

Врз основа на член 38 став (2) од Законот за воздухопловство ("Службен весник на Република Македонија" бр. 14/06, 27/07, 103/08 и 67/10), директорот на Агенцијата за цивилно воздухопловство донесе

НАЦИОНАЛНА ПРОГРАМА ЗА БЕЗБЕДНОСТ

ГЛАВА 1 ОПШТО

1. Предговор

Воздухопловството е систем на взаемна зависност на сите учесници, на меѓународно и национално ниво, и сите тие се одговорни на меѓународен план. Агенцијата за цивилно воздухопловство има регулаторна одговорност во однос на воздухопловната безбедност на Република Македонија и меѓународна одговорност во однос на воздухопловната заедница. Наша должност е да управуваме со активностите на полето на воздушниот сообраќај во Република Македонија со цел да се обезбеди безбедно, сигурно, уредно, ефикасно, економски и еколошки остварливо воздухопловство, во согласност со меѓународните стандарди и препорачани практики на ICAO, но и усогласено и интегрирано во системот на ECAC, JAA, EUROCONTROL и EASA на Европската Унија, во интерес на сите учесници и особено насочено кон заштитата на патниците.

Новите стандарди на ICAO и наложуваат на секоја договорна земја на ICAO да има своја Државна програма за безбедност во воздухопловството (ДПБ). Агенцијата за цивилно воздухопловство го поддржува овој амбициозен план и ги анализира своите закони, прописи, методологии и процеси. Како движечка сила на развојот на воздухопловството на Република Македонија, Агенцијата за цивилно воздухопловство ја третира воздухопловната безбедност како свој највисок приоритет и своите методологии и процеси ги утврдува на нов и модерен начин. ДПБ има за цел да обезбеди јасна слика за регулаторната структура на воздухопловството, за неговото организирање и методологии како и поврзаност со партнерите на меѓународно ниво односно со ICAO, EUROCONTROL, EASA и Европската Комисија со цел да обезбеди безбедност во воздухопловството. Со примената на Националната програма за безбедност, Агенцијата за цивилно воздухопловство на Република Македонија се очекува да постави највисоки стандарди за воздушниот сообраќај на Република Македонија. Јасно е дека најсуштествените елементи на воздухопловната безбедност се веќе утврдени, но наша намера е да поставиме највисоки безбедносни стандарди и да го подигнеме нивото

на безбедност со цел да сведе ризикот на минимум и да се обезбеди мобилност на граѓаните. Усогласувањето на националното законодавство за воздухопловство со воздухопловното право на ЕУ и соработката со Европската агенција за воздухопловна безбедност-EASA и Европската Комисија преку примена на Мултилатералната спогодба за основање на европска заедничка воздухопловна област и Работниот аранжман со EASA е процес кој е во тек. Многу работи се завршени, но некои аспекти треба да се подобрат и наша намера е да работиме на тоа.

Нашиот голем предизвик е да ги унапредиме регионалната соработка и лидерството во регионот со активно учество и соработка со меѓународните воздухопловни организации ICAO, ECAC, EUROCONTROL, JAA и EASA, а со тоа да ја подобриме репутацијата на Република Македонија на меѓународната сцена. Визијата на Агенцијата за цивилно воздухопловство на Република Македонија, е да обезбедува безбеден и ефикасен воздушен сообраќај кој е целосно интегриран во европската транспортна мрежа, со што ќе се придонесе и за севкупниот развој на Република Македонија.

2. Кратенки

ИПНИ	Извештај на ICAO со податоци за несреќи/инциденти
ГСНО	Група на EASA за советување на национални органи
ЦВО	Циркулар за воздухопловни информации
ЗВИ	Зборник на воздухопловни информации
НПИН	Најниско практично изводливо ниво
ПНБ	Прифатливо ниво на безбедност
ДУВН	Давател на услуги на воздухопловна навигација
АТМ	Организација на воздушниот сообраќај
АЦВ	Агенција за цивилно воздухопловство на РМ
ПАЦВ	Публикација на АЦВ за цивилно воздухопловство
КЛНТ	Контролиран лет на терен
МАЦВ	Меѓународна АЦВ
ОУ	Општ услов
ПБЗ	Програма за безбедност на Заедницата на EASA
EASA	Европска агенција за воздухопловна безбедност
ЕС	Европска Комисија
ЕСАС	Европска конференција за цивилно воздухопловство
ЕЦКСНИ	Европски центар за координација на системите за известување за несреќи/инциденти
ОБ	Основни барања
ESARR	Регулаторно барање на EUROCONTROL во врска со безбедноста
ESSI	Европска стратешка иницијатива за безбедност
ЕУ	Европска Унија
Eurocontrol	Европска организација за воздухопловна безбедност
АВП	Администрирање на воздухопловни податоци
ГА	Генерална авијација

ББИГА	Брошура за безбедносни информации за ГА
ГССН	Глобален сателитски систем за навигација
ИКАО	Меѓународна организација за цивилно воздухопловство
ИП	Извршен пропис
ЈАА	Здружени воздухопловни власти
МО	Министерство за одбрана
ЗИН	Задолжителен извештај за настани
ПЗИН	План на задолжителен извештај за настани
НСВП	Национални служби за воздушна пловидба
САФА	Безбедносна проверка на странски воздухоплови
ПИС	Потрага и спасување
СППП	Стандарди, препорачани практики и процедури на ИКАО
ЕЕН	Единствено европско небо
СКБ	Систем за контрола на безбедноста
SRC	Комисија на Eurocontrol за безбедносни регулативи
ГРБ	Група за регулирање на безбедноста на АЦВ
ПКБР	Процес за справување со безбедносни ризици
СРКБ	Систем за регулаторна контрола на безбедноста
РПИ	Регион на потрага и спасување
ДБП	Државна безбедносна програма
USOAP	Универзална ревизиска програма на ИКАО за безбедносен надзор

3. Имплементација и ревизија на националната програма за безбедност

Периодот на важење на оваа програма е **5 (пет) години**, со можност за негово продолжување за уште пет години. Програмата за безбедност се ревидира и ажурира двапати годишно во периодот на првите пет години на нејзината примена. После тој период, Програмата за безбедност се ревидира и ажурира еднаш годишно. Агенцијата за цивилно воздухопловство го координира ревидирањето и ажурирањето на Програмата. Вработените во АЦВ треба да го имаат неопходното знаење и квалификации за адекватен надзор врз примената на ДБП.

ГЛАВА 2 **ВОВЕД**

1. При воведувањето на барањата на земјата за контрола на безбедноста, ИКАО прави разлика помеѓу програмите за безбедност и системите за контрола на безбедноста, при што:

- **Програма за безбедност** е интегрирана збирка на прописи и активности кои имаат за цел да го подигнат нивото на безбедност.
- **Систем за контрола на безбедноста** е организиран пристап за контрола на безбедноста, вклучително со неопходните организациски структури, надлежности, методологии и процедури.

2. Стандардите и препорачаните практики на ИКАО (следниве Анекси на Конвенцијата за цивилно воздухопловство: Анекс 6 — Работа со воздухоплови, Дел I — Меѓународен комерцијален воздушен превоз — Авиони, и Дел III — Меѓународни операции — Хеликоптери; Анекс 11 — Услуги на контрола на летање; и Анекс 14 — Аеродроми) бараат земјите да утврдат своја **програма за безбедност** со цел да се постигне прифатливо ниво на безбедност при воздухопловните операции. Прифатливото ниво на безбедност го утврдуваат самите земји. Додека концептот за програми за безбедност и СКБ сега е ограничен на Анексите 6, 11 и 14, можно е концептот да се прошири за да ги вклучува во иднина и оперативните Анекси.

3. Оваа Национална програма за безбедност е широка по својот опфат и вклучува безбедносни активности кои се насочени кон исполнување на целите на програмата. Таа ги опфаќа регулативите и директивите за безбедно одвивање на сообраќајот, од перспектива на операторите на воздухоплови како и на давателите на услуги на воздухопловна навигација, аеродромите и одржувањето на воздухоплови. Оваа Национална програма за безбедност вклучува и разновидни прописи како на пр. оние за пријавување на инциденти, за безбедносни истраги, за безбедносни ревизии и за унапредување на безбедноста. За да се применуваат ваквите безбедносни активности на солиден начин, неопходно е да постои кохерентен систем за контрола на безбедноста.

4. Затоа, согласно одредбите од Анексите 6, 11 и 14, Агенцијата за цивилно воздухопловство побара од поединечните оператори, од организациите за одржување на воздухоплови, од давателите на услуги на воздухопловна навигација и од овластените оператори на аеродроми да спроведуваат систем за контрола на безбедноста кој е прифатен од АЦВ.

Минимумот кој овој систем за контрола на безбедноста треба да го исполнува е:

- а) да ги идентификува опасностите по безбедноста;
- б) да гарантира користење на поправни дејства кои се неопходни за ублажување на ризиците /опасностите; и
- в) да обезбедува непрекинат надзор и редовна проценка на постигнатото ниво на безбедност.

5. ИКАО бара земјите да утврдат концепт на ПНБ и да го надополнат постојниот пристап кон контролата на безбедноста врз основа на исполнување на регулативите, со пристап кој е заснован на квалитетот. Во Европа, постојат две активности во врска со Програмата за безбедност и ПНБ. EUROCONTROL ја изготви Европската програма за безбедност и како земја членка на EUROCONTROL, АЦВ на Република Македонија активно учествува во оваа Програма. Второ, EASA подготвува

Програма за безбедност на Заедницата, а АЦВ на Република Македонија ќе биде формално вклучена преку Работниот аранжман кој е склучен со неа. Барањето за изготвување на оваа Национална програма за безбедност произлегува од барањето на ИКАО, а АЦВ на Република Македонија ја изготви истата со помош на упатствата и документите на ИКАО.

6. Утврдувањето на прифатливо ниво или нивоа на безбедност за Програмата за безбедност не ги заменува правните, регулаторните или другите утврдени барања, ниту ги ослободува земјите од обврските во однос на Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство (Док. 7300) и од нејзините одредби. Исто така, утврдувањето на прифатливо ниво односно нивоа на безбедност за СКБ не ги ослободува операторите/давателите на услуги на воздухопловна навигација од обврските согласно националните регулативи, како и од оние кои произлегуваат од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство (Док. 7300).

ГЛАВА 3 КОНТРОЛА НА ВОЗДУХОПЛОВНАТА БЕЗБЕДНОСТ

1. Вовед

1.1 Целта на оваа глава е да се создаде јасна слика за правната рамка која е поврзана со воздухопловната безбедност на Република Македонија како земја членка на ИКАО. Исто така, таа ја објаснува поврзаноста на државните органи со легислативата, во регулаторен контекст.

1.2 Република Македонија, како потписничка на Чикашката Конвенција, е одговорна за примената на СППП на ИКАО кои имаат влијание на летањето, на воздушниот простор и услугите на воздухопловна навигација, како и на аеродромите за коишто таа е надлежна. Општо гледано, овие обврски вклучуваат регулаторни функции (издавање на дозволи, уверенија и сл.) и функции на безбедносен надзор со цел да се обезбеди исполнување на регулаторните функции на Агенцијата за цивилно воздухопловство.

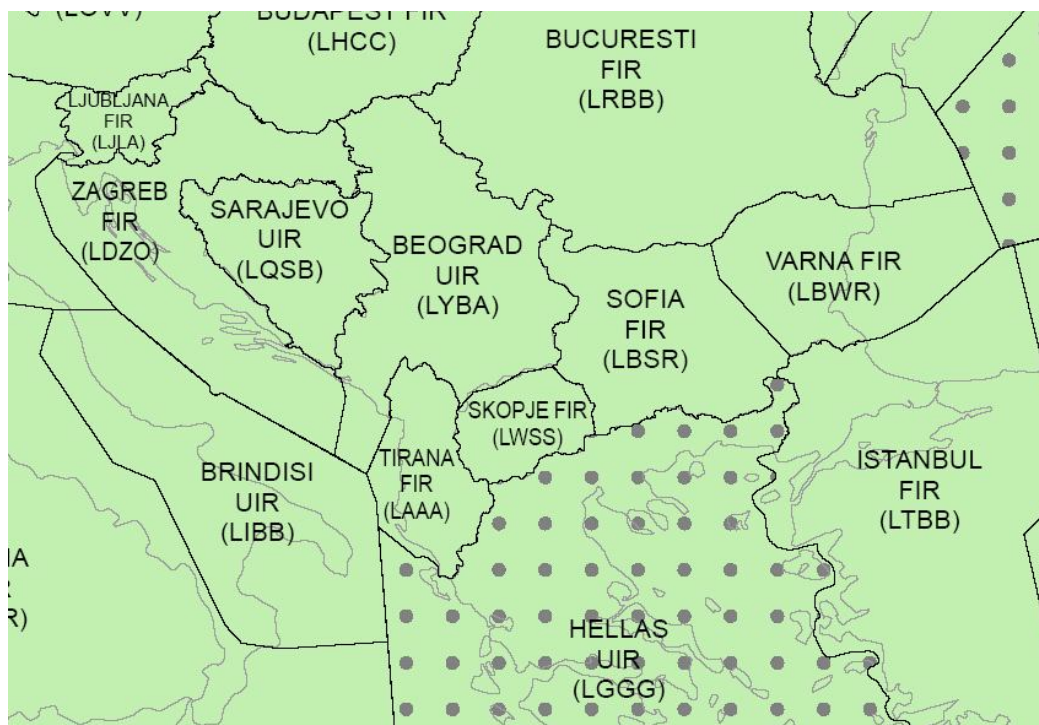
1.3 Секоја земја е должна да создаде услови за безбедност на воздухопловниот систем кој е во нејзина надлежност. Меѓутоа, секоја земја е само една компонента на еден поголем, глобален воздухопловен систем. Во таа смисла, Република Македонија, исто така, има должност да ги исполни барањата на голем меѓународен систем.

1.4 Воздушниот сообраќај во Република Македонија е всушност во целост од меѓународна природа; двата аеродрома во земјата се меѓусебно оддалечени само околу 150 км. Воздушниот сообраќај во моментот се состои најмногу од семејни посети, туристички и деловни патувања од коишто најголем дел, исто така, се меѓународни. Превозот на стоки претставува минимален дел од воздухопловната превозничка дејност. Проширувањето на постојните и идни слободни зони може да доведе до значителни инвестиции во регионот и да придонесе за развојот на воздушниот сообраќај. Во земјата има еден определен давател на услуги на воздухопловна навигација кој е во стопроцентна сопственост на државата, а нема авиопревозник во сопственост на државата. Во последните 15 години нема несреќи во јавниот сообраќај со фатален исход.

1.5 Иако Република Македонија бележи значителен пораст на воздушниот сообраќај, таа не го следи чекорот на соседните земји. Најголемиот проблем за македонскиот воздушен простор е ограничувањето на прелети преку косовскиот воздушен простор, односно одбегнувањето на овој воздушен простор од страна на повеќе авиопревозници. Ова има негативно влијание на Република Македонија, бидејќи нејзиниот воздушен простор е директно поврзан со косовскиот.

1.6 Воздушниот сообраќај над Република Македонија и Балканот воопшто.

Постојната поделба на воздушниот простор на Балканот целосно се совпаѓа со државните граници во оваа област. Услугите на воздухопловна навигација во рамките на секој од овие воздушни простори е поединечна одговорност на секоја од земјите и затоа тие мораат да одржуваат координација со цел да ги контролираат летовите над оваа област. Ова значи дека во простор од 728,000 км², постојат 11 различни воздушни простори, како што може да се види на Слика 1.



Source: Eurocontrol

Слика 1. Воздушните простори на Северо-Источна Европа

2. Општо – Република Македонија како членка на меѓународната воздухопловна заедница

2.1 Република Македонија ја има прифатено Чикашката Конвенција на ИКАО во 1993 година, членка е на Европската конференција за цивилно воздухопловство (ЕСАС) од 1997 година, ја прифати Конвенцијата на EUROCONTROL во 1998 година, а од 1999 година е кандидат за членка на Европските здружени воздухопловни власти.

2.2 Во ноември 2005 година, ЕУ издаде препорака до Европската Комисија за Република Македонија да добие статус на кандидат членка. Во јуни 2006 година, Република Македонија ја потпиша ЕЗВО (Мултилатерална спогодба за основање европска заедничка воздухопловна област) со Европската Заедница која во февруари 2007 година беше ратификувана од Собранието на Република Македонија.

2.3 Република Македонија стана полноправна членка на Европските здружени воздухопловни власти на состанокот ЈААС/ЈААВ кој се одржа на 3 декември 2008 година.

2.4 На 6 јули 2009 година на пленарната седница одржана во Стразбур, АЦВ на Република Македонија потпиша Работен аранжман со Европската агенција за воздухопловна безбедност (EASA) на Европската унија.

