот за добивање на податоци од RTF од центрите за контролата на летање е да се побара да се одземе главната лента. Ова може да се направи преку официјално барање директно до главниот менаџерот на контролата на летање. Поради уникатниот вид опрема за снимање, Главниот истражител (IIC-Investigator-In-Charge) ќе мора да присуствува во објектот на контролата на летање за да го слушне записот. Веднаш потоа е потребно да се побара верна копија од оригиналниот запис.
Нормално, главната лента ќе биде безбедна од ATC онолку долго колку што бара IIC (Investigator-In-Charge). Транскриптите ги прави ATC, но ќе треба да бидат потпишани како вистинска копија.
Освен за официјалните извештаи, копија од снимката(ите) на ЦД обично ги исполнува потребите на КИНСИВ, но повремено, ако е потребна спектрална анализа на позадината, снимката може да обезбеди супериорен опсег на фреквенција. Преписите траат подолго за да се произведат и се интензивни, така што помага да се минимизира количината на говорните податоци што треба да се пренесат.

7.5.2 Обласен АТС радар

Контролата на летање во Република Северна Македонија е регистрирана во областа во рамките на државата како примарна и секундарна.
По појавата на настан, ќе се земе предвид привремено одземање на релевантните ленти на радарите.
Договорот за добивање на ленти од АТС радар е да се побара главната лента без истата да биде одземена. Ова може да се направи преку официјално барање директно до АТС. Клучните параметри што ги бара АТС се локацијата, UTC времето и користениот код на транспондерот. IIC (Investigator-In-Charge), колку што е можно поскоро, ќе ја посети АТС и ќе ја види главната снимка на радарот директно со цел да утврди дали снимката содржи податоци кои се поврзани со настанот. Кога снимаката е релевантна за истрагата, се прави видео-копија директно од главната снимка на радарот. Главната копија останува во АТС и ќе остане таму сè додека не биде ослободена од IIC (Investigator-In-Charge).

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

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

7.5.4 Аеродромски контролен радар

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

7.5.5 Аеродромски радар за површинско движење (ASMR-Aerodrome Surface Movement Radar)

Аеродромски радар за површинско движење (Aerodrome Surface Movement Radar) е радар кој дава точна локација на движењето на воздухопловите на маневарските површини и полетно слетните патеки на аеродромите.
На аеродромите во Скопје и Охрид нема поставено аеродромски радар за површинско движење на воздухопловите (Aerodrome Surface Movement Radar).

7.6 ICAO документација со упатство

Материјалот за упатства на ICAO за уредите за снимање на летови може да се најде во следниве Додатоци:
ICAO Анекс 6 & Прилог Д - Услови за уреди за снимање за воздухоплови.
ICAO Анекс 6 & Додаток Б - Услови за уреди за снимање за хеликоптери
Прилог Д - Упатства за читање и анализа на уреди за снимање на лет

УЧЕСТВО ВО ИСТРАЖУВАЊА НА КИНСИВ

8. УЧЕСТВО ВО ИСТРАЖУВАЊА НА КИНСИВ

8.1 Вовед

Комитетот за истраги на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти на Република Северна Македонија (КИНСИВ) спроведува истраги во согласност со стандардите и препорачаните практики детално опишани во Анекасот 13 на ICAO и во согласност со следното законодавство:

- Закон за воздухопловство;
- Уредба за пријавување и истражување на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на цивилни и државни воздухоплови;
- Регулатива бр. 996/2010 на ЕУ на Европскиот парламент и на Советот од 20 октомври 2010 година;
- Деловникот за работа на КИНСИВ.

Овој дел содржи упатства за материјали и административни процедури во врска со улогата на претставници на странски држави (акредитирани претставници), советници на претставник на странска држава и други лица кои помагаат во, или набљудуваат, истрага за КИНСИВ. Овие упатства не се наменети да бидат сеопфатни, затоа, доколку се појави сомнеж, насоки што не се дадени во овој документ треба да се бараат од Главниот истражител (IIC-Investigator-In-Charge). Овој дел не се занимава со лица или организации што дејствуваат само во споредна улога на истрагата.

8.2 Дефиниција на учесници

8.2.1 Персонал на КИНСИВ

8.2.1.1 Главен истражител (IIC-Investigator-In-Charge)

IIC (Investigator-In-Charge) е член на КИНСИВ назначен од Претседателот на КИНСИВ за управување со истрагата. Барањата за член на КИНСИВ да биде назначен за IIC (Investigator-In-Charge) се следниве:

ГЛАВЕН ИСТРАЖИТЕЛ (IIC-Investigator-In-Charge)		
Потребен број на ACCID и SI во кои учествувал:	ACCID: 1 ACCID AC > 2750kg SI – 3 GA (General Aviation)	
Потребни години искуство:	• 10 години во воздухопловство • 2 години во истраги за воздухопловни несреќи	
Потребна обука пред назначување за одговорен за истраги:	Одржувач на обуките:	**КИНСИВ** (внатрешни обуки)
	Тип:	**1. Запознавање со истраги на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти – почетна обука** **2. Обука на работното место** *Забелешка: Содржината е согласно со програмата за обука и планот на КИНСИВ*
	Одржувач на обуките:	**Сертифицирана организација за обука** (надворешни обуки)
	Тип:	**1. Вовед во истраги на воздухопловни несреќи** **2. Управување со истраги** **3. Безбедност на местото на несреќа** **4. SMS – Систем за управување со безбедност** **5. ECCAIRS – Обука за истражување на крајни корисници** *Забелешка: Содржината е согласно со програмата за обука и планот на КИНСИВ*

IIC (Investigator-In-Charge) кој го назначува КИНСИВ мора да покаже визија, лидерство и контрола, преку користење на здраво расудување, вештини, знаење и искуство онаму каде што е соодветно.

8.2.1.2 Истражители

Истражителите за воздухопловни несреќи му помагаат на IIC (Investigator-In-Charge). Истражителот на воздухопловни несреќи мора да ги исполни следниве услови:

ИСТРАЖИТЕЛ НА ВОЗДУХОПЛОВНИ НЕСРЕЌИ		
Потребен број на ACCID и SI во кои учествувал:	ACCID – 1 SI – 3 **Ако е нов вработен, тогаш 0 за двете.*	
Потребни години искуство:	• 10 години во воздухопловство • 1 година во истраги за воздухопловни несреќи	
Потребна обука пред назначување да биде одговорен за истраги:	Одржувач на обуките:	**КИНСИВ** (внатрешни обуки)
	Тип:	**1. Запознавање со истраги на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти – почетна обука** **2. Обука за работното место** *Забелешка: Содржината е согласно со програмата за обука и планот на КИНСИВ*

8.2.1.3 Персонал од специјалисти за поддршка-надворешни експерти

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

8.2.1.4 Акредитиран претставник (ACCREP-Accredited Representative)

Лице назначено од странска држава, врз основа на неговите квалификации, за учество во истрага за КИНСИВ. Државите кои имаат право да назначат ACCREP (Accredited Representative) се наведени во ICAO Анекс 13, во Поглавје 5. Тие ги вклучуваат:

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

8.2.1.4.1 Советник на Акредитиран претставник (ACCREP-Accredited Representative)

Лице назначено од државата заедно со ACCREP (Accredited Representative), врз основа на неговите квалификации, со цел да му помогне на ACCREP (Accredited Representative) во истрагата. Државите кои имаат право да назначат ACCREP (Accredited Representative), исто така имаат право да назначат еден или повеќе советници за да помагаат на ACCREP (Accredited Representative). На советниците ќе им биде дозволено, под надзор на ACCREP (Accredited Representative), да учествуваат во истрагата до степен до колку е потребно за да се овозможи ACCREP (Accredited Representative) да го направи своето учество ефективно.

8.2.1.5 Експерт

Лице назначено од државата, за кое се смета дека има „посебен интерес“ во истрагата (т.е. државата на националноста на значителен број патници кои претрпеле смртни последици).

8.2.1.6 Советник на Главен истражител (IIC- Investigator-In-Charge)

Персонал кој обезбедува експертиза директно поврзан со истрагата. Обично, овие лица можат да бидат избрани од листата на експерти на КИНСИВ.

8.2.1.7 Набљудувач

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

8.2.1.8 Други учесници

Персонал, дополнителен од оној споменат погоре, кој помага во истрагата на КИНСИВ. Обично овие можат да бидат персонал од македонскиот оператор или македонска организација за одржување. Во случај ако ниту државата на регистрација ниту операторот не назначат ACCREP (Accredited Representative), државата што ја спроведува истрагата треба да го покани операторот да учествува. Покрај тоа, државата на дизајн и производство има право да назначи еден или повеќе советници, предложени од организациите одговорни за дизајнот на типот и конечното склопување на воздухопловите, за да им помогнат на нивните ACCREP-Accredited Representative.

8.3 Лица исклучени од учество во истражување

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

8.4 Улогата на акредитираните претставници (ACCREP-Accredited Representative), советници и други страни кои учествуваат во истрагите на КИНСИВ

8.4.1 ACCREP (Accredited Representative) и советници

Една од целите на учество во истрагата за несреќи е да му помогне на IIC (Investigator-In-Charge), преку обезбедување релевантни информации и поддршка од неговата/нејзината држава, така што тој може успешно да ја исполни својата улога во утврдувањето на причините за несреќата и да даде навремени препораки за безбедност за да се спречи повторување и да добие информации за околностите на појавата.
ACCREP (Accredited Representative) и нивните советници ќе имаат право на:

- Да го посетат местото на несреќата;
- Да ги испитаат остатоците;
- Да добијат информации за сведоци и да предложат области за сослушување;
- Да имаат целосен пристап до сите релевантни податоци што е можно поскоро;
- Да добијат копии од сите релевантни документи;
- Да учествуваат во читањето на снимените медиуми;
- Да учествуваат во активностите надвор од локацијата;
- Да учествуваат во состаноците за напредок во истрагата;
- Да направат поднесоци во однос на елементите на истрагата.

Покрај тоа, ACCREP (Accredited Representative) ќе биде поканет и поттикнат да присуствува на сите состаноци за организирање, напредок и планирање и слободно да комуницира со IIC (Investigator-In-Charge).
Иако не се директно вклучени во формулирање на анализата, наодите, можните причини и препораките за безбедност, ACCREP (Accredited Representative) ќе биде охрабрен, преку навремена употреба на писмени поднесоци, да придонесе за овој процес. IIC (Investigator-In-Charge) ќе одржува последователни комуникации и ќе настојува да му обезбеди на ACCREP (Accredited Representative) преглед на анализата со доволно детали за да овозможи подготовка на неговите поднесоци.
IIC (Investigator-In-Charge), исто така, ќе ги покани сите држави што учествувале во истрагата да доставаат коментари за разгледување при подготовката на нацрт-финалниот извештај.

8.4.2 Држави кои претрпеле смртни последици или сериозни повреди на нејзините граѓани

Кога државите имаат посебен интерес за истрага за несреќи, заради претрпување на жртви или сериозна повреда на нејзините граѓани, по формалното барање до КИНСИВ, ќе им биде дозволено да учествуваат во истрагата како експерт и ќе имаат право:

- Да го посети местото на несреќата;
- Да има пристап до релевантните фактички информации;
- Да учествува во идентификација на жртвите;

- Да помага при сослушување на преживеаните патници кои се граѓани на експертската држава;
- Да прима привремени извештаи;
- Да добие копија од финалниот извештај.

8.5 Ракување со информации

Протокот и ширењето на информациите за време на истрагата на КИНСИВ мора да биде таков да една личност или група не задржува информации. Неисполнувањето на оваа процедура може да биде основа за исклучување од истрагата.
Фактичките информации добиени од член на група доделен на тим мора веднаш да се проследат на соодветниот водач на групата и/или IIC (Investigator-In-Charge). Лидерот на групата мора да ги пренесе сите информации собрани од групата до IIC (Investigator-In-Charge). IIC (Investigator-In-Charge) ќе ги сподели и ќе разговара за сите информации и случувања со ACCREP (Accredited Representative). Последователно, се очекува ACCREP (Accredited Representative) да ги споделат сите релевантни фактички информации со нивните советници.

8.6 Доверливост

8.6.1 Општо

На учесниците во истрагата не им е дозволено да објавуваат информации во врска со истрагата на КИНСИВ во јавноста. Прекршувањето на оваа доверливост веднаш ќе резултира со отстранување на лице од истражниот тим и исклучување од било какво негово понатамошно учество. Се препорачува соопштенијата/изјавите да се изготвуваат само од еден орган. Само Претседателот на КИНСИВ или овластен истражител (IIC Investigator-In-Charge) ќе објават информации во врска со истрагата за КИНСИВ. КИНСИВ не секогаш има контрола врз ваквите активности, НО овие претставници треба да бидат охрабрени од страна на IIC (Investigator-In-Charge) да го координираат објавувањето на информациите. Објавувањето на несоодветни информации, кои не се дискутирани и расчистени со IIC (Investigator-In-Charge), може да доведе до исклучување од понатамошни истражни процеси.

8.6.2 Писма за учество и доверливост

Сите држави (ACCREP-Accredited Representative) кои се придружени од советници, набљудувачи и експерти, итн., ќе бидат потсетени дека тие се одговорни за надзорот и однесувањето на тие лица за време на нивниот престој во државата што ја спроведува истрагата. Онаму каде советниците, набљудувачите и експертите доаѓаат без државниот ACCREP (Accredited Representative) или доаѓаат од државата што ја спроведува истрагата, државата што ја спроведува истрагата (КИНСИВ) презема директна одговорност за нивното учество и надзор. Од сите советници, набљудувачи и експерти се бара да потпишат писма за учество и доверливост. Формата на писмата за учество и доверливост е дадена во **Прилозите бр. 8,9, 10, и 11** на овој Прирачник.

8.7 Кодекс на однесување на ECAC

Кодекс на однесување на ECAC за меѓусебна соработка во делот на истрагите за воздухопловните несреќи/инциденти во областа на цивилното воздухопловство е развиен и потпишан од страна на земјите членки на ECAC, вклучително и Република Северна Македонија.

ОПАСНОСТИ ПО ЗДРАВЈЕТО И БЕЗБЕДНОСТ ПРИ ИСТРАГИ

9. ОПАСНОСТИ ПО ЗДРАВЈЕТО И БЕЗБЕДНОСТ ПРИ ИСТРАГИ

9.1 Вовед

Законодавството во врска со здравјето и безбедноста на работното место е утврдено во Законот за работни односи 2004, Дел III, Заштита на животот, здравјето, приватноста и достоинството на работниците, каде се разработени детални регулативи кои се однесуваат на здравјето и безбедноста на работното место.

Сите членови на Комитетот имаат обврска да се придржуваат кон законодавството за здравје, безбедност и животна средина, особено кон законот за работни односи и, дополнително, на политиките и процедурите за КИНСИВ, специфични за овие проблеми. Персоналот, пред се, треба да води грижа за сопственото здравје, безбедност и благосостојба и со тоа да обезбеди дека нивните постапки и пропусти не претставуваат опасност за останатите. Тие треба да соработуваат со раководството на КИНСИВ за да воспостават безбеден систем на работа и да не попречуваат или злоупотребуваат нешто што е предвидено во интерес на здравјето, безбедноста или благосостојбата при работа. Тие треба да се запознаат и да ги почитуваат здравствените и безбедносните барања кои се во сила, каде и да работат, и да посочат нерегуларности, неисправна опрема, постројки или која било друга потенцијална опасност по здравјето, безбедноста и животната средина што се појавила. Тие треба да ги пријават сите несреќи или инциденти во согласност со постапките на КИНСИВ и да ги почитуваат сите постапки на КИНСИВ кои се однесуваат на работи поврзани со нивното здравје, безбедност и благосостојба, а особено во однос на почитување на безбедни работни практики и процедури, употреба на лична заштитна опрема (PPE-Personal Protective Equipment) и следење на етикетите за предупредување, знаци и други упатства.

Од вработените во КИНСИВ, особено од истражителите на КИНСИВ, честопати ќе се бара да работат во несекојдневни средини кои претставуваат невообичаени но сепак подносливи ризици и опасности. Ќе им биде обезбедена соодветна обука, така што ќе го имаат потребното знаење при справување во сите предвидливи околности, да донесат разумни одлуки во врска со сопственото здравје и безбедност.

Овој дел дава информации за упатства во врска со опасностите по здравјето и безбедноста поврзани со распоредувањето и местата за несреќи.

Од сите истражители се бара да завршат курсот за Безбедност на местото на несреќата (видете го планот и програмата за обука на КИНСИВ).

9.2 Опасности и ризици

Опасностите и ризиците генерално спаѓаат во две категории. Оние на кои персоналот е изложен на дневна основа како дел од нивниот нормален работен процес и оние кои се специфични за одредени операции или околина. Местата на воздухопловните несреќи и операциите поврзани со истрагата на воздухопловните несреќи може да го изложат персоналот на КИНСИВ на специфични, но подносливи опасности и ризици. Во вакви специфични ситуации персоналот на КИНСИВ мора да биде свесен за преземени ризици.

9.2.1 Секојдневни опасности и ризици

9.2.1.1 Возење

Возењето е идентификувано како една од активности со поголем ризик спроведена од страна на истражителите на КИНСИВ.

Доколку некој член на Комитетот е вклучен во сообраќајна незгода додека управува со возило на КИНСИВ, треба веднаш да ја извести полицијата освен ако нема лична повредена и/или повреда на трето лице и нема значителна штета на возилото на КИНСИВ или штета на кое било возило или имот на трето лице (пр.Европски записник при сообраќајна незгода) Опцијата за употреба на службено возило може да не биде секогаш достапна, или може да не е најсоодветна со оглед на одредени околности. Во овие ситуации, употребата на приватни возила е прифатена како најдобра практична опција. Кога се користат приватни возила, сопствениците мора да се осигураат дека ги исполнуваат барањата на важечкото законодавство за патниот сообраќај во однос на спремноста на возилото, регистрација и осигурување.

На еден истражител на КИНСИВ ќе му биде дадена одговорноста да се грижи за возилата на Комитетот, за да се осигура дека се чуваат во возна состојба, дека ќе бидат сервисирани, прегледани, дека ќе имаат осигурување на име на Комитетот. При возење на должност, персоналот на КИНСИВ е одговорен да се осигура дека тие се во согласност со важечкото законодавство за сообраќај.

9.2.1.2 Мобилни телефонски комуникации при возење

Доказите сугерираат дека употребата на било кој мобилен уред (вклучително и опцијата „hands-free“) при возењето го зголемува ризикот од несреќи. Забрането е пишување на пораки за време на возењето. Вработените на КИНСИВ се советуваат да не користат телефони при возење.

9.2.1.3 Замор при возење

Целите на политиката за здравје и безбедноста на КИНСИВ се во насока да осигураат дека барањата за безбедност при работа се поставуваат над оперативните ограничувања на задачата. Целиот персонал на КИНСИВ мора да го земе во предвид потенцијалниот замор и други фактори на ризик кои можат да влијаат врз безбедноста на патиштата при патување на задачи и / или при планирање.

Персоналот мора да ја земе во предвид сопствената подготвеност за возење, пред да преземе возачки должности, воедно ефектите од болест, замор, лекови или консумирање алкохол мора да бидат земени во предвид за да се осигури дека возењето е во согласност со законот и е безбедно. Кога законските и безбедносните услови не можат да бидат исполнети, мора да се направат алтернативни аранжмани за транспорт.

Работата на местата на воздухопловни несреќи, по својата природа, може да вклучува работа во неповолни услови и да трае со часови (честопати подолго од вообичаениот работен ден).

Вработените на КИНСИВ мора да го земе предвид заморот и физичкиот стрес предизвикан од ваквите активности. Заминување на местото на несреќа доцна во ноќта и возење на значително растојание до место за одмор (како на пример дома) треба да се избегне, особено кога најголемиот дел од патувањето ќе се случи во текот на ноќта. Во овие околности, поединците треба да останат во хотелско сместување во близина на локацијата, да се одморат преку ноќ и да патуваат следното утро.