2.5 Од 1-3 март 2011 година, Агенцијата за цивилно воздухопловство во соработка со Европската комисија и ИКАО беше домаќин на работилницата за воздухопловна безбедност и перформанси. Работилницата е дел од проектот за имплементација на ISIS програмата за имплементација на Единствено европско небо во Југоисточна Европа, поддржана од Европската Унија, која има за цел, заедно со воздухопловните власти во регионот, да ги достигне највисоките стандарди во воздухопловната индустрија. Заклучоците од работилницата се исто така вградени во оваа Национална програма.

3. Национална правна рамка за безбедност

3.1 Општо

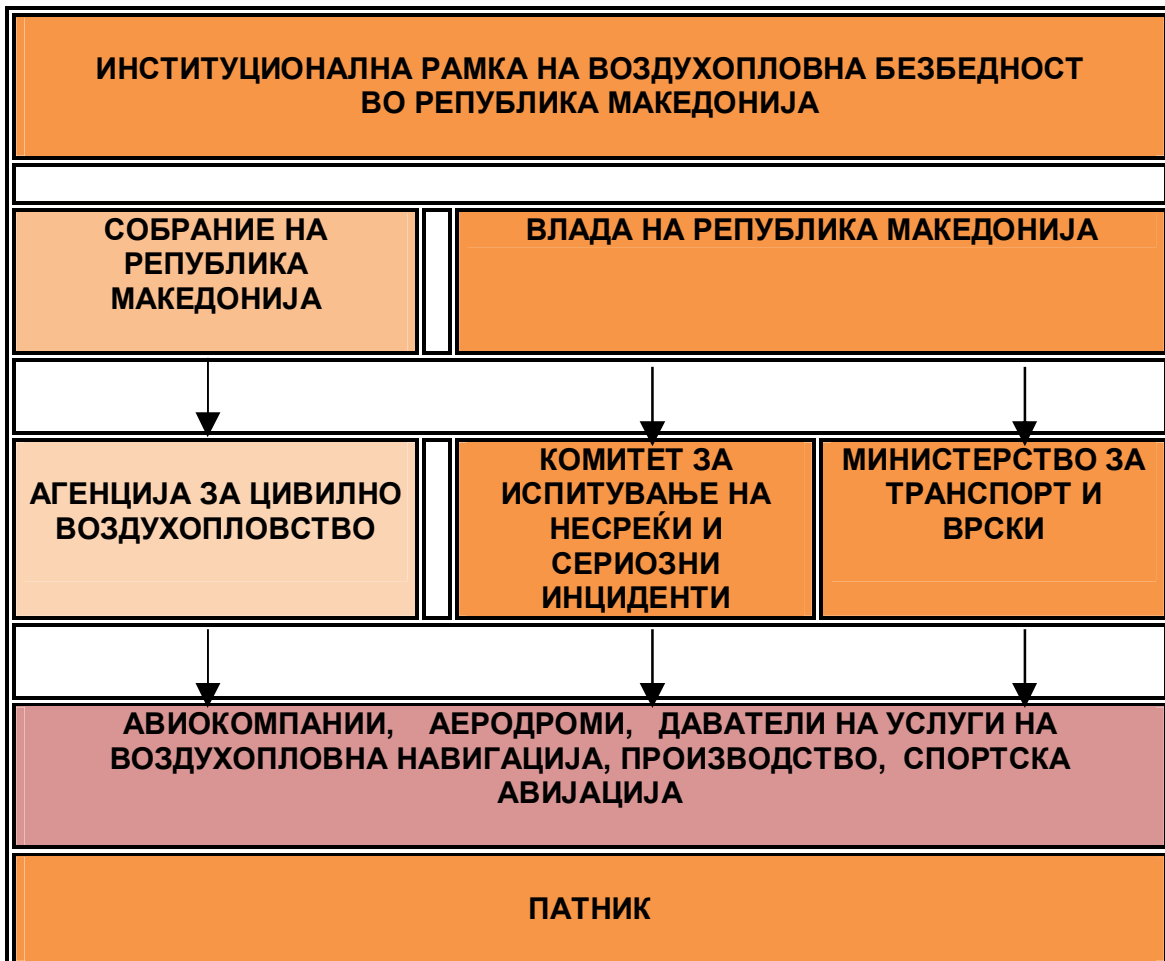
3.1.1 Одговорноста за националната правна рамка за безбедност во принцип почива на Агенцијата за цивилно воздухопловство (АЦВ). Меѓутоа, во Република Македонија има неколку тела кои се директно или индиректно вклучени во воздухопловната безбедност. Правната рамка на цивилното воздухопловство произлегува од Уставот и е сочинета од национални закони и подзаконски акти (уредби, правилници, одлуки, наредби и друго). Собранитето е одговорно за усвојувањето на законите и за ратификација на меѓународни спогодби и конвенции. Законот за воздухопловство ("Службен весник на Република Македонија" 14/06; 24/07; 103/08 и 67/10) содржи одредби за формирање на АЦВ, нејзините надлежности, правната основа за олеснување на имплементацијата и за воспоставување на национална надзорна власт во рамките на АЦВ. Исто така, тој предвидува правна основа за одделување на регулаторните функции од оние на давање услуги на воздухопловна навигација, како и одредби за издавање уверенија и вршење на континуиран надзор во однос на давателот на услуги на воздухопловна навигација, авиопревозниците и аеродромите од страна на АЦВ.

3.1.2 Република Македонија има значителна одговорност во воспоставувањето на погодна средина за безбедни и ефикасни воздухопловни активности. Системскиот пристап на безбедносната програма на земјата ги опфаќа сите организациски нивоа, дисциплини и развојни фази на системот. За да ги изврши ефикасно различните безбедносни обврски, Република Македонија создаде Национална програма за безбедност со цел да ја интегрира во мултидисциплинарната безбедност.

3.1.3 Обврските за надзор врз воздухопловната безбедност на Република Македонија се во надлежност АЦВ. Но, Европската Комисија и EASA играат се поголема улога. Слика 2 се обидува да даде приказ на оваа поврзаност.

3.1.4 Организирањето на националниот воздухопловен сектор во однос на воздухопловната безбедност се состои од следниве институции:

Сликата подоле дава приказ на оваа поврзаност во однос на институционалната рамка на воздухопловна безбедност.



3.2 Обврски на Министерството за транспорт и врски

3.2.1 Обврските на Министерството за транспорт и врски се дефинирани согласно Законот за воздухопловство (Службен весник на Република Македонија 14/06; 24/07; 103/08 и 67/10);

Министерството за транспорт и врски, има обврска:

- да подготви национална стратегија за развој на воздухопловството,
- да ја спроведува политиката на Владата во однос на воздухопловството,
- да ја спроведува политиката на Владата на Република Македонија при доделување на концесии од областа на воздухопловството,

- да спроведува постапка за привремено ставање на концесија под привремена принудна управа,
- да предлага закони поврзани со воздухопловството и да предлага и донесува подзаконски акти,
- да врши други работи утврдени со националните прописи.

3.3 Обврски на Агенцијата за цивилно воздухопловство

3.3.1 АЦВ е формирана во 1995 година како дел од Министерството за транспорт. Со новиот Закон за воздухопловство, статусот на Управата за цивилно воздухопловство како тело во рамките на Министерството за транспорт се промени и таа стана независен орган надвор од Министерството за транспорт и врски под име „Агенција за цивилно воздухопловство“. Меѓутоа, Законот за воздухопловство од 2006 година, односно член 7 од него, предвидува дека независната АЦВ мора да има сопствен правен идентитет. Ова беше постигнато на 8 февруари 2007 година. Со оваа промена, АЦВ е одговорна пред Владата, а Министерството за транспорт и врски врши административен надзор на работата на АЦВ. Со измените на Законот за воздухопловство од 2010 АЦВ се трансформира во независно регулаторно тело директно одговорно на Собранието на Република Македонија кое има целосна политичка, финансиска и функционална независност од друг државен орган, јавно правно лице или трговско друштво кое врши дејност од областа на воздухопловството.

3.3.2 АЦВ ги регулира и врши надзор на сите воздухопловни активности. АЦВ е формирана врз основа на Законот за воздухопловство кој, исто така, ги утврдува нејзините надлежности. АЦВ е особено надлежна за контролата на примената на одредбите од Законот за воздухопловство и прописите кои се донесени согласно истиот. АЦВ, исто така, го помага изготвувањето на закони и донесува подзаконски акти кои се поврзани со важечките меѓународни воздухопловни стандарди, препорачани практики и законодавството на ЕУ, ICAO, ECAC, JAA/EASA и EUROCONTROL. Формалните консултации и одобрувањата во врска со донесувањето прописи е одговорност на владиниот орган „Секретаријат за законодавство“. Во својство на регулатор на националниот воздухопловен сектор, Агенцијата е независен државен орган со самофинансирање од приходи стекнати од надоместоците за дадени услуги на воздухопловна навигација, издавање дозволи, одобренија и согласности, како и други надоместоци утврдени со тарифник на Агенцијата.

3.3.3. Врз основа на широките надлежности, АЦВ е одговорна за следново :

а) утврдување и примена на правила, прописи и процедури за безбедно и ефикасно воздухопловство:

- 1) издавање на дозволи;
 - 2) процедури за добивање и продолжување на:
 - уверенија за оспособеност (АОС и работна дозвола);
 - уверенија за пловидбеност; и
 - уверенија за аеродроми;
 - 3) примена на систем за безбедносен надзор на целиот систем на цивилното воздухопловство преку контроли, инспекции и ревизии на безбедноста;
 - б) вршење на извршни дејства, по потреба;
 - в) следење на технолошкиот развој и најдобрите практики во дејноста, со цел да се подобрат работните карактеристики на воздухопловниот систем на земјата во целина;
 - г) одржување на систем за воздухопловни податоци, вклучително со дозволи и уверенија, прекршоци и пријавени несреќи и инциденти;
 - д) вршење на анализи на настани поврзани со безбедноста, вклучително со податоци за несреќи/инциденти и извештаи за тешкотии во работењето;
- и
- ѓ) унапредување на безбедноста по пат на дистрибуирање на материјали кои конкретно се однесуваат на безбедноста, одржување на семинари за безбедност и сл.

3.3.4 Порано, АЦВ беше и регулатор и давател на услуги со ограничена функционална одвоеност. Разделувањето формално се случи на 1 јули 2009 година и тоа на регулатор и давател на услуги на воздухопловна навигација. Сега АЦВ се состои од различни одделенија и сектори кои се занимаваат со регулаторни прашања. Поконкретно речено, АЦВ е одговорна за извршување на главните регулаторни функции согласно ICAO Doc.9734 односно за изготвување на акти, надзор и за издавањето дозволи, уверенија, одобрености и согласности. Затоа, регулаторните функции и оние за давање на услуги на воздухопловна навигација се ефикасно одделени во самата АЦВ, согласно Законот за воздухопловство. Исто така, АЦВ е формално поставена како Национален надзорен орган кој е одговорен за вршењето на функциите на согласно Регулативата (ЕС) No. 549/2005. АЦВ има овластување да презема извршни дејства согласно Законот за воздухопловство и нејзиниот статус на државна Агенција. Законот за воздухопловство (Глава III – Кршење на прописи, Член 182) дефинира што е кршење на одредбите од Законот и што треба да се преземе во таквите случаи.

3.4 Истражување на несреќи

3.4.1 Согласно Законот за воздухопловство, Република Македонија ја пренесе одговорноста за истражување несреќи и сериозни инциденти (согласно Анекс 13) на Комитет за испитување на несреќи и сериозни инциденти. Оваа практика има за цел да спречува потенцијален

конфликт на интереси. Интенцијата е да се создадат специјализирани агенции за водење истраги кои се независни од регулаторните власти.

3.4.2 Согласно Законот за воздухопловство, за спроведување на техничкото истражување на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти Владата на Република Македонија формира Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти. Комитетот функционира како независно истражно тело составено од тројца истражители од кои еден е претседател. Истражителите согласно Законот за воздухопловство се именуваат од страна на Владата на Република Македонија. Во работата на Комитетот може да се ангажираат надворешни експерти од областа на воздухопловството или од други странски истражни тела.

3.5 Потрага и спасување (ПИС)

3.5.1 Согласно Член 171 од Законот за воздухопловство (Службен весник на РМ Бр. 14/06; 24/07; 103/08 и 67/10), Агенцијата за цивилно воздухопловство е одговорна за организација и координација на систем кој обезбедува 24 часовна служба за потрага и спасување на целата територија на Република Македонија (Регион Скопје за потрага и спасување).

3.5.2 Воопшто, Уредбата за условите и начинот за потрага по воздухоплов и спасување на воздухоплов (Службен весник на РМ Бр. 88/01) ги регулира обврските и организацијата на субјектите кои се ангажирани во системот за потрага и спасување.

3.5.3 Прирачникот за потрага и спасување, Бр. 03-2387/2 детално ги регулира условите, начините на учество, меѓусебната комуникација, начинот на водењето и постапките кои се користат во операциите за потрага и спасување.

3.5.4 Прирачникот за потрага и спасување е изготвен во согласност со важечките стандарди и препорачани практики на ICAO кои се пропишани во документи на ICAO и во Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, како и:

- Анекс 12 на ICAO;
- Анекс 11 на ICAO , Глава 5;
- ICAO Док. 9731, и
- ICAO Док. 7030.

3.5.5 Одделението за потрага и спасување во рамките на Секторот за безбедност и сигурност на воздухопловна навигација е одговорно за извршување на националните и меѓународните обврски за ПИС на полето на цивилното воздухопловство.

3.5.6 Нужно е да се спомене уште дека Одделението за потрага и спасување, како дел од центарот за координација на спасување, исто така е надлежно за отпочнување, координација и прекин на операција на ПИС, односно за планирање на единиците за потрага и спасување, како и нивно активирање и координација.

3.5.7 Исто така, Одделението за потрага и спасување е ангажирано во врска со административни прашања, како нпр. спроведувањето на националните и меѓународните прописи за ПИС, подготовка и анализи на конечни извештаи за ПИС, прописи и процедури, како и примена на истите со цел да се унапреди системот за ПИС.

3.6 Воено воздухопловство

3.6.1 Флексибилното користење на воздушниот простор со ниво 1 е делумно завршено преку заедничкиот цивилно-воен процес кој е фокусиран на стратешките барања за флексибилно користење на воздушниот простор. Воспоставувањето на Цивилно воен комитет согласно Законот за воздухопловство е задача која треба да се изврши во првата половина на 2011 година со дефинирање на надлежностите на истиот во националните прописи за организација и користење на воздушниот простор.

3.6.2 Сите барања на корисниците на воздушниот простор се обработуваат на тактичко ниво. Со транспонирањето во националниот правен систем на ЕУ Регулативата 2150/2005 кое треба да биде завршено во средината на 2011 година, ќе се воспостави предтактичко ниво 2 (ASM level 2). За таа цел во рамките на давателот на услуги на воздухопловна навигација ќе се воспостави единица за управување со воздушниот простор која ќе биде надлежна за секојдневно управување со воздушниот простор.

3.6.3 Флексибилното користење на воздушниот простор од ниво 3 се применува во целост, цивилните делови на контролата на летање се одговорни за воениот и цивилниот воздушен сообраќај.

3.6.4 Воспоставен е процес за контрола на безбедноста со цел да се вршат сите активности за проценка на безбедноста пред воведувањето на какви било промени во организирањето на флексибилното користење на воздушниот простор и истиот се води како безбедносна проценка на системот за контрола на летање и неговите процедури. Не постојат конкретни процедури за координација на флексибилното користење на воздушниот простор затоа што и цивилниот и воениот воздушен сообраќај го контролираат цивилните единици на контролата на летање.

3.7 Европска заедничка воздухопловна област, давателот на навигациски услуги и регулирање на безбедноста

3.7.1 Во јуни 2006 година, Република Македонија ја потпиша мултилатералната Спогодба за основање европска заедничка воздухопловна област (ЕЗВО) која беше ратификувана од националниот парламент во февруари 2007 година.

Во Спогодбата ЕЗВО, член 13 предвидува дека договорните страни:

- соработуваат на полето на организацијата на воздушниот сообраќај со цел да се вгради ЕЕН во ЕЗВО со што ќе се зголемат постојните безбедносни стандарди и севкупната ефикасност на стандардите на општиот воздушен сообраќај во Европа, за да се оптимизира капацитетот и да се минимизираат доцнењата.
- во границите на своите надлежности, најбрзо што можат преземаат неопходни мерки за да ја прилагодат институционалната структура на организацијата на воздушниот сообраќај на концептот за ЕЕН, особено со назначување или формирање на национално тело за надзор кое барем функционално е независно од давателот на услуги на воздухопловна навигација.