9.2.2 Опасности на местото на несреќата и проценка на ризикот

9.2.2.1 Вовед

На местата на несреќите постојат голем број на потенцијални опасности за истражителите и персоналот за поддршка, при што се бара утврдување и следење на низа мерки за безбедност. Раната идентификација на опасностите поврзани со несреќи ќе ја изврши персоналот на КИНСИВ при добивање и следење на извештаите за несреќата. Информациите за типот на воздухопловот, бројот на лица во воздухопловот, можниот превоз на опасен карго товар или материјал, заедно со првичните детали за пристапноста до местото на несреќата, пожар и другите штети кои ќе се добијат ќе се доставаат на персоналот на КИНСИВ на самото место или на пат кон местото на несреќата. Ваквите информации можат да бидат достапни од најразлични извори, вклучително и полицијата, службите за итни случаи, контролата на летање, воздухопловните оператори и аеродромските власти.
Првиот истражител кој доаѓа до местото на несреќата треба да стапи во контакт со присутниот виш пожарникар или полицискиот службеник, да разговара за проценките на познати опасности и да утврди дали е безбедно да се добие пристап до областа на остатоците. Активностите за истраги и спасување не смеат да се спроведуваат во непосредна близина на остатоци кои горат или се топат.

9.2.2.2 Работење сам

Работењето сам на местата на несреќи претставува дополнителен ризик за истражителите и треба да се избегнува секогаш кога е можно. Добриот контакт со другите членови на истражниот тим и со службите за итни случаи и полицијата или други организации е од суштинско значење кога работите на местото на несреќата. Треба да се договорат периодични договори за контакт и планови за вонредни состојби во случај на неуспешно остварување на контакт.

9.2.2.3 Проценка на ризик

Треба да се направи проценка на ризик за време на првичниот преглед на локацијата, за да се идентификуваат опасностите и да се процени степенот на ризик што тие го претставуваат. Овие, и последователните проценки, треба да бидат разгледани и дополнети во текот на работењето на лице место.

Откако ќе се спроведат проценките и ќе се договорат нивоата на ризик, треба да се воведат соодветни контролни мерки за да се осигура дека личната безбедност е соодветна. Мерките може да вклучуваат ограничување на пристапот и движење во областите на остатоци, спречување на нарушување на остатоци, примена на средства за засилување на прав или средства за дезинфекција, чистење на остатоци, отстранување на опасностите од областа и употреба на лична заштитна опрема (PPE). Носењето лична заштитна опрема е неизбежно за време на работењето на локацијата. Персоналот треба да биде свесен дека личната заштитна опрема може да има несакани ефекти кога се носи подолг период или на топло време, со последователни ризици од топлотен стрес и исцрпеност. Факторите што треба да бидат земени во предвид при спроведувањето проценки на ризикот вклучуваат:

- Видот, староста и ознаката на воздухопловот можат да дадат индикација за материјалите користени при конструкција.
- Пожарот и ударот може да предизвикаат значителни опасности од материјалот на изработка, компонентите и системите на воздухопловот (механички, течни, пневматски и електрични). Изгорена прашина и влакна од метали и композитни материјали може да бидат штетни.
- Тип на гориво, преостанатата количина во остатоците и количината што е истурена во околните области не само што предизвикува опасност од пожар, туку може да има и наркотични и други ефекти врз персоналот кој работи во областа подолг период.
- Оштетените структури можат да предизвикаат опасности од паѓање на остатоци, контакт со остри рабови, нестабилни структури, складирани енергетски системи (компоненти под притисок, електрични кола и батерии, компоненти на прскање, итн.). Природата на овие опасности може да биде под влијание на временските услови и условите на земја. Треба да се размисли за воведување на ограничувања за влез на местото и нивото на потребната лична заштитна опрема (PPE).
- Експлозивните садови и кутии, вклучително и боците за гаснење пожар, слајдови за напуштање на местото, системите за активирање на моторот, итн. Овие треба да се идентификуваат и да се направат безбедни во најраната фаза. Операторите на воздухопловите и/или производителите треба да бидат контактирани за да го потврдат присуството/отсуството на овие предмети. Треба да се побара совет и помош за да се направат безбедни овие предмети од операторите, производителите или други надлежни лица.
- Човечки остатоци или делови од човечки остатоци може да бидат присутни во остатоците од паднатиот воздухоплов и околу местото на несреќата и ќе претставуваат различно ниво на ризик од заразни болести.

- Карго товарот и багажите, идентификувани од товарниот и патниот лист, можат да претставуваат специфични опасности. Треба да се побараат копиите од листовите за опасен карго товар (DGR-Dangerous goods) колку што е можно поскоро. Помошта при анализирање на документацијата за карго може да се добие од експертите кои се советници на локалните власти (КИНСИВ).
- Теренот и временските услови може да претставуваат опасност и може да имаат значителни ефекти врз ризикот од други опасности. Влажното време може да го ограничи потенцијалот за опасности кои се пренесуваат преку воздух, додека при суво време можат да се создадат локализирани џебови со висок ризик од прашина во воздухот. Условите може да варираат и во текот на неколку дена на истрагата и затоа може да треба да се ревидираат нивоата на ризик и мерките поврзани со контролата, во текот на различните фази на работењето на лице место.
- Местата на несреќи во урбана средина може да предизвикаат опасности како што се спуштени електрични далноводи, протекување на природен гас, пропан, масло за греење или други запаливи течности или гасови. Зградите може да станат структурално нестабилни од пожар или оштетувања при ударот. Може да биде потребна проценка на опасностите од експерти пред пристап до областа или до објектите.
- Операциите за отстранување на остатоците на паднатиот воздухоплов најверојатно ќе наметнат сериозни ризици и имаат потреба од внимателна контрола. Организациите кои се ангажирани за отстранување на воздухопловот, мора да соработуваат и да ги координираат нивните операции со останатите на самата локација. КИНСИВ е одговорен за безбедно функционирање на локацијата по првичниот одговор на итни случаи, сè додека формално не ја предаде контролата на локацијата на други институции или организации.

9.2.2.4 Кордони

Опасностите што се среќаваат на местото на несреќата може да бараат поставување на кордон околу локацијата од страна на IIC (Investigator-In-Charge) или назначен истражител, преку кој персоналот може да помине само под строго контролирани услови. На пример, ако се процени од страна на IIC (Investigator-In-Charge) дека местото има какви било опасности, без оглед дали тие се биолошки, поврзани со воздухопловот, итн., тогаш мора да се постави физички кордон кој ќе го ограничи пристапот само на персонал кој е соодветно опремен со потребната лична заштитна опрема (PPE) и кој е соодветно обучен и квалификуван да влезе и да работи во опасната област.
Кордонот треба да има само една точка за влез и излез до и од локацијата. IIC (Investigator-In-Charge) треба да назначи истражител како службеник за безбедност на локацијата. Тој/таа ќе провери дали сите лица што сакаат да влезат во линијата на кордонот се соодветно опремени и имаат соодветна обука за опасност.

Персоналот што излегува од опасното место ќе има потреба од објекти за одлагање на личната заштитна опрема (PPE), како што се заштитни костуми и ракавици, отстранување на маски во вреќи за ѓубре, прскање или друг начин на чистење на опремата (на пример чизмите). Службеникот за безбедност на локацијата треба да осигура дека таквите капацитети се обезбедени и правилно се користат и се чистат.

9.3 Операции на местото на несреќата

9.3.1 Лична безбедност

Операциите на местото на несреќата носат спектар на опасности по здравјето при работа на персоналот во истрагата, со променливо и повремено високо ниво на ризик. Персоналот кој работи на местата на несреќа или инциденти мора да осигури дека е извршена првична проценка на ризиците по здравјето и безбедноста за себе пред да се започне со работа. Оценката можеби е веќе спроведена од агенциите кои го контролираат местото, на пр. противпожарната служба, или полицијата, и треба да се разговара со присутното одговорно лице од овие агенции. Проценките на ризикот треба да бидат разгледани во текот на работењето на терен за да се осигури дека се користат соодветни контролни мерки.
Истражителите треба да бидат свесни дека постојат главни планови за итни ситуации во сите области на локалната власт и можат да бидат активирани од која било од главните агенции за одговор: локалните власти, полицијата итн. Главните планови за итни ситуации на секоја агенција поединечно го предвидува начинот на одговор на сопствениот персонал како и начинот на соработка со останатите агенции при итни ситуации.

9.3.2 Безбедност на локацијата

Во одредена фаза (најверојатно по првичниот одговор) за време на теренска истрага за несреќата на цивилен воздухоплов, контролата на активностите на местото ќе премине во одговорност на КИНСИВ. Најважно е, не само за интегритетот на истрагата, туку и за безбедноста на самите лица кои помагаат, назначениот Главен истражител (IIC-Investigator-In-Charge) да воспостави добра контрола на влезот и излезот од местото, за да се избегнат жртви или губење на докази. **Истражителите на КИНСИВ мора да покажат визија, лидерство и контрола кога делуваат како IIC (Investigator-In-Charge), користејќи проценки, вештини, знаења и искуство како што е соодветно. Истражителите треба да бидат свесни за потенцијалните опасности на местото на несреќата и какви мерки на претпазливост треба да се преземат.**
IIC (Investigator-In-Charge) треба да го информира истражниот тим за сите познати и потенцијални опасности и треба да воспостави безбедносни практики. Во справувањето со современите лесни летала, потребно е да се провери дали е опремен со систем за балистичко обновување. Поддршката на противпожарната служба и специјалистите за опасни материи треба да биде наведена, доколку е потребно, за да се проценат постојните и потенцијалните опасности и да се информираат за истражниот тим, како што е соодветно.

Треба да се напомене дека улогата на истражителите е да ја испитаат несреќата, а не да се справуваат со пожари или да отстрануваат опасни материи. Тоа е обврска на службите за спасување.

9.3.3 Мерки на претпазливост против пожар

Постои висок ризик од пожар поврзан со повеќето остатоци од воздухопловот и треба да се преземат мерки на претпазливост за да се обезбеди заштита на целиот персонал, како и заштита на остатоците. Противпожарната опрема треба да биде достапна додека постои голем ризик од пожар и во никој случај не смее да се дозволи пушење во рамките на заштитеното подрачје. Акумулаторите треба да се исклучат што е можно поскоро и ако резервоарите за гориво на воздухопловот се сè уште полни, треба да се испразнат. Количината на гориво отстранета од секој резервоар треба да се измери и евидентира. Доколку големо количество на гориво е истурено, истражителите мора да ја контролираат секоја активност што може да ја зголеми можноста за палење, како што е движење на делови од остатоци. Треба да се внимава и да се контролираат можните извори на палење, како што е статичкиот електрицитет. Исто така, треба да се избегне употребата на радио или електрична опрема или употреба на опрема за спасување сè додека не се процени и елиминира ризикот од пожар.

9.3.4 Одговорности

Кога КИНСИВ го контролира местото на несреќата, IIC (Investigator-In-Charge), ќе има одговорност за целокупното безбедно работење на местото во име на КИНСИВ. IIC (Investigator-In-Charge) мора да осигура, доколку е применливо, дека се спроведува политиката и процедурите за заштита при работа и здравје и се следат безбедни работни практики на КИНСИВ. Оние што се одговорни за безбедно работење на местата за несреќи (IIC или делегиран персонал) треба да обезбедат, колку што е разумно практично, дека:

- Опасностите се идентификуваат и проценуваат, а безбедносните мерки како што се кордоните се воведуваат и се почитуваат;
- На персоналот што работи на локацијата им се обезбедени сите достапни информации за опасностите и активностите што можат да влијаат врз нивната безбедност и здравје;
- Операциите на локацијата се следат за да се осигури дека работата се спроведува во согласност со сите контролни мерки, на безбеден и прифатлив начин.

9.3.5 Персонал, соработници и посетители

Со цел да се ограничи изложеноста на потенцијални опасности, пристапот до локацијата треба да биде строго ограничен на персоналот кој има потреба да биде на лице место како дел од неговите должности.

Соработниците мора да бидат советувани за опасностите поврзани со локацијата (каде тоа може да влијае на нивниот персонал и/или работењето) и тие треба да бидат претпазливи пред влезот за да бидат во согласност со сите контролни заштитни мерки што се на сила.
Соработниците се одговорни за здравјето и безбедноста и постапувањето на нивните вработени. Тие исто така се одговорни за обезбедување на лична заштитна опрема (PPE) за нивните вработени според стандардот што го бара IIC (Investigator-In-Charge). **Персоналот кој помага во истрагата по барање на КИНСИВ треба да има или да се обезбеди со соодветна лична заштитна облека, опрема и објекти.** Онаму каде е можно, на овој персонал треба однапред да му се дадат предупредувања за состојбите на лице место, за да може да понесат предмети од личната заштитна опрема (PPE) и комплетна облека соодветна за временските услови.

Кога македонските воздухопловни сили и нивниот персонал помагаат во отстранување на цивилните воздухоплови, тие ќе бидат одговорни за здравјето и безбедноста и придружните активности единствено на сопствениот персонал. Тие не прифаќаат никакви одговорности за безбедно работење на самата локација и не се обврзани да поставуваат безбедносни стандарди/процедури за други лица. Како и останатите соработници, така и персоналот на воздухопловните сили треба да има информации за утврдени опасности и детали за мерките за контрола што ги спроведува КИНСИВ. Како и да е, тие треба да направат свои проценки за ризиците на персоналот во врска со нивното работење, да постават свои мерки за контрола и да обезбедат свои лични заштитни опреми (PPE) за задачите кои им се доделени.

9.3.6 Ангажирање и работење со специјализирана опрема

Обезбедувањето соодветни квалификации на соработниците е тешка задача за време на работењето на местото на несреќата. За таа цел, КИНСИВ ангажира и користи соработници кои имаат широк спектар на опрема и искуство во обезбедување на услуги за отстранување на остатоци за Комитетот. Кога е можно, треба да се користат соработници. Како и да е, не може секогаш да биде најпрактично или најисплатливо да се користат вообичаени соработници, особено ако местото на несреќата е непристапно или е многу оддалечено од Скопје. Затоа, треба да се размисли за извори на локално ниво. Онаму каде што тоа е можно, треба да се побара совет од локалните организации да помогнат во идентификување на соодветни соработници. Полицијата, локалните власти, аеродромските оператори, организациите за одржување, итн. најверојатно, ќе имаат списоци на одобрени/овластени соработници и обично можат да помогнат со обезбедување на детали за контакт.

9.3.7 Совети од специјалисти

За да се помогне во идентификувањето на опасностите и да се обезбеди исполнување на обврските според законодавството за безбедност, здравје и заштита при работа, можеби се потребни специјализирани научни услуги на местото на несреќата.
Специфични области за кои е потребен научен совет може да вклучуваат проценка на ризик од опасни материи и радиоактивни материи.

Покрај тоа, локалните противпожарни служби и локалните власти имаат контакти, на кои исто така може да им се пристапи, а може да бидат контактирани и организации, како што е Министерството за заштита на животната средина и просторно планирање, за да дадат помош во нивната област на експертиза.

9.3.8 Врски со други агенции

Во текот на сите фази на работа на лице место, сите организации што работат на лице место се обврзани со законодавството за здравје, безбедност и заштита при работа да обезбедат дека тие меѓусебно се координираат и ефективно соработуваат за да ги намалат ризиците по здравјето и безбедноста на персоналот. Информациите за опасностите и ризиците мора да се разменуваат, а операциите и процедурите мора да бидат дискутирани и договорени меѓу организациите кои работат на лице место. На местата за големи несреќи, можеби е неопходно да се формира група за управување за да се обезбеди ефикасно и безбедно работење. Во раната фаза, соодветен персонал од КИНСИВ, полицијата, противпожарните служби, локалната власт, сопствениците на земјиштето, Министерството за заштита на животната средина и просторно планирање, специјалисти советници и др. треба да се состанат за да разговараат и координираат активности на лице место по однос на здравјето, проценки на безбедност и ризик на животната средина.

9.3.9 Сместување

Соодветно сместување треба да се обезбеди на или во близина на локацијата за да се задоволат потребите на персоналот на локацијата во однос на тоалетите, простории за перење/туширање, промена на облека, складирање и простории за состаноци. Може да се бара и осветлување и греење. Преносните кабини и шаторите на надувување се генерално достапни преку локални извори, вклучително и локални власти, одбранбени сили (МО), Дирекција за заштита и спасување (ДЗС) или преку специјализирани услуги за изнајмување.

9.3.10 Предавање на местото на несреќата

При предавање на контролата на местото на несреќата на други агенции или субјекти сите достапни информации за опасностите на местото и ризиците кои произлегуваат од несреќата треба да бидат предадени на претставник на организацијата што го превзема местото (first responders).

9.4 Лична заштита

9.4.1 Опрема за лична заштита (PPE)

КИНСИВ обезбедува лична заштитна опрема (PPE) за да помогне за безбедноста на персоналот кој може да биде изложен на опасности поврзани со воздухопловни несреќи. На еден истражител му е доделена одговорност за обезбедување облека и осигурување дека секој истражител е соодветно опремен.

IIC (Investigator-In-Charge) ќе одлучи кое ниво на заштитна облека е соодветно согласно нивото на ризик на местото на несреќа.
Личната заштитна опрема (PPE) ќе биде:

- Погодна за предвидените опасности и претстојните задачи;
- Одржувана во употребна состојба и сервисирана во редовни интервали;
- Позиционирана на соодветна локација близу до местото на задачата.

Исто така, ќе бидат обезбедени соодветни информации и обука, за персоналот да се запознае со видот и локацијата на опремата и да може да ја користи на правилен начин. За таа цел, од сите истражители се бара да завршат курс за свесност за опасности и да носат валидна легитимација во секое време.

9.4.2 Вакцинации

КИНСИВ обезбедува бесплатна програма за вакцинирање. Сите истражители на КИНСИВ се класифицирани како „изложени на ризик“ и им се препорачува да ги следат медицинските совети во врска со вакцинациите.
Вакцинациите се достапни за да се покријат очекуваните ризици по здравјето на местата на несреќи и надвор од Република Северна Македонија, врз основа на совети од Министерството за здравство. Тековни вакцинации вклучени во програмата се:

- Тетанус
- Хепатит Б.

Детални информации за биолошките опасности што може да се појават на местото на воздухопловната несреќата и соодветните мерки на претпазливост што треба да се преземат, се дадени во **точка 9.5.2** од овој документ.

9.4.3 Изложеност на трауматски настани

Вработените на КИНСИВ може да бидат изложени на потенцијално трауматски и стресни настани што, во некои прилики, предизвикуваат неповолни емоционални реакции. Трауматските настани, најверојатно, ќе ги доживеат истражителите и персоналот за поддршка за време на операциите на местото на несреќата и работата по несреќата. Исто така, постои можност персоналот за поддршка емотивно да реагира за време на прегледувањето на фотографиите или кога телефонски одговора и дава поддршка на персоналот што го контактира КИНСИВ. Важно е ваквите ефекти да бидат предвидени и да се одговори соодветно. Пристапот за формирање на тим за распоредување на терен е суштински реактивен елемент во работењето на КИНСИВ. Кога и да е можно, вработените треба да бидат во блиска комуникација за време на работењето на локацијата, треба да бидат сместени во ист хотел и треба да се состануваат неформално на крајот на денот за да разговараат за активностите и ангажманите. Овој неформален процес вообичаено се нарекува „дефузирачки“ и обезбедува можност за персоналот да покрене прашања индивидуално или колективно со колегите, доколку сметаат дека е потребно.

Ангажманите за советување или „дебрифирање“ може да се направат на барање или кога ќе се утврди потребата за тоа.
Ризиците со кои се соочува персоналот за поддршка веројатно ќе бидат различни од оние со кои се соочуваат лицата распоредени на терен, но сепак може да предизвикаат слични реакции.
Одговарајќи на телефонски повици од трауматизирани роднини, пријатели и други можат да предизвикаат значителен притисок врз персоналот во делот на администрацијата. Ефектите од траумата ќе се разликуваат и периодот кога ќе се почувствуваат реакциите може да варира од моментално, па до денови, недели или месеци- кога некоја реакција ќе ги предизвика претходно скриените емоции. Бидејќи не може да се предвиди брзината и обемот на реакцијата, важно е колегите да одржуваат ефективен контакт и да бидат свесни за можноста за таквите ефекти кон себе и кон другите. КИНСИВ има одговорност и обврска да помогне во надминување на ваквите психолошки состојби кај инволвираните истражители.

9.4.4 Повратна информација

Од витално значење е прашањата поврзани со здравјето и безбедноста, дефекти или потенцијални подобрувања во распоредувањето на теренот и работењето на местото на несреќата, да бидат изложени пред истражителот кој е одговорен за здравјето и безбедноста. Ова треба да се направи со комплетирање на краток извештај по распоредувањето на теренот и однапред за поврзаниот обем. КИНСИВ ќе распредели ресурси и ќе утврди приоритети за завршување на активности утврдени во процесот на повратни информации. Сите здравствени и безбедносни активности појавени во текот на процесот на повратни информации, ќе бидат додадени во списокот со активности за здравје и безбедност за обработка во согласност со оперативните практики на КИНСИВ.