3.7.2 Спогодбата за ЕЗВО предвидува транзициони периоди кои ги применува секоја од договорните земји со цел да се олесни примената на релевантната легислатива на ЕК. Транзиционите периоди не содржат датуми за нивно завршување. Европската комисија прави ревизии кај потписниците на ЕЗВО и на ЕУ и поднесува извештај за напредокот на земјата. Протокол V на Спогодбата за ЕЗВО ги наведува задачите кои Република Македонија треба да ги заврши. Тој предвидува два транзициони периода. Крајот на првиот транзиционен период се случува тогаш кога се исполнети ред услови и истото е потврдено со проверка од страна на ЕК. Овие услови вклучуваат формирање на национално тело за надзор, одделување на давањето на услуги на воздухопловна навигација од функциите на ова тело и примена на постојните Директиви на ЕК за истражување на несреќи и известување за настани. Вториот транзиционен период започнува со завршувањето на првиот транзиционен период и трае додека Република Македонија не ја имплементира целата легислатива на ЕК која е наведена во Анекс 1 на Спогодбата за ЕЗВО и оваа имплементација е потврдена со проверка извршена од страна на ЕК. Анекс 1 меѓу другото ги наведува четирите регулативи на Европскиот Совет и Парламент (т.е. Регулативите (ЕС) 549/2004, 550/2004, 551/2004 и 552/2004), Заедничките барања (Регулатива (ЕС) 2096/2005) и Регулативата за флексибилно користење на воздушениот простор (ЕС) 2150/2005.

3.7.3 Во однос на вградувањето на други меѓународни барања, член 3 од Законот за воздухопловство предвидува дека подзаконските акти кои се донесуваат согласно истиот, се изготвуваат во согласност со важечките меѓународни воздухопловни стандарди, препорачани практики и легислативата на ЕУ, ICAO, ECAC, JAA/EASA и EUROCONTROL, вклучително со регулаторните барања за безбедност на EUROCONTROL (ESARR). Овие одредби се сметаат за директно применливи секогаш кога на нив се повикува во подзаконските акти.

3.7.4 Порано, АЦВ беше и регулатор и давател на услуги на воздухопловна навигација со ограничена функционална поделба. Таа формално се раздели на 1 јули 2009 година на два дела – регулатор и давател на услуги на воздухопловна навигација. Давателот на услуги на воздухопловна навигација – М-НАВ е акционерско друштво кое е стопроцентно во сопственост на Владата на Република Македонија. М-НАВ е одговорен за обезбедување на повеќе услуги, вклучително и контрола на летањето (КЛ), комуникации, навигациска контрола, метеоролошки услуги и услуги поврзани со воздухопловни информации. Услугите на воздухопловна навигација се обезбедуваат на ексклузивна основа од страна на давателот на тие услуги кој е назначен за таа функција согласно Законот за воздухопловство. Законот за воздухопловство предвидува именуваниот давател на услуги да биде формиран од страна на Владата како акционерско друштво со еден акционер (државата), согласно Законот за трговски друштва, Актот за основање и Статутот на компанијата.

3.8 Оператор на аеродроми

Јавното претпријатие за аеродромски услуги – Македонија беше оператор на аеродромите во Република Македонија до средината на 2001. Новото Акционерско друштво за аеродромски услуги “АЕРОДРОМИ НА МАКЕДОНИЈА” во државна сопственост е регистрирано во Централниот регистар на Република Македонија на 22.08.2001 година. На 01.03.2010 година концесионерот “ТАВ МАКЕДОНИЈА ДООЕЛ” го презема оперирањето со аеродромите “Александар Велики”-Скопје и “Апостол Павле”-Охрид. Концесионерот “ТАВ МАКЕДОНИЈА ДООЕЛ” е одговорен за работењето на аеродромите и во таа насока да обезбедува комплетни аеродромски операции, кои опфаќаат земско опслужување, услуги за патниците, паркинг за автомобили, храна и пијалаци, како и административни услуги во терминалите на двата аеродрома.

ГЛАВА 4 МАКЕДОНСКИ ВОЗДУХОПЛОВНИ ПОЛИТИКИ И ЦЕЛИ

1. Легислатива и политика во врска со воздухопловната безбедност на Република Македонија

1.1 Целите на ИCAO, согласно предвиденото во член 44 од Чикашката Конвенција, вклучуваат барање „да се обезбеди безбеден и уреден развој на меѓународното цивилно воздухопловство низ целиот свет; да ги задоволуваат потребите на народите на светот за безбеден, уреден, ефикасен и економичен воздушен сообраќај; и да ја развиваат безбедноста на летањето во меѓународниот воздушен сообраќај“. Затоа, потребата за унапредување на безбедноста е една од темелните цели на ИCAO и истата се рефлектира во најголем дел од Анексите на Конвенцијата. Прописите на ИCAO ги повикуваат земјите да изготват програми за безбедност со цел да се постигне прифатливо ниво на безбедност. Тие бараат од земјите да воспостават прифатливо ниво на безбедност.

1.2 Националната стратегија за развој на воздухопловството на Република Македонија утврдува дека „важна стратешка цел на Република Македонија е да стане полноправна членка на Здружените воздухопловни власти (JAA) пред да настапи вториот транзициски период, а на EASA до почетокот на имплементацијата на Спогодбата за ЕЗВО.“ Република Македонија треба да се заложува да изгради стабилна и ефикасна структура на АЦВ со примена на сите стандарди на JAA/EASA, ЕУ, ИCAO, ECAC и Eurocontrol. АЦВ треба да користи највисоки стандарди за безбедност и обезбедување за да обезбеди развој на функциите на воздушниот сообраќај и да ги исполни стандардите на ЕУ. Почитувањето на високите стандарди за безбедност и обезбедување треба да помогне во привлекувањето на странски авиопревозници.

1.3 Визијата за иднината на воздухопловството на Република Македонија која е дел од националната стратегија е да се обезбеди модерен, безбеден и стабилен систем кој ќе ги задоволува растечките потреби на земјата, со сочувување на стандардите за еколошка виталност и финансиска одговорност.

1.4 Безбедноста ќе продолжи да биде од најголемо значење во целиот воздухопловен сектор. Македонската авиопревозничка дејност бележи добри резултати, а стапката на несреќи остана ниска и покрај брзиот пораст на сообраќајот во последнава деценија. Но, Владата, АЦВ и

авиопревозниците се решени да ги одржуваат постојните високи нивоа на безбедност, да ги препознаваат потенцијалните закани и да се залагаат за соодветен напредок. Овој став е приказ на македонската политика за одржување на нивото на безбедност и покрај можниот пораст на сообраќајот во иднина.

1.5 Безбедносната и контролната стратегија на Агенцијата за цивилно воздухопловство ја покажува нашата посветеност на безбедноста како клучна вредност на инситуцијата и затоа таа инвестира во стратегија која почива на силна безбедносна култура во воздухопловството. Овој план воспоставува системски безбедносен пристап со којшто се постигнува заштита на персоналот, имотот и на јавноста од ризикот на воздухопловни несреќи. Наша филозофија е: „Нема несреќа што не може да се спречи“.

1.6 Конечната цел на Националната програма за безбедност е „нула несреќи“, но тоа само по себе не ја дефинира безбедносната програма. Безбедноста ја намалува сериозноста на ризикот и веројатноста од ризик, својствени на сите човекови активности, на прифатливо ниво. Безбедноста е отстранување на условите кои можат да предизвикаат смрт, телесна повреда, професионална болест, штета на опрема или имот, односно нивна загуба, или штета на природната средина.

1.7 Системска безбедност е група од елементи кои делуваат едни на други и се поврзани, или на независни елементи кои сочинуваат сложена целина – Македонското воздухопловство е таа сложена целина. Со користење на аналитички техники се препознаваат слабостите на системот и условите кои доколку се остават непроменети може да доведат до несакани настани. Откако ќе се препознаат, информациите за овие потенцијални несреќи/инциденти мора да им се достават на сите чинители, со соодветни контра-мерки за спречување на несреќа.

1.8 Приоритетите на АЦВ, согласно нејзиниот деловен план, вклучуваат стратешка цел „да се зајакне безбедноста и обезбедувањето на воздушниот сообраќај“. Примарното законодавство е Законот за воздухопловство. Законот за воздухопловство (Службен весник на РМ 14/06; 24/07; 103/08 и 67/10) ги предвидува овластувањата на АЦВ, правната основа за примената на ESARR-ите и бара формирање на Национално тело за надзор.

1.9 Меѓутоа, не постои директна статутарна обврска за АЦВ да постигне висок стандард на безбедност. Повеќето обврски поврзани со контролата на безбедноста почиваат на Секторите за безбедност и сигурност и Секторот за меѓународно правни работи на АЦВ. Секторот за меѓународно правни работи е одговорен за процесот на создавање прописи што се документира со Упатство на АЦВ со наслов „Упатство

со внатрешни процедури за вршење на задачите и обврските во врска со воздухопловните стандарди и прописи“. Упатството дава објаснувања во врска со сите барања (Дел 1) и дава упатства/материјали за толкување (Дел 2). Истиот е одобрен од директорот на АЦВ и утврдува процедури за транспонирање на меѓународни регулативи и стандарди во националното законодавство (Процедура 1). Исто така, член 2 од тоа Упатство ја опишува методологијата за правењето прописи и измени (т.е. со преземање на членови од регулатива, со повикување или со повикување и буквален превод на меѓународна регулатива или стандард во анекс на нацрт - регулатива). Исто така, во член 9 на Упатството се предвидува начинот на транспонирање на ЕУ регулативи.

1.10 Законот за воздухопловство бара да се постигне високо ниво на безбедност, согласно меѓународните барања. Член 3 од Законот за воздухопловство предвидува дека подзаконските акти кои произлегуваат од овој закон се подготвуваат во согласност со прифатените меѓународни стандарди, препорачани практики и легислативата на ЕУ, ICAO, ECAC, JAA/EASA и EUROCONTROL.

1.11 АЦВ својата улога ја дефинира како „задача да се воспостави безбедна воздухопловна средина од светска класа во соработка со субјектите од дејноста и по пат на постојано унапредување на воздухопловната безбедност, како и во соработка со EASA, низ цела Европа. Да се тежнее кон постојан напредок е предизвик, особено во времиња на осцилации на сообраќајот.

1.12 На европско ниво, базната Регулатива повикува на делување на Заедницата за утврдување на општи прописи за безбедност, со цел да се обезбеди изедначена примена на заеднички прописи и да се воспостави соодветна и сеопфатна рамка за безбедноста на воздухопловите од трети земји. Во член 2(1) на Регулативата се вели: „Главната цел на оваа Регулатива е да воспостави и да одржува високо ниво на изедначеност на безбедноста на цивилното воздухопловство во Европа“.

1.13 Легислативата за Единствено европско небо, (ЕЕН), предвидува дека неговите цели се да се унапреди и зајакне безбедноста, да се реструктурира воздушниот простор на Европа како функција на протокот на воздушниот сообраќај, а не според националните граници, да се создаде дополнителен капацитет и да се зголеми севкупната ефикасност на системот за организација на воздушниот сообраќај (АТМ).

1.14 Со цел да се постигне високо ниво на безбедност, АЦВ ги зацрта следниве стратешки цели за безбедност:

1.15 Согласно Националната стратегија за развој на цивилното воздухопловство во Република Македонија, АЦВ треба да имплементира

неопходни процедури за ревизија, со цел да се обезбеди непрекинато почитување на стандардите на ICAO. Во врска со ревизијата на безбедносниот надзор на ICAO, АЦВ треба да дефинира или да ревидира постапки за:

- планирање, вршење на ревизии на безбедносниот надзор, подготовка на извештаи и исполнување на обврските кои произлегуваат од ревизијата;
- ажурирање на курсевите за обука на ревизорите;
- ажурирање на упатства за теми поврзани со безбедносниот надзор;
- анализа на наодите од инспекциските надзори на безбедноста и предлагање на решенија;
- поднесување на извештаи до Советот на ICAO во врска со прашања поврзани со глобалниот надзор на безбедноста;
- ажурирање на програмите за обука и за ревизија во случај на измени на препорачаните практики, упатствата и клучните анекси на ICAO.

Освен тоа, АЦВ треба да дефинира односно ревидира постапки за :

- Водење комплексни проверки на исполнувањето на безбедносните стандарди на ICAO;
- Дефинирање на краткорочни измени на постојните средства и процедури со цел да ги исполнуваат стандардите на ICAO;
- Дефинирање на постапки за вршење ревизии и издавање уверенија за аеродромска инфраструктура и навигациска инфраструктура, согласно стандардите на ICAO и нивно доставување до аеродромскиот оператор и до давателот на услуги на воздухопловна навигација;
- Наведување на сите прирачници и на целата документација која треба да ја достават давателот на услуги на воздухопловна навигација и аеродромскиот оператор, со цел да добијат уверенија за нови средства, опрема и инфраструктура;
- Дефинирање на подзаконските акти кои ги наведуваат безбедносните барања кои треба да бидат внесени во идните Главни планови за инфраструктура;

- Утврдување на нови барања за давателот на услуги на воздухопловна навигација и за аеродромскиот оператор во врска со:

- Плановите за безбедност;
- Плановите за инфраструктурно одржување;
- Плановите за вонредни состојби.

1.16 АЦВ ја регулира воздухопловната безбедност во соработка со EASA, по пат на овластување и контролирање на организации и поединци кои се вклучени во македонското воздухопловство и кои се опфатени со нејзиниот мандат.

- АЦВ ќе продолжи да користи методологија која е заснована на проценка на ризикот за да се гарантира дека македонското воздухопловство ги почитува европското и националното законодавство и барањата содржани во нив;
- АЦВ ќе соработува со воздухопловната индустрија со цел континуирано да се унапредува безбедноста и да се решаваат безбедносните проблеми;
- Тогаш кога е потребно, АЦВ ќе преземе неопходни дејства за да не дојде до загрозување на безбедноста и за да се одржуваат високите безбедносни стандарди за македонскиот воздушен простор и за инфраструктурата која служи за него, со препознавање на можните ризици и преземање дејства за нивно ублажување;
- Иницијативите за зголемување на безбедноста ќе бидат содржани во безбедносниот план на АЦВ кој ќе се користи како средство за контрола на напредокот и на ефикасноста.
- Со цел да се постигнат овие цели, АЦВ има воспоставено сеопфатни процеси за надзор и планирање на безбедноста за да се идентификуваат безбедносни иницијативи. Исто така, таа е посветена на почитување на сите прописи на ICAO во врска со системите за контрола на безбедноста.

1.17 АЦВ има безбедносна политика за почитување на стандардите, препорачаните практики и процедури на ICAO, секогаш кога тоа е можно. Меѓутоа, тогаш кога Република Македонија смета дека е неизводливо или несоодветно да ги транспонира прописите на ICAO во македонското законодавство, таа ја известува ICAO за разликите или ги објавува во македонскиот Зборник за воздухопловни информации (AIP), согласно член 38 од Чикашката Конвенција.

2. Должностите и одговорностите кои се содржани во Македонската безбедносна програма

2.1 Примарната одговорност согласно македонската државна програма за безбедност (ДПБ) почива на АЦВ бидејќи таа е специјализираниот регулатор на воздухопловната безбедност и ги врши сите функции кои се поврзани со безбедноста. Од оваа причина, АЦВ е должна да го изготви документот на македонската ДПБ.

2.2 Националната програма за безбедност е нов концепт. Овој документ објаснува како Република Македонија ги решава прашањата кои ги покренува ИКАО со својата ДПБ. Сепак, сите организациски промени кои се неопходни за да се обезбеди континуирано управување и идна компетентност на ДПБ, допрва треба да се дефинираат. Дотогаш, АЦВ ќе врши надзор на ажурирањето и на продуктивноста на македонската ДПБ во однос на другите ентитети и ќе продолжи да ја развива и подобрува истата.

2.3 Улогата и надлежностите на ЕК и на EASA за безбедносен надзор подетално ќе бидат опишани во Безбедносната програма на Заедницата. Иако голем дел од надзорните функции ќе останат кај националните органи, улогата и одговорноста на EASA се повеќе расте и затоа македонската ДПБ ќе се менува секогаш кога тоа е потребно.

3. Политика на извршувањето

3.1 Извршни мерки

3.1.1 АЦВ има овластување да презема извршни дејства, врз основа на Законот за воздухопловство и нејзиниот статус на регулаторно тело. Законот за воздухопловство (Глава III - Кршење на прописи, Член 182) дефинира што претставува кршење на одредби од законот и какви одлуки треба да се донесат во такви случаи. Во секој случај, мора да се применуваат и казни.

3.2 Административни мерки

3.2.1 Речиси секој аспект на воздухопловната активност е предмет на режим на одобрување. Пилотите, кабинскиот персонал, инженерите за одржување на воздухоплови, контролорите на летање, персоналот кој работи на пријавувањето на несреќи/инциденти, персоналот од метео и AIS службите мора да има дозвола или уверение. Комерцијалните оператори на воздухоплови и давателите на услуги на воздухопловна навигација, исто така, мораат да имаат дозволи. Организациите коишто проектираат, произведуваат или одржуваат воздухоплови мораат да бидат овластени. Секој воздухоплов поединечно мора да има уверение за пловидбеност или дозвола за летање.

3.2.2 Со исклучок на одобренјата за организации кои вршат проектирање, сите уверенија, дозволи, овластувања, одобренја или согласности во Република Македонија, како за поединци така и за организации, ги издава АЦВ. Сите тие се издаваат согласно законските барања коишто ги дефинираат критериумите кои мораат да се исполнат за добивање на истите.

3.2.3 АЦВ има овластување да измени, суспендира или да повлече дозвола тогаш кога мисли дека релевантните критериуми повеќе не се исполнети. На пример, Агенцијата ќе суспендира дозвола на член на летачки екипаж тогаш кога смета дека нејзиниот носител повеќе не е во состојба да ги користи своите посебни права. Во ваквите случаи, АЦВ е должна да понуди право на жалба.

3.3 Кривично гонење

3.3.1 Политиката на АЦВ во однос на кривичното гонење е заснована на почитувањето на Законот за воздухопловство. Исто така, нужно е да се земе предвид Кодексот за работа на регулаторите.

3.3.2 АЦВ има можности да спроведува истрага за секоја пријава. Од сите пријави и поплаки кои ги прима АЦВ, сите се истражуваат на годишно ниво и ниедна досега не резултирала со кривично гонење.

3.4 Систем за задолжително пријавување на настани

3.4.2 Како потписничка на Мултилатералната спогодба – ЕЗВО (видете во 3.1.1), Република Македонија има обврска да ги транспонира Директивите 94/56/ЕС и 2003/42/ЕС како дел од првиот транзициски период на таа Спогодба.

3.4.3 Владата на Република Македонија ја донесе Уредбата за принципите по кои се води истражувањето на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на цивилни и државни воздухоплови како и начинот на нивно пријавување (“Службен весник на РМ” бр. 137/10) која ги транспонира барањата од Директивите 94/56/ЕС и 2003/42/ЕС кои се однесуваат на пријавувањето и проценката на настани поврзани со безбедноста на АТМ и ги опишуваат постапките и условите за истото.

3.4.4 Согласно Законот за воздухопловство, за спроведување на техничко истражување на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти, Владата на Република Македонија треба да формира Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти како независно истражно тело. Формирањето на Комитетот треба да биде завршено во средината на 2011 година.

3.4.5 Уредбата за принципите по кои се води истражувањето на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на цивилни и

државни воздухоплови како и начинот на нивно пријавување (“Службен весник на РМ” бр. 137/10) во член 2 определува дека пријавувањето има за цел утврдување на причините за да се спречи настанувањето на несреќи и инциденти, а не утврдување на вина или одговорност. Во Главата 2 се дефинирани лицата кои вршат пријавување на несреќи и инциденти, начинот на пријавувањето, надлежностите на АЦВ и на Комитетот за истрага. Во Главата 3 се содржани одредби за истражувањето на несреќи, инциденти или настани на цивилни воздухоплови.

3.4.6 Именувано е и назначено одговорно лице за Образецот за годишен извештај (ОГИ), кој последователно се поднесува согласно ESARR 2. Одделението за ПИС и одговорното лице за (ОГИ) прибраат податоци во врска со безбедноста на Организацијата на воздушниот сообраќај од раководното лице на Давателот на услуги на воздухопловна навигација на годишно ниво со цел да се достави ОГИ на EUROCONTROL. Меѓутоа, прибирањето на националните податоци од страна на одговорното лице за ОГИ треба да биде дополнително формализирано и проширено за да вклучува анализа на податоците од страна на АЦВ и адекватно чување на податоци поврзани со настани.

3.5 Кривично гонење и одземање на дозвола

3.5.1 Не може да се изврши одземање на дозвола со цел да се казни носителот на дозволата. Доколку има прекршување, лицето може да се казни само од страна на суд, во судска постапка. Одбивање, повлекување, суспензија или измена на дозвола, уверение или одобрение може да се направи само ако лицето кое е во прашање не ги исполнува критериумите за поседување дозвола, уверение или одобрение.

ГЛАВА 5 СПРАВУВАЊЕ СО БЕЗБЕДНОСНИТЕ РИЗИЦИ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Безбедносен план на АЦВ и процес на справување со безбедносни ризици

1.1 Една од целите на АЦВ е да го одржува квалитетот на безбедноста на македонското воздухопловство по пат на постојано усовршување и партнерство со EASA. АЦВ има долгорочна агенда во однос на безбедноста и има намера да изготви План за безбедност. Со таквите документи може да се постигне подобрување на безбедноста, а АЦВ е посветена да се ангажира заедно со своите европски партнери со цел да се обезбеди поставување на дополнителни безбедносни цели.

1.2 АЦВ ќе изготви формален План за безбедност до крајот на 2011 година. Процесот за планирање на безбедноста ќе биде од типот „од помало кон поголемо“, со користење на стручни знаења за

организирање заради откривање на потенцијалните ризици, а потоа со нов процес „од поголемо кон помало“ кој почнува со крупните ризици кои се евидентирани во податоците, со користење на Мандатните пријави на настани, како и на други извори.

1.3 Процесот за справување со безбедносни ризици (видете во Додаток 3), определува кои дејства може АЦВ да ги презема за да помогне во ублажувањето на овие ризици. Комбинацијата на двата процеса ќе резултира со збир од дејства кои се содржани во Планот за безбедност за 2011. Тој ќе ја покаже определбата на АЦВ да продолжи да го развива овој процес и да помогне во унапредувањето на безбедноста.

1.4 Планот за безбедност ќе содржи податоци за квалитетот на безбедноста на македонската воздухопловна индустрија, со акцент на подобрувањето на безбедноста на кое АЦВ планира да се фокусира. Податоците на субјектите на воздухопловната индустрија помагаат да се препознаат ризиците и делувањето во однос на секој сегмент од воздухопловната дејност.

1.5 Иако правната рамка со која работи АЦВ драматично се менува (нпр. ширење на EASA и ЕЕН), АЦВ останува фокусирана на подобрувањето на безбедноста.

1.6 Подобрувањето на безбедноста не може да се постигне без постојан ангажман на АЦВ во сите сектори на македонската воздухопловна дејност. Изготвувањето и објавувањето на Планот за безбедност како јавен документ ќе биде дел од определбата на АЦВ да ја зајакне таа поврзаност, со цел да се овозможи поголемо вклучување на воздухопловната индустрија во Планот за безбедност и за да се споделуваат резултатите од таа соработка.

2. Екипа на АЦВ за надзор на безбедносните ризици

2.1 Со цел да се врши надзор на безбедносните ризици, АЦВ ќе формира екипа за таа намена. Оваа екипа ќе врши надзор на високо ниво и ќе го координира процесот на справување со ризици. За успехот на работата на оваа екипа, но и за справувањето со ризиците од страна на АЦВ во целост, од суштинско значење е екипата да работи проактивно, да изготвува квалитетни информации и совети и да му дава предлози на повисокото раководство.

2.2 Задачата на Екипата за надзор на безбедносните ризици (ЕНБР) е да бара и да разгледува информации поврзани со безбедноста, и да ги идентификува ризиците кои се од стратешко значење, да осигури постоење на акциони планови за ублажување на овие ризици и на повисокото раководство да му понуди документирани безбедносни планови заради нивно одобрување. ЕНБР има за цел да го утврди нивото

на толеранција на воздухопловните ризици, со користење на објективни и субјективни методи.

2.3 Особена задача на ЕНБР ќе биде:

- да ги идентификува ризиците преку користење на методите од помало кон поголемо и од поголемо кон помало;
- да изврши проценка на утврдените ризици и на информациите во врска со нив;
- да се најдат нови потенцијални извори на информации за безбедноста и методи за работа со информациите;
- да го разгледува и да даде коментари за документот на АЦВ за индикаторите за квалитетот на безбедноста, гарантирајќи ја понатамошната работа, по потреба;
- да ги процени дејствата за ублажување на ризиците;
- да ги разменуваат и координираат информациите поврзани со безбедноста во рамките на различни групи и одделенија на АЦВ;
- да добиваат инструкции од страна на внатрешни групи со цел да се истражуваат нови методи или делувања кои би можеле да се усвојат;
- да формираат интерни групи и групи во одделенијата кои ќе вршат проценка на конкретни проблематики и ќе и препорачуваат потенцијални акциони планови на екипата;
- да прифатат и да применуваат методи за подготвувањето на Планови за безбедност и нивно дополнување;
- да помогне околу Националната програма за воздухопловна безбедност и да ја подобри, тогаш кога е можно; и
- да помогне и тогаш кога е можно да го подобри справувањето со безбедносните ризици на европско ниво.

3. Безбедносни барања за давателите на навигациски услови

3.1 Статусот на системот за контрола на безбедноста во македонскиот регулаторен режим претрпе значителни измени. Како одговор на постојните стандарди на ИКАО кои предвидуваат давателите на услуги на воздухопловна навигација и операторите на аеродроми да имаат Систем за контрола на безбедноста, АЦВ сега тоа го бара од нашиот

давател на услуги на воздухопловна навигација и од операторите на аеродроми.

3.2 За давателите на услуги на воздухопловна навигација EUROCONTROL утврди СКБ барања согласно регулаторните барања – ESARR-ите 1, 3, 4 и 5. Најголем дел од содржината на овие ESARR-и е транспонирана во законодавството на иницијативата за Единствено европско небо (ЕЕН), како дел од Регулаторната за општи, или како одделни регулативи на ЕК. Од аеродромите сега се бара да користат систем за контрола на безбедноста (СКБ). За македонскиот давател на услуги на воздухопловна навигација, иако СКБ постои повеќе од 5 години, неопходно е да се воспостави формален процес на одобрување на издавањето уверенија.

3.3 За операторите на воздухоплови, и овластените организации за одржување на воздухоплови, стандардот на ICAO бара СКБ од 1 јануари 2009 година. Заради ова, АЦВ поддржува примена на СКБ од страна на операторите на воздухоплови и организациите за одржување на воздухоплови и придонесува за изготвување на нови извршни прописи на EASA, со кои ќе се обезбеди правна основа за давање на мандат на СКБ низ цела Европа.

3.4 Целосниот ефект на СКБ во однос на регулаторниот надзор треба допрва да се разгледа. Затоа, важно е персоналот на АЦВ кој има надзорни функции во однос на давателите на услуги на воздухопловна навигација, да има исто и јасно сознание за темелните принципи на СКБ. Затоа, АЦВ организираће меѓународна обука на персоналот кој е надлежен за СКБ. Поголем дел од оваа обука е завршен со користење на Прирачникот за контрола на безбедноста на ICAO и со помош на барањара од ESARR 3 .

3.5 За да им се помогне на давателите на услуги на воздухопловна навигација при примената на СКБ и во врска со методите за идентификација на оперативните опасности, АЦВ договори неколку состаноци. Бидејќи се работи за концепт кој е во развој, а Република Македонија не сака да изготви сопствен концепт за СКБ и особено за да се одбегнат проблеми кои би настанале при ревизии на стандардизацијата од страна на EASA, се полага голема доверба на СКБ на ICAO и на документацијата на EASA за системот на контрола.

4. Одобрување на прифатливите нивоа на безбедност на давателот на услуги на воздухопловна навигација

4.1 АЦВ планира да утврди метод за проценка на безбедносните ризици и за определување на нивото на безбедност во Република Македонија. За идентификување и проценка на безбедносниот ризик, АЦВ користи внатрешен процес за контрола на безбедносниот ризик, а деталите за

истиот се дадени во Додаток 3. За да се утврди безбедносниот ризик во Република Македонија, АЦВ има изотвено повеќе показатели на безбедноста кои се користат за проценка на достигнувањето на нивото на безбедност за конкретни безбедносни мерки. Показателите за безбедност се опишани во Додаток 2.

4.2 Досега Република Македонија нема утврдено прифатливо ниво на безбедност за давателите на услуги на воздухопловна навигација при спроведувањето на СКБ, но се верува дека примарната цел е да се постигне континуирано подобрување на безбедноста. Бидејќи Република Македонија усвојува примена на СКБ во фази, критериумите кои ќе се користат за проценка на ризикот и за проценка на толеранцијата на ризикот ќе се утврдуваат заедно со давателите на услуги на воздухопловна навигација во следните 3 години.

4.3 За да се направи ова на систематски начин, неопходно е безбедносните методологии, безбедносните матрици и методите за контрола да бидат договорени помеѓу различните сектори на воздухопловството. Тоа нема да биде лесна задача, затоа што прифатливите нивоа на безбедност треба да бидат сразмерни на сложеноста на конкретните операции на поединечните даватели на услуги и на расположливите средства.

5 Примена на ДПБ во Република Македонија

5.1 ИCAO има зацртано четири чекори кои една земја треба да ги преземе за да имплементира ДПБ. Тоа се:

Чекор 1 – Спроведување на анализа на празнини во ДПБ и изготвување на национални правни акти за функционирањето на ДПБ.

АЦВ изврши анализа на празнини врз основа на Предлог-додаток на Док. 9859 на ИCAO при изготвувањето на ДПБ. Оваа анализа не откри ниту едно подрачје за коешто Република Македонија треба да изготви нови национални правни акти за функционирањето на ДПБ.

Чекор 2 – Изготвување на програма за обука за персоналот на АЦВ кој е надлежен за инспекциски надзор.

АЦВ ја достави првичната програма за СКБ обука на различни организации каде се врши обука, како ИCAO, JAA и EUROCONTROL.

Се изготвува нова програма која има за цел да обезбеди општа, специјализирана и континуирана СКБ програма за персоналот на АЦВ.

Чекор 3 – Изготвување на регулативи за СКБ за давателите на услуги на воздухопловна навигација и подготовка на материјал со упатства за примена на СКБ. Голем дел од овој материјал ќе биде заснован на Прирачникот за контрола на безбедноста на ИКАО и на материјалите од курсевите на ИКАО.

Чекор 4 – Ревизија на извршната методологија на органот за цивилно воздухопловство.

Извршната методологија на АЦВ се утврди во текот на времето и истата е направена така да обезбедува континуиран проток и размена на безбедносни информации со давателот на услуги на воздухопловна навигација. Воспоставувањето и одржувањето на доверба во меѓусебното известување е суштествениот дел од овој процес.

6. Имплементација на СКБ во Република Македонија

6.1 ИКАО има направено постапен план за имплементација на СКБ од страна на давателите на услуги на воздухопловна навигација. Овој постапен метод им става на располагање на давателите на услуги на воздухопловна навигација серија од чекори кои треба да се направат при имплементацијата на СКБ и им помага да го распоредат работното оптоварување кое доаѓа со имплементацијата на СКБ. Постапниот метод кој го препорачува ИКАО се состои од следниве фази:

- **Фаза 1** – Планирање на СКБ и негова имплементација,
- **Фаза 2** – Реактивни процеси за контрола на безбедноста,
- **Фаза 3** – Проактивна и прогностичка безбедност,
- **Фаза 4** – Оперативна гаранција за безбедност.

6.2 АЦВ го поддржува методот на постапност во имплементацијата на СКБ. Ваквиот пристап го зема предвид временскиот период кој е неопходен за изготвување, имплементација и проверка на ефикасноста на СКБ, со земање предвид на големината и сложеноста на организацијата. Временскиот период за одобрување на СКБ за оператори на воздухоплови и организации за одржување на воздухоплови треба допрва да се утврди.

7. Справување со промени

7.1 Воздухопловството постојано трпи промени, во смисла на технолошки напредок и промена на неговиот деловен и регулаторен контекст. Лицата коишто работат на регулаторната материја покренуваат прашања кои произлегуваат од подрачјата кои се поврзани

со нивната специјалност. Како резултат на ова, се преземаат следниве мерки:

- Ревизија на структурата односно на квалификуваноста на АЦВ со цел да излезе во пресрет на барањата за промени;
- Прилагодување на регулаторниот надзор согласно ризикот кој го проценила АЦВ;
- Истражување со цел да се обезбедат објективни докази за природата и степенот на проблемите кои се појавуваат;
- Конкретна поддршка на пријавувањето настани во смисла на промени или проблеми;
- Следење на клучните параметри за безбедносни податоци.

7.2 Со прашањата за коишто АЦВ смета дека бараат промени во регулативата EASA се запознава директно или преку Групата за советување на националните органи (ГЧНО).

ГЛАВА 6 ПРОВЕРКА НА МАКЕДОНСКАТА ВОЗДУХОПЛОВНА БЕЗБЕДНОСТ

1. Надзор на безбедноста

1.1 АЦВ насочува голем дел од своите средства за да им овозможи на давателите на услуги на воздухопловна навигација да ги имплементираат барањата на СКБ. Ова се прави во форма на Упатства на АЦВ, работилници, инспекции и ревизии. Се воспоставува мулти-дисциплинарен метод за ревизија.

1.2 Република Македонија има за цел да воспостави адекватни механизми за безбедносен надзор со цел да се овозможи операторите на воздухоплови и давателите на услуги да одржуваат прифатливо ниво на безбедност во нивното работење. При вршењето на регулаторните задачи на државата, регулаторот има право да практикува активна улога во која спаѓа директен надзор на функционирањето на сите активности кои се поврзани со воздухопловството, или пасивна улога, при што поголемата одговорност се пренесува на операторите и давателите на услуги. Намерата на Република Македонија е да се повлече од многу активна улога во вршењето на надзор на воздухопловните активности. Причините за ова може да бидат заради потребата од голем број на инспектори за вршење на оваа функција, забуна во обврските и потреба за голема организација за извршување – фактори кои се спротивни на безбедносната култура и промовирањето на модерни практики за контрола на безбедноста.