9.5 Опасности од остатоци

9.5.1 Општо

Справувањето со остатоците е опасно и бара употреба на заштитна облека и соодветна опрема. Остатоците може да се поместат, превртат или да бидат закачени на дрвја и можеби ќе треба да се обезбедат. Поместувањето на големи делови од остатоците треба да биде под надзор на истражителите и да се спроведе од страна на професионални лица со употреба на соодветна опрема.
Ова особено се однесува кога се користат кранови. Во вакви случаи, препорачливо е истражителите да останат настрана од остатоците, за да ја ограничат нивната изложеност на саѓи, прашина и други супстанции во воздухот. Ако, поради некоја причина, дел од остатоците се остават закачени, не треба да се работи под нив или во нивна близина.
Постојат многу опасности специфични за остатоците, како што се садови под притисок, искрење, генератори и акумулатори. Садовите под притисок вклучуваат садови со кислород, садови со компримиран гас за тобогани за евакуација, противпожарни апарати и заштитна опрема за дишење.

Генераторите на хемиски кислород во цврста состојба можат да достигнат температури од 400 степени Целзиусови кога ќе се активираат. Сите такви предмети треба да бидат изнесени безбедно и отстранети од местото.
Други опасности од остатоци вклучуваат:

Гуми - Гумите може да бидат оштетени при удар или при тврдо слетување и поради тоа може да експлодираат во секое време. На гумите треба да се пристапи од предната или од задната страна и треба да се испуштат што е можно поскоро.
Пропелери - Некои пропелери имаат вертикално порамнување, и ако центарот е разбиен, може да се распадне. Истражителите не треба да се обидуваат да го демонтираат пропелерот. Расклопувањето и инспекцијата најдобро се прават во соодветно опремена установа.
Акумулатори - Акумулаторите треба да се исклучат и отстранат од местото. Треба да се внимава при исклучување и отстранување на акумулаторите, бидејќи искра може да го запали истуреното гориво и други запаливи материјали. Исто така, киселината на акумулаторот е високо корозивна.
Запаливи течности и гасови - Запаливите течности и гасови можат да се запалат или да експлодираат. Вдишувањето на пареата од горивото или директен контакт на горивото со кожата е штетно. Воздухопловите треба да се испразнат од гориво и да се евидентира количеството на отстрането гориво. Пушењето не смее да се дозволува на местото на несреќата.
Огнено оружје/муниција - Такви предмети може да се наоѓаат во воздухопловот и треба да бидат отстранети од страна на експерти.
Осиромашен ураниум - Овој материјал понекогаш се користи во контра-балансни тежини кај поголемите воздухоплови. Може да биде опасно ако е пробиена надворешната заштитна обвивка.
Радиоактивни материјали - Таквите материјали можат да се носат како карго товар или да се користат во компонентите на воздухопловите, како што е во системот за откривање мраз на моторот на некои воздухоплови.
Саѓи и изолациони материјали - Саѓите и изолационите материјали се опасни во затворените простори, како што се кабината или делот за карго. Треба да се носат маски за лице и заштита на очите кога работите во вакви простори.
Композитни материјали - Обично се состојат од јаглерод/графит или бор/волфрам и се наоѓаат во многу делови на воздухопловот, вклучувајќи ја структурата, контролните површини, панелите за пристап, материјалите за кабината, седиштата во кабината, лопатките на роторите и лопатките на пропелерите. Всушност, некои воздухоплови се целосно изградени од композитни материјали. Стаклената волна се наоѓа во капаците за звучна изолација, панелите на пилотската кабина и кабините, облогите за товар и друг мебел за воздухоплови. Композитните материјали и стаклената волна може да бидат опасни за очите, кожата и респираторниот систем, особено ако остатоците се оштетени од пожар.

Кога се справувате со композитни елементи и стаклена волна во остатоците, се применуваат следниве безбедносни мерки на претпазливост:

- При ракувањето со овие материјали, истражителите треба да избегнуваат прашина од влакна со тоа што ќе стојат спротивно на ветерот и ќе носат очила и маски за лице;
- Може да бидат потребни покривки за еднократна употреба. Контаминираната облека треба да се испере одделно;
- Деланки од скршените плочи од стаклена волна и композитни материи можат да предизвикаат повреди и треба да се ракуваат со ракавици;
- Ако материјалите од композитните материи и стаклената волна се оштетени од пожар, тие треба да се испрскаат со вода или по можност со 50:50 раствор од акрилен восок и вода пред да се ракува со нив.

9.5.2 Биолошки опасности

9.5.2.1 Општо

Истрагите за воздухопловни несреќи претставуваат значителен ризик од изложеност на патогени на крв кон истражителите и персоналот за поддршка на КИНСИВ. Крвни патогени вклучуваат вирус на човечка имунодефициенција (ХИВ) и вирус на хепатитис Б (ХБВ).
Ризикот што го претставува вирусот на хепатитис Б е особено загрижувачки, заради малото количество што е потребно за да се пренесе и можноста вирусот да остане заразен во исушените течности во текот на долготраен период. Биолошките опасности може да бидат присутни во остатоците од пилотската кабина и делот за патници, како и на земјата каде се наоѓале телата на починатите и преживеаните.
Бидејќи не е можно лесно да се идентификуваат загадената крв и другите телесни течности, неопходно е да се преземат мерки на претпазливост при работа околу и во остатоците, при ракување со остатоците на местото и при вршење на теренски прегледи и тестови на делови од остатоци. Мора да се преземат посебни мерки на претпазливост за да се спречат вирусите да влезат во мукозните мембрани (како што се очите, носот и устата) или делови на кожа како што се отворени рани или осип. Местото на несреќата може да содржи течна, полу-течна и исушена крв, други телесни течности, фрагментирани коски, ткива и внатрешни органи.
Во сува состојба, честичките од овие супстанции можат да станат преносливи преку воздух и да дојдат во контакт со незаштитените очи, нос и уста.
На сите истражители им се издаваат специјални комплети опрема и добиваат специјална обука за справување со патогени кои се пренесуваат преку крв. Комплетот вклучува целосна заштитна облека, неколку пара латексни ракавици, ракавици за работа, маски за лице, очила и хемикалии за дезинфекција. Ризиците од биолошки опасности неизбежно ќе се разликуваат во зависност од типот на воздухопловот и сценариото на несреќата. Големите несреќи кои вклучуваат патнички воздухоплови може да резултираат во комплексно и високо ниво на ризик. Може да биде неопходно во рана фаза да се контролира пристапот и да се наметнат безбедносни мерки на претпазливост со цел да се ограничи директната и индиректната изложеност на заразни болести.

Големите несреќи кои вклучуваат голем број жртви и сериозно влијание и нарушување на структурите можат да резултираат со големи ризици од зараза во областа на ударот. Во тешки случаи, постои голем ризик од ширење на зараза преку обувките. За да се намалат ризиците од ова случување, постапките треба да го ограничат бројот на места за влез/излез (кога е можно). Обувките/облеката треба да бидат дезинфицирани или отстранети и фрлени во истиот момент.

Истражителот одговорен за здравје и безбедност има обврска да соработува со персоналот за безбедност на лице место од други органи за да обезбеди соодветните процедури и да се почитуваат процедурите (МВР-надлежни сектори). Одговорниот истражител за здравје и безбедност од КИНСИВ треба да обезбеди дека има соодветни капацитети за перење и пресоблекување кои се достапни на самото место.

9.5.2.2 Работни практики за да се минимизира опасноста од изложеност

Постапките што треба да се следат на местото на несреќата треба да вклучуваат првично испитување за биолошки опасности во форма на видлива крв или други телесни течности. Кога има сериозни повреди или жртви, честопати ќе има телесни течности што ќе останат откако ќе се отстранат мртвите и повредените.

Областите контаминирани со истурена крв или телесни течности треба да се идентификуваат и да се оградат и да имаат само една единствена точка на влез/излез. Само на лицата кои користат лична заштитна опрема (PPE) треба да им се дозволи пристап до контаминираните области. Било кои компоненти што се отстранети од местото на несреќата за испитување и тестирање, треба да се третираат на ист начин како што се практикува на местото на несреќата (целосна дезинфекција).

Истражителите секогаш треба да претпоставуваат дека човечкото ткиво и телесните течности се контаминирани, а како апсолутно минимална претпазливост, треба да имаат маска за лице и да носат ракавици од латекс под нивните ракавици за работа при преглед на остатоци од кои се знае дека содржат крв или други течности. Најчестите контаминирани предмети ги вклучуваат сите материјали за внатрешни работи во кабината, т.е. безбедносните ремени/ленти за рамо, перничињата за седиштата, другите тапацирани материјали, исечоци и таблите со инструменти.

Додека носат лична заштитна опрема (PPE) во областа на биолошка опасност, истражителите не треба да јадат, пијат или пушат, нанесуваат козметика, балзам за усни или креми за заштита од сонце, да го доприраат лицето, очите, носот или устата; или да ракуваат со контактни леќи.

Биолошките отпадоци, како што е облека и контаминираната лична заштитна опрема (PPE) треба да се отстранат. Истражителите треба внимателно да ги извлечат надворешните ракавици за работа, потоа да ги извадат латексните нараквици и да ги стават двата пара во контејнер за отстранување на биолошки отпадоци. Контаминираната лична заштитна опрема (PPE) никогаш не треба да се користи повторно. Изложената кожа треба да се избрише веднаш со влажни крпи, а потоа да се измие со сапун и вода или раствор од хлор и вода во сооднос **1:10**. Секој ден треба да се меша ново шише со раствор.

Загадените очи треба да се исплакнат со свежа вода. Посебно внимание треба да се посвети на темелно миење на рацете после отстранување на латексните ракавици и пред јадење, пиење, пушење или ракување со контактни леќи.
Истражителите треба да бидат свесни дека носењето на лична заштитната опрема (PPE) во топла и влажна клима може да резултира во топлотен удар, освен ако не се преземат мерки на претпазливост за да се минимизира топлотниот стрес.
Затоа, пред да се работи со лична заштитната опрема (PPE), треба да се испие еден литар вода или повеќе. Во зависност од топлината и влажноста и од обемот на физички напор што се бара, може да биде неопходно да се ограничи времето во кое истражителите можат да носат лична заштитната опрема (PPE). Откако ќе ја напуштат областа на биолошка опасност, и ќе ја отстранат личната заштитна опрема (PPE) и ги дезинфицираат рацете, истражителите треба да се одморат во сенка и да консумираат барем еден литар вода. Можеби е неопходно медицинскиот персонал да ја процени здравствената состојбата на истражителите кои претрпеле топлотен стрес.
Бидејќи е важно да се минимизира бројот на истражителите, алатите и опремата што можат да стапат во директен контакт со контаминираните материјали, треба да се назначат само одреден број на истражители за да се справат со остатоците и расклопените компоненти. Може да бидат назначени други истражители да пишуваат белешки, да цртаат дијаграми, да фотографираат или да ги користат прирачниците и инженерските цртежи.
Контаминираната опрема која се користи при увид на лице место, како што се алати, факели и ленти за мерење, треба да се исчистат со сапун и вода, да се дезинфицираат и да се остават да се исушат. Персоналот, при напуштање на подрачјето, треба да ја стават во вреќи за биолошки отпад целата опрема што не може да се дезинфицира. Вреќите со биолошки отпад и нивната содржина обично се носат за уништување во соодветна компанија за уништување на биолошки отпад.

9.5.2.3 Хигиена

Онаму каде е можно, рацете треба да се мијат со сапун и вода по отстранувањето на заштитната облека и/или по работата со контаминирани остатоци. Онаму каде што не е соодветно да се постават објекти за миење, ќе се обезбедат средства за чистење кои не бараат вода. Исечената или оштетената кожа на лицето и рацете мора да биде третирани со водоотпорни течности (преливи) секогаш кога постои ризик од контакт на кожата со крв или телесни течности. **Јадењето, пиењето и пушењето мора да се избегнат во рамките на областите кои најверојатно се контаминирани.**

9.5.2.4 Дезинфекција

Остатоците, за кои постои сомневање дека се контаминирани, треба да бидат дезинфицирани во најраната фаза. Ова може да се изврши со третирање на површините барем 20 минути во континуитет со 1% раствор на белило (кој содржи натриум хипер хлорид) или друга соодветна течност за дезинфекција.

9.5.2.5 Контаминирана заштитна облека и остатоци

Заштитната облека и раквиците за кои постои сомневање дека се контаминирани со телесни течности или крв, треба да бидат запечатени во пластична ќеса (треба да бидат достапни црвени вреќи за био отпад и означени како „биолошка опасност“). Овие треба да се отстрануваат како биолошки отпад за согорување. Чизмите за кои е потребна дезинфекција треба да се исчистат од почва и нечистотија пред да бидат третирани со раствор за дезинфекција. По завршување на увидот на лице место на воздухопловната несреќа, другите остатоци од несреќата кои не се важни за понатамошната истрага, а се контаминирани со телесни течности, ткива или човечки остатоци, може да бидат отстранети и предадени за согорување на специјализирана компанија, доколку контаминацијата е сериозна. Канцеларијата за администрација ќе организира отстранување преку специјализирана компанија и ќе одржува копии на белешки за трансфер и други записи.
Истражителите треба да размислат дали предметите од остатоците кои се испратени до надворешни агенции за инспекција имаат ризик од контаминација. Кога ќе се процени дека постои ризик, предметите треба да се дезинфицираат колку што е можно поскоро и да бидат запечатени во етикетирани пластични ќеси.

9.5.2.6 Инфекција на повреди

Веднаш мора да се побара медицински совет ако се претрпат повреди или се појават инциденти кои можат да резултираат со инфекција, на пр. исеченици од стакло/метал во контаминирани места во кабината или ако крв/течност навлезе во слузницата на очите/носот. Моменталниот совет е дека исекотините и гребаниците мора да бидат поттикнати да крварат со нежно стискање и чистење (кога е можно) со употреба на сапун и вода. Сите рани или контакт на кожата со телесни течности или крв исто така треба да се исчистат со употреба на марамчиња за дезинфекција. Очите треба да се исплакнат под млаз вода и не смеат да се допираат. Во сите случаи, треба да биде информиран Истражителот одговорен за здравје и безбедност.

9.5.2.7 Болести што претставуваат биолошка опасност

- **Хепатитис Б** - проценето дека е над 100 пати повеќе заразен од ХИВ. Вирусот е стабилен во животната средина и заразен за периоди до три месеци. Пренесувањето најчесто се јавува како резултат на контакт помеѓу крв и крв, вклучително и инјектирање од загадени остри материјали. Вирусот може да се деактивира со загревање на 100°C за две минути и е чувствителен на дезинфекција со алкохол, хипер хлорид и други слични раствори.
- **Хепатитис Ц** - вирус кој ги инфицира клетките на црниот дроб и може да предизвика сериозно воспаление на црниот дроб и долгорочни компликации. Инфекцијата се шири со споделување игли со заразениот; од примање на заразена крв; сексуално; и од случајно изложување на производи од крв.

Хеп. Ц сега е најчеста причина за вирусен хепатитис во Северна Европа. Севкупниот ризик од заразување со хепатитис Ц за време на вообичаени здравствени активности се чини дека е многу мал.

- **Хепатитис А** - пренесен по фекално-орален пат. Најчест е контактот лице-лице, иако може да се вклучи храна или пијалок. Ризикот од контакт на местата на несреќа мора да се процени како голем во повеќето случаи кога се појавила тешка траума.
- **Хепатитис Е** - има период на инкубација од шест до осум недели по изложеноста и е многу опасен за бремени жени. Добрите контроли против изложеност (како што е хеп. А & Б), добри хигиенски мерки и одржување на снабдување со чиста вода и соодветни санитарни услови ќе ги намалат ризиците.
- **Други видови хепатитис** - Други видови на хепатитис, исто така, се идентификуваат, вклучувајќи ги и Д и Г. Постојат малку информации достапни за нив во моментов, иако имунизацијата против хеп. Б се вели дека овозможува заштита од видот Д.
- **ХИВ/СИДА -** се пренесува со контакт крв-крв, вклучително и вбризгување од загадени остри материјали. Општо не се смета дека е издржлив во околината, но може да биде активен во период до осум дена. Како и кај хеп. А/Б, безбедниот систем на работа ќе го ограничи ризикот од изложеноста на вирусот.
- **Туберкулоза** - присутна во плунката и течностите од белите дробови на заразените лица. Инциденти на болеста се зголемуваат низ целиот свет. Персоналот треба да потврди дека тие се вакцинирани со BCG и да ги следат медицинските совети.
- **Ентерични патогени** - агенси на болести на дијареја (на пр. тифус и колера) може да бидат присутни кај повраќаници, измет, остатоци и слично. Како и со хепатитис и ХИВ, третирајте ги сите течности и остоци како контаминирни, следете ги безбедносните работни практики, користете добри хигиенски процедури за да се спречи инфекцијата.

9.5.3 Опасен карго товар

IIC (Investigator-In-Charge) треба да утврди дали се превезувале опасни материи (DGR) во воздухопловите. Прелиминарната проверка на товарниот лист и проверка до операторот треба да го реши ова прашање. **Опасните материи може да вклучуваат предмети како радиоактивни пратки, експлозиви, муниција, хемикалии, корозивни течности, течни или цврсти отрови или бактериски култури.** Несреќи кои вклучуваат воздухоплови за воздушно прскање имаат потенцијал да ги изложат истражителите на опасни материи во форма на пестициди и инсектициди. Со неколку исклучоци, овие хемикалии се токсични, дури и во мали количини. **На местото на несреќата, мора да се користи лична заштитна опрема (PPE) и да се носат маски за лице опремени со соодветни филтри.**

9.5.3.1 Радиоактивни материјали

Со зголемената фреквенција, радиоактивните материјали се носат како товар на воздухопловите. Доколку карго манифестот покажува дека се носат такви материјали, треба веднаш да се преземат чекори за да се отстранат од страна на квалификуван персонал пред да им се нанесе штета на лицата кои работат близу до остатоците.

Ограничувањата на количината на радиоактивен материјал кој смее да се носи во воздухоплов, цврстината на неговото пакување и заштитата ќе ја минимизираат можноста за оштетување на контејнерот при воздухопловна несреќа.

Сè додека пакувањето и заштитата останат непроменети, постои веројатност да има мала опасност од зрачење. Како и да е, пожарот по настанот може да го оштети пакувањето и заштитата, а топлината што следува може да предизвика радиоактивниот материјал да се претвори во гасовита форма, во тој случај може да се шири зрачење. Во такви случаи, сите учесници во операциите за спасување и противпожарна заштита треба да бидат проверени, деконтаминирани и по потреба да бидат ставени под медицински надзор. Не треба да се започне испитување на остатоците се додека не се измери нивото на зрачење и местото е прогласено за безбедно. Персоналот на КИНСИВ не смее да влезе на местото на несреќата сè додека не се направат соодветни проценки и не се воведат контролни мерки од надлежен државен орган.

9.5.3.2 Работа надвор од Република Северна Македонија

Кога се истражуваат несреќи надвор од Република Северна Македонија, истражителите треба да ја земат во предвид можноста остатоците да содржат радиоактивни супстанции, особено во карго товарот. Треба да се добијат детали за товарните листови за да се помогне во утврдувањето на потенцијалните опасности. Кога присуството на радиоактивни супстанции е потврдено или има сомнение за присуството, истражителите треба да потврдат со домашната агенцијата која ја води истрагата дека треба да се користи соодветен безбеден систем на работа.

9.5.3.3 Транспортирање на радиоактивни остатоци

Транспортот на остатоци што содржат радиоактивни материи мора да се изврши во согласност со важечкото законодавство. Кога е потребно, може да се побара помош од надлежни Институти за радиологија. Ниту еден материјал не се транспортира без претходна дозвола од соодветното тело.

9.5.3.4 Складирање и испитување на остатоците

Единствените радиоактивни материјали што се дозволени да се чуваат во рамките на објектот за остатоци на соработниците на КИНСИВ, се оние вградени во структурите и компонентите на воздухопловите. Сите други супстанции мора да бидат отстранети пред превземање на воздухопловите од местото на несреќата. Кога е можно, овие структурни радиоактивни материјали треба да бидат изолирани и чувани на сигурно место. Радиоактивни материјали оштетени од пожар не смеат да се чуваат во зградите под контрола на КИНСИВ сè додека не се процени можната опасност од честички и не се воведат соодветни безбедносни мерки.

9.5.3.5 Отстранување радиоактивен материјал

Сопствениците/осигурителните компании на воздухопловите **МОРА** официјално да бидат известени за нивната одговорност да организираат превоз и отстранување на конкретниот воздухоплов. Во никој случај не смее да се прифати одговорноста за отстранување на остатоци од воздухоплови кои содржат опасни материи од страна на КИНСИВ. Кога е соодветно, КИНСИВ може да обезбеди писмена проценка на опасност за да им помогне на сопствениците.

9.5.3.6 Инструменти за надзор

Инструментите кои се соодветни за лоцирање на контаминцијата и за следење на нивото, може да се добијат од надлежни Институти за радиологија.

9.5.3.7 Записи

Истражителот одговорен за здравје и безбедност ќе обезбеди водење на евиденција за чување, транспорт и отстранување на радиоактивни извори и за евидентирање на инциденти.

9.5.4 Експлозиви и пиротехника

Цивилните воздухоплови можат да превезуваат пиротехника (на пр. сигнални ракети) и експлозивни направи (противпожарни апарати, системи со макари, падобрани и сл.), за кои е потребно да се отстранат или да се осигураат колку што е можно побрзо.
Цивилните, воените и екс-воените воздухоплови исто така може да носат седишта за исфрлување.
Може да биде потребна помош од сопствениците, операторите, воениот персонал или производителите за да се идентификуваат, лоцираат и да ги направат експлозивите и пиротехниката безбедни за испитување.
Вообичаено, присутни се специфични ознаки во воздухопловите што идентификуваат одредени познати механички опасности, на пр. седишта за исфрлање. Сепак, ова не може да биде секогаш случај, затоа мора да се преземе секоја претпазливост при почетното разгледување на местото.

9.6 Хеликоптерски операции

Хеликоптерите често се користат за да стигнат до местата на несреќи на непристапен терен и оддалечените области, како и за:

- Патување до и од местото на несреќата;
- Пребарување и отстранување на тела и остатоци;
- Воздушно фотографирање и
- Летање по траекторијата на воздухопловната несреќа.

Сите лица поврзани со операциите со хеликоптери треба да бидат информирани за соодветните безбедносни процедури, вклучително и употреба на излези, слушалки, системи за врзување, опрема за итни случаи и доколку се вклучени во операции над вода, флотациска опрема, употреба на јакни за спасување, чамци за спасување, итн. Безбедносниот брифинг исто така треба да се однесува на тоа како да се пристапи кон хеликоптерот, главните опасности на роторот и опашката на роторот и ефектите од турбуленциите предизвикани од роторот.

9.7 Опасности од средината и природни опасности

9.7.1 Општо

Повремено, од истражителите на КИНСИВ може да се бара да се распоредат во странски земји, каде условите на животната средина се многу различни од оние што обично ги доживуваат дома. Но, дури и во Република Северна Македонија, истражителите може да се најдат да работат во услови кои се многу предизвикувачки заради теренот, временските услови и сл.
Животната средина и природните опасности може да вклучуваат екстремна клима, планински терен, мочуришта, отровни растенија, опасни животни и инсекти. Во такви средини, истражителите треба да работат во парови, да носат комплет за прва помош и да имаат средство за комуникација.

9.7.2 Екстремни климатски услови

Истражителите може да се соочат со крајности на топлина и студ во зависност од теренот и времето од годината.
Истражителите кои очекувале да поминат неколку часа на оддалечено место би можеле да се доведат во ситуција да ја поминат ноќта, доколку нивниот транспорт не е во можност да се врати за нив. Пред поаѓањето, треба да се провери тековната и предвидената временска прогноза.

На ладно време, треба да се преземат следниве мерки на претпазливост:

- Носете доволно заштита за да спречите смрзнатини и хипотермија.
- Носете облека на слоеви што ќе го апсорбира потењето.
- Бидете свесни за состојби на белина, дезориентацијата може да се појави во рамномерно светло и бело опкружување.
- Носете очила за сонце и крема за заштита од сонце.
- Пијте течности за да спречите дехидрираност.

На топло време, треба да се преземат следниве мерки на претпазливост:

- Понесете доволно течности за сопствените потреби за пиење.
- Во ситуации кои вклучуваат високи температури и влажност, во комбинација со тежок напор, пијте најмалку половина литар вода на час.
- Бидете свесни за симптомите на топлотен стрес и топлотен удар.
- Носете широка капа и комотна облека.
- Носете очила за сонце и крема за заштита од сонце.

9.7.3 Планински терен

Побарајте совет од локалните водичи кои, идеално, треба да бидат придружба на истражниот тим.

9.8 Потребен објект на КИНСИВ за одложување, испитување и складирање на остатоци од воздухоплов

9.8.1 Општо

КИНСИВ има обврска да поседува објект хангар во кој ќе се врши испитување на остатоци од воздухопловната несреќа. Габаритот на хангарот треба да биде доволно голем за да има можност да се внесат големи остатоци. Обврзувачки е хангарот да биде под видео надзор.
Објектот хангар треба да биде доволно голем како би се обезбедил простор за вртење и истовар на големи транспортни возила. Лизгачките автоматски врати на предната страна да овозможуваат целосна ширина на еден хангар во моментот кога ќе треба да се пристапи.
Подот на хангарот потребно е да биде обложен со анти-статички слој за да се минимизира ризикот од пожар како резултат на искри и статичка електрична енергија. Исто така, лесно да се чисти и да се спречи загадување во случај на истекување на гориво или хемикалии. Заштитата од пожар се заснова на противпожарни апарати во доволен број согласно со прописите.
Во хангарот потребно е да бидат достапни канцеларија и просторија за одмор за персоналот, кои ќе можат да се користат за време на истрагата.

Потребно е да има безбеден магацин за алатки кој ќе содржи два безбедни сандаци за алат. Другата потребна опрема опфаќа неколку ормари што може да се заклучат, од кои две наменети и обележани за чување докази од остатоци, кои, по својата природа, можат да имаат траги од опасни материи. Освен за мали количини на траги, не е дозволено да се чуваат опасните материи во просторијата за остатоци.
Осветлувањето во хангарот треба да биде во согласност со стандардите на индустријата. Еднофазна моќност од 220 V да биде достапна на неколку точки на секој страничниот ѕид.
Секогаш треба да се користи соодветна заштитена облека и опрема кога се работи во хангар. Ова вклучува комбинезони, заштитни обувки, заштитни очила, нитрилни и тешки нараквици и штитници за уши. Се препорачува персоналот да постави лични заштитни обувки во шкафчето за чување кои ќе се употребуваат во хангарот.

Пушењето е строго забрането во и околу хангарот и на пристапната патека пред хангарот.

Откако ќе се пронајдат остатоците од воздухоплов на местото на несреќата и ќе се пренесат до објектот за преглед, веројатно е дека и понатаму ќе се појавуваат опасности, како што беше дискутирано претходно во овој дел. На пример, голема е веројатноста опасностите како што се остри рабови или спојници од оштетени панели на композитни материјали, па дури и некои биолошки опасности да останат на остатоците. Истражителите треба да бидат свесни за ризиците што ги претставуваат овие опасности и да преземат соодветни активности за да се справат со нив.

9.8.2 Врати на хангарот

Внатрешните врати потребно е да бидат автоматизирани со детектори на движење и пречки. Персоналот на КИНСИВ треба да осигури дека опремата или остатоците не се наоѓаат на патеката на движење на подвижната врата и треба да обезбедат дека областа околу вратите се одржува чиста.
Во случај на прекин на електрична енергија, вратите од хангарот потребно е да можат да се отворат рачно.

9.8.3 Гориво

Горивото содржано во неоштетените резервоари може да биде оставено на самото место за целите на истрагата. Истекувањето на горивото од резервоари или цевките мора да се собере во соодветен сад и правилно да се депонира, кога повеќе не е потребно за целите на истрагата, и тоа на соодветен начин од лиценциран изведувач. Сите контејнери мора да бидат опремени со соодветни капаци за прицврстување.
Секогаш треба да се носат соодветни нараквици при ракување со гориво или други течности. Доколку се случи какво било прскање на горивото на незаштитена кожа, треба веднаш да се измие.

9.8.4 Рачен алат

Достапен е широк спектар на рачни алатки. Онаму каде што се дадени упатствата на производителот, истите треба секогаш да се почитуваат. Секогаш треба да се носи лична заштита опрема (PPE), вклучувајќи ги и безбедносните очила, соодветно на рачниот алат кој се користи. Треба да се внимава кога се користат електрични алати, како што се брусилки, каде затегнатите кабли и цевките на горивото претставуваат дополнителни опасности. Под никакви околности не треба да се користат оштетените алати. Тие треба да бидат повлечени од употреба. Сите алатки треба да се исчистат и заменат на нивната точна локација по употребата.

СОБИРАЊЕ НА ОСТАТОЦИ (КОПНО)

10. СОБИРАЊЕ НА ОСТАТОЦИ (КОПНО)

10.1 Вовед

Постојат три опции во врска со отстранување на остатоците од местото на несреќата. По консултација помеѓу IIC (Investigator-In-Charge) и Претседателот на КИНСИВ, можете:

- Да одлучите да не ги отстраните остатоците и да ги предадете назад на сопственикот или операторот;
- Да ги отстраните специфичните предмети за понатамошно испитување и да ги предадете преостанатите остатоци на сопственикот или операторот;
- Да го отстраните целиот остаток од местото на несреќата.

Како основно правило, доколку има жртви или сериозни повреди или ако имате загриженост во врска со пловидбеноста на леталото пред несреќата, остатоците може да ги земете. Остатоците од цивилните воздухоплови вообичаено ќе се однесат во изнајмениот хангар на КИНСИВ за детално испитување и тестирање. Меѓутоа, остатоците од големите комерцијални воздухоплови мора да бидат складирани на други соодветни места, единствено многу специфичните делови од остатоците ќе се однесат во објектотот на КИНСИВ. Онаму каде е можно, истражителите ќе преземат одговорност за аранжманите за пронаоѓање и транспорт.

10.2 Опции за собирање

Постојат три основни опции за враќање и транспорт на остатоци од местото на несреќа до соодветен објект за складирање. Тие се:

- Ресурси на КИНСИВ;
- Комерцијални ресурси;
- Воена/полициски помош.

10.2.1 Ресурси на КИНСИВ

КИНСИВ има едно возило со погон на четири тркала што има многу ограничен капацитет да носи делови од мали остатоци. Возилото има уред за влечење на приколки. Упатството во врска со процедурите за влечење се достапни во ДЕЛ 5: ОДРЕДБИ ЗА ПАТ И СМЕСТУВАЊЕ од овој прирачник. Ако е достапна приколка и се смета дека е погодна за употреба, големината и тежината на остатоците ќе бидат доминантни фактори.

10.2.2 Комерцијални ресурси

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

Главните опции за употреба на комерцијална помош при враќање се:

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

10.2.3 Локални ресурси

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

10.3 Чистење на местото од остатоци

Местата на несреќите треба да бидат исчистени од колку што е можно повеќе остатоци и од сите човечки остатоци. Треба да се побара помош од локалната власт и службите за итни случаи при пребарување на остатоците и отстранување на сите траги од човечки остатоци. Сепак, КИНСИВ ќе биде одговорен за пронаоѓање на остатоците, а Институтот за судска медицина, овластен од Државното јавно обвинителство, за отстранување на човечките остатоци од локацијата.
Онаму каде што не може да се најдат сите остатоци (на пр. по распадот во текот на летот или на места со засеана култура), локалните земјоделци и сопствениците на земјиштето треба да бидат замолени да го известат КИНСИВ доколку се пронајдат остатоци откако локацијата ќе биде исчистена.
Чистење на местото на несреќата од остатоци може да се изврши само по претходно добиено одобрение од страна на КИНСИВ и е обврска на операторот односно сопственикот на паднатиот воздухоплов.

10.4 Воена/полициска помош на местата на несреќата

КИНСИВ/МО/МВР се во процес на потпишување на Меморандум за соработка (MOU) кој ќе обезбеди взаемна помош за време на истрагата на воените/полициски и цивилните несреќи. И покрај тоа што Меморандумот сè уште не е потпишан, КИНСИВ/МО/МВР практикуваат меѓусебно успешна соработка. Освен човечки ресурси („Man power“), македонските воените/полициските сили имаат пристап до специјализирани воени/полициски возила за пронаоѓање и враќање, кои можат да помогнат во собирање на цивилните воздухоплови. Од особена важност е што македонските воздухопловни сили имаат капацитети за кревање со помош на хеликоптер, како за превоз на персонал, така и за враќање по воздушен пат на специфични предмети од остатоци.

По консултација со Претседателот на КИНСИВ, најдобро е IIC (Investigator-In-Charge) да комуницира директно со операциите на хеликоптерите на воздухопловните сили, за да може да се утврди достапноста, способноста и соодветноста на опремата.
Македонските воздухопловни сили исто така можат да дадат совети за здравјето и безбедноста; тие можат да повикаат тимови да го испитаат местото, да пронаоѓаат и пренесуваат остатоци, да го исчистат местото и да обезбедат комуникација.

10.5 Континуитет на доказите за време на собирање на остатоците

Кога континуитетот на доказите е потенцијален проблем, IIC (Investigator-In-Charge) треба да разговара за опциите со полицијата. Можеби ќе можат да понудат или препорачуваат безбедно складирање во текот на ноќта доколку тоа е потребно, а во некои околности по нивен избор, можеби ќе треба да се назначи офицер за одржување на присуство кај остатоците и да се придружуваат остатоците додека не пристигнат во објектот за враќање на остатоците на КИНСИВ.

СОБИРАЊЕ НА ОСТАТОЦИ (ВОДА)

11. СОБИРАЊЕ НА ОСТАТОЦИ (ВОДА)

11.1 Вовед

По воздухопловна несреќа, каде воздухопловите се потопени во вода, КИНСИВ ќе се обиде да ги лоцира и да ги поврати потопените остатоци од воздухопловот или неговите делови само доколку се смета дека е неопходно истрагата да ја утврди причината и истото е возможно практично да се направи. Локацијата и собирањето на остатоците на потопените воздухоплови е специјализирана задача што носи сериозни ризици. Ќе се користат само специјализирани организации и компании. Во случај кога воздухопловна несреќа се случува на терен со вода и опкружен со вода (езера, реки, итн), КИНСИВ ќе обезбеди соодветни специјализирани организации за спроведување на операцијата за собирање на остатоците.

11.2 Координација за спасување на вода

11.2.1 Одговорности на КИНСИВ за време на потрага и спасување

За време на првичниот одговор при потрага и спасување (SAR-Search and Rescue) на воздухопловна несреќата на езеро или во други копнени води, КИНСИВ одржува контакт и дава информации што можат да помогнат во тековното пребарување.

11.2.2 Зона за забрането летање

Треба да се размисли за воспоставување зона на забрането летање (No-Fly-Zone) во општата област за пребарување и пронаоѓање. Ова може да се организира преку М-НАВ.

11.3 Човечки остатоци - собирање на тела

11.3.1 Општо

По воздухопловната несреќа на вода, надлежната државна институција на Република Северна Македонија ќе биде одговорна за пронаоѓање и собирање на пловечки човечки остатоци или тела. Локацијата и времето на кое секое тело е пронајдено ќе се евидентира за истрагата. КИНСИВ ќе комуницира директно со Државниот јавен обвинител со цел да ја потврди причината за смртта и да побара специјализирани лекари за испитување на екипажот на летот, кабинскиот персонал и патниците според потребите и соодветно на барањата на истрагата.

11.4 Собирање на остатоци

11.4.1 Општо

Кога ќе се лоцира местото на несреќата, од суштинско значење е КИНСИВ да утврди, во најрана можност, дали некои од остатоците се наоѓаат на површината на водата или дали истите се потопени. Доколку се потврди дека остатоците пловат, и се вклучува надлежната државна институција на Република Северна Македонија, тие треба да бидат информирани без одлагање за потребата на КИНСИВ да ги земе овие пловечки (лебдечки) остатоци. КИНСИВ целосно се согласува дека првичниот одговор за пребарување и спасување е насочен кон зачувување на животот. Како и да е, по завршувањето на таквата задача, КИНСИВ ќе се воспостави блиска соработа со надлежната државна институција на Република Северна Македонија, т.е. со теренскиот координатор во однос на обележување и собирање на пловечките остатоци.

11.4.2 Пловечки остатоци

Кога воздухопловот влегува во вода, силите на удар се такви што воздухопловите обично се распаѓаат при што полесните предмети остануваат да пловат на површината, на пр. ентериерот од воздухопловот, панели, делови од прозорците, итн., додека потешките предмети, како што се главниот труп на воздухопловот и моторите, имаат тенденција да потонат на дното. По напорите за спасување, треба да се даде приоритет на собирање на пловечките остатоци. Големината на просторот со остатоци ќе зависи од големината на воздухопловот, аголот на влегување на воздухопловот во водата, времето потребно за пронаоѓање на локацијата со остатоците, плимата и состојбата на водата и јачината на ветерот. Меѓународното искуство е такво што постои веројатност дека просторот за остатоци ќе биде голем.

Ќе бидат потребни значителни ресурси за да се повратат таквите остатоци. При собирање на остатоците, секој дел треба да се нумерира и да се запише положбата на пронајдениот дел, со општ опис.

Онаму каде е можно, предметот треба да се измие со свежа вода и да се чува на пловниот објект ангажиран за оваа потреба, сè додека не се идентификува и/или земе од страна на истражителот за воздухопловни несреќи. Кога некој предмет е пронајден и притоа „пронаоѓачот“ смета дека предметот е значаен, тоа треба му се пренесе на истражителот за воздухопловни несреќи, без никакво одлагање.

11.4.3 Остатоци кои доаѓаат на брегот

По воздухопловната несреќа на вода, постои веројатност дека делови од остатоците со текот на времето ќе се нанесат кон копното. Полицијата и КИНСИВ тесно ќе соработуваат во врска со идентификувањето и безбедното собирање на таквите предмети. Локацијата на откривањето на остатоците мора да се запише.

11.5 Потопени остатоци

11.5.1 Потопени остатоци – непозната локација

Онаму кадешто остатоците од воздухопловот потонале и точната локација е непозната, ќе бидат потребни комерцијални или државни ресурси за лоцирање и собирање на таквите остатоци. Одговорноста за лоцирање на потопените остатоци останува надлежната државна институција на Република Северна Македонија со техничка (воздухопловна) помош и насока обезбедена од КИНСИВ. Најверојатно ќе бидат потребни пловни објекти по можност опремени со авто-пилот, динамично позиционирање, странично скенирање и ROV. Исто така, клучно е да се има пристап до хидрофони кои работат на фрекфенција на 37,5 kHz за откривање и лоцирање на снимачите на лет.

Во однос на изборот на соодветен пловен објект, треба да се земе предвид и следново:

- Патник е дефиниран како секој во воздухопловот кој не е член на екипажот. Значи, нуркачите, истражителите на КИНСИВ и други лица се сметаат за патници.
- Во овие случаи, вниманието на регулаторната усогласеност и безбедност е на товар на Сопственикот/Операторот/Капетанот на пловниот објект.

11.5.2 Собирање на остатоци од плитка вода

Во некои прилики, остатоците од воздухопловите можат да бидат видливи од и близу до брегот. Во овие околности, истражителите на КИНСИВ може да размислат да направат соодветни локални договори со одобрени нуркачи за да закачат јажиња на остатоците и да ги извлечат на брегот. Доколку тоа не е практично, тогаш ќе бидат консултирани одобрените советници за поморско спасување на вода.

Единствено одобрените тимови за нуркање, кои може да бидат консултирани или да им се дозволи да помагаат на истражителите на КИНСИВ на теренот (без претходно консултирање со одобрена организација за отстранување на остатоци) се стручни тимови за нуркање, обезбедени на јавен трошок, како што се полицискиот нуркачки тим или Здружение на нуркачки организации.

Во случаи кога се очекува остатоците да бидат видливи при слаба плима или од површинско пловило, истражителите, по свој избор, можат да организираат одредени пловни објекти за пребарување со визуелни или ехо-звучни звуци.