2. Прибирање на безбедносни податоци, анализа и размена на мандатни пријави на настани

2.1 Како потписничка на Спогодбата за ЕЗВО, Република Македонија ја презеде обврската да ги транспонира Директивите 94/56/ЕС и 2003/42/Е, како дел од првиот транзиционен период. Уредбата за принципите по кои се води истражувањето на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на цивилни и државни воздухоплови како и начинот на нивно пријавување ("Службен весник на РМ" бр. 137/10) која ги транспонира горенаведените директиви како и ESARR 2, во член 2 определува дека пријавувањето има за цел утврдување на причините за да се спречи настанувањето на несреќи и инциденти, а не утврдување на вина или одговорност. Во Главата 2 се дефинирани лицата кои вршат пријавување на несреќи и инциденти, начинот на пријавувањето, надлежностите на АЦВ и на Комитетот за истрага. Во Главата 3 се содржани одредби за истражувањето на несреќи, инциденти или настани на цивилни воздухоплови.

2.2 Меѓутоа, класифицирањето на сериозноста согласно ESARR 2 се третира конкретно и системот за пријавување и оценување треба да се зајакне со дополнителни упатства и алатки (на пр. база на податоци). Постојниот неформален режим на поврзаност на регулаторните функции и давањето на услуги на воздухопловна навигација на АЦВ со Комисијата за истражување несреќи и инциденти треба да се формализира.

2.3 Во 2004 година беше именувано и назначено одговорно лице за образецот на годишното резиме, при што образецот на годишното резиме (ОГР) последователно се поднесува согласно ESARR 2. Одделението за ПИС и одговорното лице за ОГР ги прибираат безбедносните податоци од раководното лице за безбедност на давателот на услуги на воздухопловна навигација на годишно ниво, со цел да се овозможи поднесување на ОГР до EUROCONTROL. Меѓутоа, прибирањето на националните податоци во врска со безбедноста од страна на одговорното лице за ОГР треба уште повеќе да се формализира и да се прошири за да вклучува анализа на податоци на АЦВ и адекватно чување на информации за безбедносни настани. Практичните аранжмани (нпр. работни аранжмани или процедури) ќе се формализираат во однос на надзорот на имплементацијата на ESARR 2 со помош на давателот на услуги на воздухопловна навигација и процесот на издавање уверенија.

2.4 Согласно Анекс 13 на ИКАО, став 8.3 и Директивата на ЕУ транспонирани во Уредбата за принципите по кои се води истражувањето на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на цивилни и државни воздухоплови како и начинот на нивно пријавување ("Службен весник на РМ" бр. 137/10), АЦВ, исто така, поттикнува доброволно пријавување на инциденти согласно Законот за

воздухопловство кој промовира култура на необвинување. Организацијата на работата и процедурите на АЦВ за обработка, евидентирање и обелоденување на пријави не прави разлика помеѓу доброволните и задолжителните пријави.

2.5 Анализата на овие податоци се врши од страна на субјектите на воздухопловната индустрија кои потоа се доставуваат до АЦВ и Комитетот за испитување на несреќи и сериозни инциденти. Анализата е со цел да идентификуваат значајни тенденции и да се известува јавноста за нивото на безбедност преку редовни извештаи.

2.6 АЦВ прима повеќе барања за добивање безбедносни податоци од различни извори. Овие податоци се обезбедуваат само тогаш кога ќе се утврди дека истите ќе се користат за поддршка и унапредување на воздухопловната безбедност.

2.7 Исто така, се прават планови со помош на коишто АЦВ ќе може да доставува информации за безбедносни настани до Европскиот координативен центар на системите за пријавување несреќи и инциденти (ЕССАIRS). Оваа иницијатива која е под закрила на ЕК бара од земјите членки да ги пренесуваат информациите кои се поврзани со безбедноста до централниот депозитар за да бидат дистрибуирани до заинтересираните страни. Безбедносните информации автоматски ќе се пренесуваат од националните системи на ЕССАIRS. Исто така, можно е системот ЕССАIRS да се користи од страна на македонскиот СИН заради поднесување на извештаи за несреќи и сериозни инциденти до ICAO согласно барањата за ИПНИ од Анекс 13 на ICAO, поточно од Глава 7 од него.

2.8 Задолжително пријавување на удари со птици

2.8.1 Согласно Анекс 14 на ICAO, односно точка 9.4.2 од него, АЦВ има утврдено процес за прибирање и оценување на извештаите за удари на птици. Овие извештаи се испраќаат до ICAO за да бидат внесени во базата на податоци на ICAO за удари на птици.

2.8.2 Согласно македонскиот систем за известување за удари на птици, секој капетан на воздухоплов кој смета дека при летањето во македонскиот воздушен простор неговиот воздухоплов удрил во една или повеќе птици е должен за истото да ја информира АЦВ, освен ако за истит настан не се известило преку пријава на несреќа или штета. Овој систем за известување е под надзор на операторот на аеродромите.

3. Безбедносни податоци за надзор на области од поголема важност

3.1 Безбедност на странски воздухоплови

3.1.1 Во 1996 година, Европската конференција за цивилно воздухопловство (ЕСАС), ја промовираше програмата за безбедносна проценка на странски воздухоплови (SAFA) како надополнување на ревизиите на ICAO преку фокусирање на реални проверки на воздухоплови на платформа, кои имаат за цел да утврдат дали се почитуваат важечките стандарди на ICAO.

3.1.2 Во 2004 година, со директива на ЕК за безбедност на воздухопловите на трети земји кои ги користат аеродромите на Заедницата се бара од земјите членки да вршат инспекциски надзор на воздухопловите кои се регистрирани надвор од Заедницата, доколку има сомневање дека не ги исполнуваат меѓународните стандарди на ICAO. Оваа директива се почитува во Република Македонија преку работниот аранжман со EASA и Законот за воздухопловство. Иако тоа регулативите не го бараат, воздухоплови на земји членки на ЕУ може да бидат предмет на преглед на платформа, доколку постои сомнение за непочитување на меѓународните стандарди. Процесот на вршење безбедносен надзор ги зема предвид резултатите од Универзалната програма за ревизија на безбедноста на ICAO, информации од други прегледи на платформа согласно SAFA програмата и други потврдени информации.

3.1.3 Процесот содржи и услови за забрана на воздухоплови кои не ги исполнуваат меѓународните стандарди за безбедност. Новата основна регулатива на EASA, 216/2008 ги содржи основните барања за воздухопловите коишто се користат од страна на оператори на трети земји во Европската Заедница и областа опфатена со Спогодбата за ЕЗВО. EASA изготвува детални извршни прописи кои ќе се применуваат за ваквите воздухоплови.

3.2 Надзор на АЦВ врз македонски субјекти

3.2.1 Секторот за безбедност и сигурност на воздушниот сообраќај на АЦВ има утврдено свои процедури за надзор коишто се детално опишани во внатрешниот систем на АЦВ.

3.2.2 На пример, Одделението за летачка оператива на АЦВ има систем за решавање на идентификуваните недостатоци во однос на безбедноста на работењето на носители на уверенија за исполнување на безбедносни услови. Овој систем се состои од две мерки. При спроведување на првата мерка, при ревизијата, наодите се евидентираат по приоритет. Се бележи како наод од ниво 1 тогаш кога постои значителна неисполнителност која го снижува нивото на безбедност и постои сериозна опасност по безбедноста на летот. Ваков

наод редовно резултира со некаква форма на регулаторно делување, како суспензија на одобрение или спречување на воздухоплов да лета.

3.2.3 За втората мерка, АЦВ има воведено процедура, „Опомена“, која се применува за оператор на воздухоплов чишто работни резултати во однос на безбедноста покажуваат тенденција која доколку не се поправи, наскоро ќе резултира со неприфатливо ниво на безбедност. Операторот се информира дека е опоменат и дека доколку не преземе дејство согласно план кој е прифатлив за АЦВ и во даден рок, ќе се преземат понатамошни регулаторни мерки. Вакви мерки може да бидат суспензија на одобренија заради откриени недостатоци, или во некои случаи, суспензија на уверението за исполнување на безбедносни услови (АОС) .

3.2.4 АЦВ верува дека овие мерки, заедно со постојниот систем за надзор, обезбедуваат нивелиран систем кој е неопходен за да се гарантира дека операторите ги одржуваат бараните стандарди.

3.2.5 Неодамна во АЦВ се спроведе процес на ревизија на регулаторната исполнителност, во најголем дел врз основа на постојната практика. Овој процес има за цел да стане дел од нова стандардизирана методологија на АЦВ за големи организации, а планирањето на програмирани ревизии може да се направи на начин за да ги задоволува потребите на EASA, АЦВ и на воздухопловната индустрија. Тогаш кога се поткрепува со рутинско одбирање на производ, податоците кои се добиваат со внатрешните ревизиски програми и оние добиени од надворешни извори, како што се инцидентите на пример, програмата и овозможува на АЦВ да утврди дали операторот постојано одржува добро ниво на безбедност и почитување на регулативата.

3.2.6 АЦВ работи на утврдување на „клучните показатели на квалитет“ со цел да се подобри ефективноста на надзорот на организациите. Овој метод кој се темели на проценка на ризикот, исто така, може да се користи со докази за покажани добри резултати, за да се сведе на минимум потребата од интервенција на регулаторот. Концептот за покажани добри резултати функционира со податоци од внатрешно спроведена ревизија во самата организација или ревизија спроведена од трети лица, доколку податоците се достапни.

ГЛАВА 7 УНАПРЕДУВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВНАТА БЕЗБЕДНОСТ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Меѓународни обуки, примање и испраќање на информации поврзани со безбедноста

1.1 Меѓународна обука

1.1.1 АЦВ има изготвено програма за развој и курсеви за обука за својот персонал. Поединечните потреби за обука и развој се утврдуваат при вработувањето на лице во АЦВ. АЦВ, исто така, на годишно ниво ги решава потребите од вработување со земање предвид на мислењето на одговорниот раководител.

1.1.2 Во врска со СКБ, АЦВ ги има испратено вработените кои работат на оваа проблематика на разни курсеви поврзани со СКБ. Ова се прави во соработка со JAA/ECAC, IANS EUROCONTROL и CARDS програмата.

1.2 Прием и испраќање на безбедносни информации

1.2.1 АЦВ комуницира со сите воздухопловни чинители на различни начини. АЦВ во својот годишен извештај го разработува аспектот на безбедноста на високо ниво. Во Планот за безбедност на АЦВ детално се опишани безбедносните цели и даден е приказ на програмата на АЦВ за работа на постигнување непрекинат развој на безбедноста во годините што доаѓаат. Исто така, персоналот на АЦВ кој работи на регулативите учествува на различни работилници, семинари и состаноци заради размена на искуства и координирање на активностите.

ГЛАВА 8 ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Оваа програма влегува во сила со денот на донесувањето, а по претходно добиена согласност од Владата на Република Македонија.

Директор,
Д-р Дејан Мојсоски

ДОДАТОК 1 ПРАВНА РАМКА НА ВОЗДУХОПЛОВНАТА БЕЗБЕДНОСТ

1. Правната рамка за регулирање на воздухопловната безбедност во Република Македонија

1.1 Вовед

1.1.1 Правната рамка на воздухопловната безбедност во Република Македонија е комбинација на примарни и секундарни регулативи кои се подготвени врз основа на меѓународните стандарди и препорачани практики на ICAO (SARPs), EUROCONTROL (ESARR), барањата на ЈАА Здружените воздухопловни власти, европските Директиви и Регулации кои се транспонирани во домашните закони и други прописи. Делот што следува ја објаснува постојната ситуација:

1.1.2 Македонското законодавство на полето на воздухопловството е поделено на примарно и секундарно. Целата примарна легислатива (закони) се усвојуваат од страна на Собранието на Република Македонија. Секундарното законодавство

(подзаконски акти) може да се усвојат на три нивоа (владино, министерско и на ниво на АЦВ). Примарното законодавство се состои од Законот за воздухопловство кој регулира прашања од јавното право, Законот за облигациони односи и стварно правни односи во воздушниот сообраќај (таканареченото облигационо право) кое регулира прашања поврзани со приватното право и закони за ратификација на меѓународни конвенции или спогодби кои во Република Македонија имаат статус на закони.

1.1.3 Постојниот Закон за воздухопловство влезе во сила на 1 февруари 2006 година (Службен весник на РМ, Бр. 14/2006) кој е изменет во 2007 година (Службен весник на РМ, Бр. 24/2007), во 2008 година (Службен весник на РМ, Бр. 103/2008) и во 2010 година (Службен весник на РМ, Бр. 67/2010). Истиот е изготвен врз основа на Док. 9734 на ICAO, кој предвидува усвојување на основен Закон за воздухопловство согласно Чикашката Конвенција и секундарно законодавство кое произлегува од Законот, согласно Анексите на Чикашката Конвенција. Македонскиот Закон за воздухопловство предвидува кои акти треба да ги донесува Владата, кои Министерството за транспорт и врски, а кои АЦВ. Законот за воздухопловство, исто така, предвидува обврска сите национални

прописи да се изготвуваат согласно барањата на ЕУ прописите, JAA/EASA, ICAO (SARPs), EUROCONTROL (ESARR). Тој дава можност, исто така, за транспонирање на воздухопловните стандарди и препорачани практики во национални прописи само со нивно повикување, без нивен превод на македонски јазик.

Согласно Законот за воздухопловство, поголем дел од секундарното законодавство треба да го донесува АЦВ, како што и препорачува Док. 9734 на ICAO.

Структурата на секундарното законодавство се дели на:

- прописи кои пропишуваат барања за издавање уверенија или за издавање дозволи и начини за извршување на одредена воздухопловна активност (ги усвојува само Владата на РМ).
- прописи кои пропишуваат административни процедури за издавање уверенија, вклучително со првични инспекции во процесот на издавање уверенија (ги усвојува само АЦВ) и
- прописи со кои се пропишуваат инспекциските процедури на субјекти кои веќе имаат уверенија односно дозволи (ги усвојува само Министерството за транспорт и врски).

Текстовите од сите горе-споменати нивоа мораат да добијат позитивно мислење од Секретаријатот за законодавство, а потоа да бидат објавени во Службен весник на Република Македонија.

1.2 Примарно воздухопловно законодавство

1.2.1 Законот за воздухопловство на Република Македонија (14/06; 24/07; 103/08 и 67/10) ја предвидува АЦВ со нејзините надлежности, правната основа за олеснување на имплементацијата и бара формирање на Национално надзорно тело (NSA) во самата АЦВ. Исто така, тој предвидува правна основа за одделување на функциите на регулатор и на давател на услуги на воздухопловна навигација, како и за издавањето уверенија и надзорот кој го врши АЦВ. Правната рамка на Законот за воздухопловство предвидува три типови на транспонирање на меѓународни прописи во регулаторната рамка за безбедност преку:

- одредени членови во регулатива,
- повикување во регулатива,
- повикување во регулатива и превод во анексот на таа регулатива.

1.2.2. Во моментот, Република Македонија е кандидат за членка во ЕУ и се уште се наоѓа во првиот транзиционен период на Спогодбата за ЕЗВО. Согласно член 3 од Спогодбата за ЕЗВО прописите на ЕК не може директно да се применуваат во Република Македонија туку треба да се вградат во регулаторната рамка преку национални прописи.

1.3 Секундарни воздухопловни прописи

1.3.1 Во АЦВ се користи механизмот на шифри за регистрирање на различни воздухопловни прописи во различни домени (пловидбеност, оператива, навигациски услуги и сл.) - на пример, Истражување на безбедносни настани (Регулатива 2.5, Службен весник на РМ" бр. 137/10)), безбедносен надзор во областа навигација (Регулатива 6.1, Службен весник 143/06).