Таквите пловни објекти треба да бидат професионално опремени и да имаат соодветен и широк став на почит кон здравјето и безбедноста. Примери за вакви пловни објекти би биле:

- Лесни пловила;
- Македонски езерски пловни објекти;

11.5.3 Нуркачки операции

КИНСИВ може да користи комерцијални нуркачи квалификувани и осигурени за нуркање во околината во која се наоѓаат остатоците. Генерално, крајбрежно во плитки води, подлабоки или нуркање со боци. Во сите сценарија, КИНСИВ ефективно станува „клиент“, а со тоа одредени надлежности се во надлежност на двете организации.
Истражителите на КИНСИВ распоредени на теренски истраги нема да ја преземат контролата, ниту да склучуваат договор или усмени спогодби со локалните организации (т.е. подводни клубови, компании за нуркање, компании за спасување, пристаништа и други), без изразена дозвола од КИНСИВ.
За да се спроведат нуркачки операции во македонските води потребна е дозвола за нуркање. КИНСИВ мора да потврди со организацијата која управува со проектот за спасување во име на КИНСИВ дека можностите и искуството на изведувачот на нуркање и неговиот тим се соодветни за преземената работа. Ова важи и за полициските нуркачки единици.
Ниту една работа за нуркање не треба да се одвива без да се назначи изведувач за нуркање. Изведувачот за нуркање треба да обезбеди дека целиот проект е планиран, дека сите ризици се проценети и дека проектот се спроведува и управува на безбеден начин. Изведувачот на нуркање исто така мора да назначи супервизор за нуркање (писмено). Заедно тие ќе бидат одговорни за безбедноста на конкретната операција за нуркање.

11.5.4 Кревање на потопени остатоци

Една проблематична фаза во операцијата е кревањето на остатоците од вода. Кога дел од остатоците ќе се извадат од водата, треба да се внимава на „архимедовиот“ принцип затоа што може да доведе до ненадејно и опасно зголемување на тежина. Онаму каде е можно, треба да се користи мрежа за да се собере целиот дел од остатоците.

11.5.5 Собирање на пловечки структури

Можно е значителен дел од остатоците да останат да пловат и како такви да отпловат до брегот. Одговорноста за враќање на пловечката структура е на КИНСИВ. Треба да се размисли за идентификување на пловечката структура како опасност за езерската навигација. Ова е одговорност на езерските капетании.

11.5.6 Односи со воздухопловни оператори или сопственици

КИНСИВ мора да му стави до знаење на операторот или сопственикот на воздухопловот кој се урнал во македонски води и потонал, дека КИНСИВ ќе го преземе вадењето и ќе биде одговорна за тоа. Операторот, заедно со производителот, можат да бидат поканети да испратат набљудувач на пловниот објект за спасување, доколку има простор и сместување. Доколку воздухопловот останал да плови, операторот може да посака да го спаси својот имот со цел да го обнови.

11.5.7 Собирање на човечки остатоци од езерско/речно дно

Човечките остатоци може да останат во остатоците, во случај доколку се извлечат како дел од спасувачките активности, тие ќе бидат предадени на Институтот за судска медицина (патолог).

11.6 Опрема за пребарување со уреди за осветлување

11.6.1 Општо

Онаму каде што треба да се лоцираат и да се соберат уредите за снимање на летот, ќе биде потребна специјализирана опрема за откривање на сигналот од 37,5 kHz.

Некои Агенции за истраги на воздухопловни несреќи имаат ресурси да ги детектираат зраците од 37,5 kHz прикачени на уредите за снимање на летот (FDR) и гласовна комуникација во кабина (CVR) кои се потопени во вода. Оваа можност е составена од опрема што е или земена од подвижно површинско пловило или рачен уред во повеќе неподвижни ситуации и е познат како „ низа за влечење“ или „рачен уред“. Опремата „низа за влечење“ е тешка и гломазна и ќе бара авионска карго пратка и уреди за механичко кревање за да се постави на соодветниот патен транспортер.

11.6.2 „Низа за влечење“

Опремата „низа за влечење“ се состои од низа хидрофони, кои се споени во единицата за откривање преку „папочен“ кабел. Единицата за откривање произведува звучен пинг, чиј степен на волумен е пропорционален со тоа колку е близу низата до зракот. Опсегот на откривање е приближно една милја од зракот во сите насоки. Постојат повеќе од еден избор на „низа за влечење“, папочни и единици за откривање.

Низа 1:	2.9 м. Во должина
Папочна 1:	0.6” дијаметар; 125 м. Во должина, лабаво.
Папочна 2:	0.6” дијаметар; 300 м.; алуминиумски калем; 132 кг (кабел/калем).
Папочна 3:	1” дијаметар; 700 м.; калем со сопирачки.
Единица за пронаоѓање 1:	Единечен канал, аудио излез (звучник и дигалка).

Работењето на „низа за влечење“ бара пловило кое има платформа од која низата може да се распореди на задниот дел и има доволно простор од каде да се монтираат папочните калеми. Единицата за откривање бара напојување од 240vAC и заштита од вода.

11.6.3 Рачна опрема

Рачната опрема е комплет произведен од Dukane кој е составен од хидрофон и слушалки. Хидрофонот е или прикачен директно на батеријата од рачната единица за откривање или е на крајот на рачен продолжителен столб (стап) или е поврзан со единицата за откривање преку кабел. Слушалките се приклучуваат директно во единицата за откривање. Опсегот е повторно приближно една милја, но хидрофонот е насочен.

СОРАБОТКА СО СУДСКИ ОРГАНИ

12. СОРАБОТКА СО СУДСКИ ОРГАНИ

12.1 Вовед

12.1.1 Истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти

Комитетот ги исполнува обврските на Република Северна Македонија според Анекс 13 (воздухопловни несреќи и инциденти) од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство и регулативата на Европскиот совет 996/2010. Неговите законодавни овластувања се дефинирани со Законот за воздухопловство и Уредбата за пријавување и истражување на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на цивилни и државни воздухоплови, КИНСИВ е независна од регулаторот Агенција за цивилно воздухопловство (САА), Министерствотот за транспорт и врски и од судските органи.

КИНСИВ ги истражува сите воздухопловни несреќи, сериозни инциденти и појави (ако одлучи дека истрагата треба да резултира со препорака за безбедност) кои се случуваат во државата. Покрај тоа, КИНСИВ им дава помош на странските истражни тела кои спроведуваат истраги за македонски регистрирани или управувани воздухоплови во странство. КИНСИВ исто така може да обезбеди техничка помош по барање на Министерството за одбрана и Министерството за внатрешни работи во случај на воздухопловни несреќи или сериозни инциденти на воздухоплови кои се во нивниот регистар за пловидбеност. Целта на овие истраги е да се подобри безбедноста во воздух преку олеснување на експедитивното спроведување истраги, чија единствена цел е спречување на идни несреќи и инциденти. Овие истраги во никој случај не се засегнати со посочување на вина или одговорност. Истражителите на КИНСИВ имаат овластувања да ги испитаат сите несреќи на цивилното воздухопловство и сериозните инциденти во државата. Според Уредбата за пријавување и истражување на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на цивилни и државни воздухоплови, тие имаат слободен пристап до местото на несреќата; воздухопловот, неговата содржина или неговите остатоци; сведоци; содржината на летовите; резултатите од испитувањето на телата; резултатите од испитувањата или тестовите направени на примероци од лица вклучени во одржување и опслугата на воздухопловот и релевантни информации или записи.

Тие исто така имаат овластување да го контролираат отстранувањето на остатоци или компоненти; да ги испитаат сите лица како што сметаат дека е правилно или соодветно; да земаат изјави; да влезат во кое било место, објект или воздухоплов; да отстранат и тестираат компоненти како што сметаат дека е потребно и да преземат мерки за зачувување на доказите.

Истражителите на КИНСИВ мора да ги извршуваат своите законски должности во соработка со надлежните органи за судската истрага во надлежност на Јавниот обвинител. Како резултат, истражителите треба да вложат максимални напори да воспостават и одржат добра врска и соработка со Државното јавно обвинителство и полицијата во текот на целата техничка истрага. Целта е да се обезбеди дека Јавното обвинителство, полицијата и истрагите на КИНСИВ можат да продолжат паралелно, без да си попречуваат меѓусебно.

12.1.2 Јавен обвинител

Согласно Законот за кривична постапка, основно право и главна должност на Јавниот обвинител е гонење на сторителот по службена должност. Во согласност со овие должности, Јавниот обвинител има обврска да истражува, спроведува и надгледува доказни дејства и други мерки предвидени со закон. Да резимираме, истражителите на КИНСИВ мора да земат предвид дека Јавниот обвинител е надлежен да се контактира пред се кога има потреба од документација (докази) што произлегуваат од судска истрага.

Забелешка: Јавниот обвинител ги активира полицијата и канцеларијата на судска медицина (патолог).

12.1.3 Министерството за внатрешни работи (Полиција)

Министерството за внатрешни работи има одговорност за извршување на сите надлежности кои произлегуваат од Законот за работа на МВР и Законот за полиција во Република Северна Македонија. Исто така МВР ги обезбедува државните безбедносни служби со цел спроведување на сите кривични и сообраќајни регулативи дадени во надлежните закони. И покрај тоа што сеуште не е потпишан Меморандум за соработка помеѓу КИНСИВ и Министерството за внатрешни работи (македонската полиција), една од основните обврски на полицијата на местото на воздухопловната несреќата кон КИНСИВ е:

- По приемот на информациите за воздухопловна несреќа, сериозниот инцидент и загрозувањето на воздухопловната безбедност, веднаш да се извести КИНСИВ
- Веднаш да се обезбеди местото на воздухопловната несреќа

12.1.4 Известување за воздухопловна несреќа

Известувањето за воздухопловна несреќа во државата доаѓа од голем број извори, вклучувајќи: Контрола на летање (АТС), Центар за управување со кризи (ЦУК), јавноста, операторот, пилотот, МВР, итн. Кога полицијата ќе дознае дека се случила воздухопловна несреќа што се случила во државата, го известуваат КИНСИВ без одлагање.
Кога известувањето првично не доаѓа од полицијата, а КИНСИВ е свесен за воздухопловната несреќа што се случила во државата, КИНСИВ е должен да го извести МВР без одлагање.

12.2 Пред пристигнување на КИНСИВ

КИНСИВ има на располагање Дежурен истражител (IOC-Investigator-On-Call) кој е достапен и може да се контактира 24 часа на ден. По известувањето за воздухопловната несреќа, IOC (Investigator-On-Call) ќе одлучи, во консултација со одговорниот истражител на воздухопловни несреќи, дали КИНСИВ треба да преземе итна истрага и формата во која ќе ја преземе таквата истрага. Онаму каде е соодветно и без одложување, IOC (Investigator-On-Call) ќе го мобилизира истражен тим „Go Team“ на КИНСИВ за да присуствува на местото на воздухопловната несреќа.

Во повеќето случаи, полицијата ќе биде прва присутна на местото на воздухопловната несреќа и како таква ќе воспостави рана и добра комуникација со КИНСИВ. Деталите за локацијата и општо познатите детали во тоа време ќе бидат споделени меѓу двете страни.
За целите на планирањето, IOC (Investigator-On-Call) ќе и ги обезбеди на полицијата следниве информации:

- Планираните постапки на КИНСИВ и проценетото време на пристигнување (ETA);
- Контакт детали за тимот за истраги на КИНСИВ;
- Совети за технички детали што може да бараат итно ангажирање на службите за итни случаи (можни опасности).

IOC (Investigator-On-Call) ќе се обиде да дознае од лицата присутни на местото на несреќата, за можното присуство на расипливи докази, на пр. гориво, мраз, течности и сл. Доколку е можно, идентификуваниот доказ кој е расиплив ќе се фотографира и/или ќе се направат видео записи и таквите записи ќе бидат достапни на IOC (Investigator-On-Call) при пристигнувањето на местото на несреќата.
Непосреден приоритет ќе биде да се организира соодветна медицинска помош и спасување на животно загрозени лица и да се идентификува и обезбеди местото на воздухопловната несреќа. Откако ќе биде поставен кордон/обезбедување, полицијата ќе ја одржува безбедноста на локацијата до пристигнувањето на тимот на КИНСИВ. Општо прифатено е дека полицијата првично ќе го третира местото на воздухопловната несреќа како место на кривичен настан.
Онаму каде што се случиле фатални повреди, императив е остатоците да се остават на самото место сè до пристигнувањето на тимот на КИНСИВ и на тимот од Институтот за судска медицина, бидејќи виталните докази поврзани со воздухопловот можат да се искористат од локацијата/позицијата и однесувањето на жртвите во рамките на местото на остатоците.
Ако остатоците треба да се отстранат (на пр.за да им се помогне на пристапот до повредените лица) пред пристигнувањето на тимот на КИНСИВ и патолозите, мора да се направат детални фотографии од остатоците и околината.
Местото треба да се зачува колку што е можно во поавтентична состојба како што била веднаш по несреќата. Доколку се смета за неопходно, за безбедноста на доказите, да се преместат предмети или на кој било начин да се промени локацијата, полицијата треба, кога тоа е можно, да го извести КИНСИВ за да се кординираат за чекорите што имаат намера да ги преземат. Доколку не е можно да се разговара за таквата акција со КИНСИВ, полицијата треба да организира фотографирање на местото на настанот и треба да го извести КИНСИВ што е можно поскоро за било какви дејствија.
Полицијата треба да состави првичен список на сведоци и да обезбеди нивни детали за контакт, кои треба да бидат споделени со КИНСИВ по пристигнувањето. Доколку КИНСИВ има имиња на сведоци, таквите информации ќе бидат доставени до полицијата, ако се побара.

12.3 Управување со местото на воздухопловна несреќа

12.3.1 Општо

Сите учесници ќе вложат напори да воспостават и одржат добра врска, комуникација и соработка едни со други во текот на нивните соодветни истраги и да работат заедно како што е соодветно за да се постигне најдобриот резултат за сите. Одговорноста за постигнување на ова лежи кај одговорните претставници на секоја страна на местото на несреќата. Онаму каде што првично не е јасно дали друга страна има интерес да спроведе истрага, потенцијалното учество и барањата на другите страни треба да се земат предвид при спроведувањето на истрагата.

12.3.2 Обезбедување на местото на воздухопловна несреќа

Полицијата ќе ја контролира безбедноста и пристапот до местото на несреќата. За места од големи размери, можеби ќе треба да се бараат дополнителни безбедносни ресурси од Министерството за одбрана.
Безбедноста на местото на несреќата е најважна, а пристапот треба да им се даде само на лица кои можат да докажат дека имаат законско право да бидат присутни на самото место на несреќата. Сите истражители на КИНСИВ носат карактеристична и обележана заштитна облека. Покрај тоа, сите тие носат идентификациони карти и службени легитимации и, согласно тоа, се очекува тие да го докажат својот идентитет при пристигнувањето на местото на несреќата.
Важно е КИНСИВ и полицијата да го разгледаат нивото на зачувување на сцената и безбедноста на локацијата во текот на истрагата. Ако било која страна има намера да се повлече од местото, потребно е да се известат меѓусебно. Ова е особено важно кога полицијата сака да се повлече, така што КИНСИВ ќе треба да направи алтернативни безбедносни аранжмани пред нивното заминување.

12.3.3 Пристигање на КИНСИВ на местото на воздухопловна несреќа

Истражителите на КИНСИВ ќе треба да пристапат на местото без одложување за да овозможат идентификација и обезбедување на докази кои се подложни на промена. Како експерт во својата област, истражителот на КИНСИВ ќе ги препознае доказите кои се клучни за истрагата за воздухопловните несреќи, што може да не бидат потребни за полициската истрага. Истражителите на КИНСИВ исто така ќе ја имаат потребната експертиза за да ги евидентираат, соберат и отстранат доказите со минимални оштетувања. Имајќи го ова предвид, КИНСИВ при пристигнувањето ќе се идентификува пред одговорниот полициски старешина и полицијата треба да ги информира за преземените постапките пред нивното доаѓање.
Главниот истражител на КИНСИВ (IIC-Investigator-In-Charge) ќе разговара и ќе разработи план со одговорниот полициски старешина, кој се наоѓа на лице местото, за акција за извршување на почетниот „преглед“ на местото на несреќата.

12.3.4 Безбедност на локацијата

КИНСИВ ќе назначи истражител одговорен за безбедност на локацијата **(Safety)**, кој директно ќе соработува со одговорниот полициски старешина и ќе го советува за можни опасности присутни на местото на несреќата.
Страните ќе ја задржат примарната одговорност за безбедноста на сопствениот персонал и на оние кои работат под нивна директива, но важно е сите страни да соработуваат и да ги координираат своите активности со цел да ја одржат сопствената безбедност и безбедноста на местото на несреќата.

12.3.5 Пронаоѓање на тела и идентификација

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

12.3.6 Собирање и употреба на докази

12.3.6.1 Општо

Упатствата за доказите во овој дел се однесуваат на докази за кои и КИНСИВ и полицијата имаат интерес. Секоја страна треба да изготви и договори целокупен план за прибирање докази за да се обезбеди дека сите страни ќе бидат информирани. Сите страни треба да преземат чекори за да ги разјаснат нивните интереси во однос на доказите.
Во овој поглед, КИНСИВ и полицијата се согласуваат да водат евиденција за сите собрани докази и за значајните чекори кои се преземени во текот на нивната истрага, кои можат да бидат споделени во секое време со другата страна, а се предмет на законските ограничувања за објавување.
„Значајни чекори“ вклучуваат преземени активности што можат да влијаат на процесот на собирање докази, на пр.поместување на остатоци како дел од спасувачката операција. Не е потребно страните да ги забележат сите ситни активности преземени на местото на несреќата или на друг начин во врска со нивната истрага, но евиденцијата на собраните докази треба да ги содржи потребните информации за дејствијата преземени како дел од постапката за собирање докази, кои биле суштински за обезбедување на најдобри докази.

Од суштинско значење е КИНСИВ и полицијата да ги земат предвид нивните соодветни интереси при собирањето и зачувувањето на доказите од местото на несреќата и во секое последователно испитување или анализа на доказите.
Сите докази собрани од КИНСИВ или полицијата треба да бидат соодветно зачувани така што другите страни можат да пристапат до нив доколку тоа се бара, и ако тоа е во нивна моќ да го сторат тоа. Онаму каде едната страна сака да отстрани докази што ги поседува и не е сигурна дали друга страна има интерес да ги задржи тие предмети, страните треба меѓусебно да се консултираат, пред неговото отстранување за да се договорат за најдобриот тек на дејствување.
Како општо правило, техничките докази собрани од истражителите на КИНСИВ, за кои е потребно дополнително испитување, ќе се задржат од страна на КИНСИВ, кој ќе ја одржи потребната доказна трага. Меѓутоа, доколку полицијата не го стори тоа, или се чини дека тие нема да бараат спроведување на истрага за воздухопловна несреќа, можеби не е потребно да се одржува истата детална доказна трага.
Кога полицијата ги собира и задржува документите како докази, вообичаено, копиите од овие документи ќе бидат доволни за целите на КИНСИВ.
Кога КИНСИВ поседува документ како доказ, ќе се одржува потребната доказна трага. Овој евидентен стандард мора да се земе предвид кога се прибираат докази, предадени на трети лица, испитувани или анализирани.
Затоа, на пример, кога се собрани докази од местото на несреќата, тоа мора да го направи едно лице во присуство на друго лице. И двајцата треба да можат да зборуваат за процесот на собирање докази и евиденцијата за собирање докази мора да ја одржуваат две лица. За таа цел, КИНСИВ може да обезбеди меѓусебна помош или да бара полициска помош.
Овие евидентни стандарди се подеднакво важни во однос на испитувањата или анализата на докази. Ова е особено важно кога испитувањето или анализата може да резултира во контролирано уништување на предметот; во овој случај, другите страни нема да имаат можност да спроведат независна анализа. Ако се размисли за ова, тогаш сите страни треба да бидат консултирани и да им се даде можност да бидат присутни за време на испитувањето или анализата.
КИНСИВ може етапно да ослободува делови од местото од својата истрага, како што се собираат доказите и како што истрагата станува се пофокусирана. Во ваквите случаи, ова ќе се изврши само по консултација со полицијата за да се обезбеди дека секое предавање/враќање е извршено на контролиран начин, земајќи ги предвид интересите на сите страни.