2. Збирка на воздухопловни прописи

ДЕЛ 1 ЗАКОНИ ОД ОБЛАСТА НА ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО

- 1.1. Закон за воздухопловство
-СВ.РМ 14/06; 24/07; 103/08; 67/10; 118/10-Пречистен текст;
- 1.1а Решение за оценување на уставноста на одредбите од член .3 на Законот за воздухопловство
- 1.1б Решение за оценување на уставноста на одредбите од член 7, став 3
алинеја 3 на Законот за воздухопловство
- 1.1в Решение за оценување на уставноста на одредбите од член 117 став 1
на Законот за воздухопловство
- 1.1г Решение за оценување на уставноста на одредбите од член 46 став 2,
член 53 став 6 и член 137 став 6 од Законот за воздухопловство
- 1.1д Решение за оценување на уставноста на одредбите од член 19 став 3,
член 20, член 42 став 1 и 6, член 43 став 1 и 6, член 44 став 1 и 6 и член 122 став 7 од Законот за воздухопловство.
- 1.2. Закон за облигационите и стварно-правните односи во воздушниот сообраќај
-СВ РМ 85/08
- 1.3 КОНВЕНЦИИ ПРЕВЗЕМЕНИ ПО ПАТ НА СУКЦЕСИЈА ОД ПОРАНЕШНА ЈУГОСЛАВИЈА СО АКТИТЕ НАВЕДЕНИ ВО ТОЧКИТЕ 1.6 / 1.6а
- 1.3а Меѓународна конвенција за цивилно воздухопловство (Чикашка конвенција) Чикаго 1944
- 1.3б Договор за транзит во меѓународниот воздушен сообраќај (ИАСТА)
- 1.3в Конвенција за меѓународно признавање на права на воздухоплови, Женева 1948
- 1.3г Конвенција за кривични и други дела извршени во воздухоплови

- Токио 1963
- 1.3д Конвенција за сузбивање на незаконски дејствија вперени против безбедноста на цивилното воздухопловство Монреал 1971
- 1.3ѓ Конвенција за спречување на грабнување на воздухоплови, Хаг 1970
- 1.4. Закон за ратификација на спогодбата меѓу Европската заедница и Република Македонија за некои аспекти на воздушниот сообраќај -СВ РМ 127/06
- 1.5. Закон за ратификација на мултилатералната спогодба меѓу Европската заедница и нејзините земји членки, Република Албанија, Босна и Херцеговина, Република Бугарија, Република Хрватска, Република Македонија, Република Исланд, Република Црна Гора, Кралството Норвешка, Романија, Република Србија и мисијата на Обединетите нации за привремена администрација на Косово за оснивање на Европска заедничка воздухопловна област
- СВ РМ 27/07
- 1.5а Закон за ратификација на Анексот за изменување на Анекс I на мултилатералната спогодба меѓу Европската заедница и нејзините земји членки, Република Албанија, Босна и Херцеговина, Република Бугарија, Република Хрватска, Република Македонија, Република Исланд, Република Црна Гора, Кралството Норвешка, Романија, Република Србија и мисијата на Обединетите нации за привремена Администрација на Косово за оснивање на Европска заедничка воздухопловна област
- СВ РМ 98/09
- 1.6. Уставен закон на Република Македонија -СВ РМ 52/91
- 1.6а Одлука за определување на датум за сукцесија на Република Македонија за повеќестраните меѓународни договори превземени од поранешната СФРЈ. -СВ РМ 58/07
- 1.7. Закон за ратификација на протоколот за утврдување на пречистениот текст на Меѓународната конвенција на Еуроконтрол за соработка во безбедноста на воздушниот сообраќај од 13 Декември 1960 со

разните измени и дополнувања

-СВ РМ 102/00

1.7а Одлука за зачленување на Република Македонија во EUROCONTROL,

Европската организација за безбедност на воздухопловната навигација

-СВ РМ 9/98

1.8. Закон за ратификација на Мултилатерална спогодба за надоместоци

за прелети

-СВ РМ 37/98

1.9. Закон за ратификација на Мултилатерална спогодба за комерцијални

права за нередовен воздушен сообраќај во Европа, Парис, 30.04.1956

-СВ РМ 13/02

1.9а Закон за престанок на важењето на Закон за ратификација на Мултилатерална спогодба за комерцијални права за нередовен воздушен сообраќај во Европа

-СВ РМ 108/09

1.10 Закон за ратификација на Конвенција за изедначување на одредени

правила во врска со превоз по воздушен пат, во Монреал 28 Мај 1999

-СВ РМ 25/00

1.11 Закон за ратификација на Конвенција за обележување на пластични

експлозиви со цел за нивно откривање, во Монреал 1 Март 1991

-СВ РМ 21/98

1.12 Одлука за зачленување на Република Македонија во Европската конференција за цивилно воздухопловство

-СВ РМ 34/96

Последно ажурирање

13.09.2010

ДЕЛ 2 ПОДЗАКОНСКИ ПРОПИСИ ЗА ВОЗДУШЕН СООБРАЌАЈ

- 2.1. Уредба за прибавување на согласност и условите и начинот на лансирање на ракети против градоносни облаци
-СЛ.СФРЈ 32/87
- 2.2. Правилник за правила и постапки на летање на воздухопловите
-СВ.РМ 126/09
- 2.3. Правилник за цивилното воздухопловно едриличарство
-СЛ.СФРЈ 52/55
- 2.4. Правилник за падобранство
-СЛ.СФРЈ 73/89 57/90

- 2.5. Уредба за принципите по кои се води истражувањето на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на цивилни и државни воздухоплови како и начинот на нивно пријавување
-СВ РМ 137/10
- 2.6. Правилник за правилата за утврдување на листата на превозници кои
се предмет на оперативна забрана
-СВ РМ 152/10
- 2.7. Наредба за граничните коридори (за прелетување на воздухоплови)
-СВ РМ 2/97
- 2.8. Наредба за воздушните патишта
-СВ РМ 2/97
- 2.9.
- 2.10. Правилник за начинот на вршење на специјализирани услуги со воздухоплов и посебните услови во однос на воздухопловите, опремата и другите посебни услови неопходни за безбедно и уредно работење
-СВ РМ 159/07
- 2.11. Уредба за посебните услови, начинот и постапката за добивање на одобрение за летање
-СВ РМ 142/10
- 2.12.
- 2.13. Правилник за начинот на летање и користење на змаевите, тврдокрилците и параглајдерите
-СВ.РМ 12/96
- 2.14. Правилник за начинот и правилата на летање со балони
-СВ.РМ 134/08
- 2.15.
- 2.16. Правилник за начинот и правилата на моделарство
-СВ.РМ 134/08
- 2.17.
- 2.18.

- 2.19. Одлука за определување на висината на надоместокот за исполнување на условите за безбедноста и уредноста во воздушниот сообраќај
-СВ РМ 78/99; 31/02; 36/02
- 2.20.
- 2.21. Правилник за организацијата на работното време, времето на летање
и времетраењето на одморот на членовите на екипажот на воздухоплов
-СВ РМ 99/10
- 2.22. Правилник за ознаката на Дирекцијата за цивилна воздушна пловидба
-СВ РМ 14/97
- 2.23. Уредба за условите и начинот на потрага по воздухоплов и спасување на воздухоплов
-СВ РМ 88/01
- 2.24. Правилник за начинот на вршење на јавен воздушен превоз како и посебните услови во однос на потребниот персонал, воздухопловите,
опремата и другите посебни услови неопходни за безбедно и уредно работење
-СВ РМ 134/10
- 2.25. Правилник за формата, содржината, евиденцијата и начинот на издавање, продолжување, обновување и промена на уверение за работа и уверение за исполнување на безбедносни услови за вршење на јавен воздушен превоз
-СВ РМ 85/07
- 2.25а Решение за оценување на уставноста на одредбите од член 2, член 5, ст.2,3,4,5, член 6,т.7, член 11, ст.3, член 12, ст.2, член 16, ст.2 и член 18 ст.1 и 2 на Правилник за формата, содржината, евиденцијата и начинот на издавање, продолжување, обновување и промена на уверение за работа и уверение за исполнување на безбедносни услови за вршење на јавен воздушен превоз (СВ РМ 85/07)
- 2.26. Правилник за начинот и правилата на летање со ултралесните летала
(микролесните) и моторизираните крила
-СВ РМ 106/07

2.27 Правилник за начинот, правилата и посебните услови за вршење на

инспекциски надзор и посебните услови кои треба да ги исполнува

лице за да врши инспекциски надзор на јавен воздушен превоз
-СВ РМ 47/08, 155/10

2.28 Правилник за начинот и постапката за враќање и присилно слетување

на воздухоплов кој се приближува кон подрачје на забранета, условно

забранета или опасна зона или лета низ неа
-СВ РМ 129/08

2.29 Правилник за начинот и условите за лансирање на ракети и други летачки објекти за научни, спортски и други цели што можат да ја загрозат безбедноста на воздушниот сообраќај

-СВ.РМ 134/08

2.30 Правилник за начинот на вршење на превоз за сопствени потреби, како и посебните услови во однос на воздухопловите, опремата и другите посебни услови неопходни за безбедно и уредно работење

-СВ.РМ 90/09

Последно ажурирање

10.01.2011

ДЕЛ 3 ПОДЗАКОНСКИ ПРОПИСИ ЗА ПЕРСОНАЛ ВО ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО И ДРУГ СТРУЧЕН ПЕРСОНАЛ

- 3.1 Правилник за стручно оспособување, проверки, дозволи и овластувања на пилоти на авиони
-СВ РМ 44/08; 39/09; 54/10
- 3.2 Правилник за стручно оспособување, проверки, дозволи и овластувања на персоналот на контролата на летање
-СВ РМ 86/10
- 3.3 Правилник за стручно оспособување, проверки, дозволи и овластувања на воздухопловно-техничкиот персонал за одржување на
воздухоплови
-СВ РМ 80/08
- 3.4 Правилник за стручно оспособување, проверки, дозволи и овластувања на персоналот за поставување, одржување, контрола и мониторирање на техничките средства, уредите и опремата за давање на услуги на воздухопловна навигација
-СВ РМ 73/09
- 3.5. Правилник за стручно оспособување, проверки, дозволи и овластувања на пилоти на хеликоптери
-СВ РМ 121/09
- 3.6. Правилник за стручно оспособување, проверки, дозволи и овластувања на инженери-летачи
-СВ РМ 99/10
- 3.7. Уредба за посебните услови начин и постапка на утврдување на здравствената способност на персоналот во воздухопловството и другиот стручен персонал, роковите на важење на лекарските уверенија и посебните услови што треба да ги исполнуваат здравствените установи и овластен лекар поединец за вршење на здравствени прегледи на персоналот во воздухопловството и другиот стручен персонал
-СВ РМ 49/08
- 3.8. Правилник за стручно оспособување, проверки и стекнување на дозволи и овластувања на персоналот за прифаќање и испраќање на
воздухоплови, патници, багаж, стока и пошта
-СВ РМ 92/10

- 3.9. Правилник за форма, содржина, евиденцијата и начинот на издавањето и одземањето на службената легитимација на воздухопловниот инспектор
-СВ РМ 23/09
- 3.10. Правилник за стручно оспособување, проверки и уверенија за стручна
оспособеност на кабински персонал на воздухоплов
-СВ РМ 129/08
- 3.11. Правилник за стручната подготовка, испитите и дозволите за работа на членовите на екипаж на воздухоплов (Важи само за Навигатор-летач)
-СЛ.СФРЈ 2/80; 31/80; 53/80; 43/81; 10/85
-СВ РМ 34/95; 45/99; 27/01; 35/01; 16/05; 06/06; 129/08; 121/09, 99/10
- 3.12.
- 3.13.
- 3.14. Наредба за висината на надоместокот за проверка на стручната способеност на воздухопловниот персонал
-СВ РМ 4/94;34/02
- 3.15.
- 3.16.
- 3.17.
- 3.18. Правилник за стручно оспособување, проверки, дозволи и овластувања на персоналот за метеоролошко обезбедување на воздушниот сообраќај
СВ РМ 14/11
- 3.19. Правилник за условите кои мора да ги исполнува школо или школски центар за обука на воздухопловен персонал (Важи само за пилоти на балони и едрилицы и за падобранци)
-СЛ.СФРЈ 72/91; 06/06; 129/08; 121/09
- 3.20. Правилник за критериумите за овластување на лица за испитувачи во
листата на воздухопловни стручњаци
СВ РМ 44/07; 45/09
- 3.21. Правилник за стручно оспособување, проверки и уверенија за стручна
оспособеност на персоналот кој врши подготовка и издавање на

воздухопловни информации, карти, публикации и процедури на летање
СВ РМ 85/07

3.22 Правилник за стручно оспособување, проверки, дозволите и овластувањата на пилоти ултралесните летала (микролесните) и моторизираниите крила
СВ РМ 106/07

3.23 Правилник за стручно оспособување, проверки и уверенија за стручна оспособеност на персоналот кој врши обезбедување од дејствија на незаконско постапување
СВ РМ 151/07

3.24 Правилник за стручно оспособување, проверки и уверенија за стручна оспособеност на персоналот за регулирање на проток на сообраќај
СВ РМ 12/08

Последно ажурирање
14.02.2011

ДЕЛ 4. ПОДЗАКОНСКИ ПРОПИСИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ

- 4.1. Правилник за посебните услови за градба и измена на воздухоплов,
мотор, елиса и опрема на воздухоплов, техничка контрола на градба и изработка на техничко-технолошка документација, испитување за оценка на сообразност и начинот и постапката на утврдување на пловидбеност, како и формата, содржината, евиденцијата и начинот на издавање, продолжување, обновување и промена на уверенијата за градба, за тип, пловидбеност, бучава и емисија на гасови
-СВ РМ 69/2008; 21/2010
- 4.2. Наредба за знаците на државна припадност, ознаките за регистрација, и другите ознаки на воздухоплов
-СЛ.СФРЈ 32/87; 57/90
- 4.3. Наредба за висината на надоместокот за преглед на воздухоплов
-СВ РМ 52/94
- 4.4. Правилник за максимално дозволена јачина на бучава односно максимално дозволено количество емисија на гасови кои се создаваат
при полетување, во текот на летот и при слетување на воздухоплови
-СВ РМ 119/2010
- 4.5. Правилник за аматерско градење на воздухоплов
-СЛ СФРЈ 19/1982
- 4.6. Правилник за техничките услови за пловидбеност на воздухоплов,
мотор, елиса и опрема на воздухоплов
-СВ РМ 42/2007
- 4.6а Решение за оценување на уставноста и законитоста на Правилник
за
техничките услови за пловидбеност на воздухоплов, мотор, елиса и опрема на воздухоплов
- 4.7.
- 4.8. Правилник за формата, содржината, евиденцијата и начинот на издавање и промена на уверението за регистрација на воздухоплови
-СВ РМ 24/2011
- 4.9. Правилник за формата, содржината и начинот на водење на Регистарот на воздухоплови, како и податоците што се доставуваат до Централниот регистар на Република Македонија
-СВ РМ 20/2011

4.10 Правилник за начинот на одржување и техничка контрола на одржувањето на воздухоплов, мотор, елиса и опрема на воздухоплов, изработка на техничко-технолошка документација за одржувањето и посебните услови во однос на потребниот персонал, опремата и другите посебни услови неопходни за безбедно и уредно работење, како и формата, содржината, евиденцијата и начинот на издавање, продолжување, обновување и промена на уверението за исполнување на условите за одржување на воздухоплови
-СВ РМ 61/2009

4.11. Правилник за условите и надзор на градбата и начинот на утврдување
на пловидбеност на ултралесните летала (микролесните) и моторизираниите крила
-СВ РМ 159/2007

4.12 Правилник за начинот, правилата и посебните услови за вршење на инспекциски надзор и посебните услови кои треба да ги исполнува лице за да врши инспекциски работи од областа на воздухопловите,
нивната градба, одржување и пловидбеност
-СВ РМ 54/2008

Последно ажурирање
28.02.2011

ДЕЛ 5. ПОДЗАКОНСКИ ПРОПИСИ ЗА АЕРОДРОМИ И АЕРОДРОМСКИ УСЛУГИ И ЗА СИГУРНОСТ (Security)

- 5.1. Уредба за условите за безбедност на воздухопловно пристаниште и правилата за начинот на вршење на работите поврзани со обезбедување од дејствија на незаконско постапување (Aviation Security)
-СВ.РМ 8/2010
- 5.2. Правилник за посебните услови за планирање, проектирање, изградба и реконструкција на аеродром
-СВ.РМ 143/09
- 5.3. Правилник за начинот на користење, одржување и контролирање на површините за маневрирање, платформите, објектите, инсталациите, уредите и опремата на аеродромот
-СВ РМ 151/07; 126/10
- 5.4. Правилник за начинот на обележување на површините за маневрирање, платформите и други површини на аеродром односно леталиште
-СВ РМ 151/07; 96/10
- 5.5. Правилникот за условите за поставување, градба и обележување на објекти, инсталации и уреди во зоната на аеродром, објекти и уреди за контрола на летањето, и објекти надвор од зоната на аеродромот кои што можат да влијаат на безбедноста на воздушниот сообраќај и условите и начинот на обработка на земјиштето во зоната на аеродромот и земјиштето во негова непосредна близина
-СВ.РМ 130/07
- 5.6. Правилник за формата, содржината и начинот на водење на регистар на аеродроми, регистар на леталишта и евиденција на терени
-СВ РМ 151/07
- 5.7. Правилник за службата за прихват и отпрема на воздухоплови, патници и ствари на воздухопловното пристаниште
-СЛ СФРЈ 66/87; 57/90
- 5.8. Правилник за услови и начин на организирање на противпожарно-спасувачко обезбедување на аеродром и леталиште и давање на аеродромски услуги од страна на противпожарно-спасувачка служба на воздухопловно пристаниште