12.3.7 Изјави од очевидци/интервјуа

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

Полицијата ќе спроведе и свои посебни интервјуа со сведоците. КИНСИВ вообичаено ќе ги интервјуира лицата што е можно поскоро и во приватност, со цел да се добие целосна и искрена изјава за настаните. Страните ќе се поврзат, како што е соодветно, за да ги координираат интервјуата на сведоците. Полицијата вообичаено ќе направи изјави потпишани од сведоците. КИНСИВ подлежи на законска забрана за објавување на сведоштва или изјави на сведоци согласно Деловник за работа на Комитетот за истраги на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти, што забранува на истражителот на КИНСИВ да објави специфични записи кои се земени за време на истрагата. Затоа, КИНСИВ зема докази од сведоците врз основа на тоа дека се доверливи и нема да бидат откриени, освен ако не се утврди дека тоа се бара заради јавен интерес од страна на надлежниот Јавен обвинител или судот. КИНСИВ зема официјални потпишани изјави. Полицијата може да помогне на сопствената и/или на истрагата која ја води КИНСИВ со составување на список на лица кои биле сведоци на несреќата и нивните детали за контакт. Затоа, размената на познати очевидци и нивните детали за контакт ќе бидат достапни меѓу двете страни, секогаш кога тоа е можно. Нормално, полицијата нема никакви потешкотии да даде копии од изјавите на сведоците коишто полицијата ги земала и истите да ги даде на истражителите на КИНСИВ. Сепак, ова ќе се разгледува од случај до случај, на барање на КИНСИВ.
Полицијата ќе ги стави на располагање, релевантните не-кривични докази и наоди, по барање на КИНСИВ. Ова важи дури и кога КИНСИВ првично не присуствувале на местото на несреќата, но последователно одлучила да започне истрага.
Во однос на повредените лица кои се пронајдени на местото на несреќата, од витално значење е полицијата да води евиденција за тоа во која болница е пренесен секој преживеан. КИНСИВ може да побара пристап до овој запис, за да може преживеаните да бидат интервјуирани во соодветно време во текот на истрагата на КИНСИВ.

12.3.8 Необјавување на записите

На КИНСИВ му е забрането да ги открива следниве записи:

- Изјави земени од лица од органите на истрагата за време на нивната истрага;
- Комуникација меѓу лица вклучени во оперирање на воздухопловите;
- Медицински или приватни информации на лицата вклучени во настанот;
- Гласовни снимки или преписи од такви снимки;
- Записи од податоци или резултати од ваквите записи; и
- Мислења изразени во анализата на информациите, вклучително и информации за уредите за снимање на летот.

Освен ако соодветниот орган за спроведување на правдата во состојба на појавата утврди дека придобивките што произлегуваат од објавувањето на записите, го надминуваат негативното домашно и меѓународно влијание, може да ги открие податоците за таа или за некоја идна истрага.

12.3.9 Контакт со повредени, ожалостени и роднини

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

12.3.10 Ангажирање на трети страни

Што се однесува до практиката дека страните треба да се консултираат едни со други во однос на вработувањето и овластувањето на трети лица со кои треба да се склучи договор во врска со нивната истрага, е со цел да се осигура дека нивните надлежности ги исполнуваат потребите на сите страни. Во овој поглед, КИНСИВ, најверојатно, ќе ги користи услугите на компаниите за изнајмување на транспорт, со цел да обезбеди соодветни возила за собирање на остатоците. Ова може да вклучува ниски натоварувачи, камиони со контејнери и кранови, итн. КИНСИВ исто така може да користи соодветна полициска/воена опрема за собирање, вклучувајќи хеликоптери за собирање на остатоците од недостапни места.

12.3.11 Јавни соопштенија / Конференции за печат / Известување за медиуми

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

12.4 Координација на КИНСИВ со Институтот за судска медицина

Институтот за судска медицина има целосна одговорност за идентификација на телата и остатоците и тој/таа има право на ексклузивно поседување и контрола на починато лице сè додека не се утврдат фактите за нивната смрт. Ќе се изврши целосна обдукција и форензичко испитување на сите починати и секоја смрт ќе биде предмет на истрага.

12.5 Жртви

Повеќекратни жртви се карактерични за повеќето големи воздухопловни несреќи и секоја надлежна институција која ќе одговори на настанот ќе има воспоставено детални аранжмани, со кои се утврдува улогата на институции во справувањето со жртвите.
Откако ќе заврши спасувањето, и нема дополнителни преживеани на местото на несреќата, фокусот на работата ќе се промени кон евидентирање на жртвите и собирање на докази.

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

КОНТАКТ СО ОЖАЛОСТЕНИ И ПОВРЕДЕНИ

13. КОНТАКТ СО ОЖАЛОСТЕНИ И ПОВРЕДЕНИ

13.1 Вовед

Кога КИНСИВ е повикан да ја испита фаталната воздухопловна несреќа треба да оствари ран контакт со ожалостеното семејството, по можност преку или заедно со полицијата. Тие треба да се сретнат со ожалостените, веднаш штом семејството го побара тоа, за да ја објаснат улогата и одговорностите на КИНСИВ и да ги информираат за напредокот и резултатот од истрагата. Врската со семејствата на жртвите од странска држава треба да се спроведува преку ACCREP (Accredited Representative) или експерт назначен од таа држава.

13.2 Принципи за работа со ожалостени семејства

Кога некој ќе почине како резултат на воздухопловна несреќа, оние што ги оставиле зад себе ќе бидат нетрпеливи да откријат што се случило со нивните најблиски како и причините за неговата/нејзината смрт. Во многу случаи, тие исто така ќе сакаат некој или некоја организација да преземе одговорост за настаните што довеле до несреќата. **Улогата на КИНСИВ е ограничена на испитување на причините за несреќата и не опфаќа посочување на вина или одговорност**. Ова може да биде особено тежок дел, и затоа ова упатство е напишано да им помогне на истражителите во справувањето со лица кои доживеале ненадејна и неочекувана загуба и кои можеби не ја разбираат улогата на различните страни вклучени во настаните по несреќата и истрагите.

13.3 Претставник за врска со семејството (FLO-Family Liaison Officer)

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

13.4 Контакт

IIC (Investigator-In-Charge) на конкретната истрага треба да биде свесен за загриженоста на семејствата и преживеаните и треба да обезбеди дека тие ќе бидат информирани. За да се заштити IIC (Investigator-In-Charge) од голем број директни прашања, КИНСИВ треба да размисли да назначи лице за врски како службеник за помош во семејството (FAO) за такви прашања.

13.5 Средби со семејствата

Во случај на помал настан, лицето за врска обично треба да организира семејни состаноци во седиштето на КИНСИВ. Тие вообичаено не треба да се организираат во домот на семејството.
Доколку сепак не е достапно друго место, лицето за врска треба да осигура дека тие ќе преземат целосна одговорност за спроведувањето на состанокот и треба да бидат придружени од најмалку уште еден друг истражител. Без оглед на местото на настанот, на семејството треба да му се даде јасен брифинг за целта на состанокот и да не се даваат нереални очекувања. Ако брифингот е наменет за едно или две ужалени лица, тие треба да бидат охрабрени да имаат присутен со нив близок роднина или пријател за да си обезбедат емотивна поддршка. Ова има дополнителна придобивка што пријателот или роднината кој ги придружува честопати има посилно и поточно сеќавање за техничките детали и може да ги повтори релевантните факти на ожалостените лице кажани за време на неизбежните дискусии, долго време по завршувањето на брифингот. Силно се препорачува секогаш да се одвојуваат членовите на семејството на екипажот од патничките семејства. Семејството на екипажот може да се сметаат за „лошите“.

13.5.1 Соопштување на информации

Како општ принцип, кога се соочувате со барања за информации од ожалостеното семејство, треба да се биде што е можно поотворен. Сепак, иако сосема е во ред да се дадат детали за напредокот на истрагата, мора да се внимава да не откриваат истражени материјали, како што се изјави на сведоци или записи од интервјуа. Како и да е, соодветно е да се обезбедат, доколку се побара, копии на сите документи од јавен домен.

13.5.2 Гледање на остатоците

Некои членови на семејството и пријателите на починатите ќе сакаат да ги видат остатоците од воздухопловот, но некои не. Ова може да се случи на местото на несреќата или откако ќе се отстранат остатоците во хангарот за преглед на остатоци на КИНСИВ. Треба секогаш да се понуди можност за прегледување на остатоците, но FLO мора да го разјасни дека ова е личен избор и не се очекува дека некој ќе сака да го посети местото на несреќата или хангарот.
Меѓутоа, веројатно е дека членовите на семејството ќе имаат предност да ги видат остатоците. Тие треба да бидат пречекани на главниот влез и да бидат придружувани од најмалку еден истражител (по можност IIC- Investigator-In-Charge) и да бидат однесени во хангарот. Персоналот на КИНСИВ е навикнат да гледа и да се справува со остатоци, но семејството што го посетува, можеби е вознемирено од општата глетка во хангарот. Како резултат на тоа, треба да се даде кратко објаснување што може да видат пред да стигнат во хангарот.

Исто така, подобро е да се осигураме дека другите вработени присутни во хангарот (особено интражителите кои работат во хангарот или се придружба на посетителите) се свесни за посетата и добро водат сметка за семејството кое е дојдено, или престануваат да работат ако испитуваат други остатоци.

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

Треба да се разгледа можноста семејствата да имаат одредено „време да бидат на само“ со остатоците. Гледањето е емотивно тешко за нив и треба да им се даде време да се смират пред да го напуштат хангарот.

ПОТРАГА И СПАСУВАЊЕ (SAR)

14. ПОТРАГА И СПАСУВАЊЕ (Search and Rescue -SAR)

Агенцијата за цивилно воздухопловство на Република Северна Македонија управува со операциите и ги координира сите страни (агенции) вклучени во операциите за потрага и спасување (SAR) во случај на воздухопловни несреќи во земјата.

ИЗВЕШТАИ ОД ИСТРАГАТА

15. ИЗВЕШТАИ ОД ИСТРАГАТА

15.1 Вовед

Согласно Законот за воздухопловство, Регулативата на ЕУ 996/2010 и ICAO Анекс 13, одговорност е на КИНСИВ, како држава која ја спроведува истрагата, да ги објави извештаите за преземените истражни активности.

15.2 Видови на извештаи

15.2.1 Прелиминарен извештај

Доколку истрагата, спроведена од КИНСИВ, нема да биде завршена во рок од 30 дена од денот на несреќата или сериозниот инцидент, КИНСИВ, во тој временски период, ќе изготви прелиминарен извештај. Постојат два вида прелиминарни извештаи; оној што е објавен на годишнина од несреќата/сериозниот инцидент и еден објавен за спроведениот сегмент од истрагата. КИНСИВ го доставува прелиминарниот извештај до следните страни:

- Влада на РСМ
- Министерство за транспорт и врски
- Агенција за цивилно воздухопловство на Република Северна Македонија
- Државата на регистрација или Државата на настанот
- Државата на операторот
- Државата на дизајнот
- Државата на производство
- Државата која дава информации, значајни објекти или експерти
- Држави кои имаат интерес заради смртни случаи
- ICAO (во случај на несреќа, за воздухоплови над 2250 кг; во случај на сериозен инцидент, за воздухоплови над 5700 кг)

Прелиминарниот извештај мора да ја гарантира доверливоста на податоците. Формата на прелиминарен извештај за несреќа и сериозен инцидент е даден како **Прилог бр.12** на овој Прирачник.

15.2.2 Привремен извештај

Привремениот извештај го објавува КИНСИВ во следниве случаи:

- По завршување на одреден дел од истрагата,
- По одредено време поминато од моментот кога се случил настанот,
- Доколку биле откриени значителни наоди за време на истрагата и е донесен значителен заклучок,
- На годишнината од настанот, ако конечниот извештај не е објавен.

Тој се состои од следниве сегменти:

- Фактички информации
- Историја на летот
- Информации за персоналот
- Информации за воздухопловот
- Метеоролошки информации
- Комуникација
- Уреди за снимање на летот (доколку е применливо)
- Информации за остатоците од воздухопловот и влијанието
- Пожар
- Дополнителни информации
- Препорака за безбедност

15.2.3 Конечен извештај

15.2.3.1 Вовед

По секоја несреќа или сериозен инцидент, КИНСИВ изработува конечен извештај за воздухопловната несреќа или сериозниот инцидент во форма соодветна за видот и сериозноста на несреќата и сериозниот инцидент. Конечниот извештај мора да ја специфицира единствената цел на истрагата, т.е. служи за да се обезбеди воздухопловна безбедност преку брза истрага со цел да се спречат идни несреќи и сериозни инциденти без притоа да се посочи вина или одговорност. Конечниот извештај го потпишува Претседателот на КИНСИВ и истражителите задолжени за соодветна несреќа или сериозниот инцидент и тимот на експерти.

15.2.3.2 Содржина на конечниот извештај

Согласно Анексот 13 на ICAO, КИНСИВ го користи следниот формат за конечниот извештај:

- Наслов
- Синопсис (содржина)
- Тело
- Додатоци (не е неопходно)

15.2.3.3 Тело на конечниот извештај

Телото на конечниот извештај ги содржи следниве главни наслови:

- Фактички информации
- Анализа
- Заклучоци
- Препораки за безбедност

15.2.3.3.1 Фактички информации

Фактичките информации ги содржат следниве главни наслови:

- Историја на летот
- Повреда на лица
- Оштетување на воздухопловите
- Друга штета
- Информации за персоналот
- Информации за воздухопловот
- Метеоролошки информации
- Помош при навигација
- Комуникации
- Информации за аеродромот
- Уреди за снимање на летот
- Информации за остатоците од воздухопловот и влијанија
- Медицински и патолошки информации
- Пожар
- Аспект на преживување
- Тестови и истражување
- Информации за организацијата и управувањето
- Дополнителни информации
- Корисни или ефективни техники на истрагата

Забелешка: Горенаведените наслови ќе зависат од видот и сериозноста на несреќата и сериозниот инцидент.

15.2.3.3.2 Анализа

Овој дел од конечниот извештај претставува анализа единствено на информациите документирани во делот „Фактички информации“ и кои се релевантни за утврдување на заклучоци и причини.

15.2.3.3.3 Заклучоци

Овој дел од конечниот извештај треба да го содржи списокот на наоди, причини и фактори што придонесуваат утврдени во истрагата. Списокот на причините ги вклучува и непосредните и подлабоките систематски причини.

15.2.3.3.4 Препораки за безбедност

Овој дел од Конечниот извештај накратко наведува какви било препораки кои се дадени како резултат на истрагата, за цели да се спречат несреќи и сериозни инциденти и за безбедносни активности што се веќе спроведени.

При пишувањето на овој дел од извештајот, истражителите треба особено да имаат предвид дека формулацијата на препораките за безбедност се соодветни.

15.2.4 Поднесување на конечниот извештај

Подготовката на извештајот за истрагата треба да се спроведе според Диајграмот даден како **Прилог бр.13** на овој Прирачник.
Во случај на какви било измени и дополнувања на нацрт-извештајот согласно коментарите (формулар даден во **Прилог бр. 14** на овој Прирачник) да се повтори процесот на проверка користејќи ја листата за проверка дадена како **Прилог бр.15** на овој Прирачник. Лицето за одговор (IIC и Претседателот на КИНСИВ) ја потврдува усогласеноста со индивидуалните мерки во списокот со проверки. Оваа постапка се состои од создавање на првичен нацрт-конечен извештај до пополнување на досието за истраги.

15.2.4.1 Нацрт конечен извештај

КИНСИВ, како држава која ја спроведува истрагата, испраќа копија од нацрт-конечниот извештај до следниве држави, поканувајќи ги да направат значајни и суштински коментари кон извештајот што е можно поскоро:

- Државата што ја започнала истрагата
- Државата на регистрација
- Државата на операторот
- Државата на дизајнот
- Држава на производството
- Држави кои имаат интерес заради смртни случаи
- Држави што даваат информации, значајни објекти или експерти
- Сите релевантни национални организации и доколку е потребно Операторот, АТС, аеродромот, EASA, ICAO

Доколку КИНСИВ добие коментари во рок од 60 дена од денот на предавањето на писмото, или ќе го измени нацрт-конечниот извештај за да ја вклучи содржината на добиените коментари или, по желба од државата што дала коментари, да ги додаде коментарите во конечниот извештај.
Доколку КИНСИВ не добие коментари во рок од 60 дена од денот на првото предавање на писмото, ќе го издаде конечниот извештај, освен ако засегнатите држави не се договорат за продолжување на тој период.
КИНСИВ има пропишана постапка за доставување на нацрт-конечниот извештај и активностите што треба да се преземат.

15.2.4.2 Конечен извештај

КИНСИВ е должен да го објави конечниот извештај за несреќата или сериозниот инцидент што е можно поскоро, по можност во рок од 12 месеци од денот на несреќата или сериозниот инцидент.
Конечниот извештај се испраќа до:

- Државата што ја започна истрагата
- Државата на регистрација
- Државата на операторот
- Државата на дизајн
- Државата на производство
- Државите кои имаат интерес заради смртни случаи
- Држави што даваат информации, значајни објекти или експерти
- ICAO (воздухоплови над 2250 кг)
- Влада на РСМ
- Министерство за транспорт и врски
- Агенција за цивилно воздухопловство на Република Северна Македонија
- Министерство за внатрешни работи
- Сопственикот на воздухопловот

КИНСИВ ги објавува сите свои извадоци и кратки прегледи од конечните извештаи на официјалната веб-страница.

15.2.5 Годишен извештај за несреќи, сериозни инциденти и настани

КИНСИВ го доставува до Меѓународната организација за цивилно воздухопловство - ICAO, годишниот извештај за несреќи или сериозни инциденти кои вклучуваат цивилни воздухоплови со максимална маса на полетување над 2250 кг. Параметрите за ваквиот извештај ги дава ICAO.
КИНСИВ доставува годишен извештај за воздухопловни несреќи до ЕУРОКОНТРОЛ, кој исто така вклучува податоци за несреќи и сериозни инциденти.

15.2.6 Следење на истрагата

Напредокот на индивидуалните истраги се следи преку состаноците што се одржуваат еднаш месечно и истите се документираат во записникот. Главниот истражител, на состаноците, го доставува извештајот за напредокот на индивидуалните истраги.

ПРЕПОРАКИ ЗА БЕЗБЕДНОСТ

16.1 ПРЕПОРАКИ ЗА БЕЗБЕДНОСТ

16.1 Дефиниции

Согласно Анексот 13 од ICAO и Европската регулатива бр.996/2010 и, препораката за безбедност значи предлог од органот за истраги на несреќи врз основа на информации добиени од истрагата, направени со намера да се спречат несреќи или сериозни инциденти и кои во никој случај немаат цел да создадат претпоставка за вина или одговорност за несреќа или сериозен инцидент.
Покрај препораките за безбедност кои произлегуваат од незгоди и сериозни истраги за инциденти, препораките за безбедност може да бидат резултат на различни извори, вклучително и студии за безбедност.

16.2 Објавување на препораки за безбедност

16.2.1 Форма на објавување на препораките за безбедност

КИНСИВ дава препораки за безбедност преку конечниот извештај за истрагата на воздухопловната несреќа и инцидентот. Доколку е итно, препораките за безбедност може да бидат објавени пред конечниот извештај. Во тој случај, препораките за безбедност се упатени до примателот како писмо што не е достапно за јавноста. Потоа, покрај текстот на самата препорака, неопходно е да се опише појавата, да се објасни прашањето за безбедноста и да се објасни оправданоста на мерките за безбедност.
Кога се пишуваат вакви извештаи, особено е неопходно да се земе предвид дека содржината и формуларот на препораките за безбедност се соодветни. За детали, погледнете во ДЕЛ 15: ИЗВЕШТАИ ОД ИСТРАГАТА.

16.3 Изработка на препорака за безбедност

Примателите на препораките за безбедност треба да бидат вклучени во изготвувањето на препораките за безбедност, да ги посочат можните решенија и ограничувања, бидејќи КИНСИВ не е секогаш во можност да ја процени можната правна, оперативна, техничка или финансиска последица што може да произлезе од специфичната препорака за безбедност.
Препораката за безбедност треба јасно да истакне кој ќе ги преземе соодветните мерки. Содржината на препораките мора да бидат соодветни на причината. На одговорните тела што укажуваат на препораките треба да им се даде слобода да дејствуваат за да ја постигнат целта на препораките.
Развивањето на препораките за безбедност треба да ги земе предвид следниве упатства:

- Степен на забележани недостатоци на безбедност;
- Итност на преземање на потребната мерка за безбедност;
- Број на воздухоплови погодени од безбедносни недостатоци;
- Веројатноста за повторување на безбедносните недостатоци;
- Последиците од можната повторна појава на недостатоците во безбедноста;
- Пропорционалност помеѓу препораките и настанот;

- Изводливост на решавање на соодветниот проблем;
- Опсегот на дополнителни истражувања.