-СВ РМ 134/10

- 5.9. Правилник за услови и начин на организирање на медицинско обезбедување на аеродром или леталиште и давање на аеродромски услуги од страна на службата за итна медицинска помош на воздухопловно пристаниште
-СВ РМ 134/10
- 5.10. Правилник за условите за безбедност на воздушниот сообраќај за користење на терен и за начинот и условите за одржување на леталиште
-СВ РМ 151/07
- 5.11. Национална програма за олеснување на превозот во воздушниот сообраќај
-СВ РМ 127/08
- 5.12. Национална програма за обука за обезбедување од дејствија на незаконско постапување на Република Македонија
-бр.19-3766/1 од 24.11.2009
- 5.13. Наредба за времето во кое воздухопловните пристаништа мораат да бидат отворени
-СЛ СФРЈ 43/92
- 5.14. Одлука за висината и начинот на утврдување на делот од надоместокот за обезбедување од дејствија на незаконско постапување и на делот од надоместоците за користење на аеродромска инфраструктура
-СВ РМ 154/09 (Со важност до 01.03.2010)
- 5.15. Одлука за престанок и давање на времено користење на недвижни ствари - леталишта од Агенцијата за цивилно воздухопловство на единиците на локалната самоуправа
-СВ РМ 139/08
- 5.16. Одлука за преобразба на Јавното претпријатие за аеродромски услуги
Македонија - Скопје во акционерско друштво во државна сопственост
-СВ.РМ 35/08
- 5.17. Статут на акционерско друштво за аеродромски услуги
АЕРОДРОМИ
НА МАКЕДОНИЈА во државна сопственост
-СВ.РМ 35/08

- 5.18. Одлука за ограничување на користењето на полетно-слетната патека на аеродромот "Скопје" - Скопје
-СВ РМ 50/00
- 5.19. Одлука за формирање на Национален комитет за воздухопловна безбедност
-СВ РМ 102/05
- 5.20. Правилник за формата, содржината, евиденцијата и начинот на издавање, продолжување, обновување, промена и пренос на уверението за исполнување на условите за безбедно користење на аеродром или леталиште
-СВ РМ 85/07; 126/10
- 5.21. Национална програма за воздухопловна безбедност на Република Македонија
Бр. 23-3014/1 од 31.08.2004 година
- 5.22. Правилник за начинот, правилата и посебните услови за вршење на инспекциски надзор и посебните услови кои треба да ги исполнува лице за да врши инспекциски надзор на обезбедувањето од дејствија на незаконско постапување
-СВ РМ 143/07
- 5.23. Правилник за начинот, правилата и посебните услови за вршење на инспекциски надзор на аеродроми, леталишта, терени и на давањето на аеродромски услуги и посебните услови кои треба да ги исполнува лицето за да врши инспекциски работи
-СВ РМ 158/07
- 5.24. Одлука за престанок и давање на користење на недвижни ствари
-СВ РМ 23/08
- 5.25. Национална програма за контрола на квалитетот на воздухопловната безбедност на Република Македонија
-Бр.19-8569/1 од 15.09.2008
- 5.26. Одлука за престанок и давање на користење на недвижна ствар - бетонска подлога за хелокоптер на аеродромот Александар Велики
Скопје од Агенцијата за цивилно воздухопловство на Министерството за одбрана

-СВ РМ 137/08

5.27 Одлука за престанок и давање на користење на недвижна ствар -
хангар во општина Струмица од Агенцијата за цивилно
воздухопловство на општина Струмица
-СВ РМ 137/08

5.28 Уредба за правилата за доделување на слотови
-СВ РМ 121/10; 125/10

Последно ажурирање
10.01.2011

ДЕЛ 6. ПОДЗАКОНСКИ ПРОПИСИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВНА НАВИГАЦИЈА

6.1 Правилник за начинот, правилата и посебните услови за вршење
на
инспекциски надзор и посебните услови кои треба да ги
исполнува
лице за да врши инспекциски надзор на давањето на услугите на
воздухопловна навигација
-СВ РМ 143/07

6.2 Уредба за начинот на давање на услугите на воздухопловна
навигација како и посебните услови во однос на потребниот
персонал, опремата и другите посебни услови неопходни за
безбедно и уредно работење
-СВ РМ 114/08; 117/09

6.3 Одлука за отпочнување на постапка за основање на акционерско
друштво во државна сопственост за вршење на дејноста давател
на
услуги на воздухопловна навигација
-СВ РМ 133/08

6.4 Статут на акционерско друштво во државна сопственост за
вршење на
дејноста давател на услуги на воздухопловна навигација
-СВ РМ 139/08; 69/09; 80/09

- 6.5 Одлука за висината и начинот на наплата и распределување на надоместокот за користење на услуги на воздухопловна навигација и висината и начинот на утврдување на делот од надоместокот за користење на услуги на воздухопловна навигација
-СВ РМ 147/08
- 6.5а Исправка на Одлука за висината и начинот на наплата и распределување на надоместокот за користење на услуги на воздухопловна навигација и висината и начинот на утврдување на делот од надоместокот за користење на услуги на воздухопловна навигација
-СВ РМ 8/09
- 6.6 Правилник за траењето на непрекинатата работа, траењето на смените и должините на дневниот одмор на контролорите на летање и на помошникот на контролорот на летање
-СВ.РМ 23/09
- 6.7 Правилник за постапки, процедури и минимум услови за безбедно полетување и слетување на воздухопловите
-СВ.РМ 43/09

Последно ажурирање
28.09.2009

ДОДАТОК 2 ПРИФАТЛИВО НИВО НА БЕЗБЕДНОСТ

1. Општи напомени

1.1 Во секој систем, неопходно е да се постават и измерат резултатите од работењето, со цел да се определи дали системот функционира согласно очекувањата и да се види каде би требало да се делува за да се подобрат резултатите и да се исполнат очекувањата.

1.2 Воведувањето на концептот на прифатливо ниво на безбедност е одговор на потребата да се надополни актуелната методологија на контрола на безбедноста врз основа на регулаторната исполнителност, со користење на пристап кој се темели на квалитетот. Прифатливото ниво на безбедност ги изразува безбедносните цели (или очекувања) на надзорниот орган, операторот или давателот на услуги. Од гледна точка на поврзаноста на надзорните органи и операторите/давателите на услуги, тоа обезбедува цел која во однос на безбедносните резултати треба да ја исполнат операторите/давателите на услуги при вршењето на нивните суштествени деловни функции како минимум кој е

прифатлив за надзорниот орган. Тоа е референца со помош на која надзорниот орган ги мери резултатите во однос на безбедноста. При определувањето на прифатливо ниво на безбедност, нужно е да се земат предвид факторите од типот на ниво на ризик, вложувањето/добивката од подобрувањето на системот, и очекувањето на јавноста во однос на безбедноста на воздухопловната дејност.

1.3 Во практиката, концептот на прифатливо ниво на безбедност се изразува преку две мерила/матрици (показатели на безбедносните резултати и цели кои треба да се постигнат) и да се спроведат преку различни безбедносни барања. Следниве наводи го објаснуваат користењето на овие термини во овој текст:

- **Показателите на безбедносните резултати** се мерници на безбедносните резултати на воздухопловна организација или сектор од оваа дејност. Показателите на безбедноста треба да се едноставни и поврзани со главните компоненти на безбедносната програма на земјата, или со системот за контрола на безбедноста на операторот/давателот на услуги. Затоа, показателите на безбедноста се различни за различни сегменти на воздухопловната дејност, на пример за операторите на воздухоплови, операторите на аеродроми и давателите на навигациски услуги.

- Цели во однос на безбедносните резултати (понекогаш именувани како одредници или насоки) се утврдуваат со земање предвид на фактот дека нивоата на безбедносните резултати се пожелни и реалистични за секој оператор/давател на услуги. Целите во однос на безбедноста треба да се мерливи, прифатливи за чинителите и доследни на безбедносната програма на земјата.

- **Безбедносните барања** се нужни за да се достигнат нивоата во однос на безбедносните резултати и цели. Тие вклучуваат оперативни процедури, технологија, системи и програми за коишто можат да се утврдат конкретни мерки за стабилност, расположливост, работни карактеристики и/или точност.

1.4 Постојењето на различни показатели на безбедносните резултати и цели ќе обезбеди подобар увид во прифатливото ниво на безбедност на одредена воздухопловна организација или на сектор на воздухопловната дејност, отколку постоењето на само еден показател или цел.

1.5 Поврзаноста помеѓу прифатливото ниво на безбедност, показателите на безбедносните резултати, целите на безбедносните резултати и безбедносните барања е следнава: прифатливото ниво на безбедност е сеопфатен концепт; показателите на безбедносните резултати се мерниците/матриците кои се користат за да се утврди дали е

постигнато прифатливо ниво на безбедност; целите на безбедносните резултати се измерените одредници кои се важни за прифатливото ниво на безбедност, а безбедносните барања се алатките или средствата кои се неопходни за постигнување на безбедносните цели. Оваа програма се фокусира примарно на безбедносните барања, т.е. на средствата за постигнување на прифатливите нивоа.

1.6 Утврдувањето на прифатливи нивоа на безбедност за безбедносната програма не ги заменува правните, регулаторните и другите утврдени барања, ниту ги ослободува земјите од обврските кои произлегуваат од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство (Док. 7300) и нејзините одредби. Исто така, утврдувањето на прифатливо ниво или нивоа на безбедност за СКБ не ги ослободуваат операторите/давателите на услуги од обврските кои произлегуваат од нивните национални прописи, како и оние од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство (Док. 7300).

2. Дефинирање на прифатливо ниво на безбедност

2.1 Воздухопловните организации мораат да ги исполнуваат безбедносните барања со цел да обезбедат прифатливо ниво на безбедност. Организациите кои ги исполнуваат минималните барања, сепак може да не се во добра кондиција од аспект на безбедноста. Иако им се намалени слабостите во однос на небезбедни дејства и услови кои можат да доведат до несреќи, нивните мерки на предострожност се минимални.

2.2 Слабите организации кои не ги исполнуваат прифатливите нивоа на безбедност се остраниваат од воздухопловниот систем или проактивно, или по пат на редовно повлекување на дозволата за работа, или реактивно, како одговор на комерцијалниот притисок, нпр. високата цена на несреќите и сериозните инциденти, или заради отпор на корисници.

2.3 Терминот „безбедносен надзор“ се однесува на активностите на една земја, согласно нејзината програма за безбедност, а надзор на квалитетот во однос на безбедноста се однесува на активностите на оператор или давател на услуги согласно неговиот СКБ.

2.4 Активностите поврзани со безбедносниот надзор односно со квалитетот на безбедноста се суштествениот дел од стратегијата за контрола на безбедноста на една организација. Безбедносниот надзор ги обезбедува средствата со коишто една земја потврдува колку добро воздухопловната дејност ги исполнува целите поврзани со безбедноста.

2.5 Некои од барањата за надзор на квалитетот на безбедносниот систем веќе се поставени. Република Македонија има регулативи во

врска со задолжителното пријавување на несреќи и инциденти. Уредбата за принципите по кои се води истражувањето на несреќи, сериозни инциденти, инциденти и настани на цивилни и државни воздухоплови како и начинот на нивно пријавување (“Службен весник на РМ” бр. 137/10) во член 2 определува дека пријавувањето има за цел утврдување на причините за да се спречи настанувањето на несреќи и инциденти, а не утврдување на вина или одговорност. Во Главата 2 се дефинирани лицата кои вршат пријавување на несреќи и инциденти, начинот на пријавувањето, надлежностите на АЦВ и на Комитетот за истрага. Во Главата 3 се содржани одредби за истражувањето на несреќи, инциденти или настани на цивилни воздухоплови.

3. Искуство на Република Македонија во поставувањето на прифатливо ниво на безбедност

3.1 АЦВ на Република Македонија смета дека сегашните нивоа на безбедност на воздушиот сообраќај, измерени со различни показатели на квалитетот на безбедноста, не бележат континуирано подобрување во сите области. Јавноста очекува безбедноста континуирано да се подобрува, со разумни економски оптоварувања и во разумен временски период. Ова очекување се рефлектира во определбата на АЦВ за континуирано унапредување на безбедноста.

3.2 Земајќи го предвид значењето на ова за давателите на услуги и за да се обезбеди исто толкување во цела Европа, се препорачува да се воспостави дијалог помеѓу регулаторите и давателите на услуги за да се постигне поголема јасност. Без тоа, промовирањето на СКБ кај давателите на услуги може да биде прилично отежнато.

3.3 ИКАО нагласува дека воспоставувањето на прифатливи нивоа на безбедност за ДПБ и СКБ не ги ослободува давателите на услуги од обврските што произлегуваат од националните прописи како и оние од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство (Чикашка Конвенција). Ова значи дека ДПБ и СКБ се средства за унапредување на безбедноста покрај оние што се резултат на регулаторниот пристап кој е заснован на исполнетоста.

4. Безбедносни показатели на Република Македонија

4.1 АЦВ на Република Македонија има намера да утврди повеќе показатели на квалитетот на безбедноста со цел да се контролира истата. Како поддршка на нејзината клучна цел за унапредување на безбедноста, АЦВ се залага зачестеноста на фаталните несреќи, а во некои случаи несреќите кои се подложни на пријавување, да не

порасне заради порастот на сообраќајот. За ова е неопходно да се искористи утврдениот квалитет на безбедноста за поставување на нивоа на безбедност. Исто така, нужно е да се земе предвид проблемот на следењето на „статистиката на мали броеви“. Во генералната авијација има само една-две несреќи во неколку години. Затоа, дефинирани се горните граници со користење на статистички пресметки на периодичен просек или проценка со што се обезбедува показател на статистичките промени што може да се очекуваат.

4.2 Во целина, АЦВ планира да воведо показатели на квалитетот на безбедноста. Пет од нив ќе бидат засновани на стапката на фатални несреќи во разни сектори на дејноста кои биле одбрани од АЦВ како најдобри претставници на воздухопловната дејност. Тоа се големите патнички воздухоплови, големите товарни воздухоплови, малите воздухоплови за јавен сообраќај, големите хеликоптери за јавен сообраќај и генералната авијација. Исто така, ќе има показател на безбедноста кој е заснован на стапката на несреќи што се пријавуваат во врска со големи воздухоплови за јавен сообраќај. Последниот показател, во поглед на јавниот интерес и безбедноста на цивилното воздухопловство на Република Македонија ќе се заснова на стапката на фатални несреќи на сите големи воздухоплови за јавен сообраќај во македонскиот воздушен простор. Овој метод се користи со две главни мерила на безбедноста за секој од секторите. Тие се прогнозата (прикажана како црвена непрекината линија) која е заснована на проекција на стари податоци и на горната граница (прикажана како црна линија од точки). Со поставувањето на двете мерила, се овозможува поголема објективност на идното следење на квалитетот на безбедноста во Република Македонија. Овие мерила ќе бидат поставени во 2011 година и константно ќе се одржуваат за периодот од 2011 до 2015 година. На овој начин, со фиксно мерило се проверува квалитетот на секој сектор од дејноста.

4.3 Освен овие показатели на квалитетот на безбедноста, АСВ ќе изготвува показатели на квалитетот на безбедноста на квартално ниво. Тоа се показатели кои се конкретно поврзани со оперативата и ќе се засноваат на податоците за безбедносни настани. Овие показатели се важни за регулаторот зашто му овозможуваат да утврди стратегии за унапредување на безбедноста. На пример, Република Македонија континуирано ќе го следи бројот на ризичните упади на полетно-слетната патека. Следењето ќе биде поддржано со безбедносна анализа на податоците која ја вршат екипи од специјалисти со цел да се откријат подрачјата кадешто се потребни подобрувања. Другите показатели ќе бидат ризичните отстапувања од нивото на летање, непвластено навлегување во воздушен простор и високо-ризичните оперативни настани.

4.4 Објективните и квантитативни показатели на квалитетот на безбедноста ќе се комбинираат со други посубјективни и квалитативни

мерила кои се користат за процесот на контрола на безбедносниот ризик во Република Македонија, кој детално е прикажан во Додаток 3. Со цел давателот на услуги на воздухопловна навигација, авиопревозниците и аеродромските оператори да користат слични показатели на квалитетот на безбедноста за нивните СКБ, АЦВ се ангажира да се поведат разговори со нив.

ДОДАТОК 3 ПРОЦЕС НА СПРАВУВАЊЕ СО БЕЗБЕДНОСНИ РИЗИЦИ

1. Процес на справување со безбедносни ризици во Република Македонија

1.1 Процесот на справување со безбедносни ризици на АЦВ се објаснува преку процесот за безбедност на системот. На највисоко ниво, главните ризици за големите воздухоплови за јавен воздушен превоз првично се идентификуваат преку анализа на фаталните несреќи во светот. Удар на контролиран воздухоплов во терен и излетување од полетно-слетна патека се најчестите последици на фаталните несреќи, а различните аспекти на работата на пилотот и понатаму се главниот фактор за нив.

1.2 На следното ниво, високо-ризичните настани кои се специфични за Република Македонија ќе бидат анализирани подетално од страна на специјална екипа. Екипата на АЦВ за анализа на високи ризици во својата работа ќе ги вклучи несреќите кои се пријавуваат и високо-ризичните инциденти од кои не настанала несреќа, но претставуваат непожелно ниво на ризик. Прво, експертските групи одбираат предмети за анализа од типот од поголемо кон помало. Се прави структурна анализа со која се бара безбедносна слабост која може да донесе до конкретен ризик. Тие откриваат каде е потребно подобрување и предлагаат постапување кое станува дел од Планот за безбедност. Второ, иако овие големи ризици ретко завршуваат со фатални несреќи во Република Македонија, корисно е да се процени во колку ситуации македонски воздухоплови биле близу до вакви настани. За оваа цел, постои план за идентификување на настани од пониско ниво, или „предзнаци“ во податоците кои покажуваат дека одреден воздухоплов бил поблизу до ризик отколку што безбедносните стандарди тоа го дозволуваат. На пример, иако судири на воздухоплови во воздух се многу ретки во македонскиот воздушен простор, има значителен број на настани со премало растојание помеѓу воздухоплови, неовластено вертикално отстапување и неовластено навлегување во воздушниот простор, кои се предзнаци на судир во воздух. Со изготвување на поефикасни предзнаци, се надеваме дека ќе се зголеми свеста за тоа каде има ризици и за што треба да се вложат напори за да се поправи ситуацијата.

2. Идни ризици

Методот за справување со ризици само врз основа на податоци има свои ограничувања. Тогаш кога се планира нова технологија или оперативна практика, ќе нема податоци за нивна проверка, иако е

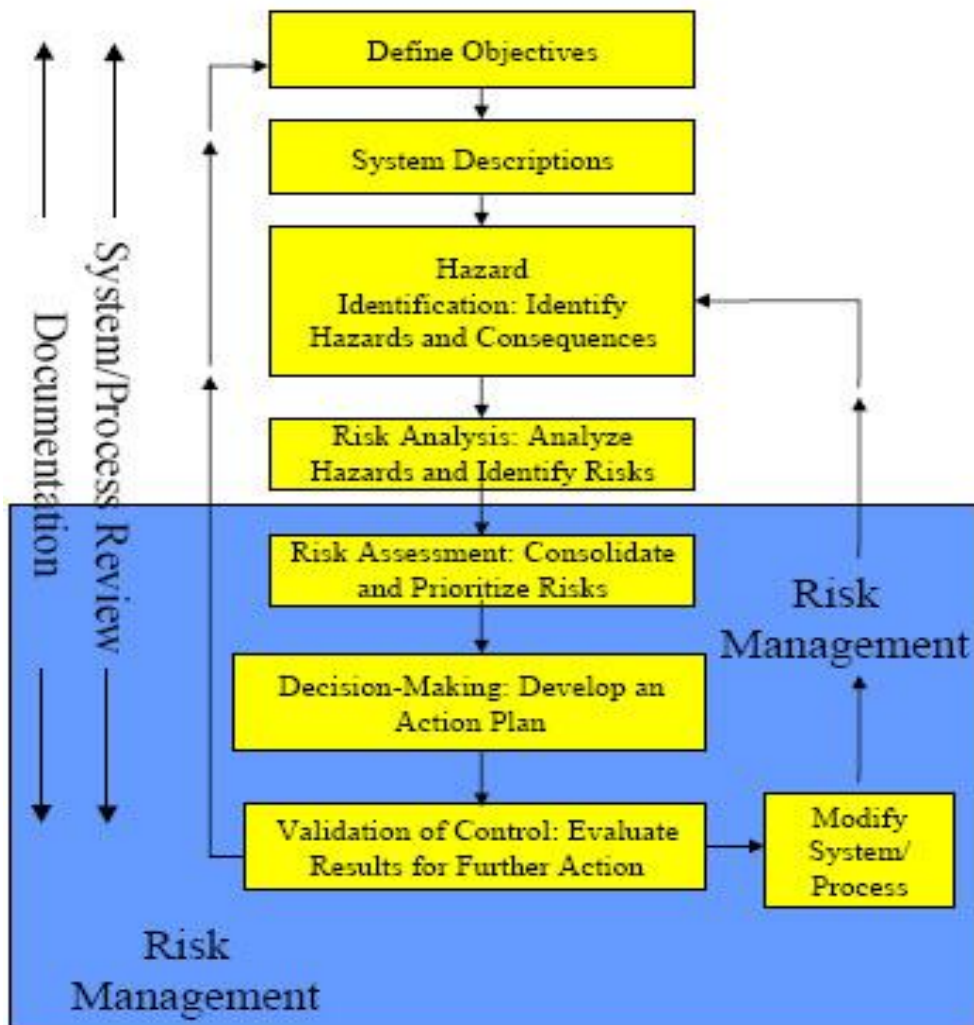
нормално да се направи проценка на потенцијалните ризици: поголема употреба на композити. Глобалниот сателитски систем за навигација (ГССН), беспилотните летала и ултра-лесните воздухоплови се дел од промените кои поттикнуваат безбедносни активности. Пазарните тенденции, исто така, се тема на интерес и доведоа до континуирана заинтересираност за подрачјата на силен развој, како што се деловните воздухоплови. Друг извор за прогнозирање на идни опасности е екипата за воздухопловната безбедност во иднината која беше направена во ЈАА и се уште дава свој придонес на Европската иницијатива за стратешка безбедност (ЕИСБ). Оваа екипа користеше систематски метод за откривање на идните безбедносни ризици. Главните четири области на промени кои оваа екипа ги смета за безбедносни ризици се: зголемената зависност на екипажите од автоматизацијата на пилотската кабина; појавата на нови концепти за организација на воздушниот простор; воведување на нови технологии со непредвидени аспекти на човечкиот фактор; пролиферација на хетерогени воздухоплови со многу променлива опрема и можности. Овие приоритети ќе ги земе предвид АЦВ при работата на планот за безбедност.

СПРАВУВАЊЕ СО БЕЗБЕДНОСНИ РИЗИЦИ

Дисциплината која се вика системска безбедност се дефинира како примена на посебни технички и раководни вештини за систематска, прогресивна идентификација и контрола на опасностите во текот на целиот животен циклус на еден проект, програма или активност. Примарната цел на системската безбедност е спречување на несреќи. Спречувањето на несреќи може да се постигне со проактивна идентификација, оценка и елиминација или контрола на опасностите кои се поврзани со безбедноста и нивно сведување на прифатливо ниво. Опасност е ситуација, настан или околности кои можат да доведат до непланиран и немил настан. Ризикот е израз на влијанието на немил настан во смисла на сериозноста на настанот и можноста за случување на настанот. Во овој процес се идентификува опасноста, се анализира ризикот, се проценува и категоризира, а резултатите се документираат заради донесување на одлука. Непрекинатниот процес на инструкции овозможува потврдување на одлуките и оценка на резултатите и/или потреба за понатамошно делување.

Чекорите од процесот на системската безбедност се графички прикажани на Слика 1. Се работи за формален и флексибилен процес кој генерално ги следи чекорите кои се содржани во Указот на Сојузните воздухопловни власти на САД 8040.4. Систематскиот пристап на подобрување на процесот бара проактивна потрага по можности за подобрување на процесот во чекори, а не со едноставно идентификување на недостатоците после немил настан.

System Safety Process



Слика 1

1. Дефинирање на целите

Првиот чекор на процесот на системска безбедност е да се дефинираат целите на системот кој се ревидира. Овие цели обично се документираат во бизнис планот и во оперативните спецификации.

2. Опис на системот

Опис на интеракциите на луѓето, постапките, алатките, материјалите, опремата, средствата, софтверот и природната средина. Тука спаѓа и описот на расположливите податоци.

3. Идентификација на опасностите: идентификација на опасностите и последиците.

Со овој чекор, може да се идентификуваат потенцијалните опасности од повеќе внатрешни и надворешни извори. Воопштено гледано, опасностите се наведени првично во Прелиминарната листа на опасности, а потоа се групираат по функционален еквивалент заради анализа. Пред анализата на ризикот, мора да се земе предвид последицата (немил настан) кој произлегува од сценарио за опасност. Сценаријата за опасност може да го вклучуваат следното: кој, што, кога, зошто и како. На овој начин се обезбедува меѓу-производ кој ги изразува состојбата и последиците кои ќе се искористат за анализа на ризикот.

4. Анализа на ризикот

Анализа на ризикот е процес во којшто се карактеризираат опасностите во однос на веројатноста и сериозноста. Анализата на ризикот ги разгледува опасностите за да се определи што и кога може да се случи. Тоа може да биде квалитативна и квантитативна анализа. Неможноста да се измери и/или недостигот на историјат за конкретна опасност не ја исклучува потребата за анализа на опасноста. Вообичаено се користи матрица за проценка на ризикот, со цел да се определи нивото на ризикот.

5. Проценка на ризик: соединување на ризиците и правење распределба по приоритет

Проценката на ризикот вообичаено се дефинира како процес на комбинација на ефектот на ризичните елементи кои се откриени при анализата на ризикот и нивно споредување со прифатливи критериуми. Проценката на ризикот може да вклучува соединување на ризиците во групи кои можат заедно да се ублажат, комбинираат, а потоа да се користат за донесување одлуки.

6. Донесување на одлуки: Изготвување на акционен план

Овој чекор започнува со прием на листа со ризици кои се степенувани по приоритет. Се ревидира листата за да се определи како ќе се решава секој од ризиците, почнувајќи со ризикот кој е највисоко на листата, т.е. ризикот со највисок приоритет. Четирите опции кои можат да се одберат во врска со ризик се: префрлање, елиминација, прифаќање или ублажување. Воопшто, техниката на планирање се води според принципот „безбедносен редослед

по приоритети“: 1) План со минимум ризик, 2) вградени безбедносни средства, 3) обезбедување на средства за предупредување, или 4) изготвување процедури и обука. Резултат на ова се алтернативните акциони планови.

7. Валидација и контрола: Оценка на резултатите од акциониот план заради понатамошно делување.

Валидацијата и контролата започнуваат со (1) резултатите од планираните анализи на ефективноста на преземените дејства (вклучително со идентификација на податоците кои треба да се приберат и идентификација на активирачките настани, ако е можно, а потоа изготвување на план за проверка на добиените податоци и (2) тековниот статус на секој ризик од приоритетната листа. Преостанатиот ризик може да биде прифатлив, неприфатлив или непознат. Доколку е прифатлив, се бара документација од која што се гледа модификацијата на системот, и објаснување за прифаќањето на преостанатиот ризик. Доколку е неприфатлив, може да е потребен алтернативен акционен план, или измена на системот/процесот.

8. Измена на системот/процесот (ако е потребно)

Доколку статусот на ризикот треба да се измени или ако делувањето не го постигнало саканиот ефект, треба да се утврди зошто е тоа така. Можно е да се делувало во однос на погрешна опасност или системот/процесот треба да се измени. Во секој случај, неопходно е одново да се внесе процесот за системска безбедност во фазата за идентификација на опасноста.

Веројатност	Сериозност			
	Катастрофална	Критична	Маргинална	Занемарлива
Често	Красно	Красно	Жолто	Жолто
Веројатно	Красно	Красно	Жолто	Зелено
Повремено	Красно	Жолто	Жолто	Зелено
Ретко	Жолто	Жолто	Зелено	Зелено

RISK ASSESSMENT MATRIX

	Severity			
Likelihood	Catastrophic	Critical	Marginal	Negligible
Frequent	Red	Red	Yellow	Yellow
Probable	Red	Red	Yellow	Green
Occasional	Red	Yellow	Yellow	Green
Remote	Yellow	Yellow	Green	Green

Дефиниции на скалата за сериозност	
Катастрофална	Несреќа со сериозни повреди и/или смрт. Губење или откажување на цел систем или подсистем.
Критична	Несреќа или сериозен инцидент со повреди и/или умерено оштетување на воздухопловот. Делумно откажување на систем или подсистем.
Маргинална	Несреќа или инцидент со лесна повреда и/или лесно оштетување на воздухоплов. Недостатоци на систем што водат до лоши работни карактеристики на воздухопловот или прекин на работата на воздухопловот.
Занемарлива	Многу лесна повреда и/или многу лесно оштетување на воздухопловот. Мал или никаков ефект на систем или подсистем.

Дефиниции на скалата за веројатност	
Често	Постојано ќе се појавува ако не се преземат мерки за промена на настаните.
Веројатно	Ќе се случува често ако настаните одат по нормална шема.
Повремено	Можност за појавување, но не често.
Ретко	Не е веројатно да се случи (но можно е).

Класификација на ризик	
Црвено	Висок ризик, неприфатливо и бара делување
Жолто	Среден ризик, може да е прифатлив со мислење на надлежен орган, бара следење и преземање на соодветно дејство.
Зелено	Низок ризик - прифатлив, без понатамошно дејство.

ДОДАТОК 4 ДЕФИНИЦИИ

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

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

- неговиот престој во воздухопловот, или
- директен контакт со кој било дел од воздухопловот, вклучувајќи ги и деловите кои се откачиле од авионот, или
- директно изложување на издувниот млаз на моторите,

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

б) воздухопловот претрпува оштетување или структурно уништување кое:

- неповолно влијае врз цврстината на конструкцијата, перформансите или карактеристиките на летањето на воздухопловот, и
- нормално би барало голема поправка (ремонт) или замена на оштетениот составен дел,

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

в) воздухопловот исчезнува или е целосно недостапен.

Инцидент на воздухоплов. Настан кој не е несреќа, но кој е поврзан со оперирањето на воздухоплов и влијае или може да влијае на безбедноста на операциите на воздухопловот.

Конфликт во воздушниот простор. Можност за судир во воздух, нарушување или кршење на правилата за воздушниот простор.

Воздухопловна опасност. Секоја состојба или повеќе околности кои ги изложуваат на непотребен ризик или уништување воздухопловните средства или перосналот.

Кооперант. Лице или компанија која е финансиски ангажирана од Владата да обезбедува стоки или услуги. Исто така, ваквото лице се споменува под името трговец.

Настан. Реална или потенцијална состојба со опасност која може да придонесе или да предизвика несреќа.

Фатална повреда. Секаква повреда која може да предизвика смрт во рок од 30 дена од несреќата.

Прва помош. Секаква медицинска нега која не вклучува наплата. Доколку лекар пропише медицински третман за повреда која не е сериозна и ја наплати својата услуга, таа повреда станува „медицински третман“.

Принудно слетување. Слетување кое е неопходно заради откажување на моторите, системите или компоненти на воздухоплов заради што е невозможно продолжување на летот, при што може, но не мора да настане штета.

Генерална авијација. Делот од цивилното воздухопловство кое ги опфаќа сите аспекти на воздухопловството освен авиопревозниците.

Инцидент со потенцијал. Инцидент кој за малку можел да стане несреќа, при којшто условите покажуваат значителен потенцијал за поголема штета и сериозни повреди.

Оператор. Секое лице коешто врши или овластува вршење на операција на воздухоплов, а тоа може да биде сопственик, закупец или комисионер на воздухоплов.

Слетување од претпазливост. Слетување кое е потребно заради очигледно неизбежно откажување на моторите, системите или делови на воздухоплов, заради што не е препорачливо да се продолжи со летот.

Сериозна повреда. Повреда којашто: (1) бара хоспитализација во траење од над 24 часа и којашто почнува во периодот од 7 дена од датумот на којшто е претрпена повреда; (2) резултира со фрактура на коска (освен мали фрактури на прсти на рака, стапало или на носот); (3) предизвикува силни крварења, оштетување на нерв, мускул или тетива; (4) се случила на кој било внатрешен орган; или (5) се состои од изготреници од втор или трет степен, или какви било други изгоренци на повеќе од 5 насто од телото.

Значителна штета. Штета или дефект кој негативно влијае на структурната сила, работните карактеристики или летачките карактеристики на воздухоплов, а коишто нормално би барале голема поправка или замена на оштетениот дел. Откажување на моторот или оштетување на мотор кога е во прашање откажување или оштетување на само еден мотор, извитување на дел од конструкцијата на

воздухопловот или на заштитната обвивка, вдабнатина на лушпата, мали дупки во лушпата или материјалот, оштетување на роторот или на лопатките на елисата, оштетување на стојниот трап, тркалата, гумите, закрилцата, додатоците на моторите, сопирачките или на врвовите на крилата не се сметаат за значителна штета.

Системски пристап. Структурните средства поврзани со безбедноста со коишто надлежниот орган одобрува елементи кои се проектирани да делуваат предвидливо во воздухопловните системи и подсистеми.

Системска безбедност. Примена на посебни технички и раководни вештини за идентификација, анализа и контрола на опасности и ризици кои се поврзани со целосните системи. Системската безбедност се применува во текот на целиот животен циклус на системот со цел да се постигне прифатливо ниво на ризик во рамките на оптовареноста и оперативната ефективност, времето и трошоците.