16.3.1 Препорака за квалитет на безбедност

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

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

16.3.2 Следење на препораките за безбедност

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

Следниве информации треба да бидат наведени:

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

16.3.3 Одговор на препораките за безбедност

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

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

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

Доколку примателот на препораките за безбедност не одговори дури и по писмото - потсетник, КИНСИВ ќе ја информира, Агенција за цивилно воздухопловство на РСМ и другите релевантни тела и Национален комитет за безбедност (safety) и други надлежни институции.

ПРИЛОЗИ НА ОПЕРАТИВНИОТ ПРИРАЧНИК

ЛИСТА НА ПРИЛОЗИ НА ОПЕРАТИВНИОТ ПРИРАЧНИК

Прилог бр.1- Дијаграм за текот на истрагата на КИНСИВ

Прилог бр.2 - Чек листа за информации и пренесување на извештаи

Прилог бр.3- Формулар за почетно известување

Прилог бр.4 - Пример за првично соопштение за медиуми

Прилог бр.5 - Писмо за назначување на ACCREP

Прилог бр.6 - Писмо за назначување на Советник

Прилог бр.7 - Писмо за транспортирање на уреди за снимање на летот по воздушен пат

Прилог бр.8 - Писмо за учество и доверливост - ACCREP

Прилог бр.9 - Писмо за учество и доверливост - Советник

Прилог бр.10 - Писмо за учество и доверливост - Експерт

Прилог бр.11- Писмо за учество и доверливост - Претставник

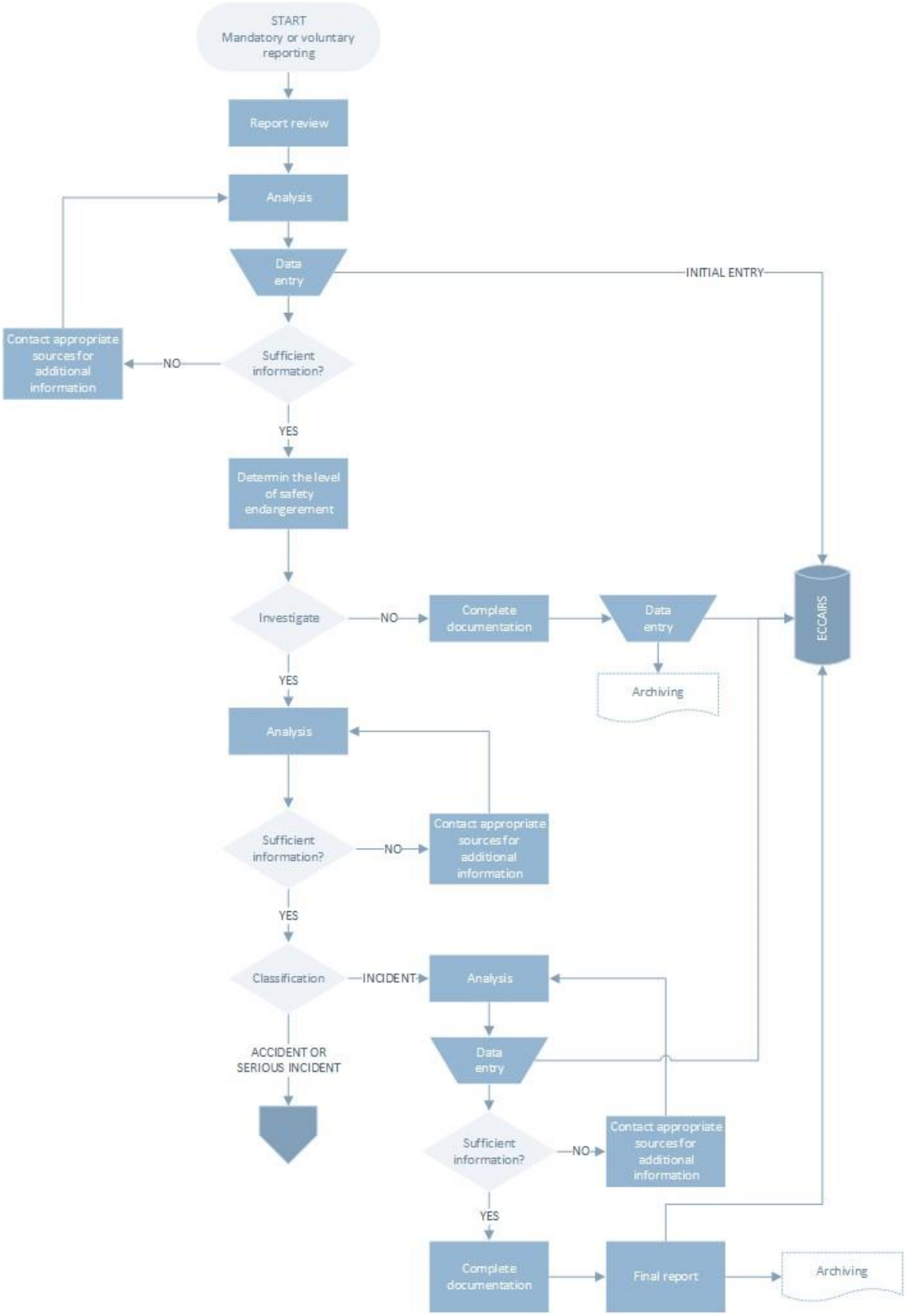
Прилог бр.12 - Прелиминарен извештај

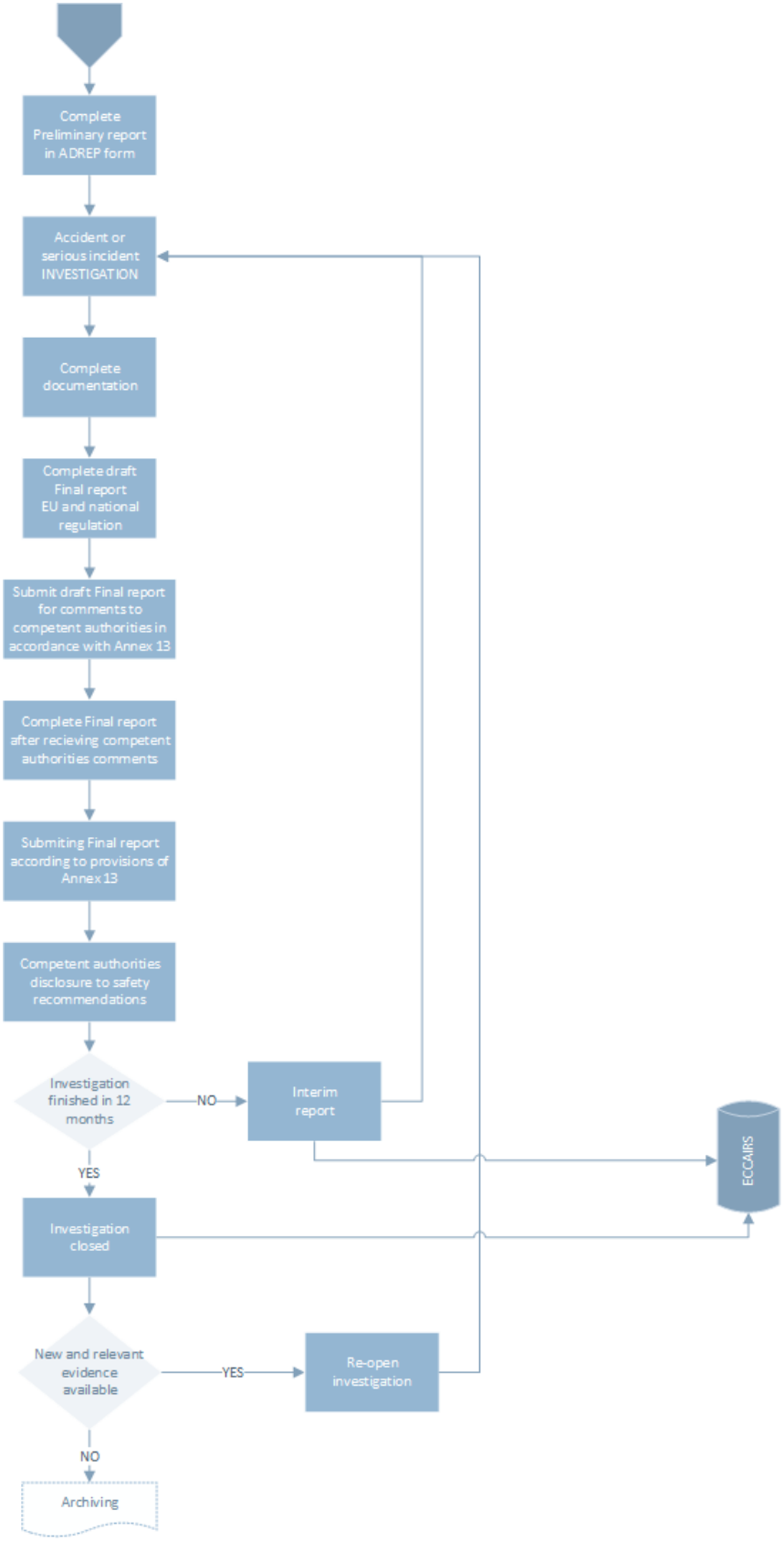
Прилог бр.13 - Дијаграм за постапките при поднесување на нацрт конечниот извештај и активностите кои треба да се преземат

Прилог бр.14 – Коментари кон нацрт извештајот

Прилог бр.15 – Чек листа за текот на извештајот за истрагата

ПРИЛОГ 1- ДИЈАГРАМ ЗА ТЕКОТ НА ИСТРАГАТА НА КИНСИВ




Complete Preliminary report in ADREP form
Accident or serious incident INVESTIGATION
Complete documentation
Complete draft Final report EU and national regulation
Submit draft Final report for comments to competent authorities in accordance with Annex 13
Complete Final report after recieving competent authorities comments
Submiting Final report according to provisions of Annex 13
Competent authorities disclosure to safety recommendations
Investigation finished in 12 months
NO
Interim report
YES
Investigation closed
ECCAIRS
New and relevant evidence available
YES
Re-open investigation
NO
Archiving

ПРИЛОГ 2 - ЧЕК ЛИСТА ЗА ИНФОРМАЦИИ И ПРЕНЕСУВАЊЕ НА ИЗВЕШТАИ

Влада на Република Северна Македонија **Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти** **ЧЕК ЛИСТА ЗА ИНФОРМАЦИИ И ПРЕНЕСУВАЊЕ НА ИЗВЕШТАИ**	КИНСИВ **Бр. на док.: KINSIV-FR-01** **Датум: 30.10.2020** **Рев: 0**

Тип на настан: _____
Датум и време: _____
Место: _____
Тип и модел на воздухоплов: _____
Број на регистрација: _____
Маса на воздухоплов: _____

ПОЧЕТЕН ФОРМУЛАР ЗА ИЗВЕСТУВАЊЕ			
ДРЖАВА НА РЕГИСТРАЦИЈА:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ДРЖАВА НА ОПЕРАТОР:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ДРЖАВА НА ДИЗАЈН:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ДРЖАВА НА ПРОИЗВОДСТВО:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ICAO (авион до макс. маса над 2250 кг.)			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
CCAA			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
DGCA			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
EASA			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	

ПРЕЛИМИНАРЕН ИЗВЕШТАЈ			
ДРЖАВА НА РЕГИСТРАЦИЈА ИЛИ ДРЖАВА НА ПОЈАВА:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ДРЖАВА НА ОПЕРАТОР:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ДРЖАВА НА ДИЗАЈН:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ДРЖАВА НА ПРОИЗВОДСТВО:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ДРЖАВА КОЈА ОБЕЗБЕДИЛА РЕЛЕВАНТНИ ИНФОРМАЦИИ, ЗНАЧАЈНИ ОДБЈЕКТИ ИЛИ ЕКСПЕРТИ:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ICAO (авион до макс. маса над 2250 кг.)			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ССАА			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	

КОНЕЧЕН НАЦРТ ИЗВЕШТАЈ (одговор во рок од 60 дена)			
ДРЖАВА КОЈА ЈА ЗАПОЧНАЛА ИСТРАГАТА:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ДРЖАВА НА РЕГИСТРАЦИЈА:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ДРЖАВА НА ОПЕРАТОР:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ДРЖАВА НА ДИЗАЈН:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ДРЖАВА НА ПРОИЗВОДСТВО:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ДРЖАВА КОЈА ПРЕТПРЕЛА ЖРТВИ ИЛИ СЕРИОЗНИ ПОВРЕДИ НА СВОИ ГРАЃАНИ			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ДРЖАВА КОЈА ОБЕЗБЕДИЛА РЕЛЕВАНТНИ ИНФОРМАЦИИ, ЗНАЧАЈНИ ОДБЈЕКТИ ИЛИ ЕКСПЕРТИ:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ICAO (авион до макс. маса над 2250 кг.)			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ССАА			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ОПЕРАТОР:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
СОПСТВЕНИК:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	

КОНЕЧЕН ИЗВЕШТАЈ			
ДРЖАВА КОЈА ЈА ЗАПОЧНАЛА ИСТРАГАТА:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ДРЖАВА НА РЕГИСТРАЦИЈА:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ДРЖАВА НА ОПЕРАТОР:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ДРЖАВА НА ДИЗАЈН:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ДРЖАВА НА ПРОИЗВОДСТВО:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ДРЖАВА КОЈА ПРЕТПРЕЛА ЖРТВИ ИЛИ СЕРИОЗНИ ПОВРЕДИ НА СВОИ ГРАЃАНИ			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ДРЖАВА КОЈА ОБЕЗБЕДИЛА РЕЛЕВАНТНИ ИНФОРМАЦИИ, ЗНАЧАЈНИ ОДБЈЕКТИ ИЛИ ЕКСПЕРТИ:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ICAO (авион до макс. маса над 2250 кг.)			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ССАА			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
ОПЕРАТОР:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
СОПСТВЕНИК:			
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	
Испратен од (име и презиме):		**Датум на испраќање:**	
		Потпис:	

ПРИЛОГ 3 - ФОРМУЛАР ЗА ПОЧЕТНО ИЗВЕСТУВАЊЕ НА КИНСИВ

Влада на Република Северна Македонија **Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти** **ФОРМУЛАР ЗА ПОЧЕТНО ИЗВЕСТУВАЊЕ**	КИНСИВ **Бр. на док.: KINSIV-FR-02** **Датум: 30.10.2020** **Рев: 0**

Име/презиме **Позиција / наслов** **Организација** **Адреса** **Телефон** **Е-адреса**	_____ _____ _____ _____ _____ _____		
а) За несреќи идентифирачка кратенка ACCID, за сериозни инциденти INCID	**ACCID** **(Несреќа)** ☐	**INCID** **(Сериозен инцидент)** ☐	**Инцидент** **(опционално)** ☐
б) производител, модел, националност и регистрациски ознаки и сериски број на воздухопловот	_____ **(производител)**	_____ **(модел)**	_____ **(националност)**
	_____ **(регистрациски ознаки)**	_____ **(сериски број)**	
в) име на сопственик, оператор и изнајмувач, ако е изнајмен, на воздухопловот, ако е достапно	_____ **(сопственик)**	_____ **(оператор)**	_____ **(изнајмувач)**
г) име на главен пилот, националност на екипажот и патниците;	_____ **(име и презиме на главен пилот)** _____ _____ **(националност на екипажот)** **(националност на патници)**		
д) датум и време (локално време или UTC) на несреќата или сериозниот инцидент	**Локален датм** _____ Локално време _____ (ден/месец/година)	**UTC датм** _____ UTC време _____ (ден/месец/година)	

ѓ) последна точка на полетување и точка на целно слетување на воздухопловот	Последна точка на полетување _____ Точка на целно слетување _____		
е) позиција на воздухопловот со референца на некои лесно дефинирани географски точки и латитуда и лонгитуда			
ж) број на екипаж и патници; качени, погинати и сериозно повредени; друго, погинати и сериозно повредени	Лица во воздухопловство _____ екипаж ____ патници _____ друго Смртни случаи _____ екипаж _____ патници _____ друго Сериозно повредени _____ екипаж _____ патници _____ друго Лесно повредени _____ екипаж _____ патници _____ друго		
з) опис на несреќата или сериосниот инцидент и обемот на оштетување на воздухопловот колку што е познато			
ѕ) индикација до кој обем истрагата ќе се води или ќе се делегира од државата на појава			
и) физички карактеристики на областа на несреќата или сериозниот инцидент, како и индикација на пристапни препреки или посебни барања за да се дојде до местото			
ј) идентификација на органите на потекло и начини за контакт на ІІС и органите на државата на појава во кое било време			
к) присуство и опис на опасни материи во воздухопловот	**НЕ** ☐ **ДА** ☐ **ДА – ако да, _____** **UN#**		
Тип на операција **(ако информацијата е достапна)**	Комерцијален лет ☐ Општ лет ☐	По распоред ☐ Не по распоред ☐	Патници ☐ Карго ☐

Ниво на оштетување на воздухопловот (ако информацијата е достапна)	Уништен □	Значително □	Малку □	Нема □
Државата на настанот ќе испрати известување за несреќа или сериозен инцидент со најкратко одложување и преку најсоодветни и најбрзи средства до: а) Државата на регистрација; б) Државата на операторот; в) Државата на дизајн; г) Државата на производство; и д) ICAO, кога воздуопловот кој е дел од настанот има максимална маса над 2.250 кг.				

ПРИЛОГ 4 – ПРИМЕР ЗА ПРВИЧНО СООПШТЕНИЕ ЗА МЕДИУМИ

Следниов пример за соопштение за медиумите треба да се користи за објавување на фактички информации во врска со сериозен инцидент или несреќа која вклучува **„теренски истражувања“**

СИТЕ СООПШТЕНИЈА ДО МЕДИУМИТЕ МОРА ДА СЕ ОДОБРЕНИ ОД СТРАНА НА ПРЕТСЕДАТЕЛОТ НА КИНСИВ ИЛИ ЛИЦЕ НАЗНАЧЕНО ОД НЕГО.

Првично соопштение за медиумите - (вообичаено во рок од 24 часа од несреќата):

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

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

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

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

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

ПРИЛОГ 5 – ПИСМО ЗА НАЗНАЧУВАЊЕ НА ACCREP

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

КИНСИВ

Бр. на док.
Скопје, 00.00.0000

Авторитет кој ја спроведува истрагата:
Адреса:
Поштенски број, град:
Држава:

ACCREP – ПИСМО ЗА НАЗНАЧУВАЊЕ

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

Ова е за да потврди дека Г._____, Истражител на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти при КИНСИВ, се назначува за Акредитиран претставник на Република Северна Македонија согласно со одредбите на ICAO дадени во Анекс 13, параграф 5.18 – Учество на држави кои имаат право да назначат акредитиран претставник.

Љубезно Ве замолуваме, да обезбедите непречено користење на привилигиите на ACCREP за Г._____ како што се дадени во Анекс 13, поглавје 5:

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

Во прилог се дадени деталите за контакт на Г._____ , како и деталите за патувањето:
Мобилен тел:
Email
Детали за сместување:
Време на пристигање/заминување: ЧЧ/ММ, (аеродром), (град)
Забелешки:

Претседател на КИНСИВ

_____

ПРИЛОГ 6 – ПИСМО ЗА НАЗНАЧУВАЊЕ НА СОВЕТНИК

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

КИНСИВ

Бр. на док.
Скопје, 00.00.0000

Авторитет кој ја спроведува истрагата:
Адреса:
Поштенски број, град:
Држава:

СОВЕТНИК – ПИСМО ЗА НАЗНАЧУВАЊЕ

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

Ова е да потврди дека Г./Г-ѓа_____, од_____, се назначува за Советник и ќе биде под надзор на Акредитираниот ретставник на Република Северна Македонија согласно со одредбите на ICAO дадени во Анекс 13, параграф 5.24.1 Советници.
Сите контакти со Г./Г-ѓа ќе се одвиваат преку ACCREP на Република Северна Македонија, Г._____. .

Во прилог се дадени деталите за контакт на Г._____ , како и деталите за патувањето:
Мобилен тел:
Email
Детали за сместување:
Време на пристигање/заминување: ЧЧ/ММ, (аеродром), (град)
Забелешки:

Претседател на КИНСИВ

_____

ПРИЛОГ 7 – ПИСМО ЗА ТРАНСПОРТИРАЊЕ НА УРЕДИ ЗА СНИМАЊЕ НА ЛЕТОТ ПО ВОЗДУШЕН ПАТ

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

КИНСИВ

Бр. на док.
Скопје, 00.00.0000

ДО СИТЕ ЗАИНТЕРЕСИРАНИ СТРАНИ
Адреса:
Поштенски број, град:
Држава:

ПРЕДМЕТ: Транспортирање на уреди за снимање на летот по воздушен пат

Почитуван Г. / Г-ѓа,
Ова е да потврди дека Г./Г-ѓа_____, е вработен инстражител во КИНСИВ. Тој/таа ги носи CVR/FDR, кои ќе бидат доставени до_____ (објект за преземање податоци во странство), (адреса), (држава).
Бараме овие уреди за снимање на летот да не бидат предмет на безбедносно електронско скенирање, бидејќи истото ќе ги оштети податоците кои се наоѓаат во нив.
Г-дин / Г-ѓа_____ ќе патува на следните летови:

Заминување

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

Враќање

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

Ова може да се потврди на телефонскиот број на долупотпишаниот +389……., преку или на е-пошта…….. .

Со почит,

Претседател на КИНСИВ

_____

ПРИЛОГ 8 – ПИСМО ЗА УЧЕСТВО И ДОВЕРЛИВОСТ ЗА АКРЕДИТИРАНИОТ ПРЕТСТАВНИК (ACCREP) ОД ДРЖАВАТА НА РЕГИСТРАЦИЈА, ДРЖАВА НА ОПЕРАТОР, ДРЖАВА НА ДИЗАЈН ИЛИ ДРЖАВА НА ПРИОЗВОДСТВО

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

Бр. на док.
Скопје, 00.00.0000

ACCREP (Име и презиме)
Држава:
Ја претставува: (држава на регистрација, држава на оператор, држава на дизајн или држава на производство)

РЕФЕРЕНЦА: Писмо за учество и доверливост за Акредитираниот претставник (ACCREP) од државата на регистрација, држава на оператор, држава на дизајн или држава на приозводство

Јас, долупотпишаниот, со ова прифаќам дека учествувате во горенаведената истрага како Акредитиран претставник, претставувајќи ја Државата на_____ и согласно Анекс 13 и законодавството на РСМ, Вие ќе:

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

Понатаму, препознавам дека Вашето учество во истрагата ќе бара овалстување за учество во сите аспекти од истрагата, под контрола на ІІС, особено за:

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

Со почит,

(Име и Презиме)
Одговорен истражител – ІІС

Целосно ги разбирам и прифаќам условите дадени погоре во однос на моето присуство како ACCERP во оваа истрага.

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

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

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

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

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

ПРИЛОГ 9- ПИСМО ЗА УЧЕСТВО И ДОВЕРЛИВОСТ ЗА СОВЕТНИК

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

Бр. на док.
Скопје, 00.00.0000

СОВЕТНИК: (Име и презиме)
Држава:

РЕФЕРЕНЦА: Писмо за учество и доверливост за СОВЕТНИК

Настан		Датум		Час	
Воздухоплов / Оператор		Локација			

Јас, долупотпишаниот, со ова прифаќам дека учествувате во горенаведената истрага како Советник, помагајќи му на ACCREP кој ја претставува Државата на _____и согласно Анекс 13 и законодавството на РСМ, Вие ќе му ги овозможите на ІІС и на ACCREP сите релевантни информации кои Ви се на располагање, и ќе ја почитувате доверливоста на истрагата, и нема да давате информации за напредокот на истрагата, доказите и наодите на истрагата без јасна писмена дозвола од ІІС, и ќе се заколнете и потпишете таква изјава за доверливост ако се побара од Вас од страна на ІІС.

Степенот на Вашето учество во истрагата ќе биде одлучено од одговорниот истражител во консултација со акредитираниот претставник. Непочитувањето на некоја од горе наведените одговорности ќе резултира со итно отповикување на Вашиот статус како Советник и нема да бидете дел од понатамошната истрага. Исто така, мора да сфатите дека овие привилегии ги прифаќате на сопствен ризик.

Со почит,

(Име и Презиме)
Одговорен истражител – ІІС

Целосно ги разбирам и прифаќам условите дедени погоре во однос на моето присуство како Советник во оваа истрага.

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

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

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

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

ПРИЛОГ 10- ПИСМО ЗА УЧЕСТВО И ДОВЕРЛИВОСТ ЗА ЕКСПЕРТ

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

КИНСИВ

Бр. на док.
Скопје, 00.00.0000

ЕКСПЕРТ: (Име и презиме)
Држава:

РЕФЕРЕНЦА: Писмо за учество и доверливост за ЕКСПЕРТ

Настан		Датум		Час	
Воздухоплов / оператор		Локација			

Јас, долупотпишаниот, со ова прифаќам дека учествувате во горенаведената истрага како Експерт, специјализиран во областа на_____ и согласно Анекс 13 и законодавството на РСМ, Вие ќе му овозможите пристап на ІІС до сите релевантни информации кои Ви се на располагање, и ќе ја почитувате доверливоста на истрагата, и нема да давате информации за напредокот на истрагата, доказите и наодите на истрагата без јасна писмена дозвола од ІІС, и ќе се заколнете и потпишете таква изјава за доверливост ако се побара од Вас од страна на ІІС.

Степенот и ограничувањата на Вашето учество во истрагата ќе биде одлучено од одговорниот истражител.

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

Со почит,

(Име и Презиме)
Одговорен истражител – ІІС

Целосно ги разбирам и прифаќам условите дедени погоре во однос на моето присуство како Експерт во оваа истрага.

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

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

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

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

ПРИЛОГ 11- ПИСМО ЗА УЧЕСТВО И ДОВЕРЛИВОСТ ЗА ДРЖАВАТА КОЈА ПРЕТРПЕЛА ЖРТВИ ИЛИ СЕРИОЗНИ ПОВРЕДИ НА НЕЈЗИНИ ГРАЃАНИ

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

Бр. на док.
Скопје, 00.00.0000

ПРЕТСТАВНИК: (Име и презиме)
Држава:

РЕФЕРЕНЦА: Писмо за учество и доверливост за Државата која претрпела жртви или сериозни повреди на нејзини граѓани

Настан		Датум		Час	
Воздухоплов / Оператор		Локација			

Јас, долупотпишаниот, со ова прифаќам дека учествувате во горенаведената истрага како Експерт, претставувајќи ја Државата на _____која претрпела жртви или сериозни повреди на нејзините граѓани. Согласно Анекс 13 и законодавството на РСМ, Вие ќе му овозможите пристап на ІІС до сите релевантни информации кои Ви се на располагање, и ќе ја почитувате доверливоста на истрагата, и нема да давате информации за напредокот на истрагата, доказите и наодите на истрагата без јасна писмена дозвола од ІІС, и ќе се заколнете и потпишете таква изјава за доверливост ако се побара од Вас од страна на ІІС.

Вашето учество во истрагата ќе бара одобрение за учество во истрагата, под контрола на одговорниот истражител, особено за:

- Посета на местото на несреќата;
- Пристап до сите релевантни фактички информации;
- Учество во индентификација на жртвите;
- Помош во испрашување на преживеаните патници кои се граѓани на државата на експертот; и
- Добивање копија од конечниот извештај.

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

Со почит,

(Име и Презиме)
Одговорен истражител – ІІС

Целосно ги разбирам и прифаќам условите дедени погоре во однос на моето присуство како Експерт во оваа истрага.

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

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

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

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

ПРИЛОГ 12-ПРЕЛИМИНАРЕН ИЗВЕШТАЈ

Влада на Република Северна Македонија **Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти** **ПРЕЛИМИНАРЕН ИЗВЕШТАЈ/ PRELIMINARY REPORT**	КИНСИВ **Бр. на док.: KINSIV-FR-03** **Датум: 30.10.2020** **Рев: 0**

1. ОПШТИ ИНФОРМАЦИИ/ ACCIDENT / SERIOUS INCIDENT IDENTIFICATION		
a.	ЛОКАЦИЈА НА НЕСРЕЌАТА ИЛИ СЕРИОЗНИОТ ИНЦИДЕНТ AREA OF ACCIDENT OR SERIOUS INCIDENT	
b.	ДАТУМ НА НЕСРЕЌАТА ИЛИ СЕРИОЗНИОТ ИНЦИДЕНТ DATE OF ACCIDENT OR SERIOUS INCIDENT	
c.	ВРЕМЕ НА НЕСРЕЌАТА ИЛИ СЕРИОЗНИОТ ИНЦИДЕНТ TIME OF ACCIDENT OR SERIOUS INCIDENT	
d.	ПРОИЗВОДИТЕЛ НА ВОЗДУХОПЛОВОТ AIRCRAFT MANUFACTURER	
e.	ТИП НА ВОЗДУХОПЛОВОТ AIRCRAFT TYPE	
f.	МОДЕЛ НА ВОЗДУХОПЛОВОТ AIRCRAFT MODEL	
g.	ДРЖАВА НА РЕГИСТРАЦИЈА STATE OF REGISTRY	
h.	РЕГИСТАРСКИ ОЗНАКИ REGISTRATION	
i.	ОПЕРАТОР НА ВОЗДУХОПЛОВОТ AIRCRAFT OPERATOR	

2. ИСТОРИЈА НА ЛЕТОТ/FLIGHT HISTORY			
a.	ТИП НА ОПЕРАЦИЈА/TYPE OF OPERATIONS		
	☐ Меѓународен / International	☐ Редовен / Scheduled	☐ Патнички / Passenger
	☐ Домашен / Domestic	☐ Чартер / Charter	☐ Карго/ Cargo
	☐ Ferry	☐ Air-Taxi	☐ Обука / Training
	☐ Non- commercial	☐ Aerial work	☐ Друго / Other
b.	ТИП НА ОПЕРАТОР/ TYPE OF OPERATOR		
	☐ Аероклуб-школо / Flying Club-School	☐ / Corporate	☐ Комерцијален / Commercial
	☐ Приватен сопственик / Private owner	☐ Под закуп / Rental	☐ Државен / Governmet
			☐ Друго/Other
c.	МЕСТО НА ПОСЛЕДНО ПОЛЕТУВАЊЕ LAST DEPARTURE POINT		
d.	ПЛАНИРАНА ДЕСТИНАЦИЈА PLANNED DESTINATION		
e.	ВРЕМЕТРАЕЊЕ НА ЛЕТОТ DURATION OF FLIGHT		

ПОВРЕДЕНИ / INJURIES				
	Смртни случаи / Fatal	Сериозни повреди / Serious	Лесни повреди / Minor	/ None
Посада / Crew				
Патници / Passengers				
Трети лица / Other				

ОШТЕТУВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВОТ/ DAMAGE TO AIRCRAFT				
☐ Уништен Destroyed	☐ Значително оштетување Substantial damage	☐ Мало оштетување Minor damage	☐ Без оштетување None damage	☐ Непознато Unknown

МЕТЕОРОЛОШКИ ПОДАТОЦИ / METEOROLOGICAL INFORMATION			
a.	МЕТЕОРОЛОШКИ УСЛОВИ / METEOROLOGICAL CONDITIONS		
	☐ VMC	☐ IMC	☐ Непознато / Unknown
b.	ВРЕМЕ ВО ДЕНОТ / LIGHT CONDITIONS		
	☐ Зора / Dawn	☐ Ден / Daylight	☐ Самрак / Dusk (twilight)
	☐ Ноќ-месечина / Night- moonlight	☐ Ноќ / Night-dark	☐ Непознато / Unknown

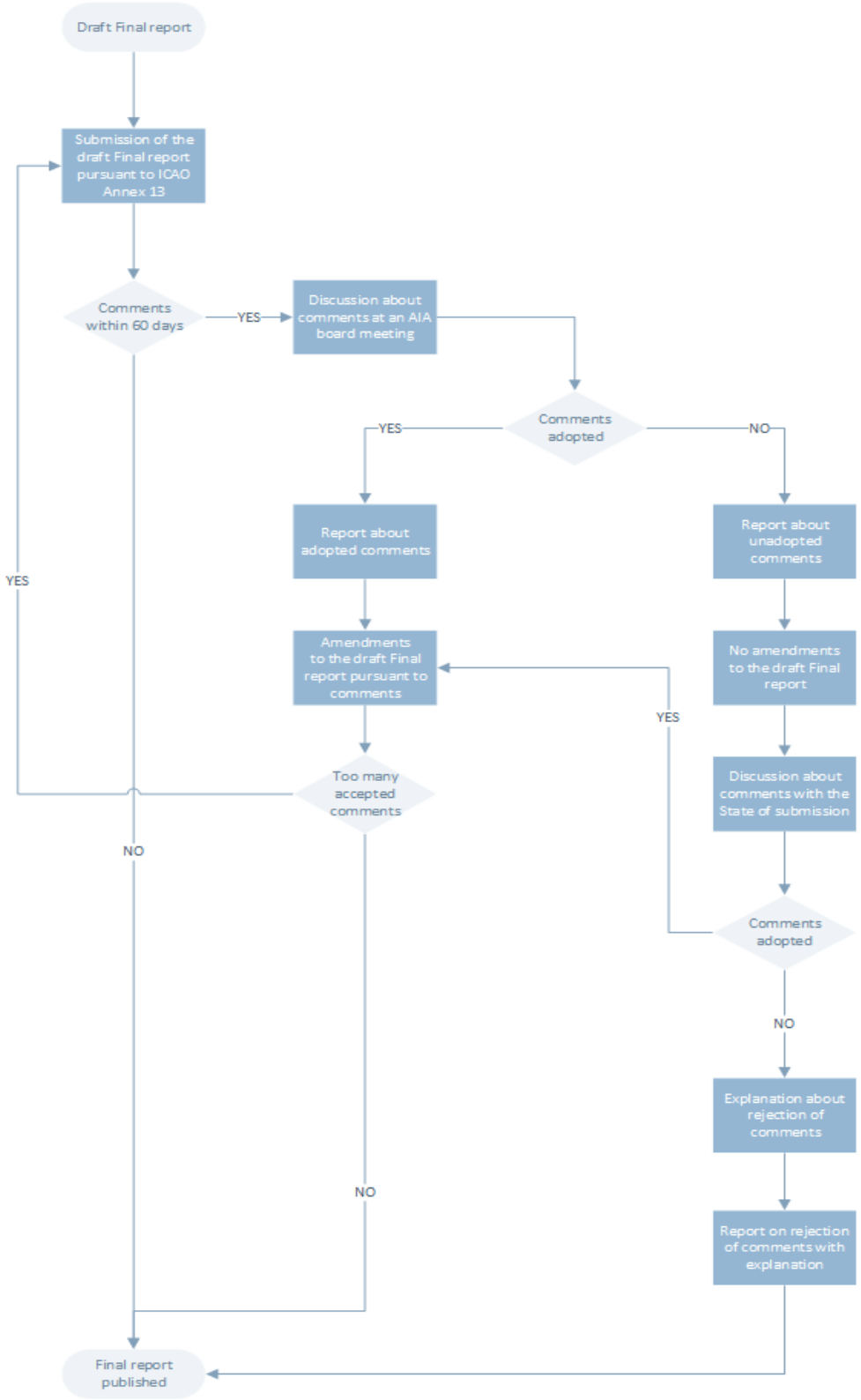
ОПИС НА НЕСРЕЌАТА ИЛИ СЕРИОЗНИОТ ИНЦИДЕНТ / DESCRIPTION OF ACCIDENT OR SERIOUS INCIDENT

ВЕРОЈАТНА ПРИЧИНА / PROBABLE CAUSE

БЕЗБЕДНОСНИ ПРЕПОРАКИ / SAFETY RECOMENDATION

Број на извештај/ Reference number		**Потпис/ Signature**	

ПРИЛОГ 13- ДИЈАГРАМ ЗА ПОСТАПКИТЕ ПРИ ПОДНЕСУВАЊЕ НА НАЦРТ КОНЕЧНИОТ ИЗВЕШТАЈ И АКТИВНОСТИТЕ КОИ ТРЕБА ДА СЕ ПРЕЗЕМАТ



ПРИЛОГ 14- КОМЕНТАРИ КОН НАЦРТ КОНЕЧНИОТ ИЗВЕШТАЈ

Влада на Република Северна Македонија **Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти** **КОМЕНТАРИ КОН НАЦРТ ИЗВЕШТАЈОТ**	КИНСИВ **Бр. на док.: KINSIV-FR-04** **Датум: 30.10.2020** **Рев: 0**

Да се пополни од: Одговорниот истражител (IIC)

Тип на извештај: _____

Број на случај (класа): _____

Референтен број: _____

Одговорен истражител: _____

Нацрт извештајот е испратен до следните лица за коментари, со рок за одговор до (Датум) (60 дена):

Ред бр.	Релевантно тело	Име	Коментар примен на (датум и референтен број)
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.			
9.			
10.			

1. **Промени кон извештајот:**

Коментар бр. _/_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/ ги вклучува релевантните точки.	
Нацрт извештајот е изменет во согласност со овие точки.	**Потпис на IIC:** **Датум:**

2. Не се извршени измени кон извештајот

Коментарите не вклучуваат оправдани мислења.	
Нема измени кон Нацрт извештајот.	**Потпис на ИС:** **Датум:**

Овој формулар треба да се вклучи во досието за истрагата.

ПРИЛОГ 15- ЧЕК ЛИСТА ЗА ТЕКОТ НА ИЗВЕШТАЈОТ ЗА ИСТРАГАТА

Влада на Република Северна Македонија **Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти** **ЧЕК ЛИСТА ЗА ТЕКОТ НА ИЗВЕШТАЈОТ ЗА ИСТРАГАТА**	КИНСИВ **Бр. на док.: KINSIV-FR-05** **Датум: 30.10.2020** **Рев: 0**

Да се пополни од: Одговорниот истражител (IIC)

Тип на извештај: _____

Број на случај (класа): _____

Референтен број: _____

Одговорен истражител: _____

Одговорен	Мерки	Потврда[1]
IIC	Креирање на прелиминарен нацрт извештај со релевантните стандарди за квалитет. Нацрт извештајот треба да се означи како „прелиминарен“.	
	Дефинирање на листа на дистрибуција на извештајот за истрагата и коментари, вклучувајќи ја и адресите.	
	Поднесување на досието од истрагата, прелиминарниот нацрт извештај, листа за дистрибуција и оваа листа на проверка до Претседателот на КИНСИВ	Датум:

Одговорен	Мерки	Потврда
Претседател на КИНСИВ	Дали прелиминарниот нацрт извештај соодветствува со статусот на досието од истрагата и со релевантните стандарди за квалитет?	
	Дали листата на дистрибуција за прелиминарните извештаи и коментари соодветствуваат со листата за дистрибуција според стандардите?	
	Постигната е согласност со IIC за прелиминарниот нацрт извештај. Поднесено е досието за истрагата кое ги вклучува одобрените нацрти[2] и оваа листа за проверка до IIC	Датум:

[1] Имплементацијата на поединечните мерки треба да се потврдат со знак за проверка (штиклирање) и датум на поднесување

[2] Усогласениот извештај кој бил корегиран од Претседателот на КИНСИВ и во согласност со IIC

Одговорен	Мерки	Потврда
IIC	Врз основа на усогласувањето се креира нацрт извештај, се означува како „нацрт“ и се поднесува во досието за истрагата.	
	Се испраќа означениот нацрт извештај и официјалното писмо „Нацрт извештај“ до адресираните	
	Се прегледуваат коментарите користејќи го форматот„Коментари на нацрт извештај“. (Сите промени кон извештајот треба да се во согалсност со Претседателот на КИНСИВ)	
	Кога извештајот е спремен да се објави, да се архивира.	
	Да се извести Претседателот на КИНСИВ за завршувањето на извештајот.	
	Да се отпечатат извештаите и да се испратат на адресираните страни согалсно со листата за дистрибуција (една копија да се остави во досието за истрагата)	
	Да се информира одговорниот за ИТ да се објави на интернет	Датум: