

Врз основа на член 14-а став (1) од Законот за воздухопловство („Службен весник на Република Македонија“ бр.14/06, 24/07, 103/08, 67/10, 24/12, 80/12, 155/12, 42/14, 97/15, 152/15, 27/16, 31/16 и 64/18 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр. 220/19), Владата на Република Северна Македонија на седницата одржана на \_\_\_\_\_, донесе

## **ОДЛУКА ЗА ДАВАЊЕ СОГЛАСНОСТ НА НАЦИОНАЛНАТА ПРОГРАМА ЗА БЕЗБЕДНОСТ**

### **Член 1**

Со оваа одлука се дава согласност на Националната програма за безбедност бр. \_\_\_\_\_ од \_\_\_\_\_ година.

### **Член 2**

Оваа одлука влегува во сила со денот на донесувањето.

Бр. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Скопје

**Претседател  
на Владата на Република  
Северна Македонија  
Зоран Заев, с.р.**

Врз основа на член 14-а став (1) од Законот за воздухопловство („Службен весник на Република Македонија“ бр. 14/06, 24/07, 103/08, 67/10, 24/12, 80/12, 155/12, 42/14, 97/15, 152/15, 27/16, 31/16 и 64/18 и „Службен весник на Република Северна Македонија” бр. 220/19), директорот на Агенцијата за цивилно воздухопловство донесе

## НАЦИОНАЛНА ПРОГРАМА ЗА БЕЗБЕДНОСТ

### 1. ВОВЕД

Во оваа Национална програма за безбедност – State Safety Programme (во понатамошниот текст: SSP) се утврдува националниот систем во врска со управувањето со безбедноста во воздухопловството во Република Северна Македонија. Во неа се опишува како делумно различните услови, и во многу случаи услови кои се преклопуваат во меѓународните прописи и стандарди од областа на воздухопловството, се применуваат во Република Северна Македонија.

Спроведувањето на управувањето со безбедноста во воздухопловството во Република Северна Македонија се врши во согласност со оваа програма и целните вредности за безбедноста во однос на придржувањето кои се утврдени од страна на субјектите на воздухопловната индустрија во соработка со Агенцијата за цивилно воздухопловство (во понатамошниот текст: АЦВ). Дејностите и мерките кои треба да се преземат од страна на АЦВ и субјектите на воздухопловната индустрија заради спроведување на оваа програма се дефинирани во Националниот план за безбедност (во понатамошниот текст: SSPI), даден во Прилог 1 кој е составен дел на оваа програма. Националниот комитет за управување со безбедноста во воздухопловството (NASC) го следи придржувањето кон индикаторите и целните вредности на ефикасноста на безбедноста во воздухопловството дадени во Прилог 2 кој е составен дел на оваа програма.

Исто така, во оваа SSP се определуваат и поправните активности кои треба да се преземат од страна на субјектите на воздухопловната индустрија доколку се утврдат отстапувања од SSP и другите прописи за безбедност на воздухопловството.

Структурата на овој документ е во согласност со структурата на SSP предложена во Док. 9859 на ICAO – Прирачник за управување со безбедноста (SMM) и Анекс 19 на ICAO – Управување со безбедноста.

Слика бр. 1: Компоненти на Националната програма за безбедност



## 2. КРАТЕНКИ И ДЕФИНИЦИИ

[R]	<i>Reference</i> Референца
ANSP	<i>Air Navigation Services Provider</i> Давател на услуги на воздухопловна навигација
ALOSP	<i>Acceptable Levels of Safety Performance</i> Прифатливи нивоа на ефикасноста на безбедност
AME	<i>Aircraft Maintenance Engineer</i> Инженер за одржување на воздухоплови
ANS	<i>Air Navigation Services</i> Услуги на воздухопловната навигација
ANSP	<i>Air Navigation Services Provider</i> Давател на услуги на воздухопловна навигација
ARC	<i>Aviation Regulations Code</i> Зборник на воздухопловни прописи
ATO	<i>Approved Training Organisations</i> Овластени организации за обука
CAA	<i>Civil aviation Agency</i> Агенција за цивилно воздухопловство (АЦВ)
CMA	<i>Continuous Monitoring Approach</i> Пристап на континуирано следење
DG	<i>Director General</i> Генерален директор
DOA	<i>Design Organisation Approval</i> Одобрение на организација за проектирање
EASA	<i>European Aviation Safety Agency</i> Европска агенција за безбедност на воздухопловството
EASP	<i>European Aviation Safety Programme</i> Европска програма за безбедност на воздухопловството
EC	<i>European Commission</i> Европска Комисија
ECAA	<i>European Common Aviation Area</i> Европска заедничка воздухопловна област
ECAC	<i>European Civil Aviation Conference</i> Европска конференција за цивилно воздухопловство
ECCAIRS	<i>European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems</i> Европски координативен центар за системите за пријавување на воздухопловни несреќи и инциденти
EPAS	<i>European Plan for Aviation Safety</i> Европски план за безбедност на воздухопловството
EU	<i>European Union</i> Европска унија
EUROCONTROL	<i>European Organisation for Safety of Air Navigation</i> Европска организација за безбедност на воздухопловната навигација
HR	<i>Human Resources</i> Човечки ресурси
IANS	<i>Institute of Air Navigation Services</i> Институт за услуги на воздухопловната навигација
ICAO	<i>International Civil Aviation Organisation</i>

	Меѓународна организација за цивилното воздухопловство
ISIS	<i>Implementation of SES in South East Europe</i> Спроведување на SES во југо–источна Европа
JAA	<i>Joint Aviation Authorities</i> Заеднички воздухопловни власти
JAR	<i>Joint Aviation Requirements</i> Заеднички воздухопловни услови
JU	<i>Joint Undertaking</i> Заедничко претпријатие
M-NAV	<i>Macedonian Air Navigation Service Provider</i> Македонски давател на услуги на воздухопловната навигација
N/A	<i>Not Applicable</i> Не се применува
NSA	<i>National Supervisory Authority</i> Национален орган за надзор
NASC	<i>National Aviation Safety Committee</i> Национален комитет за безбедност на воздухопловството
POA	<i>Production Organisation Approval</i> Одобрение на организација за производство
QMS	<i>Quality Management System</i> Систем за управување со квалитетот
Reg.	<i>Regulation</i> Регулатива/Пропис
SAR	<i>Search and Rescue</i> Потрага и спасување
SARPs	<i>Standards and Recommended Practices</i> Стандарди и препорачани практики
SES	<i>Single European Sky</i> Единствено европско небо
SESAR	<i>Single European Sky ATM Research</i> Истражување за ATM во Единственото европско небо
SMS	<i>Safety Management System</i> Систем за управување со безбедноста
SPI	<i>Safety Performance Indicator</i> Индикатори на ефикасноста на безбедноста
SSP	<i>State Safety Programme</i> Национална програма за безбедност
TBD	<i>To be developed</i> Треба да се изработи
TMA	<i>Terminal Manoeuvring Area</i> Завршни површини за маневрирање
USOAP	<i>Universal Safety Oversight Audit Programme</i> Универзална програма за контрола на надзорот врз безбедноста

### **3. КРАТОК ПРЕГЛЕД НА ВОЗДУХОПЛОВНИОТ СИСТЕМ ВО РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА**

Република Северна Македонија располага со релативно мала воздухопловна индустрија и со воспоставена АЦВ како регулаторно тело за безбедност во воздухопловството. Врз основа на оценската мисија спроведена во 2016 година од страна на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (во понатамошниот текст: ИКАО), утврдено е дека АЦВ има постигнато ефективна имплементација од 79% на стандардите и препорачаните практики на ИКАО. АЦВ како регулаторно тело е правно и финансиски независна од другите државни органи, јавно правни лица и субјектите на воздухопловната индустрија.

Во АЦВ годишно се пријавуваат околу 100 настани поврзани со безбедноста во воздухопловството. Во Република Северна Македонија во моментот нема превозник кој поседува уверение за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз (во понатамошниот текст: АОС). Постои мал број на регистрирани воздухоплови кои најчесто се овластени за вршење на превоз за сопствени потреби или специјализирани услуги со воздухоплов, понатаму постојат четири организации/центри за обука за стекнување на дозволи за спортски пилот (PPL), неколку организации/центри за обуки за ултра–лесни воздухоплови и параглајдери, еден центар за воздухопловна медицина и една организација/центар за обука на авиомеханичари за одржување на воздухоплови. Постои единствен давател на услуги на воздухопловна навигација (во понатамошниот текст: ANSP) и два меѓународни аеродроми, во Скопје и Охрид, со осум спортски аеродроми кои се користат за генерална спортска авијација.

Аеродромот во Скопје опслужува околу 19 000 движења годишно, од кои најголемиот број се меѓународни редовни летови, со 2.3 милиони патници и товар од 4 000 метрички тони. Аеродромот во Охрид е помал, со приближно 2 000 движења годишно, од кои најголемиот број се меѓународни редовни летови, со 300 000 патници и товар од 0,5 метрички тони. И двата аеродрома се во близина на планински терен, имаат ILS само на една полетно – слетна патека и се без приоди од типот на GNSS. Временските прилики се опишуваат како генерално добри, со можности за бури во пролет, а во Скопје магла во декември. Оператор на аеродромите во Скопје и Охрид е ТАВ-Македонија кој оперира со истите врз основа на договор за концесија потпишан во 2008 година. Операторот на аеродромите има воспоставен систем за управување со безбедноста (во понатамошниот текст: SMS).

М-НАВ АД Скопје е ANSP кој е дизајниран од Владата на Република Северна Македонија да врши управување со, и контрола на воздушниот сообраќај во Република Северна Македонија, со околу 230 000 летови годишно. ANSP има воспоставен SMS.

АЦВ во координација со ANSP ја координира потрагата и спасувањето на воздухоплов кој претрпел несреќа или има потреба за спасување, а во случај на операции во опасни ситуации, се ангажираат воени и полициски хеликоптери.

### **4. НАЦИОНАЛЕН РЕГУЛАТОРЕН СИСТЕМ ЗА ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО**

Република Северна Македонија согласно Мултилатералната спогодба за воспоставување на Европска заедничка воздухопловна област (во понатамошниот текст: Спогодбата за ЕЗВО) има обврска да ги имплементира релевантните регулативни директиви на Европската унија и да се придржува кон регулаторната рамка на Европската унија во областа на воздухопловството. За таа цел, националните прописи постојано се усогласуваат со најновите регулативи на ЕУ и другите меѓународни прописи од областа на воздухопловството.

Националниот правен систем за воздухопловството во Република Северна Македонија е опишан во точката 5.1 Национална правна рамка во областа на безбедност во воздухопловството.

## **5. НАЦИОНАЛНА ПОЛИТИКА ЗА БЕЗБЕДНОСТ ВО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ И ЦЕЛИ**

### **5.1 Национална правна рамка во областа на безбедност во воздухопловството**

Во Република Северна Македонија, безбедноста на цивилното воздухопловство се уредува со мноштво правни акти, кои се засновани на регулативите и директивите на ЕУ, прифатливите начини на усогласување и упатствата за примена (AMC/GM) на EASA, документите на EUROCONTROL, како и стандардите и препорачаните практики на ICAO кои согласно член 3 од Законот за воздухопловство се транспонираат во законодавството на Република Северна Македонија.

Правната рамка за безбедност во цивилното воздухопловство се состои од Законот за воздухопловство, како и соодветните подзаконски акти кои произлегуваат од него.

Во Законот за воздухопловство се регулираат:

- а) надлежностите на Министерството за транспорт и врски;
- б) надлежностите на Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти;
- в) надлежностите на АЦВ;
- г) надлежностите на воздухопловните инспектори;
- д) правото на пристап во просториите на субјектите на воздухопловната индустрија, како и до релевантните информации и
- ѓ) политиката за спроведување на принудните мерки во случај на повредана прописите, вклучувајќи ги и административните казни, со што ѝ се овозможува на АЦВ да изрекува глоба или да издава наредби и забрани, како и да поведе прекршочна постапка пред надлежен суд во случај на неплаќање на глобата до утврдените датуми.

Законот за воздухопловство, во неговото Поглавје 3 Безбедност, утврдува правна основа за изработка на Национална програма за безбедност со прифатливо ниво на ефикасноста на безбедноста, воведување на системи за управување со безбедноста, како и за формирање на Национален комитет за управување со безбедноста во воздухопловството (NASC), вклучувајќи го неговото членство и одговорностите.

Следните субјекти во Република Северна Македонија се, директно или индиректно, вклучени во безбедноста во цивилното воздухопловство:

- Министерството за транспорт и врски;
- АЦВ;
- Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти;
- Цивилно – воениот комитет;
- Субјектите на воздухопловната индустрија, и тоа: авиопревозниците, овластените организации за градба и одржување на воздухоплови, операторите на аеродроми, ANSP, организациите/центрите за обука на персоналот во воздухопловството и центрите за воздухопловна медицина.

Јавното претпријатие Службен весник на Република Северна Македонија – Скопје, ги објавува законите и другите прописи на Република Северна Македонија, и истите се достапни на интернет страната: [www.slvesnik.com.mk](http://www.slvesnik.com.mk).

АЦВ води евиденција на сите прописи од областа на воздухопловството, како и на ратификуваните меѓународни спогодби кои се во сила во Република Северна Македонија. Евиденцијата е јавно

достапна како Збирка на воздухопловни прописи – ЗВП (Aviation Regulations Code – ARC) на интернет страната на АЦВ: [www.caa.mk](http://www.caa.mk).

#### 5.1.1. Главни закони и други прописи од областа на безбедност во воздухопловството

- Законот за воздухопловство;
- Закони за ратификација на конвенции или спогодби:
  - Закон за ратификација на Мултилатералната спогодба помеѓу 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 Привремената административна мисија на Обединетите нации во Косово за воспоставување на Европската заедничка воздухопловна област и
  - Закон за ратификација на Протоколот за консолидираната верзија на меѓународната конвенција на EUROCONTROL за соработка во областа на безбедност на воздухопловната навигација, од 13 декември 1960 година, со разните измени и дополнувања.

Собранието на Република Северна Македонија е одговорно за донесување на закони и други прописи, како и за ратификација на меѓународните спогодби и конвенции.

#### 5.1.2. Подзаконски прописи, вклучувајќи ги и оперативните директиви за безбедност

Законот за воздухопловство ја утврдува надлежноста на Владата на Република Северна Македонија, Министерството за транспорт и врски, односно АЦВ за донесување на подзаконски прописи за следните области:

- Издавање на дозволи и обука на персоналот;
- Операции на воздухоплови;
- Пловидбеност на воздухоплови;
- Истрага на воздухопловни несреќи и инциденти;
- Услуги на воздухопловна навигација;
- Аеродроми и помошни средства на земја и
- Воздухопловна медицина.

Согласно член 3 од Законот за воздухопловство, подзаконските прописи од областа на воздухопловството се изработуваат согласно меѓународните воздухопловни стандарди, препорачаните практики и легислативата на ЕУ, ICAO, JAA/EASA и EUROCONTROL.

#### 5.1.3. Материјал со упатства за субјектите на воздухопловната индустрија

Со цел да се обезбеди соодветна примена на правната рамка од областа на безбедноста во воздухопловството од страна на субјектите на воздухопловната индустрија во Република Северна Македонија, АЦВ изготвува упатства за примена или оперативни директиви за безбедност.

#### 5.1.4. Разгледување и ажурирање на правната рамка

Согласно преземените обврски со Спогодбата за ЕЗВО, АЦВ постојано ја следи меѓународната регулаторна рамка од областа на воздухопловството и покренува постапка за усогласување на македонскиот правен систем со истата.

#### 5.1.5. Рамка и одговорности на цивилната воздухопловна власт

Законот за воздухопловство содржи одредби за воспоставување на АЦВ како независно регулаторно тело, за органите на управување, нивниот состав, одговорности и надлежности, како и за надлежностите на АЦВ. АЦВ за својата работа одговара пред Собранието на Република Северна Македонија.

Органи на АЦВ се Управниот одбор и директорот. Собранието на Република Северна Македонија го назначува Управниот одбор, додека Управниот одбор го назначува директорот на АЦВ.

Задачите на АЦВ поврзани со безбедноста на воздухопловството ги извршуваат следните сектори:

- Секторот за меѓународно правни работи, кој е задолжен за извршување регулаторните задачи кои се однесуваат на регулирање на безбедноста, обезбедувањето, економските аспекти на воздушниот сообраќај, заштитата на правата на патниците итн.

Регулирањето претставува нормативна дејност на АЦВ, која има за цел да се креира правна рамка која воздухопловната индустрија треба да ја применува. Оваа дејност опфаќа изработка на предлози и донесување на прописи со цел да се постигне усогласување со меѓународните воздухопловни стандарди и препорачани практики од областа на воздухопловството, како и учество во постапката за склучување на меѓународни спогодби.

- Секторот за воздушен сообраќај, кој е задолжен за извршување на регулаторните задачи кои се поврзани со безбедноста на воздушниот сообраќај.

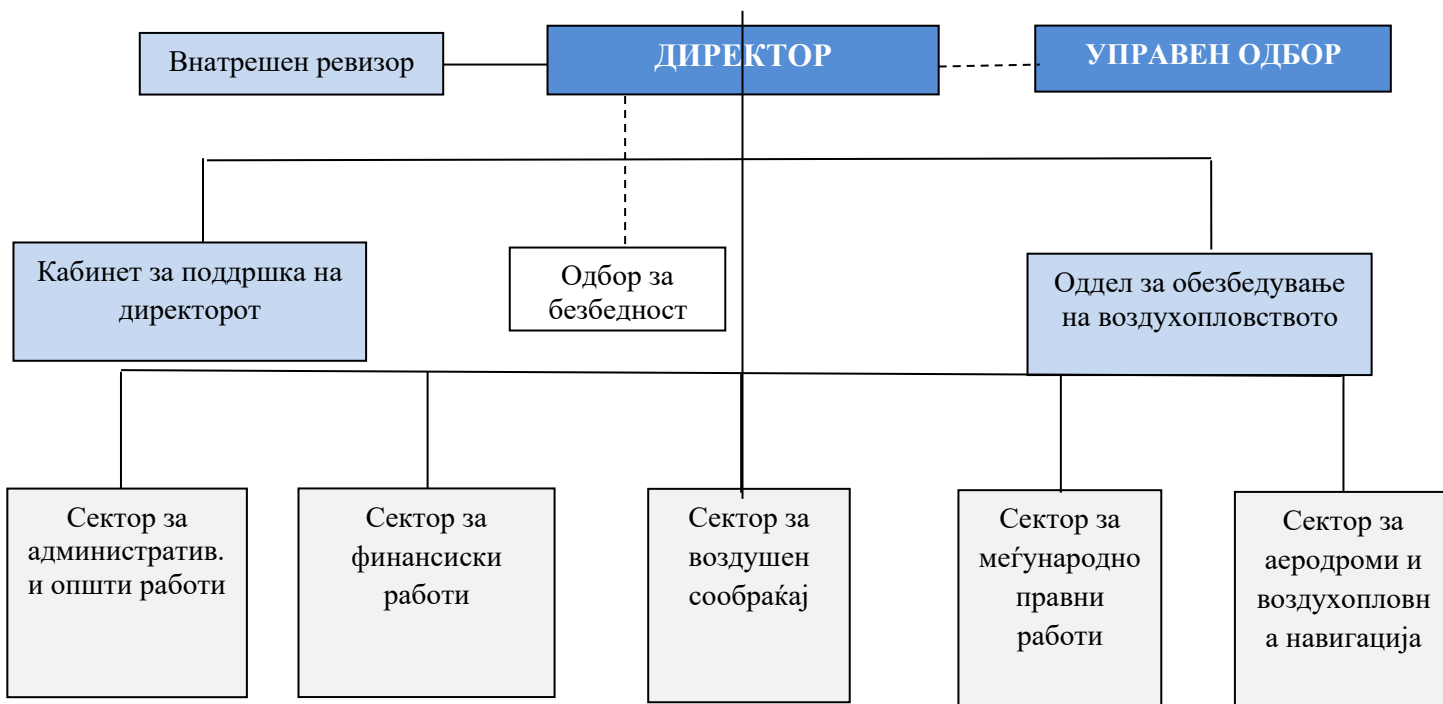
Главните регулаторни задачи на овој сектор го опфаќаат издавањето на уверенија, надзорот и спроведувањето на принудни мерки коисе однесуваат на авиопревозниците, здравствените прегледи на персоналот во воздухопловството, организациите кои се ангажирани во производство, проектирање и одржување на воздухопловите, регистрација на воздухопловите и издавање на дозволи на персоналот во воздухопловството.

- Секторот за аеродроми и воздухопловна навигација, кој е задолжен за извршување на регулаторните задачи кои се поврзани со безбедност на аеродромите, давателите на аеродромски услуги и услуги на воздухопловна навигација.

Главните регулаторни задачи на овој сектор го опфаќаат издавањето на уверенија, надзорот и спроведувањето на принудните мерки што се однесуваат на операторите на аеродромската инфраструктура, давателите на аеродромски услуги, давателите на услуги на воздухопловна навигација, како и организацијата за потрага и спасување на воздухоплови и истрага на воздухопловни инциденти и настани.

- Внатрешен ревизор, кој е задолжен за изготвување на стратешки и годишни ревизорски планови на АЦВ, изготвување на индивидуални планови за внатрешни ревизии во АЦВ, следење на спроведувањето на препораките наведени во извештаите од ревизиите и плановите за активности, изготвување на тримесечни и годишни извештаи за ревизиите, како и за водење евиденција на активностите поврзани со ревизиите и чување на документите од ревизиите.





Слика бр. 2: Органограм на АЦВ

Главни документи со кои се утврдува институционалната структура и организацијата на АЦВ, вклучувајќи го и надзорот врз безбедноста во воздухопловството се:

- Правилник за внатрешна организација на Агенцијата за цивилно воздухопловство;
- Правилник за систематизација на работни места во Агенцијата за цивилно воздухопловство и
- Статут на Агенцијата за цивилно воздухопловство.

Во рамките на АЦВ со одлука на директорот се формира Одбор за безбедност чии задачи се да ѝ помогне на АЦВ во однос на спроведувањето на оваа национална програма, како и спроведување на активностите поврзани со управување со ризиците и други активности поврзани со безбедноста во воздухопловството.

Од друга страна, со цел следење на спроведувањето на оваа национална програма и донесување на одлуки за преземање на превентивни мерки за отстранување на опасностите по безбедноста во воздухопловството и ефикасно функционирање на целокупниот систем за безбедност во воздухопловството со Законот за воздухопловство се предвидува Владата на Република Северна Македонија да формира Национален комитет за управување со безбедноста во воздухопловството (NASC).

Национален комитет за управување со безбедноста во воздухопловството (NASC) е одговорен за SSP и нејзиното спроведување во Република Северна Македонија, а извештај поднесува директно до Владата на Република Северна Македонија.

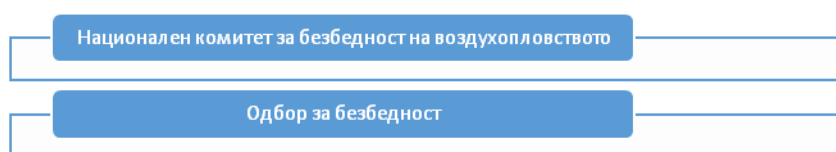
Негови постојани членови се:

- Директорот на АЦВ, како претседател на Комитетот и кој е одговорен за управување (администрирање) и координирање на имплементацијата на SSP (во понатамошниот текст: одговорен раководител за SSP);
- Претставници од Министерството за транспорт и врски;
- Претставници од Министерството за одбрана;
- Претставници од Министерството за внатрешни работи;

- Претставници од АЦВ;
- Претседателот на Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти;
- Претставници од ANSP;
- Претставници од операторот на воздухопловно пристаниште и
- Претставници од други даватели на услуги, се додека се смета дека тоа е соодветно.

Националниот комитет за управување со безбедноста во воздухопловството (NASC) го изготвува описот на работите и задачите (Terms of reference) со кои се дефинираат неговите одговорности и задачи.

Националниот комитет за управување со безбедноста во воздухопловството (NASC) добива извештаи за безбедноста во воздухопловството од Одборот за безбедност во АЦВ, како и предлози за подобрување на ефикасноста на безбедноста од АЦВ, другите државни органи и субјектите на воздухопловната индустрија кои учествуваат во неговата работа.



Слика бр. 3: Структура на управувањето со безбедност на национално ниво

#### 5.1.6. Документација и евиденција за SSP

Во АЦВ е воспоставен централен систем за документација како дел од системот за управување со квалитетот согласно ISO 9001:2015 Системи за управување со квалитетот – услови. Овој систем обезбедува соодветно складирање/прибирање, архивирање, заштита и повикување на сите документи кои се поврзани со активностите кои произлегуваат од SSP.

### 5.2. Организација на системот за управување со безбедноста во воздухопловството (одговорности и надлежности)

#### 5.2.1. Развој на SSP

Врз основа на член 14-а став (1) од Законот за воздухопловство, а со цел унапредување на системите за управување со безбедноста и постигнување на прифатливо ниво на безбедност во воздушниот сообраќај, АЦВ донесува SSP и е одговорна за нејзино воспоставување во согласност со прифатените стандарди и препорачани практики од областа на воздухопловството.

Директорот на АЦВ е одговорен раководител за SSP. Одговорниот раководител за SSP:

- 1) е овластен и одговорен, во името на Република Северна Македонија, за спроведувањето и одржувањето на SSP во целиот воздухопловен систем на Република Северна Македонија;
- 2) е одговорен за обезбедување на човечките и материјалните ресурси кои се неопходни за имплементацијата на SSP;
- 3) е овластен за издавање на уверенија на даватели на услуги како и за надзор врз безбедноста од страна на одговорната организација за SSP и
- 4) одговара за координацијата на сите работи поврзани со SSP на Република Северна Македонија.

Со одлука на директорот на АЦВ како одговорен раководител за SSP во АЦВ се формира Одбор за безбедност кој се состои од инспекторот за контрола на квалитетот и безбедноста, раководителите на

организационите единици на АЦВ, како и од претставници и консултант од субјектите на воздухопловната индустрија, доколку за истото има потреба. Одборот за безбедност изготвува Деловник за работа кој го одобрува директорот на АЦВ како одговорен раководител за SSP. Одборот за безбедност соработува со Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти, ANSP, операторот на аеродромите и други заинтересирани лица, ако е соодветно. Одборот за безбедност покрај останатите задолженија учествува во подготовката и одржувањето на SSPI.

Одборот за безбедност врши анализа на недостатоците согласно прашалникот за SSP на ICAO. Резултатите од анализата се содржани во Извештајот од преиспитувањето на Националната програма за безбедност на воздухопловството и истите претставуваат основа за оваа програма.

Временската рамка за спроведувањето на оваа програма е од 2021–2025 година, а деталниот план за имплементација на истата се утврдува во SSPI.

#### 5.2.2. Одговорности за SSP

АЦВ е одговорна за спроведување на надзорот врз безбедноста на цивилното воздухопловство во Република Северна Македонија.

Испитувањето на воздухопловните несреќи и сериозни инциденти го врши Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти, основан врз основа на Одлука за формирање на Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти (“Службен весник на Република Македонија” бр. 49/12). Одговорностите и надлежностите на Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти се утврдени во Законот за воздухопловство и 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.

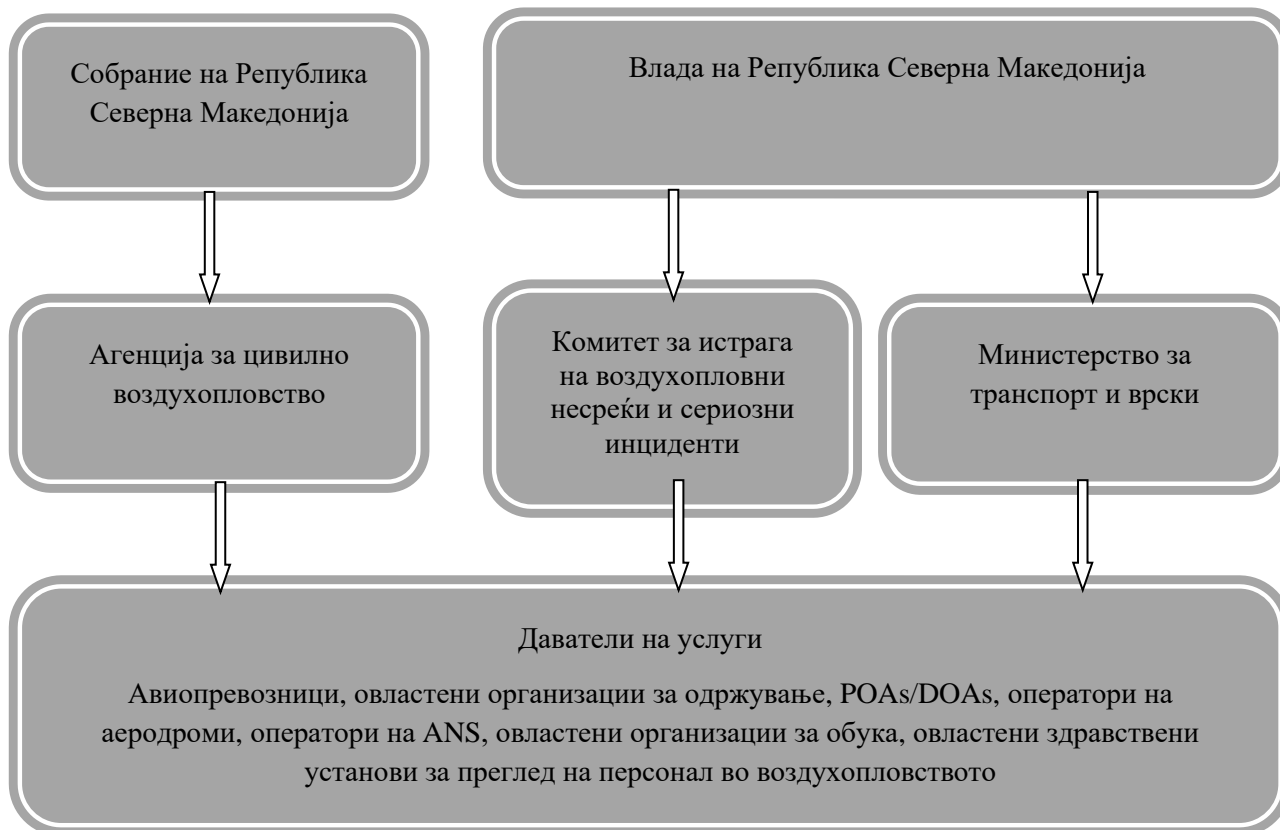
Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти е независен од Министерството за транспорт и врски, како и од АЦВ. Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти одговара пред Владата на Република Северна Македонија, која ги именува тројцата истражители.

Во Законот за воздухопловство се утврдуваат одговорностите и надлежностите на Министерството за транспорт и врски.

Министерството за транспорт и врски е одговорно за:

- спроведување на политиката на Владата на Република Северна Македонија од областа на воздухопловството, вклучувајќи и доделување на концесии;
- подготвување на Национална стратегија за развој на воздухопловство;
- реализирање на политиката на Владата на Република Северна Македонија од областа на воздухопловството;
- предлагање на закони од областа на воздухопловството и подготовка и донесување подзаконски акти предвидени со тие закони;
- спроведување постапка за ставање на концесија под привремена принудна управа (секвестар) (стечај) и
- вршење и други работи утврдени со прописите од областа на воздухопловството.

Министерството за транспорт и врски одговара пред Владата на Република Северна Македонија.



Слика бр. 4: Организациона структура на регулаторните и административните организации

### 5.2.3. Квалификации и обука на персоналот

Согласно барањата од Анекс 19 на ИКАО, АЦВ континуирано го развива и одржува административниот капацитет преку обезбедување на обука и поддршка во одржувањето на стручните воздухопловни способности на својот персонал. За таа цел, АЦВ изготвува програми и планови за обука за својот персонал.

Индивидуалниот развој и потребите за обука на персоналот се проценуваат еднаш годишно или кога има измени во областите на одговорноста на вработените. Проценките за обуката имаат за цел стандардизирање и подигнување на знаењата на вработените согласно воведувањата на измени во меѓународната и домашната правна рамка.

АЦВ води евиденција за планираната и завршената обука (HR-Tool) за секој вработен.

### 5.2.4. Технички упатства и алатки

АЦВ му обезбедува на својот персонал ажурирани материјали, алатки и упатства кои се потребни за ефикасно извршување на должностите.

АЦВ им обезбедува на воздухопловните оператори во Република Северна Македонија да имаат навремен пристап до важечките услови од основните закони и подзаконски акти кон кои треба да се придржуваат. Ова се постигнува со одржување на ажурирани информации на интернет страната на АЦВ и преку известување за сите измени и дополнувања на законските и подзаконските акти, како и за времето на нивно отпочнување со примена. Исто така, АЦВ ги споделува информациите и преку организирање на семинари или состаноци со заинтересираните страни. Надворешната комуникација и обука подетално се опишани во точката 8.2 (Надворешна обука и размена на информации поврзани со безбедноста) на оваа програма.

## 5.2.6. Национална политика за безбедност

Следната Изјава за националната политика за безбедност е развиена согласно целите:

- од рамковната регулатива на ЕУ, а особено од Планот за безбедност на ЕАСА од 2019 до 2023 година;
- од рамката на ИКАО, како што е утврдено во член 44 од Чикашката конвенција, која го опфаќа и условот „обезбедување насигурен и правилен раст на меѓународното цивилно воздухопловство во целиот свет; задоволување на потребите на луѓето од целиот свет за безбеден, редовен, ефикасен и економичен воздушен сообраќај; и унапредување на безбедноста на летањето во меѓународната воздухопловна навигација“.

Безбедноста претставува главен приоритет. За таа цел, Република Северна Македонија е посветена на развојот, спроведувањето и подобрувањето на стратегиите, системите и постапките за управување, како би се обезбедило дека сите дејности поврзани со воздухопловството се вршат на највисоко можно ниво на ефикасноста на безбедноста.

Република Северна Македонија е посветена да даде свој придонес за највисокото можно ниво на безбедност за воздухопловната мрежа во Европската унија, да ги одржува и, каде е можно, намалува ризиците по безбедноста и обезбедувањето кои се поврзани со воздухопловството без разлика на порастот на сообраќајот.

Горенаведената посветеност опфаќа:

- а) намалување на ризиците поврзани со операциите на воздухопловите до најниска реално можна/остварлива точка;
- б) развој, спроведување и одржување на постапката за носење на прописи кои се засновани врз ефикасноста што се однесува на изготвување на нацрт правилници, стандарди, препорачани практики и процедури во согласност со меѓународните услови;
- в) активен развој и подобрување на нашите постапки за безбедност со цел придржување кон и – ако е можно – надминување на националните и меѓународните услови и стандарди за безбедност;
- г) јасно дефинирање на обврски и одговорноста сите чинители на безбедноста во воздухопловството на Република Северна Македонија во однос на развојот и доставувањето на стратегијата и ефикасноста на безбедност на воздухопловството;
- д) обезбедување дека персоналот на сите чинители на безбедноста во воздухопловството на Република Северна Македонија добива адекватни и соодветни информации за безбедност во воздухопловството и адекватна и соодветна обука, и дека е стручен за прашања од областа на безбедноста, преку доделување на задачи кои одговараат на неговата стручност;
- ѓ) воспоставување и мерење на ефикасноста на безбедноста наспроти реалните индикатори на безбедноста и целните вредности на безбедноста;
- е) обезбедување дека со надзорот врз безбедноста во цивилното воздухопловство се овозможува постигнување на највисоките стандарди за безбедност;
- ж) соработка и советување со субјектите на воздухопловната индустрија заради решавање на прашања од областа на безбедноста и постојано унапредување на безбедноста на воздухопловството;

- з) промовирање на добра практика за безбедност и позитивно организирање на културата за безбедност во рамките на индустријата, заснова врз цврсти начела за управување со безбедноста;
- с) поттикнување на солидна култура на правичноста, со која сите вработени се поттикнуваат доброволно да ги пријавуваат информациите поврзани со безбедноста и
- и) обезбедување дека воспоставувањето на ефективни системи за управување со безбедноста на воздухопловството претставува составен дел од воздухопловните активности, со цел постигнување на највисоки нивоа на стандардите и ефикасноста на безбедноста.

Изјавата за националната политика за безбедност е објавена на интернет страната на АЦВ: [www.caa.mk](http://www.caa.mk) и доставена до заинтересираните страни согласно точката 8.4. Промовирање на националната безбедност.

#### 5.2.7. Национални прифатливи нивоа на безбедност

Република СевернаМакедонија е земја кандидат за членство во Европската унија и заради тоа се стреми да постигне придржување кон европските целни вредности за безбедност на воздухопловството.

Постојат главно две нивоа на поставување на целните вредности во европското опкружување, и тоа од страна на Европската комисија на законодавно ниво и од страна на EASA на оперативно ниво.

Европските целни вредности главно се утврдени во:

- Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/317 на Комисијата, од 11 февруари 2019 година за утврдување на ефикасноста и за системот на наплата во Единственото европско небо и за укинување на ЕУ Регулациите 390/2013 и 391/2013;
- Европскиот план за безбедност на воздухопловството, од 2021 – 2025 година (EPAS) и
- Европскиот главен план за SESAR 2015 – Патоказ за постигнување на поефикасно воздухопловството во Европа (The Roadmap for Delivering High Performing Aviation for Europe).

Со цел успешно и ефикасно учество во реализацијата на европските целни вредности за безбедност, Република СевернаМакедонија ја следи структурата за дефинирање на целните вредности на безбедноста и соодветните индикатори за ефикасноста на безбедноста (во понатамошниот текст: SPIs) во периодот на EASA даден во Европскиот план за безбедност на воздухопловството од 2021 – 2025 година (EPAS). Појдовна основа во утврдувањето на целните вредности на Република Северна Македонија и SPIs од Прилог 2 на оваа програма беше ефикасно да се поддржи намалувањето на безбедносните прашања кои се идентификувани во Европскиот план за безбедност на воздухопловството, од 2021 – 2025 година (EPAS), имајќи ги предвид безбедносните прашања кои се идентификувани во Република Северна Македонија и фактот дека ризиците се зголемуваат пропорционално со квадратот на густината на сообраќајот (значи се зголемуваат девет пати при трикратен пораст на капацитетот).

Безбедносните прашања, целните вредности и SPIs се структурирани на:

- системски прашања;
- оперативни прашања и
- итни прашања.

АЦВ, како и EASA применува модел за класификација на настаните на три нивоа во кој:

- Ниво 1 се однесува на последиците (број на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти);
- Ниво 2 се однесува на работата на системот и се фокусира на некои критични прашања (најчести видови на сериозни несреќи) и
- Ниво 3 кое ги покажува причинските фактори од типот на инциденти од второто ниво.

#### 5.2.7.1 Ниво 1

Ниво 1 претставува одговорност на државата. Ова ниво го предлага АЦВ, а го потврдува Националниот комитет за управување со безбедноста на воздухопловството (NASC). Тоа претставува одобрена целна вредност на националната безбедност.

Во моментот, за комерцијалниот воздушен сообраќај Ниво 1 се дефинира на следниот начин:

- Да нема воздухопловни несреќи;
- Бројот на сериозни инциденти (на рута, во приод, ТМА) да е помал од 90% од просекот во Европската унија;

додека за генералната и спортската авијација, Ниво 1 се дефинира на следниот начин:

- Да се намали бројот на воздухопловни несреќи;
- Да се намали бројот на сериозни инциденти.

#### 5.2.7.2 Ниво 2

Нивото 2 треба да се дефинира и искоординира со операторите и давателите на услуги. Прашањата кои се со висок ризик, а се утврдени од EASA и наведени во Европскиот план за безбедност на воздухопловството од 2021 – 2025 година (EPAS) се сметаат како појдовна точка и истите се прецизираат на состаноците со операторите и давателите на услуги и преку следење на актуелната ефикасност на безбедноста.

Претседателот на Националниот комитет за управување со безбедноста на воздухопловството (NASC), два пати годишно, покренува и води состаноци, заедно со операторите и давателите на услуги, и тоа во:

- првото тримесечје од годината со цел разгледување на резултатите од претходната година и договарање за поправните активности, ако е потребно и
- третото тримесечје од годината со цел договарање за SPIs од Ниво 2 со целни вредности и нивоа на предупредување за следната календарска година и мерки кои треба да се спроведат за да се обезбеди дека целните вредности од Ниво 1 можат да се исполнат.

### **Системски прашања**

Националниот комитет за управување со безбедноста на воздухопловството (NASC) во рамките на своите надлежности се грижи работењето на операторите и давателите на услуги да биде во согласност со меѓународните важечки стандарди и препорачани практики од областа на воздухопловството, а со цел значително намалување на ризиците по безбедноста. Системските подобрувања кои се преземаат во насока на подобрување на нивото на безбедност на воздухопловството претставуваат превентивни мерки. Меѓу нив спаѓа и ажурирањето на регулаторната рамка.

## **Оперативни прашања**

Оперативни прашања се прашања кои веќе се појавиле и бараат внимание од засегнатите страни.

## **Итни прашања**

Итни прашања се прашања кои се очекува да се појават поради измени (во системите, сообраќајот, културата) и истите можат да доведат до оперативни прашања ако не се третираат соодветно. SPIs се развиваат во случај ако се утврдат итни прашања.

### **5.2.7.3 Ниво 3**

Ниво 3 се однесува на операторите и давателите на услуги со цел да се отстранат причините за прашањата од Ниво 2. За таа цел, тие треба во детали да го опишат Нивото 3 и да ги дефинираат мерките и SPIs заедно со целните вредности и за нив да ја известат АЦВ, која пак за истите доставува извештај до Националниот комитет за управување со безбедноста на воздухопловството (NASC), кој воедно ги следи мерките и SPIs заедно со целните вредности од Ниво 3.

Имајќи предвид дека во земјата годишно има приближно 100 пријави за настани поврзани со безбедноста, бројот не е доволен да се обезбедат податоци за користење на целиот метод на Прифатливо ниво на ефикасноста на безбедноста (ALoSP), кој се содржи во Прирачникот на ICAO за управување со безбедноста. Исто така, треба да се има во предвид фактот дека во моментот во Република Северна Македонија не постои авиопревозник со AOC, и од таа причина ќе недостасуваат статистички податоци за следење на податоците во лет (Flight Data Monitoring – FDM).

Република Северна Македонија би ги постигнала своите прифатливи нивоа на ефикасност на безбедноста (ALoSP) кога сите параметри би се постигнале најмалку со толерантни резултати. Во Ниво 3 акцент се става на следење на главните индикатори на меѓународните ризици (безбедност на полетно–слетната патека, контролиран лет во терен или кон терен и губење на контролата за време на лет, и исто така настани во воздушниот сообраќај (ризик од судир во воздух)), бидејќи овие се најчести причини во пријавите за настани имајќи предвид дека операторот на аеродромот и ANSP ја претставуваат главната воздухопловна активност во Република Северна Македонија.

Прифатливото ниво на ефикасноста на безбедноста (ALoSP) на предлог на Одборот за безбедност го утврдува АЦВ, а Националниот комитет за управување со безбедноста на воздухопловството (NASC) ја следи ефикасноста во однос на целните вредности.

### **5.2.8. Мерки и субјекти одговорни за спроведување на прифатливите нивоа на безбедност**

Мерките за спроведување на прифатливите нивоа на безбедност, субјектите кои се одговорни за активностите за постигнување на утврдените целни вредности и роковите за нивно спроведување за периодот од 2021 – 2025 година се дефинирани во Прилог 1 на оваа програма.

### **5.2.9 Подобрување/разгледување на SSP**

Националниот комитет за управување со безбедноста на воздухопловството (NASC), секоја година на вториот состанок, ја разгледува важечката SSP земајќи ги предвид отворените и новите прашања и решава за сите потреби за ажурирање на истата. Директорот на АЦВ како одговорен раководител за SSP го координира и раководи ажурирањето, доколку има потреба за тоа. Секоја измена на SSP се разгледува во однос на важечката регулатива на ICAO и Европската унија, листата за проверка (чек листата) од анализата на ICAO за недостатоците на SSP и односните Протоколарни прашања од ICAO USOAP CMA.

## **5.3. Истрага на воздухопловни несреќи и инциденти**



Согласно меѓународните стандарди за истрага на воздухопловни несреќи и инциденти, а имајќи ги предвид преземените обврски кон ИКАО, техничката истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти во цивилното воздухопловство се врши независно од страна на Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти. Комитетот е формиран согласно Одлука за формирање на Комитет за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти објавена во “Службен весник на Република Македонија” бр. 49/12 и се состои од тројца истражители кои ги именува Владата на Република Северна Македонија, од кои еден се избира за претседател на Комитетот. Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти е независен во своето работење и има неограничено право врз вршењето на техничките истраги. Независноста е обезбедена со членовите 5 и 168 од Законот за воздухопловство.

Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти ги спроведува техничките истраги врз основа на претходно утврдени процедури, кои имаат за цел утврдување на можна причина/и за несреќата или инцидентот кои се испитуваат и, ако е соодветно, изготвување на препораки за безбедност со цел постојано да се подобрува нивото на безбедност во воздухопловството. Процедурите кои треба да се следат при спроведувањето на овие безбедносни истраги подлежат на постојана проценка на квалитетот заради нивно подобрување.

Целта на техничките истраги на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти не може да биде утврдување на вина или одговорност, туку тие се независни и се одвоени од каква и да било судска или управна постапка за утврдување на вина или одговорност. Техничките истрагина воздухопловни несреќи и сериозни инциденти се вршат на едноставен и соодветен начин без одлагање.

#### **5.4. Национална политика за спроведување на принудни мерки**

Со политиката за спроведување на принудни мерки се утврдуваат ситуациите во кои АЦВ треба да дејствува во случај кога ќе се утврди дека субјектите на воздухопловната индустрија отстапуваат од пропишаните услови за безбедност. Во неа се утврдуваат општите начела кои треба да се следат за време на вршење на надзорот врз спроведувањето и се утврдува правната рамка во која се пропишуваат овластувањата на воздухопловните инспектори при извршувањето на нивните задачи.

Намената на политиката за спроведување на принудни мерки е:

- а) да се обезбеди дека субјектите на воздухопловната индустрија постојано се придржуваат кон прописите и дека веднаш одговараат во ситуации кои претставуваат ризик по безбедноста во воздухопловството,
- б) да се унапредува и одржува постојаното придржување и
- в) да се обезбеди дека субјектите на воздухопловната индустрија ќе бидат санкционирани ако не ја исполнуваат обврската да ги почитуваат прописите кои се однесуваат на безбедноста во воздухопловството.

Целта на политиката за спроведување на принудни мерки е да се спречи загрозување на животите и здравјето на луѓето, како и на имотот, до што може да дојде како последица на непридржување кон нивото на безбедност во воздухопловството.

Во членовите 182 (административни казнени мерки) и 188, 189 и 190 (прекршочни мерки) од Законот за воздухопловство се утврдуваат принудните мерки кои може да се применат од страна на воздухопловните инспектори за да се обезбеди почитување на законите и другите прописи од областа безбедност во воздухопловството.

Во таа смисла, под административни мерки се подразбираат наредби, забрани, ограничувања, вонредни проверки, суспендирање или повлекување на уверенија, дозволи, одобрености и друго. АЦВ ќе преземе која било мерка/дејство (моментална или подолготрајна) со цел да се обезбеди

безбедноста во одговорот на кој и да било пријавен или забележан настан. Во моментални мерки спаѓаат контакт со операторот или давателот на услуги и времено ограничување на неговите операции. Подолготрајните мерки може да опфаќаат одредување на целите на активностите за надзор или интервенција преку измени во регулативата.

## **6. УПРАВУВАЊЕ СО РИЗИЦИТЕ ПО БЕЗБЕДНОСТА**

### **6.1. Услови за безбедност за SMS-от на операторите и давателите на услуги**

Една од целите на политиката за безбедност во Република Северна Македонија е постојано подобрување на безбедносните процеси. За таа цел, македонскиот правен систем од областа на воздухопловството постојано се усогласува со прифатените меѓународни воздухопловни стандарди и препорачани практики како на ICAO, така и на ЕУ согласно Спогодбата за ЕЗВО.

Во таа смисла, согласно условите наведени во Анекс 19 на ICAO – Систем за управување со безбедноста, организациите/центрите за обука за летање, вклучувајќи ги и овластените здравствени установи за прегледи на персонал во воздухопловството (Анекс 1 на ICAO – Издавање на дозволи), авиопревозниците (Анекс 6 на ICAO – Операции на воздухопловите), организациите за одржување (Анекс 6 на ICAO – Операции на воздухопловите), организациите за проектирање и производство на воздухоплови (Анекс 8 на ICAO – Пловидбеност на воздухоплови, со важност од 14.11.2013 година), давателите на услуги на воздухопловна навигација (Анекс 11 на ICAO – Услуги на контролата на летање) и операторите на аеродроми (Анекс 14 на ICAO – Аеродроми) во Република Северна Македонија треба да воспостават систем за управување со безбедноста.

Од друга страна, воспоставувањето на системот за управување со безбедноста во горенаведените субјекти на воздухопловната индустрија е и во согласност со ЕУ Регулативите кои се транспонирани врз основа на Спогодбата за ЕЗВО, и тоа:

а) Условите за SMS за авиопревозниците се пропишани во Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 за утврдување на техничките услови и административни постапки поврзани со летачките операции.

б) Условите за SMS за овластените организации за одржување и организациите за управување со континуираната пловидбеност за одржување на воздухоплови и/или составните делови кои спаѓаат под Регулативата (ЕЗ) бр. 2018/1139 за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Европската агенција за безбедност на воздухопловството, се пропишани во Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014 за постојана/континуирана пловидбеност на воздухоплови и воздухопловните производи, делови и уреди, како и за овластување на организации и персонал ангажиран во овие задачи.

в) Условите за SMS за организациите за производство на воздухоплови и/или составни делови кои спаѓаат под Регулативата (ЕЗ) бр. 2018/1139 за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Европската агенција за безбедност на воздухопловството, се пропишани во Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012 за утврдување на правила за спроведување за издавање на воздухопловите уверенија за пловидбеност и заштита на човекова околина и со нив поврзаните производи, делови и уреди како и за издавање на уверенија на организациите за проектирање и производство.

г) Условите за SMS за организациите за проектирање на воздухоплови и/или нивните составни делови кои спаѓаат под Регулативата (ЕЗ) бр. 2018/1139 за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Европската агенција за безбедност на воздухопловството, се пропишани во Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012 за утврдување на правила за спроведување за издавање на воздухопловите уверенија за пловидбеност и заштита на човекова околина и со нив поврзаните производи, делови и уреди како и за издавање на уверенија на организации за проектирање и производство.

д) Условите за SMS за аеродромските оператори се пропишани во Регулативата (ЕУ) бр. 139/2014 за утврдување на условите и административните постапки кои се однесуваат на аеродромите согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 2018/1139.

ѓ) Условите за SMS за ANSP се пропишани во Регулативата (ЕУ) бр.1035/2011, на Европската Комисија од 17 октомври 2011 година за утврдување на заеднички услови за давање на услуги на воздухопловна навигација и заизмена на Регулативите 482/2008 и 691/2010.

е) Условите за SMS за овластените организации за обука се пропишани во Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 за утврдување на техничките услови и административни постапки кои се однесуваат на членовите на екипажите на воздухопловите во цивилното воздухопловство.

ж) Условите за SMS за овластените здравствените установи за прегледи на персонал во воздухопловството се пропишани во Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 за утврдување на техничките услови и административни постапки кои се однесуваат на членовите на екипажите на воздухопловите во цивилното воздухопловство.

## **6.2. Спогодба за ефикасноста на безбедноста на давателите на услуги**

Важен дел од оваа програма за безбедност во воздухопловството претставува утврдувањето на SPIs. Целта на АЦВ е да се постигне висок стандард на безбедноста во контекст со европскиот стандард, преку утврдувањето на прифатливи нивоа на ефикасноста на безбедноста (ALoSP), кои се во согласност со SPIs утврдени во Европската програма за безбедност на воздухопловството (EASP).

Прифатливите нивоа на безбедност во воздухопловството (ALoSP) во Република Северна Македонија се наведени во точка 5.2.7. Национални прифатливи нивоа на безбедност во воздухопловството. Тие претставуваат основа врз која давателите на услуги ги развиваат своите сопствени целни вредности на безбедноста и SPIs. Што се однесува на индивидуалните делови на воздухопловната индустрија (воздухоплови, операции на летање, контрола на летање, инфраструктура и слично), соодветните нивоа се определуваат врз основа на расположливите европски информации за клучните податоци за безбедноста во воздухопловството. Меѓутоа, до денес, нема доволно сигурни податоци кои стојат на располагање за да се утврдат, на еден задоволителен квантитативен начин, целните вредности. Овој процес се уште е во почетна фаза и истиот цврсто се фокусира врз развојот во цела Европа. И покрај тоа, со следење на индикаторите се добиваат информации за развојот на системот за безбедност и за успешноста и ефикасноста на преземените мерки.

Секој давател на услуги ги зема предвид националните целни вредности за ефикасноста на безбедноста во воздухопловството се додека тие се однесуваат на активностите на тој давател на услуги. Понатаму, давателот на услуги проценува кои чекори треба да се преземат за да се постигне таа целна вредност, ги утврдува потребните безбедносни мерки и истите ги спроведува.

Откако ќе го утврди прифатливото ниво на безбедност во воздухопловството (ALoSP), кое се однесува за операторите, односно давателите на услуги во различните области на воздухопловството, АЦВ го следи развојот на безбедноста на воздухопловството и презема соодветни мерки ако не е постигнато соодветното ниво на безбедност. Прифатливото ниво на безбедност во воздухопловството (ALoSP) се користи како врска и упатство во развојот на активностите за воспоставување и унапредување на безбедноста во воздухопловството на национално ниво, но исто така и како алатка за давателите на услуги во развојот на системите за управување со безбедноста. Меѓународните стандарди и препорачани практики на ICAO и ЕУ се земаат предвид при утврдувањето на нивото на безбедност во воздухопловството.

### **6.2.1. Периодична проценка на резултатите или SMS на давателите на услуги**

Периодичната проценка на SMS на давателите на услуги претставува составен дел од севкупната програма и процедури за надзорот врз безбедноста во Република Северна Македонија. АЦВ има воспоставени детални системи за надзор, со кои се обезбедува вршење на периодични проценки на SMS на давателите на услуги и истите се детално опишани во точката 7.1. Надзорот врз безбедност на оваа програма.

Надзорот врз SMS е поддржан со обуки на инспекторите во врска со SMS и листи за проверка (чек листи) кои ги изготвува АЦВ.

Постапката во која АЦВ ги прифаќа SPIs на SMS на давателите на услуги вклучува:

- Евалуација на избраните приоритети за безбедност, образложението и доказите со кои тие се поддржуваат, согласно критериумите како што се:
  - Усогласување со меѓународните приоритети,
  - Локални опасности, кои се формално проценети и
  - Податоците за SPI, како што се пријавите за настани поврзани со безбедноста.
- Евалуација на избраните мерки за SPI, како валидни мерки за ризиците (и заради тоа средство за мерење на намалувањето на ризиците), согласно критериумите како што се:
  - Степенот до кој тие ја мерат веројатноста за, и обемот на, ризикот по безбедноста во воздухопловството,
  - Дали нивото на ризикот е секогаш исто (на пр., не секој губиток на раздвојување помеѓу воздухопловите носи сличен ризик) и дали ова соодветно се рефлектира во мерките и
  - Дали постојат влијанија врз мерките, што би можеле да воведат неповрзани и погрешни фактори (како на пр., кампања за промовирање на пријавување на настаните во воздухопловството која ќе резултира со дополнително пријавување, но ова не мора да значи дека постои дополнителен ризик).
- Евалуација за тоа дали целните вредности за SPIs се соодветни, согласно критериумите како што се:
  - Дали целната вредност претставува доволно намалување на ризикот дека оперативната безбедност е соодветно заштитена (ако упад на полетно–слетната патека се случува два пати неделно, намалувањето на еднаш неделно се уште не е доволно, наспроти намалувањето од 50%),
  - Дали е реално да се постигне тоа со предложените мерки (ако не, можеби е соодветно да се измени било целната вредност или планот на активности, или и двете) и
  - Дали лицата кои се задолжени за спроведување на измените се консултирани, или дали се согласиле дека целните вредности можат да се постигнат.

#### 6.2.2. Утврдување на опасности и проценка на ризиците по безбедноста

Постапката за утврдување на опасностите и процената на ризиците по безбедноста е во согласност со постапката наведена во Прирачникот на ИКАО за управување со безбедноста, Том 4 и истата е документирана во Прирачникот за воздухопловна безбедност со процедури.

Утврдувањето на опасностите и процената на ризиците по безбедноста во воздухопловството се спроведува преку Одборот за безбедност на АЦВ.

Постапката за утврдување на опасностите се развива, со постојано користење на пријавите за настани, но исто така опфаќа и најразлични извори на информации, како што се:

- Извештаи од истраги на воздухопловни несреќи и инциденти и извештаи од спроведени инспекции,
- Меѓународни објавени приоритети од Европскиот план за безбедност на воздухопловството на EASA, ICAO EUR Регионалниот план за безбедност на воздухопловството и Глобалниот план за безбедност на воздухопловството на ICAO,
- Спорни прашања кои ги покренуваат тимовите за безбедност на аеродромите во Скопје и Охрид (кои опфаќаат и прашања во врска со безбедноста на полетно–слетната патека),
- Спорни прашања кои произлегуваат од SMS на давателите на услуги и од работните групи,
- Извештаи од надзори кои ги вршеле инспекторите од АЦВ при посетите на давателите на услуги и
- Стручно знаење и набљудувањата на тимот на АЦВ.

Ова претставува основа за постапка за утврдување на опасностите, која потоа ќе прогресира во процена на ризиците користејќи ја матрицата за ризици на ICAO и постапката опишана во Прирачникот на ICAO за управување со безбедноста, Том 4.

### 6.2.3. Управување со ризиците по безбедност

Со цел да се воспостави систем за управување со ризиците по безбедноста, АЦВ спроведува корективни мерки преку кои се решаваат прашањата од областа на безбедноста во воздухопловството и се води евиденција за комуникациите и преземените мерки, вклучувајќи и спроведување на принудни мерки. Покрај тоа, АЦВ согласно член 9-д од Законот за воздухопловство може да издава оперативни директиви за безбедност со кои би се постигнало управувањето со ризиците по безбедноста во воздухопловството во Република Северна Македонија.

Инспекторите и/или Одборот за безбедност во АЦВ директно ги утврдуваат ризиците по безбедноста во воздухопловството и тоа од пријавите за настани, прегледот на процените на ризиците или SPIs, како што е опишано во Прирачникот за воздухопловна безбедност со процедури.

## 7. ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА БЕЗБЕДНОСТА ВО ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО

### 7.1. Надзор врз безбедноста во воздухопловството

Главните одговорности на АЦВ, како надлежен орган за надзор врз безбедноста, се утврдени во точка 5.1.4. Рамка и одговорности на цивилната воздухопловна власт. Како што е утврдено во Законот за воздухопловство, АЦВ преку воздухопловните инспектори го спроведува надзорот врз безбедноста во воздухопловството, а исто така во Законот за воздухопловство се предвидува издавање на дополнителни наредби/директиви/циркулари и/или упатства како поддршка на активностите кои се однесуваат на надзорот врз безбедноста.

Програмата за надзор врз операторите и давателите на услуги се содржи во Годишниот план на АЦВ за инспекциски прегледи. Во него се содржат планираните инспекции на сите технички области на воздухопловната индустрија кои АЦВ ги регулира. Инспекторите ги предлагаат распоредите за секоја област, земајќи ја предвид ефикасноста на безбедноста на операторите и давателите на услуги, како и нивната големина и комплексност, при тоа посветувајќи посебно внимание на областите за кои постои поголема загриженост или ризик. Како што се развива користењето на SPIs и ALoPS, така постепено ќе станува поефикасно прилагодувањето на распоредите за надзор на ризиците.

За време на надзорните активности, персоналот на АЦВ ги користи следните документи:

- Прирачник на NSA;
- LMM – 75 – Процедури за инспекциски ревизии (Прирачник за процедури на одделението за издавање на дозволи и воздухопловна медицина);
- Прирачник за персоналот кој врши инспекциски прегледи – Операции на летање;

- Прирачник за персоналот кој врши инспекциски прегледи – Пловидбеност;
- Прирачник за процедури за вршење на инспекциски прегледи на аеродроми, леталишта, терени и на аеродромските услуги и
- Член 175 од Законот за воздухопловство, со кој им се овозможува на инспекторите да имаат слободен и неограничен пристап до објектите и документацијата кои се прегледуваат.

АЦВ ги следи и анализира податоците поврзани со безбедноста и врз основа на доставените извештаи ги одредува областите на кои треба да се посвети посебно внимание, корективните активности и приоритетите во планирањето на инспекциските прегледи.

#### 7.1.1. Програма за следење на континуираната пловидбеност на воздухопловите (АСАМ)

Согласно Анекс I (Дел М) од ЕУ Регулацијата бр. 1321/2014, АЦВ треба да изработи годишна програма за инспекциски прегледи преку проверки на примероци, со што треба да се следи состојбата на пловидбеноста на воздухопловите кои се впишани во Регистарот на воздухоплови на Република Северна Македонија. Овие инспекциски прегледи се конфигурирани како проверки на примероци на воздухоплов, кои АЦВ ги утврдува согласно утврдени критериуми кои се засновани врз знаењето на локалната воздухопловна реалност и врз резултатите од претходни надзорни активности.

Големината на примерок на воздухоплов и областите кои се од посебен интерес кои се предмет на надзор согласно програмата за АСАМ се преиспитуваат врз основа на резултатите од инспекциските прегледи кои се извршени во претходната година, земајќи го предвид напредокот на индикаторите на ефикасноста на безбедноста кои АЦВ јасно ги утврдува.

#### 7.1.2. Програма за процена на безбедноста на странски воздухоплови (SAFA)

Одговорноста за техничката подготвеност и работењето на авиопревозниците, како и за надзорот врз придржувањето кон стандардите за безбедност е во рацете на земјата на регистрација, преку нејзините национални надлежни органи. Од друга страна, во Чикашката конвенција се предвидува дека секоја земја има право да врши инспекциски прегледи на странски оператори кои летаат на нејзините аеродроми. Во таа смисла, Европската унија воспостави SAFA програма, која се состои од спроведување, од страна на секоја земја–членка, на инспекциски прегледи на платформа, било да се по случаен избор или се согласно однапред утврдена програма, на воздухоплови кои им припаѓаат на странски оператори на аеродроми преку нејзината територија.

Секоја земја–членка ги внесува во единствена европска база на податоци сите податоци од таквите инспекциски прегледи заради консултации. Преку централизацијата на управувањето со податоците им се овозможува како на земјите–членки, така и на централизираната европска структура (Европската комисија, EASA и др.) да вршат анализи.

АЦВ учествува во работата на Комитетот на Европската комисија за безбедност на воздушниот сообраќај, кој е одговорен за управувањето со SAFA програмата.

Важечката правна рамка за SAFA програмата се состои од:

1. Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата, од 5 октомври 2012 година;
2. Прифатливите средства за придржување (АМС) и Материјалот со упатства (GM) од Дел–ARO и
3. Инструкциите за инспекциските прегледи што се однесуваат на категоризацијата на наодите од инспекциските прегледи на платформа (SAFA/SACA) – INST.RI.01/002, одобрени на 18 ноември 2015 година.

### 7.1.3. Систем за издавање на уверенија, одобрености и дозволи

Секторот за воздушен сообраќај на АЦВ е одговорен за издавање на уверенија, одобрености и дозволи, регистрација на воздухоплови, како и за спроведување на надзор на операторите на воздухоплови, овластените здравствените установи за преглед на персонал во воздухопловството, организациите кои вршат производство, проектирање и одржување на воздухоплови итн.

Секторот за аеродроми и воздухопловна навигација е одговорен за издавање на уверенија, согласности и/или одобрености, како и за спроведување на надзор на давателите на услуги на воздухопловна навигација, операторите на аеродромската инфраструктура и давателите на аеродромски услуги.

И двата сектора изготвуваат годишни програми за вршење на инспекциски надзор.

### 7.1.4. Надзор врз безбедноста

Секторот за воздушен сообраќај на АЦВ е одговорен за надзорот врз безбедноста и спроведување на принудни мерки кои се однесуваат на операторите на воздухоплови, здравствените услуги, организациите кои вршат производство, проектирање и одржување на воздухоплови, регистрацијата на воздухоплови, и издавањето на дозволи на персоналот ангажиран во воздухопловството.

Секторот за аеродроми и воздухопловна навигација е одговорен за надзорот врз безбедноста и спроведување на принудни мерки кои се однесуваат на давателите на услуги на воздухопловна навигација, операторите на аеродромската инфраструктура и давателите на аеродромски услуги.

И двата сектора треба да подготват годишни програми за инспекциски прегледи.

### 7.1.5. Внатрешна проверка/обезбедување на квалитетот на SSP

АЦВ одржува систем на добро управување и постојано подобрување на своите активности со воспоставување на систем на соодветни проверки и обезбедување на квалитетот во согласност со прирачниците за внатрешна безбедност и квалитет. Во врска со ова, и во согласност со важечките прописи кои се однесуваат на системот за управување со барањата на воздухопловните власти (Authority Requirements), АЦВ врши внатрешни контроли на клучните процеси и процедури со цел следење на соодветноста на процедурите и усогласеноста на системот за управување со соодветните барања. Покрај фактот дека внатрешните контроли имаат за цел навремено откривање и елиминирање на можните неусогласености на системот, тие исто така се извор на информации што и олеснуваат на АЦВ да ги идентификува потребните подобрувања, да ги намали системските ризици и да ја зголеми ефикасноста.

### 7.1.6. Надворешна проверка/ревизија на SSP

ИКАО преку нејзиниот приод за континуирана контрола (СМА) ја прегледува SSP на Република Северна Македонија. АЦВ има активна улога во поддршката на овие контролни процеси, кои се изготвени согласно Док. 9735 на ИКАО – Прирачник за континуирано следење на универзалната програма за ревизија на надзорот врз безбедноста (Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Manual).

## **7.2. Прибирање, анализа и размена на податоците за безбедност**

### **7.2.1. Систем за пријавување на настани**

Пријавите за настани поврзани со безбедноста во воздухопловството се прибираат во АЦВ, се класифицираат и заведуваат во системот ECCAIRS и соодветно се обработуваат. Одборот за безбедност се состанува по потреба, а најмалку на секои три месеци, за да ги разгледува обработените пријави во насока на утврдување на потребата од донесување на одредени препораки за безбедноста или оперативни директиви.

Системот за пријавување на настани во Република Северна Македонија е утврден во Законот за воздухопловство и 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. Настаните кои треба задолжително да се пријавуваат се наведени во Анекс 1 кон горенаведената уредба, а податоците за настаните кои се добиваат преку извештаите за безбедноста во воздухопловството се користат согласно начелата на културата на правичност: не се преземаат никакви правни постапки за случаите на непланирани или ненамерни прекршоци кои пристигнуваат до надлежните органи како резултат на придржување кон условот за пријавување на настани, освен доколку станува збор за кривично дело.

Во случај на умисла или небрежност, АЦВ или Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти треба да го известат надлежниот орган за примена на присилни мерки. Доброволно пријавените отстапувања не се гонат доколку не станува збор за груба небрежност. Согласно основните правила за управување со безбедноста, давателите на услуги исто така треба да го испитаат секој настан во нивното работење и да ги преземат потребните корективни мерки без оглед на тоа дали надлежниот орган презема некоја активност. Доверливоста на информациите за настаните и обврската да се обезбеди доверливост/тајност за сите административни службеници се обезбедува со Законот за заштита на личните податоци. Со воспоставениот систем за доброволно пријавување на инциденти се штити изворот од кој се добиени информациите.

### **7.2.2. Систем за доброволно/доверливо пријавување**

Доброволното пријавување се врши согласно 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. Системот за доброволно пријавување претставува суштински дел од еден развиен систем за безбедност во воздухопловството. Тој го надополнува, но во никој случај не заменува, сеопфатниот и добро воден систем за задолжително пријавување на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти. Исто така, со него треба да се надополнат и другите начини за прибирање на информации за опасностите и ризиците, како што се инспекциите и надзорот кои ги врши АЦВ како регулаторно тело.

### **7.3. Одредување на цели кои произлегуваат од податоците за безбедноста од надзорот извршен во области за кои постои особена загриженост или потреба**

АЦВ ги следи и анализира податоците поврзани со безбедноста и ги утврдува областите на кои треба да се обрне посебно внимание, за кои се потребни корективни активности и кои се приоритет во планирањето на инспекциските прегледи.

## **8. ПРОМОВИРАЊЕ НА БЕЗБЕДНОСТА НА ЦИВИЛНОТО ВОЗДУХОПЛОВСТВО**

### **8.1. Интерна обука, комуникација и доставувањена информации поврзани со безбедноста во воздухопловството**



### 8.1.1. Интерна обука за SSP, SMS и обука за безбедност

АЦВ ја одржува и подобрува професионалната стручност на својот персонал со цел да обезбеди административен стручен кадар кој го поседува потребното искуство, обука и најновите знаења кои се потребни за вршење на надлежностите. Исто така, вработените се известуваат и за тековните прашања, како што се измени на правилниците и упатствата, целите, придонесот во соработката во меѓународното воздухопловство, резултатите од истражувањата и новите појави. Понатаму, АЦВ им помага на вработените да учествуваат на надворешни обуки кои се соодветни за нивната работа.

АЦВ води документирана евиденција на обуката на административниот стручен кадар. Еднаш годишно се врши проценка на развојот на персоналот со цел да се преиспита стручноста на вработените и потребите за подобрување на општите и посебните услови за одредено работно место. Како резултат на овие дискусии, за вработените се изработуваат индивидуални планови за развој. Исто така, овие информации се земаат предвид при планирањето на распоредите за обука на организационо ниво при изготвувањето на Програмата за обука на АЦВ.

Покрај учеството на обуки, персоналот на АЦВ учествува и на надворешни национални и меѓународни настани, преку кои тие ја прошируваат својата стручност, лично или во контекст на АЦВ, или кои им обезбедуваат можности за стекнување на искуство.

### 8.1.2. Интерна комуникација и доставувањена информации поврзани со безбедноста

Во рамките на АЦВ се организираат редовни интерни состаноци за преиспитување на безбедноста, на кои преиспитувањето на состојбата во областа на безбедноста го вршат лицата кои се одговорни за прибирање и следење на податоците за безбедност, претставниците на менаџментот и стручњациите, доколку се поканети. На овие состаноци учесниците се известуваат за состојбата во областа на безбедноста, статусот на индикаторите на ефикасноста на безбедноста, како и за секое прашање поврзано со безбедноста во воздухопловството.

Дополнително, се одржува и внатрешна резервна база на битните информации за безбедноста во воздухопловството, до која соодветниот персонал има пристап и кој се известува кога ќе се објават нови информации.

АЦВ два пати годишно треба да изготвува интерен билтен, во кој се објавуваат информации за внатрешните и надворешните измени, како и за статусот на индикаторите на ефикасноста на безбедноста и извршените анализи на безбедноста во воздухопловството.

За пријавите за настани поврзани со безбедноста во воздухопловството се води евиденција во системот ECCAIRS до кој имаат пристап вработените на АЦВ.

Директорот на АЦВ треба да одржува редовни состаноци со раководителите, инспекторскиот состав и остатокот од вработените во АЦВ заради воспоставување на позитивна култура за безбедноста во воздухопловството и промовирање и ширење на истата преку ланецот на управување.

## 8.2. Надворешна обука, комуникација и доставување на информации поврзани со безбедноста

### 8.2.1. Приод

АЦВ до Националниот комитет за управување со безбедноста во воздухопловството (NSSC) доставува преглед на бројот и сериозноста на пријавите за безбедност, заедно со извештај за безбедноста. Извештајот се поднесува на секои две години.

Покрај формалното, документирано промовирање на безбедноста, АЦВ организира, односно учествува на работилници, семинари и информативни состаноци со цел да се негува блиска

комуникација со субјектите на воздухопловната индустрија и поттикнува двонасочен дијалог и дискусија за клучни прашања поврзани со безбедноста во воздухопловството. На пример:

- Семинари, работилници, информативни состаноци и други форми на настани поврзани со безбедноста кои ги организираат EUROCONTROL, EASA и други организации, а на кои може да учествуваат претставници од Комитетот за истрага на несреќи и инциденти, операторот на аеродроми, ANSP, Одделот за воздухопловство при Владата на Република Северна Македонија, спортски клубови, персоналот на АЦВ и други лица.
- Два пати годишно АЦВ организира информативни состаноци преку спроведување на едnodневни посети на субјектите на воздухопловната индустрија заради известување за нови информации за безбедноста, европски директиви, нови подзаконски акти, врзани за домашната и меѓународната регулатива.

Информациите, како и новите документи, оперативните директиви за безбедност и измените и дополнувањата на подзаконските акти се објавуваат на интернет страната на АЦВ.

Со цел да се истакне безбедноста и зајакне свеста на сите внатрешни и надворешни заинтересирани страни, треба да се обезбедуваат информации и обуки за сите заинтересирани страни преку расположливите комуникациски канали. АЦВ ги испраќа информациите за препорачаните курсеви за обука до лицата за контакт во субјектите на воздухопловната индустрија. Обично тоа се курсеви кои се обезбедуваат преку утврдени извори како што е ICAO, EASA, IATA, EUROCONTROL и Академијата за воздухопловство од Сингапур.

Следните целни групи се утврдени во врска со промовирањето на безбедноста во воздухопловството:

- Заинтересирани страни во цивилното воздухопловство;
  - ICAO,
  - EASA,
  - Министерство за транспорти врски,
  - Комитетот за истрага на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти,
  - Цивилните воздухопловни власти на земјите (од соседството и други),
  - Министерство за одбрана
  - Министерство за внатрешни работи
  - ANSPs (од соседството и други),
  - Аеро клубови,
  - Организации за обука за летање/одржување (авиони и хеликоптери, балони, едрилицы),
  - Комерцијални оператори (авиони и хеликоптери),
  - Оператори со балони,
  - Организации за проектирање и производство (DOA/POA),
  - Организации за одржување,
  - Оператори на аеродроми, односно леталишта,
  - Организации за услуги/опслужување на земја,
  - Персонал со дозволи (пилоти, техничари, контролори),
  - Под-изведувачи,
  - Инженери за одржување на воздухоплови(AMEs),
  - Здравствени установи за преглед на персонал во воздухопловството,
  - Јавноста на Република Северна Македонија (градоначалници, претседатели на месни заеници итн.)

### 8.2.2. Надворешна помош за обука/школување за SMS и SSP

АЦВ организира работилници за заинтересираните страни, на кои исто така се изнесуваат битни информации за измени и дополнувања во постоечката правна рамка од областа на воздухопловството

и други информации од значење за безбедноста. Во случај на поголеми измени во одредена област, АЦВ организира специјално наменети состаноци на кои ги поканува засегнатите субјекти на воздухопловната индустрија на која се однесуваат тие измени.

### 8.2.3. Надворешна комуникација и доставување на информации поврзани со безбедност

АЦВ на најразлични начини комуницира со сите заинтересирани страни во воздухопловството. Важни информации поврзани со безбедноста се содржат во годишниот извештај на АЦВ.

## 9. Завршни одредби

Оваа програма влегува во сила по предходно добиена согласност од Владата на Република Северна Македонија.

Бр. \_\_\_\_\_

--.--2021 година

Скопје

Директор на Агенција за  
цивилно воздухопловство,

д-р Томислав Тунтев

## НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА БЕЗБЕДНОСТ 2021 – 2025

### 1. ВОВЕД

Во Националниот план за безбедност (во понатамошниот текст: SSPI) се наведуваат дејностите и мерките за спроведување на Националната програма за безбедност (во понатамошниот текст: SSP). Во него се опишуваат активностите кои се бара да ги преземат Агенцијата за цивилно воздухопловство (во понатамошниот текст: АЦВ) и субјектите на воздухопловната индустрија како дел од напорите за управување со ризиците, страните кои се одговорни за активностите и роковите за нивно спроведување за период од 2021 – 2025 година.

Основната цел на SSPI е подобрување на стандардите за безбедност и обезбедување на постојано подобрување и следење на безбедноста. Во него се утврдуваат дејностите кои се однесуваат на утврдените индикатори на ефикасноста на безбедноста на национално ниво.

Управувањето со безбедноста на национално ниво заедно со SSPI преку целите и индикаторите на ефикасноста на безбедноста придонесува да се одговори на предизвиците за зголемување на обемот на сообраќајот и разноликоста на воздухопловниот систем обезбедувајќи високо ниво на безбедност.

Современите технологии, операции и начини на работење имаат бројни придобивки, но тие носат и современи предизвици и закани по безбедноста. Сајбер безбедноста, дроновите, како и многубројни други прашања во рамките на и вон воздухопловниот систем претставуваат предизвик за традиционалните приоди во обезбедувањето на безбедни воздухопловни операции. Напредното управување со безбедноста бара интеракција и соработка помеѓу заинтересираните страни, националните власти и Агенцијата на Европската унија за безбедност на воздухопловството (во понатамошниот текст: EASA). Во оваа интеракција особено се става акцент на информациите поврзани со безбедноста, приодите кои се засноваат врз ризици и побрзите реакции на утврдените закани по безбедноста. Покрај прописите и надзорот, исто така е важно да се зајакнат и алатките за промовирање на безбедноста.

### 2. КРАТЕНКИ И ДЕФИНИЦИИ

EASA	<i>European Aviation Safety Agency</i> Европска агенција за безбедност на воздухопловството
EASP	<i>European Aviation Safety Programme</i> Европска програма за безбедност на воздухопловството
EPAS	<i>European Plan for Aviation Safety</i> Европски план за безбедност на воздухопловството
EUROCONTROL	<i>European Organisation for Safety of Air Navigation</i> Европска организација за безбедност на воздухопловната навигација
GA	<i>General Aviation</i> Генерална авијација
FDM	<i>Flight Data Monitoring</i> Следење на податоците за лет
FUA	<i>Flexible use of Airspace</i> Флексибилно користење на воздушниот простор
GASP	<i>Global Aviation Safety Plan</i> Глобален план за безбедноста на воздухопловството
ICAO	<i>International Civil Aviation Organisation</i>

	Меѓународна организација за цивилното воздухопловство
JARUS	<i>Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems</i> Заеднички властиза носење на правила системите на воздухоплови без екипаж
NASC	<i>National Aviation Safety Committee</i> Национален комитет за управување со безбедноста во воздухопловството
MoC	<i>Management of Change</i> Управување со измените
M-NAV	<i>Macedonian Air Navigation Service Provider</i> Давател на услуги на воздухопловната навигација на Република Северна Македонија
MOD	<i>Ministry of Defence</i> Министерство за одбрана
MOI	<i>Ministry of Interior</i> Министерство за внатрешни работи
RPAS	<i>Remotely Piloted Aircraft System</i> Систем за далечинско управување со воздухоплови без екипаж
SMS	<i>Safety Management System</i> Систем за управување со безбедноста
SPI	<i>Safety Performance Indicator</i> Индикатори на ефикасноста на безбедноста
SPT	<i>Safety Performance Target</i> Целни вредности на ефикасноста на безбедноста
SSP	<i>State Safety Programme</i> Национална програма за безбедност
SSPI	<i>State Safety Plan</i> Национален план за безбедност
TAV	<i>NM Airport operations provider</i> Давател на услуги за аеродромски операции на СМ
UAS	<i>Unmanned Aircraft System</i> Систем за воздухоплови без екипаж

### 3. ЕВРОПСКИ ПЛАН ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО (EPAS)

Европскиот план за безбедност на воздухопловството (во понатамошниот текст: EPAS) се темели врз проактивен пристап со цел поддршка на идниот пораст на воздушниот сообраќај, истовремено обезбедувајќи високо и еднакво ниво на безбедност за сите земји-членки. Со овој проактивен пристап им се овозможува на Европската комисија, EASA и земјите членки да ги преземаат потребните активности, во право време, со цел да се одредат приоритетите за ризиците кои треба да се управуваат и да се соочат со предизвиците кои ги наметнуваат зголемената комплексност и постојаниот пораст на цивилното воздухопловство, како и да обезбедат безбедно, сигурно и еколошко прифатливо спроведување на новите деловни модели и технологии.

Во 2011 година, Европската комисија издаде Бела книга за сообраќајот, во која се постави целта на Европската унија да биде најбезбеден регион во светот на воздухопловството. Истата година, Комисијата исто така издаде и Соопштение до Советот и Европскиот парламент, во кое во главни црти се определуваат мерките кои се потребни да се постигне целта наведена во Белата книга. Во ова соопштение, Комисијата исто така подвлекува дека покрај регулаторното придржување постои потреба и за системски приод кон безбедноста, со други зборови воведување на системи за управување со безбедноста.

Заедно со Соопштението, Комисијата, во 2011 година, ја издаде првата верзија на Европската програма за безбедност на воздухопловството (во понатамошниот текст: EASP), во која се опишува

како се управува со безбедноста на ниво на ЕУ. Во декември 2015 година, во прилог на својот извештај, Комисијата го објави првото ажурирање на EASP.

Исто така, после 2011 година се објави и EPAS. Во него се содржани клучните утврдени ризици по безбедноста на воздухопловството на европско ниво, како и стратешките цели на безбедноста и активностите за постигнување на истите, и се осврнува на глобалните цели кои се утврдени во Глобалниот план за безбедност на воздухопловството (во понатамошниот текст: GASP), кој го објави ICAO.

Стратешките приоритети на EPAS се темелат врз Стратегијата за воздухопловството на Комисијата и врз стратешкиот план на EASA (EPAS 2021–2025, Прилог Д(D)). EPAS се изготвува како дел од постапката на EASA за управување со ризиците по безбедноста (SRM). Во рамките на оваа постапка EASA го координира утврдувањето на клучните ризици по безбедноста во европското воздухопловство и развојот на европското портфолио на ризиците по безбедноста.

Во Базната регулатива на EASA се содржат обврските за изготвување на европска програма и план за безбедност на воздухопловството, како и за национални програми и планови за безбедност на воздухопловството. Овие обврски веќе се применуваат согласно Анекс 19 на ICAO.

Преку форуми за годишниот циклус за програмирање, земјите–членки и субјектите на воздухопловната индустрија можат да учествуваат во и да влијаат врз управувањето со ризиците по безбедноста во европското воздухопловство. Активностите кои се утврдуваат како резултат на оваа постапка се објавуваат годишно во EPAS и се спроведуваат на координиран начин, како на европско, така и на национално ниво.

Со активностите кои се содржани во EPAS се настојува да се влијае врз системската и оперативната безбедност во комерцијалниот воздушен сообраќај и генералната авијација. Овие активности се однесуваат на воздухопловите со екипаж и без екипаж. Исто така, тие претставуваат средство за подготвување на измените во воздухопловниот систем, како што се новите технологии или оперативни модели, заканите кои овие измени ги причинуваат, како што се сајбер заканите и проактивната и безбедна интеграција на овие измени во воздухопловниот систем.



Слика бр. 1. EPAS како дел од европскиот воздухопловен систем. Извор: EASA.

EPAS го подготвува EASA за период од четири години, и истиот годишно се ажурира. Активностите кои се утврдени во планот им се доделуваат на EASA, Комисијата, земјите–членки и различните мрежи и тимови кои учествуваат во постапката за управување со ризиците по безбедноста (SRM) на EASA, како и на различни групи кои ги спроведуваат активностите.

#### **4. ГЛОБАЛЕН ПЛАН ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО (GASP)**

Во EPAS се разгледуваат целите и приоритетите на GASP со цел да се подобри нивото на безбедност во воздухопловството и подобро да се подготват земјите членки за ревизиите согласно Универзалната програма за ревизија на надзорот врз безбедноста (USOAP) на нивните национални програмиза безбедноста (SSPs). ICAO, врз основа на резултатите од ревизијата согласно USOAP, утврди дека неспособноста на земјите за ефикасна контрола на воздухопловните операции и понатаму претставува глобална загриженост во поглед на безбедноста. Затоа, со целите содржани во GASP се повикуваат земјите да воспостават стабилни и одржливи системи за надзор врз безбедноста, кои постепено ќе се развијат во посоефицицирано средство за управување со безбедноста. Овие цели се во согласност со стандардите и препорачаните практики (SARPs) на ICAO за спроведувањето на SSP од страна на земјите и на системите за управување со безбедноста (SMS) од страна на давателите на услуги, а се обработени во EPAS, Точка 5.1.1. Управување со безбедноста.

Покрај целите на GASP, ICAO утврди високо ризични категории на воздухопловни несреќи (глобални приоритети). Првично, овие категории се утврдија врз основа на анализата на податоци за воздухопловни несреќи, за операциите во комерцијалниот воздушен сообраќај (CAT), во која е опфатен периодот од 2006 – 2011 година. Повратните информации од регионалните групи за безбедност на воздухопловството (RASGs) покажуваат дека овие приоритети се уште се применувале во време на подготовката на изданието за GASP за 2017 – 2019 година.

Глобалните приоритети се разработуваат во следните Точки: 5.2.1 Губиток на контрола за време на лет (LOC-I), 5.2.2. Безбедност на полетно–слетните патеки и 5.2.6. Безбедност на земја.

Од 2017 година, Регионалното биро на ICAO за регионот на EUR/NAT и EASA работат заедно со цел да изготват Регионален план за безбедност на воздухопловството (RASP) заснован врз EPAS, со што ќе им се овозможи на земјите од регионот на EUR/NAT да имаат корист од овој приод. Целта на EUR RASP е да се олесни постигнувањето на целите на GASP на регионално ниво. RASG–EUR е главно тело кое го прати спроведувањето на EUR RASP и кое ги собира повратните информации од заинтересираните страни со помош на ICAO и EASA.

Во 2020 година, Европскиот регионален план за безбедност во воздухопловството (EUR RASP) има свое второ издание. Дополнително, беа објавени новиот GASP на ICAO и новиот EPAS.

#### **5. EUR РЕГИОНАЛЕН ПЛАН ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО 2020–2022**

Главната цел на EUR RASP е да се креира заеднички фокус за прашањата за безбедноста на воздухопловството, како продолжение на европското залагање за подобрување на безбедноста на воздухопловството и придржување кон стандардите на ICAO. Со овој приод се надополнува постојниот систем за развој на прописите за безбедност, придржувањето кон истите и истрагата на несреќи и сериозни инциденти, кога ќе се случат.

Со EUR RASP се прави обид да се додаде еден проактивен елемент во тековниот систем, преку затварање на кругот на управувањето со безбедноста и поврзување на прашањата за безбедност со плановите на активности и започнати иницијативи за ублажување на основните ризици и тоа на едно регионално ниво.

Со EUR RASP се воспоставува првиот слој на приоритети, кој понатаму, на национално ниво, се надополнува со националните планови и програми за безбедност. Со него се гради мрежа на активности, со што координацијата и блиската соработка се клучни за истиот редовно да се ажурира и да се одржува со цел истиот да биде ефикасен.

Со вториот EUR RASP се опфаќа период од три години, помеѓу 2020 и 2022 година, а ќе се ажурира еднаш годишно, по потреба, за да се опфатат следните периоди од три години. Тој претставува тригодишен етапен план.

По активноста за планирање следи поднесување на извештај за активноста, во кој се оценува напредокот на активностите и истите се документираат. Преку повратните информации се обезбедува постапката за управување со ризиците постојано да се подобрува и во исто време да се придонесе кон утврдување на нови прашања поврзани со безбедноста.

## **6. НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА**

### **6.1. Улогата на Националниот план за безбедност во управувањето со безбедноста на воздухопловството во Република Северна Македонија**

Во SSP се опишува националниот систем за управување со безбедноста на воздухопловството. Таа ја содржи политиката за безбедност во воздухопловството на национално ниво, и општиот опис на високо ниво на правната рамка, постапките и активностите во насока на обезбедување на безбедноста.

SSPI ги содржи клучните ризици по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија, кои се утврдуваат преку европското и националното управување со ризиците по безбедноста, утврдените стратешки цели на безбедноста и активностите кои се преземаат за постигнување на истите.

### **6.2. Структура на планот за безбедност**

Активностите кои се опишани во Поглавје 5 се поделени на системски и оперативни активности. Тие може да се однесуваат на голем број области во воздухопловството или само на една област. Секоја активност опфаќа опис на целите на истата, страните кои се одговорни за нејзино спроведување, како и рокот за, и статусот на, спроведување.

Дел од активностите на EPAS се однапред утврдени, додека остатокот треба да го оставаат на земјите-членки во зависност од големината на индустријата да ја дефинираат активноста. Активностите на EPAS се утврдени во детали, а активностите кои се утврдени на национално ниво се дефинирани во Точка 6 од SSP.

## **7. АКТИВНОСТИ НА ПЛАНОТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ**

### **7.1. Системски прашања – управување со безбедноста**

#### *Системски прашања – вовед*

Системските прашања претставуваат проблеми кои се однесуваат на поединечна организација, системски елемент или на воздухопловниот систем во целина. Со системските активности во целост се подобрува нивото на безбедноста на воздухопловството во Република Северна Македонија. Исто така со нив се одржуваат и зајакнуваат активностите и стручноста која е неопходна да го постигнеме тековното ниво на безбедност.





Заканите на системско ниво не е потребно да имаат директна, краткотрајна врска со поединечни настани, инциденти или несреќи. Системските закани претставуваат фактори во позадина, кои може лесно да се утврдат или пак да се прикриени. На пример, тие може да се поврзани со недостатоци во постапките, процедурите или оперативните култури. Ако не се утврдат заканите на системско ниво и ако не се управува со заканите кои се поврзани со нив, тие можат да предизвикаат или придонесат да се случи настан, инцидент или воздухопловна несреќа.

Утврдувањето на системските закани е особено важно во однос на измените во воздухопловниот систем, во случај на нови проблеми кои искрснуваат. Податоците за безбедноста во воздухопловството кои стојат на располагање за овие проблеми често пати се ограничени или не постојат. Од таа причина, се нагласува важноста на проактивните процени на ризиците по безбедноста и влијанието, како и онаа на соодветното истражување.

Глобален ланец на управување со безбедноста (GASP–EASP/EPAS–SSP/SSPI–SMS) е создаден за систематски развој на безбедноста на целиот воздухопловен систем и неговите елементи. Клучни елементи на ниво на систем се SSPs, вклучувајќи ја и SSP на Република Северна Македонија и системите за управување со безбедноста на организациите (SMS).

### **7.1.1. SYS.001. SSP на Република Северна Македонија**

EPAS референца: MST.001: Земјите–членки да стават приоритет на работата на SSPs

SYS.001.1.SSP на Република Северна Македонија

#### Активност:

АЦВ ја изготвува, ажурира и дополнително развива SSP на Република Северна Македонија. АЦВ активно го известува Националниот комитет за безбедност во воздухопловството (NASC) за содржината на програмата, го следи нејзиното спроведување, како и постојаното подобрување на активностите кои се темелат врз истата.

#### Цел на активноста

Управувањето со безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија е систематско, ефикасно и постојано се подобрува. Република Северна Македонија се придржува кон условите на ICAO и EASA што се однесуваат на развојот и воведувањето на програма за безбедност во воздухопловството.

#### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ: Одржување, развој и спроведување на SSP

Субјекти на воздухопловната индустрија: Спроведување на SSP во нивните операции.

#### Рок

Континуирано

#### Резултат

Ажурираната програма за безбедност на воздухопловството се објавува и спроведува.

#### Статус:

SSP се ажурира по потреба и програмата се имплементира. ICAO треба да изврши ревизија на SSP и нејзиното спроведување при следната USOAP ревизија од страна на ICAO. АЦВ континуирано ја подобрува SSP.

### **7.1.2. SYS.002. SSP1 на Република Северна Македонија**

*EPAS референца: MST.028: Земјите–членки да воспостават и одржуваат SSP1*

#### SYS.002.1. SSP1 на Република Северна Македонија

##### Активност:

АЦВ го донесува и редовно ажурира SSP1 на Република Северна Македонија, кој се однесува на безбедноста на воздухопловството. АЦВ го известува Националниот комитет за управување со безбедноста во воздухопловството (NASC) за содржината на планот, го следи спроведувањето на активностите кои ѝ се доделени, и го промовира и надгледува спроведувањето на активностите кои им се доделени на другите субјекти на воздухопловната индустрија.

##### Цел на активноста

Република Северна Македонија ги спроведува активностите кои им се доделени на земјите–членки на EPAS во Европскиот план за безбедност на воздухопловството, како и оние кои се утврдуваат преку националната постапка за управување со ризиците по безбедноста (SSP, Точка 6).

##### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ: Одржување, развој и спроведување на SSP1

Субјекти на воздухопловната индустрија: Спроведување на SSP1 во нивните операции.

##### Рок

Континуирано, годишни ажурирања.

##### Резултат

Ажуриран и објавен SSP1, спроведени активности во пракса.

##### Статус:

АЦВ го спроведува SSP1 како што е опишано во SSP, Точка 5.2.1 и го надгледува спроведувањето на активностите кои им се доделени на субјектите на воздухопловната индустрија.

### **7.1.3. SYS.003. Целни вредности и индикатори на ефикасноста на националната безбедност на Република Северна Македонија, на национално ниво**

*EPAS референца: MST.001: Земјите–членки да стават приоритет на работата на SSPs*

#### SYS.003.1. Целни вредности и индикатори на ефикасноста на безбедноста на Република Северна Македонија, на национално ниво

##### Активност:

АЦВ врши проценка на националните индикатори за ефикасноста на безбедноста (во понатамошниот текст: SPIs) и целните вредности на ефикасноста на безбедноста (во понатамошниот текст: SPTs) и по потреба ги ажурира. АЦВ го известува Националниот комитет за управување со безбедноста во воздухопловството (NASC) за SPIs и SPTs, и ги применува истите во управувањето со безбедноста на воздухопловството во Република Северна Македонија.

Заинтересираните страни ги земаат предвид националните SPIs и SPTs, и како дел од нивното управување со безбедноста во воздухопловството истите ги проценуваат и обработуваат во однос на нивното работење.

#### Цел на активноста

Утврдени се и воведени ефикасни и корисни SPIs и SPTs за следење и проценка на нивоата на безбедност и ефикасноста на безбедноста во воздухопловството на Република Северна Македонија.

Република Северна Македонија ги исполнува стратешките цели на безбедноста на ICAO.

#### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ

Субјектите на воздухопловната индустрија

Рок

Континуирано

Резултат

АЦВ ги утврдува SPIs и SPTs на Република Северна Македонија, истите на национално ниво се проценуваат, ажурираат, објавуваат и спроведуваат.

Статус:

АЦВ развива следење на SPIs при што ќе ги вклучи ревидираните индикатори на ефикасноста на безбедноста во воздухопловството во своите службени должности.

#### **7.1.4. SYS.004. Управување со ризиците по безбедноста во воздухопловството на Република Северна Македонија, на национално ниво**

*EPAS референца: MST.028: Земјите-членки да воспостават и одржуваат Национален план за безбедност во воздухопловството*

SYS.004.1. Управување со ризиците по безбедноста во воздухопловството на Република Северна Македонија

Активност:

Постапката што се однесува на управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството (Точка 6 од SSP) ја спроведуваат АЦВ и субјектите на воздухопловната индустрија.

Сликата на управувањето со ризиците по воздухопловството на Република Северна Македонија се состои од сликите на ризиците во областите на воздухопловството, прифатливото ниво на ризици и

мерките кои се преземаат за одржување на ризиците на прифатливо ниво. Субјектите на воздухопловната индустрија се извествуваат за сликата на управувањето со ризиците по безбедноста. Резултатите од постапката на управувањето со ризиците по безбедноста во воздухопловството на Република Северна Македонија се вклучени во системот за работење, како и во годишните планови на АЦВ.

Секој субјект на воздухопловната индустрија заинтересирана страна одговара за безбедноста на своите операции. Секој субјект на воздухопловната индустрија треба, во рамките на опсегот на SMS, да ги утврди опасностите/заканите и да врши процена на ризиците во своето работење, да го определи прифатливото ниво на ризици во своето работење и да презема мерки кои се потребни да се елиминираат ризиците или да се намалат до едно прифатливо ниво.

Исто така, субјектите на воздухопловната индустрија треба да го разгледаат SSPI на Република Северна Македонија, како и утврдените ризици на национално ниво што се однесува на нивните операции и, ако е потребно, да спроведат активности за елиминирање на овие ризици или да ги намалат до едно прифатливо ниво. Субјектите на воздухопловната индустрија треба да ја демонстрираат пред АЦВ ефикасноста на нивните SMS. Описот на прифатливите нивоа на безбедност и ефикасноста на безбедноста е дефиниран во Точката 6.2 од SSP.

#### Цел на активноста

Управувањето со ризиците во воздухопловството на Република Северна Македонија е систематско, делотворно и постојано се подобрува. Република Северна Македонија се придржува кон условите на ICAO и EASA кои се однесуваат на управувањето со ризиците во воздухопловството на Република Северна Македонија.

#### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ: Спроведување на управувањето со ризиците по безбедноста во воздухопловството на Република Северна Македонија

Субјектите на воздухопловната индустрија: Спроведување на управувањето со ризиците по безбедноста во воздухопловството, кое е соодветно на нивните операции, вклучувајќи ја и активноста опишана погоре во текстот.

#### Рок

Континуирано

#### Резултат

Се спроведува постапката за управувањето со ризиците по безбедноста во воздухопловството во Република Северна Македонија.

#### Статус:

Сликата за ризиците по безбедноста во воздухопловството треба да се заврши за сите области на воздухопловството. АЦВ заедно со субјектите на воздухопловната индустрија треба да организира заеднички работилници за ризиците. Овие работилници треба да се организираат најмалку еднаш годишно.

### **7.1.5. SYS.005. Промовирање на безбедноста**

#### SYS. 005.1. Промовирање на безбедноста што се однесува на системите за управување со безбедноста (SMS)

*EPAS референца: MST.002: Промовирање на SMS*

##### Активност:

АЦВ ја подига свеста за безбедноста преку организирање на работилници, посети на индустријата, организирање на внатрешни или надворешни настани за субјектите на воздухопловната индустрија и земање предвид на ова прашање за време на различните фази од раководењето со издавање на одобренја и уверенија, како што е опишано во Точка 8 од SSP.

АЦВ ги става на располагање на субјектите на воздухопловната индустрија материјалите кои произлегуваат од семинарите и другиот материјал со упатства за користење на SMS. Исто така, АЦВ ги објавува материјалите со упатства на својата интернет страна, каде се лесно достапни, и ги поттикнува субјектите на воздухопловната индустрија да ги користат истите.

##### Цел на активноста

Давање помош на субјектите на воздухопловната индустрија при воведување и развој на SMS, со тоа што им сеставна на располагање материјалот со упатства.

##### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ

##### Рок

Континуирано: Што се однесува на активностите опишани во Точка 8.2 од SSP

##### Резултат

Споделување и користење на најдобрите практики

Прибирање и објавување на материјалот со упатства на интернет страната на АЦВ

##### Статус:

Континуирано спроведување согласно основните начела од точка 8.2 од SSP

### **7.1.6. SYS.006. Култура на правичност**

#### SYS. 006.1. Култура на правичност

*MST.027: Промовирање на културата за безбедноста во GA (проширено во SSP1 за да се опфати целото воздухопловство)*

Во текот на последните две години, дојде до позитивен развој во културата за пријавување во сите области на воздухопловството во Република Северна Македонија. Помеѓу воздухопловната заедница и АЦВ постои атмосфера на доверба, што претставува составен дел од културата на правичност.

Во SSP на Република Северна Македонија, точка 7.2., *Прибирање, анализа и размена на податоците поврзани со безбедноста*, се дефинира значењето на почитувањето на добрата култура за пријавување, како и основните начела на културата на правичност во воздухопловството на Република Северна Македонија. Во Република Северна Македонија, обврската за пријавување согласно Регулативата за пријавување на настани (ЕУ) бр. 376/2014, се применува исто така и на воздухопловите кои се наведени во списокот во Прилог I од Базната Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139.

#### Активност:

АЦВ го објавува материјалот со упатства за темите кои се однесуваат на културата за безбедност и културата на правичност и за субјектите на воздухопловната индустрија организира соодветни настани.

Во декември 2018 година, АЦВ заедно со EUROCONTROL организираше работилница за културата на правичност.

Генерална авијација и спортско воздухопловство:

Преку редовните средби се гради соработка и доверба помеѓу АЦВ, М-НАВ, ТАВ и другите заинтересирани страни во врска со анализите на податоците од пријавите за настани. Оваа соработка дополнително се развива и претставува начин за одржување и зајакнување на добрата култура за пријавување. Соработката која се развива во контекст на работата на безбедноста во спортското воздухопловство исто така има важна улога во одржувањето на атмосферата на доверба. Овие форми на соработка треба да продолжат и во иднина и да се развиваат. Посебни области на развојот се квалитетот и непосредното влијание на повратните информации врз пријавувањето.

#### Цел на активноста

Одржување и зајакнување на култура за правичност во воздухопловството на Република Северна Македонија и поттикнување на заинтересираните страни да одржуваат и развијат добра култура за пријавување и безбедност.

#### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

Генерална активност: АЦВ

Активност за генералната авијација и спортското воздухопловство: АЦВ, М-НАВ, ТАВ, одделот за летање при Владата, оперативната единица за летање на Дирекцијата за спасување и заштита, спортските клубови и други заинтересирани страни ја одржуваат и зајакнуваат култура за правичност и за безбедност во воздухопловството на Република Северна Македонија

#### Рок

Континуирано

#### Резултат

Соработка со која се промовира пријавување на настаните во воздухопловството и културата за безбедност

Обезбедување на материјали со упатства за културата на правичност и културата за безбедност

Организирање на настан/семинар за културата на правичност и културата за безбедност

## Статус:

Се одвива според планираното

### **7.1.7. SYS.007. Системи за управување со безбедноста (SMS)**

#### SYS. 007.1. Процена на ефикасноста на системот за управување со безбедноста (SMS)

*EPAS референца: MST.026: Процена на SMS*

#### Активност:

Заради процена на придржувањето на системите за управување (CMS) и на системите за управување со безбедноста (SMS) на субјектите на воздухопловната индустрија, АЦВ користи методи со кои се добиваат докази за придржувањето и делотворноста на системите за управување на овие субјекти. Како еден елемент од работата врз развојот, се зема предвид алатката за процена на системот за управување, која ја разви EASA.

За ефикасноста на севкупните системи за управување со безбедноста, кои ги користат организациите или за различни елементи на овие системи се утврдуваат нивоа на целни вредности. Врз основа на резултатите, АЦВ одлучува за потребата од конкретна активност (на пр., надзор, промовирање на безбедноста).

Исто така, за следење на развојот на ефикасноста на SMS во субјектите на воздухопловната индустрија се користат SPIs кои ги утврдува АЦВ.

#### Цел на активноста

Користење на резултатите и развој на надзорот заснован врз ризиците во АЦВ и усогласување на критериумите за евалуација за практиката за надзор на SMS помеѓу земјите-членки.

#### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ

Рок

Континуирано

#### Резултат

АЦВ располага со методи и алатки за процена на вкупната ефикасност и ги користи во активностите засновани врз ризици. АЦВ може да ѝ ги обезбеди на EASA потребните информации за ефикасноста на SMS на субјектите на воздухопловната индустрија во Република Северна Македонија, и да достави повратни информации за областите за кои алатките на EASA за процена на SMS треба и понатака да се развиваат.

## Статус:

АЦВ има развиена прва верзија на алатка за процена (листи на проверка – чек-листи) кои се користат во организациите за OPS, ANS и ADR.

АЦВ и доставува на EASA информации за придржувањето и ефикасноста на SMS на субјектите на воздухопловната индустрија, на начин кој го утврдува EASA, или засебно или во врска со стандардизацијата.

#### SYS. 007.2. Управување со измените како дел од управувањето со безбедноста

*Нема EPAS референца: Подолу наведената активност се утврдува врз основа на утврдените потреби за активности на национално ниво.*

#### Активност:

Субјектите на воздухопловната индустрија треба постојано да ги развиваат и подобруваат своите операции. АЦВ врши процена на влијанието и делотворноста на процедурите за управување со измени (во понатамошниот текст: МоС) на SMS на субјектите на воздухопловната индустрија, при што се забележува дека процедурите се уште не ги поддржуваат сите аспекти во поглед на утврдувањето на законите по безбедноста предизвикани со измена и поврзаното управување со ризиците по безбедноста. Субјектите на воздухопловната индустрија треба да обезбедат дека:

- субјектот на воздухопловната индустрија има соодветна процедура за МоС, вклучувајќи ја и потребната обука на персоналот;
- субјектот на воздухопловната индустрија ги утврдува измените кои треба да се обработат; раководството однапред го известува субјектот на воздухопловната индустрија, обезбедувајќи дека тие може да се обработат и дека потребните мерки може да се спроведат пред да дојде до измената;
- ефикасноста на процедурата за МоС подлежи на внатрешна ревизија, како дел од системот за SM и
- ефикасноста на процедурата за МоС може да се проверува.

Како дел од своите активности за надзор, АЦВ ја проценува ефикасноста на функциите и внатрешните ревизии на МоС на SMS на субјектите на воздухопловната индустрија.

#### Цел на активноста

Да се обезбеди дека субјектите на воздухопловната индустрија спроведуваат навремени и сеопфатни процедури за МоС и дека ги утврдуваат измените во нивните операции, за кои е потребно да се покрене процедура за МоС.

#### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

Субјектите на воздухопловната индустрија

#### Рок

2021 година

#### Резултат

Субјектите на воздухопловната индустрија поседуваат процедури за МоС, кои имаат големо влијание, а ефикасноста на нивните процедури може да се провери.

#### Статус:



Тековен

## **7.1.8. SYS.008. Сајбер безбедност во воздухопловството**

### SYS. 008.1. Сајбер безбедност во воздухопловството

*EPAS референца: SPT.071: Стратегија за сајбер безбедност во воздухопловството*

#### Основа:

Меѓународното уредување за сајбер безбедноста во воздухопловството се развива врз основа на ризиците и ефикасноста. Управувањето со сајбер ризиците, или управувањето со ризиците по обезбедувањето на оперативните информации треба да е прецизно, бидејќи ќе стане се повеќе централно во активностите за безбедност на летовите. Заради тоа, управувањето со обезбедувањето на информациите треба да стане составен дел од оперативните активности кои ги вршат АЦВ и субјектите на воздухопловната индустрија.

#### Активност:

Сајбер безбедноста треба да се вклучи во SSP, како и во Националната програма за обезбедување. Заинтересираните страни треба да се подготват да ги утврдуваат законите по сајбер безбедноста и да управуваат со односните ризици.

#### Цел на активноста

Ефикасно утврдување на законите по сајбер безбедноста и управување со ризиците предизвикани од истите.

#### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ

Субјекти на воздухопловната индустрија

#### Рок

2021–2023 година

АЦВ: Вклучување на сајбер безбедноста во SSP и Националната програма за обезбедување.

Континуирано:

АЦВ: Одржување на SSP, Националната програма за обезбедување и сликата на ризици во поглед на сајбер безбедноста.

Континуирано:

Заинтересираните страни: Утврдување на законите по сајбер безбедноста и управување со ризиците предизвикани од истите

2021 година:

- Изготвување на Програма за сајбер безбедност во цивилното воздухопловството во согласност со европската стратегија за сајбер безбедност во воздухопловството и со Национална стратегија за сајбер безбедност на Република Северна Македонија.
- Организирање на работилници за ризиците заедно со субјектите на воздухопловната индустрија
- Настани за споделување на информации за европската сајбер регулатива.

### Резултат

Сајбер безбедноста да се опфати во SSP, како и во Националната програма за обезбедување.

Заинтересираните страни имаат начини за утврдување на закани по сајбер безбедноста и за управување со ризиците предизвикани од истите.

### Статус:

Активноста треба да се заврши во 2022 година, вклучувајќи ја и Програмата за сајбер безбедност во цивилното воздухопловството, како и соработката со други агенции (Националниот центар за сајбер безбедност) и заинтересирани страни. Во оваа соработка треба да се опфатат доброволното споделување на информации и искуство врз основа на взаемна доверба. Сајбер безбедноста треба да се опфати и во SSP и SSP1 на Република Северна Македонија. Заедно со заинтересираните страни треба да се иницира работата врз сликата на ризици по сајбер безбедноста.

Во текот на 2018 и 2019 година, вработените на АЦВ учествуваа на 16 обуки кои беа посветени на сајбер безбедноста. Исто така, АЦВ продолжи со споделување на информации со субјектите на воздухопловната индустрија, а кои се однесуваат на развој на сајбер–регулатива и на оперативното опкружување на европско ниво.

## **7.1.9. SYS.009. Задачи на земјите–членки (MST)**

### SYS. 009.1. Средства и стручност

*EPAS референца: MST.032: Способности за надзор/области на фокусирање (а) Расположливост со соодветен персонал во надлежните органи*

#### Активност:

АЦВ се залага да обезбеди дека како воздухопловна власт поседува средства и стручност кои се потребни за спроведување на активностите кои и се доделени согласно надлежноста утврдена со Законот за воздухопловство. Ова ќе биде потпомогнато преку континуираната обука и меѓународната соработка.

#### Цел на активноста

Нивото на безбедност во воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.

#### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ

Рок

Континуирано

Резултат

АЦВ ги извршува активностите во областа на воздухопловството со задоволителни средства и стручност.

Статус:

Актуелен/тековен

SYS. 009.2. Заеднички надзор

*EPAS референца: MST.032: Способности за надзор/области на фокусирање (б) Заеднички надзор во сите области*

Активност:

АЦВ активно се вклучува во соработка со други земји што се однесува на управувањето со, и надзорот врз, одобренјата и уверенијата кои им се издаваат на субјектите на воздухопловната индустрија на Република Северна Македонија, кои може да работат и надвор од Република Северна Македонија. Исто така, АЦВ склучува спогодби за соработка со воздухопловните власти од клучните за неа земји–партнери.

Цел на активноста

Нивото на безбедност во комерцијалниот воздушен сообраќај останува високо. Националните воздухопловни власти од различни земји имаат пристап до начините и механизмите за соработка, кои им се потребни за надзор во ситуации кога неколку земји ја делат одговорноста за надзорот на одреден субјект на воздухопловната индустрија.

Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ

Рок

Континуирано

Резултат

Успешен и ефикасен надзор во соработка со воздухопловните власти од други земји.

Статус:

Актуелен/тековен

SYS. 009.3. Управување со операции засновани врз ефикасноста и ризиците

*EPAS референца: MST.032: Способности за надзор/области на фокусирање (в) Систем за управување на организациите во сите сектори*

### Активност:

АЦВ го развива управувањето со операциите засновани врз ефикасноста и ризиците.

Во 2021–2023 година:

АЦВ треба да ги утврди целите, областите и содржината на своите активности за партнерство/соработка. Исто така, АЦВ треба да го спроведе моделот на партнерство/соработка во своите официјални активности.

АЦВ на субјектите на воздухопловната индустрија треба да им доставува информации за моделот на партнерство/соработка и дополнително да го развива во соработка со заинтересираните страни.

АЦВ треба да побара испитување на следењето на културата за безбедност. Целта на ова испитување е да се обезбеди дека моделот кој е заснован на ризици е делотворен и ефикасен. Активноста ги засега сите области на воздухопловството.

### Цел на активноста

Управувањето со ризиците во Република Северна Македонија е систематско, ефикасно и постојано се подобрува. Република Северна Македонија се придржува кон условите на ICAO и EASA, кои се однесуваат на управувањето со ризиците во воздухопловството во Република Северна Македонија.

### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ

Рок 2020–2022 година

### Резултат

Управување со операции засновани врз ефикасноста и ризиците

### Статус:

Во тек се активностите за 2020–2022 година.

### SYS.MST.009.4. Користење на услугите на контролата на летање во генералната авијација

*EPAS референца: RMT.0376 Системи против судири и свесност за сообраќајот за воздухоплови со MTOMs помала од 5 700 kg или со помалку од 19 седишта*

### Активност:

АЦВ учествува во развојот на најдобрата практика за спречување на судири во воздух (MAC) и нарушувања на воздушниот простор (AI) преку EASA's GA TeB (техничкото советодавно тело за генерална авијација на EASA– GeneralAviation Technical Advisory Body).

На состаноците за соработка кои ги води Одборот за безбедност на АЦВ, АЦВ настојува да се утврдат начини за намалување на ризиците од MAC и AI, вклучувајќи ги и најдобрите практики за поттикнување на операторите во генералната авијација и спортското воздухопловство да ги користат услугите на контролата на летање во случај на настани и инциденти, особено, со цел спречување на настани и инциденти.

АЦВ го регулираше летањето ноќе по VFR, а M-HAB го внесе во AIP.

ЕУ Регулативата 923/2012 (SERA-Standardized European Rules of the Air) – Стандардизираните европски правила за летање е транспонирана во македонскиот правен систем.

Со програмите и плановите на АЦВ за надзор се обезбедува дека давателите на услуги на воздухопловна навигација користат соодветни упатства и оперативни методи во давањето на услуги на генерална авијација (GA).

#### Цел на активноста

Намалување на ризиците од MAC и AI

#### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ

Одбор за безбедност на АЦВ

Субјектите на воздухопловната индустрија(ANS)

#### Рок

Континуирано

#### Резултат

Соодветно користење на услуги на контролата на летање во генералната авијација и спортското воздухопловство.

#### Статус:

АЦВ учествува во работата на групата на GA TeB на EASA.

Исто така и Одборот за безбедност на АЦВ работи на оваа тема.

### **7.1.10. SYS.011. Безбедно вклучување на нови технологии и концепции**

#### SYS.SINTC.010.1 Нови деловни модели

EPAS референца: MST.019: Подобрo разбирање на структурата на управување на операторите

#### Активност:

АЦВ утврдува како всушност клучните луѓе на субјектите на воздухопловната индустрија–вклучувајќи ги и раководителите за безбедност и одговорните менаџери – ги спроведуваат и сфаќаат одговорностите кои се однесуваат на нивните функции. Овде, АЦВ исто така ги користи и следните материјали со упатства на EASA: „Практичен прирачник: Управување со опасности поврзани со нови деловни модели на операторите кои вршат комерцијален воздушен сообраќај“ (Practical Guide: Management of hazards related to new business models of commercial air transport operators).

Должност на раководството на субјектите на воздухопловната индустрија е да обезбедат нови деловни модели, а сите закани кои се поврзани со истите се наведуваат во SMS на субјектот,

вклучувајќи го и навременото процесирање преку процедурите за управување со измени (MoC), ако е потребно.

#### Цел на активноста

Утврдување на проблеми поврзани со новите деловни модели и проценување и намалување на ризиците од истите.

#### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ

Субјектите на воздухопловната индустрија (M–HAB и TAB)

#### Рок

2021–2025 година

#### Резултат

Надзорни активности: дискусии

#### Статус:

За делот на АЦВ, што се однесува на дискусиите за безбедноста нема активност

#### SYS.SINTC.010.2. Радарски системи

EPAS референца: MST.020: Губење на радарското откривање

#### Активност:

АЦВ обезбедува дека заедно со субјектите на воздухопловната индустрија се проценуваат препораките од техничкиот извештај на EASA и ако е соодветно, се воведуваат во Република Северна Македонија.

#### Цел на активноста

Контролирање на воведувањето на нови производи, системи, технологии и операции.

#### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ- одобрување на безбедносна проценка на нов ATM систем.

(2021 година: M–HAB)

#### Рок

2021 година (првично 2017 година)

#### Резултат

Дискусии за препораките и нивно воспоставување, ако е соодветно.

## Статус:

Не се спроведува. Се водат дискусии за различните области од техничкиот извештај на EASA и се проследуваат до M-NAB. M-NAB продолжува со постапката за набавка на нов ATM систем.

## **7.2. Оперативни прашања**

### *Оперативни прашања, вовед*

Оперативните прашања се директно поврзани со активностите на единка, организација или оперативна област или со факторите на околината, вклучувајќи ги, на пример, временските прилики. На оперативно ниво, заканите може директно да предизвикаат ситуација која се развива во настан, инцидент или воздухопловна несреќа.



Оперативните закани и безбедносните фактори често се утврдуваат преку анализа на податоците од пријави за настани и преку вршење на процена на ризиците. Со мерките за управување со ризиците се настојува да се намали веројатноста случките да резултираат во настани, инциденти и воздухопловни несреќи и да се ублажи сериозноста на нивните последици.

Помеѓу останатите работи, со EPAS се бара во SSPI да се опфатат заканите кои се утврдени на меѓународно ниво. Ова ги опфаќа следните ставки:

- Губиток на контрола за време на лет (LOC-I);
- Излетување од полетно-слетната патека (RE);
- Упад на полетно-слетната патека (RI);
- Судир во воздух (MAC);
- Безбедност на земја;
- Контролиран лет во терен (CFIT);
- Пожар, чад и испарување и
- Нарушувањена воздушниот простор (AI).

### **7.2.1. OPER.001. Губиток на контрола за време на лет (LOC-I)**

*EPAS референца: MST.028: Земјите-членки да воспостават и одржуваат SSPI*

#### OPER.LOC.001. Губиток на контрола за време на лет (LOC-I)



## Активност:

Заканите од губиток на контрола за време на лет (LOC-I) и нивните утврдени причински фактори се опфатени во SPIs и SPTs утврдени од АЦВ. Заинтересираните страни треба да обрнат внимание и да ги обработат заканите од губиток на контрола за време на лет (LOC-I) во нивното управување со безбедноста и да преземат мерки за намалување на ризиците. Во примерите на фактори кои можат да предизвикаат закани од губиток на контрола за време на лет (LOC-I) се опфатени, помеѓу другото, удари на птици и инциденти во кои се вклучени остатоци од страни предмети/тела (FOD).

АЦВ го следи бројот и нивото на ризици поврзани со настани на губиток на контрола за време на лет (LOC-I), ги дефинира потребните активности како дел од управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија и проценува како субјектите на воздухопловната индустрија се справуваат со и ги обработуваат заканите од губиток на контрола за време на лет (LOC-I).

За да постапат по заканите од губиток на контрола за време на лет (LOC-I), како дел од своето управување со безбедноста, операторите треба да:

- ги проценуваат ризиците во своите операции,
- го дефинираат прифатливото ниво на безбедност и потребните нивоа на управување и одговор,
- ги утврдат и спроведат потребните мерки и
- ја следат ефективностa на своите активности.

#### Цел на активностa

Намалување на ризиците од губиток на контрола за време на лет (LOC-I).

#### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ: Управување со ризиците по безбедноста на воздухопловството (SSP 2.6) и надзор (SSP 3.0).

Субјектите на воздухопловната индустрија (AOC, SPO, ATO, ANS, ADR): Обработување на заканите од LOC-I во своите операции.

#### Рок

Континуирано

#### Резултат

Настаните поврзани со губиток на контрола за време на лет (LOC-I) и нивните причински фактори се опфатени во SPIs и SPTs на Република Северна Македонија и се обработени во управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија и управувањето со безбедноста на субјектите на воздухопловната индустрија.

#### Статус:

Делот на АЦВ е во фаза на спроведување, и АЦВ го обезбедува спроведувањето од страна на субјектите на воздухопловната индустрија, како дел од надзорот кој го врши.

#### **7.2.2. OPER.002. Излетување од полетно-слетната патека (RE)**

*EPAS референца: MST.028: Земјите-членки да воспостават и одржуваат Национален план за безбедност на воздухопловството*

#### OPER.RE.002.1 Излетување од полетно-слетната патека (RE)





### Активност:

Заканите од излетување од полетно–слетната патека (RE) и нивните утврдени причински фактори, како што е состојбата на полетно–слетната патека (RWY CON), се опфатени во SPIs и SPTs на Република Северна Македонија. Заинтересираните страни треба да обрнат внимание на и да ги обработат заканите од излетување од полетно–слетната патека (RE) во нивното управување со безбедноста и да преземат мерки за намалување на ризиците.

АЦВ го следи бројот и нивото на ризици од настани на излетување од полетно–слетната патека (RE), ги дефинира потребните активности како дел од управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија и проценува како заинтересираните страни се справуваат со, и ги обработуваат, заканите од излетување од полетно–слетната патека (RE).

За да постапат по заканите од излетување од полетно–слетната патека (RE), како дел од своето управување со безбедноста, операторите треба да:

- ги проценуваат ризиците во своите операции,
- го дефинираат прифатливото ниво на безбедност и потребните нивоа на управување и одговор,
- ги утврдат и спроведат потребните мерки и
- ја следат ефективноста на своите активности.

### Цел на активноста

Намалување на ризиците од излетување од полетно–слетната патека (RE).

### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ: Во делот на управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството и надзорот на Република Северна Македонија.

Субјектите на воздухопловната индустрија (АОС, SPO, АТО, ANS, ADR): Обработување на со заканите од излетување од полетно–слетната патека (RE) во своите операции.

### Рок

Континуирано

### Резултат

Излетувањето од полетно–слетната патека и нивните причински фактори се опфатени во SPIs и SPTs на Република Северна Македонија и се обработени во управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија и управувањето со безбедноста на субјектите на воздухопловната индустрија.

### Статус:

Се спроведува делот на АЦВ и АЦВ го обезбедува спроведувањето од страна на заинтересираните страни, како дел од надзорот кој го врши.

### **7.2.3. OPER.003. Безбедност на полетно–слетната патека**

*EPAS референца: MST.028: Земјите-членки да воспостават и одржуваат Национален план за безбедност на воздухопловството*

#### OPER.RWY.003.1 Локални тимови за безбедност на полетно-слетната патека (LRST)

##### Активност:

На Меѓународниот аеродром Скопје и аеродромот Свети Апостол Павле во Охрид се формираа локални тимови за безбедност на полетно-слетната патека (LRST). Операторот на аеродромот треба исто така да ја обезбеди и ефикасноста на активностите на локалните тимови за безбедност на полетно-слетната патека (LRST) на други аеродроми.

##### Цел на активноста

Целта на активноста е да се подобри безбедноста на полетно-слетните патеки во Република Северна Македонија.

##### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ

Субјекти на воздухопловната индустрија (ADR, ANS)

##### Рок

Континуирано

##### Резултат

Ефикасни активности на локалните тимови за безбедност на полетно-слетната патека (LRST), се проценува ефикасноста на нивните активности и на други аеродроми.

##### Статус:

Локалните тимови за безбедност на полетно-слетната патека (LRST) делуваат на Меѓународниот аеродром Скопје и на аеродромот Свети Апостол Павле во Охрид.

#### **7.2.4. OPER.004. Упади на полетно-слетни патеки (RI)**

*EPAS референца: MST.028: Земјите-членки да воспостават и одржуваат Национален план за безбедност на воздухопловството*

#### OPER.RI.004.1. Упади на полетно-слетни патеки (RI)



### Активност:

Заканите од упади на полетно–слетните патеки (RI) и нивните утврдени причински фактори се опфатени во SPIs и SPTs на Република Северна Македонија. Заинтересираните страни треба да обрнат внимание на и да ги обработат заканите од упади на полетно–слетните патеки (RI) во нивното управување со безбедноста и да преземат мерки за намалување на ризиците.

АЦВ го следи бројот и нивото на ризици од настани на упади на полетно–слетните патеки (RI), ги дефинира потребните активности како дел од управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија и проценува како заинтересираните страни се справуваат со и ги обработуваат заканите од упади на полетно–слетните патеки (RI).

За да постапат по заканите од упади на полетно–слетните патеки (RI), како дел од своето управување со безбедноста, субјектите на воздухопловната индустрија треба да:

- ги проценуваат ризиците во своите операции,
- го дефинираат прифатливото ниво на безбедност и потребните нивоа на управување и одговор,
- ги утврдат и спроведат потребните мерки и
- ја следат ефективноста на своите активности.

### Цел на активноста

Намалување на ризиците по упади на полетно–слетните патеки (RI).

### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ: Управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството и надзор на Република Северна Македонија.

Субјектите на воздухопловната индустрија (АОС, SPO, АТО, ANS, ADR): Обработка на заканите од упади на полетно–слетните патеки (RI) во своите операции.

### Рок

Континуирано

### Резултат

Причинските фактори за упадите на полетно–слетните патеки (RI) се опфатени во SPIs и SPTs на Република Северна Македонија и се обработени во управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија и во управувањето со безбедноста на заинтересираните страни.

### Статус:

Се спроведува делот на АЦВ, а АЦВ го обезбедува спроведувањето од страна на субјектите на воздухопловната индустрија, како дел од надзорот што го врши.

### **7.2.5. OPER.005. Судири во воздух (MAC)**

*EPAS референца: MST.028: Земјите–членки да воспостават и одржуваат Национален план за безбедност на воздухопловството*

## OPER.MAC.005.1. Судир во воздух (MAC)



### Активност:

Заканите од судири во воздух (MAC) и нивните утврдени причински фактори се опфатени во SPIs и SPTs на Република Северна Македонија. Заинтересираните страни треба да обрнат внимание и да ги обработат заканите од судири во воздух (MAC) во нивното управување со безбедноста и да преземат мерки за намалување на ризиците.

АЦВ го следи бројот и нивото на ризици од настани на судири во воздух (MAC), ги дефинира потребните активности како дел од управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија и проценува како заинтересираните страни се справуваат со, и ги обработуваат заканите од судири во воздух (MAC).

За да постапат по заканите од судири во воздух (MAC), како дел од своето управување со безбедноста, субјектите на воздухопловната индустрија треба да:

- ги проценуваат ризиците во своите операции,
- го дефинираат прифатливото ниво на безбедност и потребните нивоа на управување и одговор,
- ги утврдат и спроведат потребните мерки и
- ја следат ефикасноста на своите активности.

### Цел на активноста

Намалување на ризиците од судири во воздух (MAC).

### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ: Управување со ризиците по безбедноста на воздухопловството и надзор на Република Северна Македонија.

Субјектите на воздухопловната индустрија (АОС, SPO, АТО, ANS, RPAS): Обработка на заканите од судири во воздух (MAC) во своите операции.

### Рок

Континуирано

### Резултат

Судирите во воздух (MAC) и нивните причински фактори се опфатени во SPIs и SPTs на Република Северна Македонија и се обработени во управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија и управувањето со безбедноста на заинтересираните страни.

## Статус:

Се спроведува делот на АЦВ и АЦВ го обезбедува спроведувањето од страна на заинтересираните страни, како дел од надзорот што го врши.

## OPER.MAC.005.2. Губиток на растојание помеѓу цивилните и воените воздухоплови (MAC)

*EPAS референца: MST.024: Губиток на растојаниепомеѓу цивилните и воените воздухоплови*

## Активност:

АЦВ во соработка со EUROCONTROL го развива концептот за флексибилно користење на воздушниот простор (FUA), со цел да се излезе во пресрет на сèпоголемата побарувачка на воздушниот сообраќај и се поголемата потреба од услуги во воздушниот сообраќај.

На владино ниво, Цивилно–воениот комитет (CIMIC) ги решава прашањата кои се однесуваат на соработката на цивилното и военото воздухопловство во регионот на Република Северна Македонија.

Исто така, Цивилно–воениот комитет (CIMIC) воспоставува стратешка мрежа за соработка која може, ако е потребно во контекст на НАТО активностите (заштита на воздушниот простор со странски авионилловеци) во нашата држава да организира соодветни состаноци.

## Цел на активноста

Намалување на заканите од губиток на растојание помеѓу цивилните и воените воздухоплови и судири во воздух (MAC) преку хармонизирање на методите и зголемување на соработката помеѓу односните заинтересирани страни.

## Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ

МО

МВР

## Рок

Континуирано

## Резултат

Судирите во воздух и нивните причински фактори се опфатени во Прилог 2 кон SSP и се обработени во управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија и управувањето со безбедноста на заинтересираните страни.

## Статус:

АЦВ е во фаза на развој на концепт за FUA. Со програмата на ECTRL за помош на земјите се поддржува Република Северна Македонија да го исполни условот кој се однесува на концептот за флексибилно користење на воздушниот простор (FUA) со три нивоа.

Република Северна Македонија активно ја промовира зголемената цивилно–воена соработка. Комитетот одржува состаноци на секои три месеци, а ако треба, и почесто.

### **7.2.6. OPER.006. Безбедност на земја**

*EPAS референца: RMT.0728: Развој на услови за опслужување на земја*

#### OPER.006. Безбедност на земја



#### Активност:

Заканите по прифатот и отпремата на патници, багаж, стока (во понатамошниот текст: прифат и отпрема) и управувањето со постапките на платформа и нивните утврдени причински фактори се опфатени во SPIs и SPTs на Република Северна Македонија. Заинтересираните страни треба да обрнат внимание и да ги обработуваат овие закани во нивното управување со безбедноста и да преземат мерки за намалување на ризиците.

АЦВ го следи бројот и нивото на ризици од настани поврзани со прифат и отпрема, ги дефинира потребните активности како дел од управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија и го проценува начинот на кој субјектите на воздухопловната индустрија се справуваат со, и ги обработуваат, заканите по прифатот и отпремата и заканите по управувањето со постапките за на платформа.

За да постапат по заканите по прифат и отпрема, како дел од своето управување со безбедноста, субјектите на воздухопловната индустрија треба да:

- ги проценуваат ризиците во своите операции,
- го дефинираат прифатливото ниво на безбедност и потребните нивоа на управување и одговор,
- ги утврдат и спроведат потребните мерки и
- ја следат ефективноста на своите активности.

#### Цел на активноста

Намалување на ризиците поврзани со безбедноста на земја.

#### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ: Управување со ризиците по безбедноста на воздухопловството и надзор на Република Северна Македонија.

Субјектите на воздухопловната индустрија (АОС, GH, ANS, ADR): Обработка на заканите по прифат и отпрема и управување со постапките на платформа во нивните операции.

#### Рок

Континуирано

## Резултат

Заканите по прифат и отпрема и управувањето на платформа и нивните причински фактори се опфатени во SPIs и SPTs на Република Северна Македонија и се обработени во управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија и управувањето со безбедноста на заинтересираните страни.

## Статус:

Делот на АЦВ е во фаза на спроведување и АЦВ го обезбедува спроведувањето од страна на заинтересираните страни, како дел од надзорот кој таа го врши.

### **7.2.7. OPER.007. Контролиран лет во терен (CFIT)**

*EPAS референца: MST.028: Земјите-членки да воспостават и одржуваат Национален план за безбедност на воздухопловството*

#### OPER.CFIT.007.1. Контролиран лет во терен (CFIT)



## Активност:

Заканите од контролиран лет во терен (CFIT) и нивните утврдени причински фактори, се опфатени во SPIs и SPTs на Република Северна Македонија. Заинтересираните страни треба да обрнат внимание и да ги обработат, заканите од контролиран лет во терен (CFIT) во нивното управување со безбедноста и да преземат мерки за намалување на ризиците.

АЦВ го следи бројот и нивото на ризици од настани на контролиран лет во терен (CFIT), ги дефинира потребните активности како дел од управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија и проценува како заинтересираните страни се справуваат со, и ги обработуваат, заканите од контролиран лет во терен (CFIT).

За да постапат по заканите од контролиран лет во терен (CFIT), како дел од своето управување со безбедноста, субјектите на воздухопловната индустрија треба да:

- ги проценуваат ризиците во своите операции,
- го дефинираат прифатливото ниво на безбедност и потребните нивоа на управување и одговор,
- ги утврдат и спроведат потребните мерки и
- ја следат ефикасноста на своите активности.

## Цел на активноста

Намалување на ризиците од контролиран лет во терен (CFIT).

Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ: Управување со ризиците по безбедноста на воздухопловството и надзор на Република Северна Македонија.

Субјектите на воздухопловната индустрија (АОС, SPO, АТО, АНС): Обработка на заканите од контролиран лет во терен (CFIT) во своите операции.

### Рок

Континуирано

### Резултат

Контролираниот лет во терен (CFIT) и односните фактори на заканите се опфатени во SPIs и SPTs на Република Северна Македонија и се обработени во управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија и управувањето со безбедноста на заинтересираните страни.

### Статус:

Делот на АЦВ е во фаза на спроведување и АЦВ го обезбедува спроведувањето од страна на заинтересираните страни, како дел од надзорот кој таа го врши.

## **7.2.8. OPER.008. Пожар, чад и испарување**

*EPAS референца: MST.028: Земјите–членки да воспостават и одржуваат Национален план за безбедност на воздухопловството*

### OPER.FIRE.008.1.Пожар, чад и пареа



### Активност:

Заканите од пожар, како и забележување на чад и други испарувања и нивните утврдени причински фактори се опфатени во SPIs и SPTs на Република Северна Македонија. Заинтересираните страни треба да обрнат внимание на овие закани во нивното управување со безбедноста и да преземат мерки за намалување на ризиците.

АЦВ го следи бројот и нивото на пожари и забележување на чад и други испарувања, ги дефинира потребните активности како дел од управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија и проценува како заинтересираните страни се справуваат со, и ги обработуваат, овие закани.

За да постапат по заканите поврзани со пожар, чад и испарувања како дел од своето управување со безбедноста, субјектите на воздухопловната индустрија треба да ги проценат ризиците во своето работење, да го дефинираат прифатливото ниво на безбедност и потребните нивоа на управување и нивоата на одговор, да ги определат и спроведат потребните активности и да ја следат ефикасноста на своите активности.



## Цел на активноста

Намалување на ризиците од пожар, чад и испарувања.

## Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ: Управување со ризиците по безбедноста на воздухопловството и надзор на Република Северна Македонија.

Субјектите на воздухопловната индустрија (АОС, SPO, АТО, ANS, ADR): Обработка на заканите кои се поврзани со пожар, чад и испарувања, во своите операции.

## Рок

Континуирано

## Резултат

Заканите по пожар, чад и испарувања и нивните причински фактори се опфатени во SPIs и SPTs на Република Северна Македонија и се обработени во управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија и управувањето со безбедноста на заинтересираните страни.

## Статус:

Делот на АЦВ е во фаза на спроведување и АЦВ го обезбедува спроведувањето од страна на заинтересираните страни, како дел од надзорот кој таа го врши.

### **7.3. Активности кои се однесуваат на поединечни области на воздухопловството**



SSP содржи активности кои се доделени засебно на секоја област на воздухопловството. Овие активности се утврдени врз основа на EPAS и на резултатите од постапката за управување со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија. Разгледувањето на секоја област започнува со сценарија за актуелните закани за предметната област за кои се смета дека е потребно да се вклучат активности во SSPI. Овие сценарија за закани се дефинираат врз основа на сликите со ризици по безбедноста, на национално ниво, кои се засновани врз процена на нивото на ризици по безбедноста во односната област на воздухопловната индустрија на Република Северна Македонија.

#### **7.3.1. Безбедност на хеликоптерите**

*EPAS референца: MST.015: Настани по безбедноста на хеликоптерите*



### SYS.HECO.001. Безбедност на хеликоптерите

Системскиот развој на стандардни оперативни процедури и нивното воведување претставува клучно сценарио во националната слика на ризици во областа на операциите на хеликоптери, во комерцијалниот воздушен сообраќај (CAT RW) и специјализираните услуги со воздухоплови (SPO RW). Ова претставува еден од националните индикатори за ефикасноста на безбедноста, кои операторите со хеликоптери се обврзани да ги следат.

#### Активност:

Операторите на хеликоптери треба да обезбедат дека имаат стандардни оперативни процедури (SOPs), во кои детално и обемно се опишуваат сите операции на хеликоптерите кои се битни за нивните активности. Стандардните оперативни процедури (SOPs) се земаат предвид во сите обуки и практични операции со хеликоптери со ротациони крила што се однесува на организациите, редовно се преиспитуваат и ажурираат врз основа на утврдените потреби во управувањето со ризици.

Во приоритетите за надзор, АЦВ ги вклучува стандардните оперативни процедури (SOPs), како и надзорот врз нивното спроведување.

#### Цел на активноста

Спроведување на управување со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија во доменот на операции со хеликоптери преку зајакнување на една од клучните заштитни мерки за намалување на ризиците, користење на стандардните оперативни процедури, со што се обезбедува дека нивото на ризиците по операциите со хеликоптери останува прифатливо

#### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

Организации кои се вклучени во операции со хеликоптери во комерцијалниот воздушен сообраќај (CAT RW) и во специјализираните услуги со воздухоплови (SPO RW).

АЦВ

#### Рок

2020–2024 година

#### Резултат

Горе опишаната активност се обработува во управувањето со безбедноста на организациите, а резултатите се обработуваат во врска со надзорот кој го врши АЦВ.

#### Статус:

Спроведувањето е во тек.

### **7.3.2. Безбедност на аеродромите**



### SYS.ADR.001. Безбедност на аеродромите

Во однос на безбедноста на аеродромите, клучното сценарио на оперативното ниво во сликата за ризиците по безбедноста ги опфаќа:

- состојбата на полетно–слетните патеки и одржувањето на аеродромите,
- неовластените возила на полетно–слетните патеки (упади на полетно–слетните патеки, RI) во услови лете, а особено во зима и
- оперативното придржување и употребливоста на површината за маневрирање.

На систематско ниво, утврдени се следните клучни сценарија:

- недостатоци од извештаи за одржување,
- користење на информации кои се добиваат во рамките на SMS заради носење на одлуки (*исто така видете ја активноста SYS.007.2, Управување со измени како дел од управувањето со безбедноста и*
- недостатоци во ширење на информациите за локалните состојби.

#### Активност:

Операторите на аеродромите треба да ги решаваат/обработуваат горе–наведените сценарија, кои се утврдени на национално ниво, што се однесува на нивните операции, да го утврдат прифатливото ниво на безбедност и, ако е потребно, да преземат мерки за намалување на ризиците до едно прифатливо ниво.

Во приоритетите за ревизија, АЦВ ги вклучува утврдените клучни сценарија во планот за надзор.

#### Цел на активноста

Спроведување на управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија во секторот за ADR, преку обезбедување дека ризиците кои се поврзани со горе–описаните сценарија со закани се одржуваат на едно прифатливо ниво.

#### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

Операторите на аеродромите

АЦВ

Рок

2020 година

## Резултат

Горе опишаната активност се обработува во управувањето со безбедноста на организациите, а резултатите се обработуваат во врска со надзорот кој го врши АЦВ.

## Статус:

Спроведувањето е во тек.

### **7.3.3. Безбедност на прифат и отпрема**

#### SYS.GH.001. Безбедност на прифат и отпрема (GH)



Во однос на безбедноста на прифат и отпрема, клучното сценарио на национално ниво во сликата за ризиците по безбедноста опфаќа:

- не се следи правилната процедура за време на полнење со гориво кога патниците се во воздухоплов/кога се качуваат во воздухоплов/кога се симнуваат од воздухоплов,
- неправилно или недоволно товариње на воздухопловите,
- недостатоци во доставување на итни информации кога опремата за поддршка на земја се судира со воздухоплов (вклучувајќи го и моменталното информирање на екипажот и техничкиот персонал и пријавувањето на настани),
- ситуации кога масата/тежиштето на воздухопловот се погрешно пресметани и
- недостатоци во насочувањето и надзорот на патниците на платформа.

На систематско ниво, утврдени се следните клучни сценарија:

- подизведувачот не работи коректно, но организацијата која ги добива услугите нема доволно можности за проверка на безбедноста на работењето директно во подизведувањето, а особено во ланците на подизведување,
- заради недостатоци во системот на SMS, системот не ги идентификува заканите по безбедноста и/или не е во состојба да управува со ризиците по безбедноста,
- големата ротација на персоналот за опслужување на земја (GH), го отежнува развојот/одржувањето на стручната оспособеност и
- заради набиен распоред, вршењето на работи поврзани со опслужувањето на земја не е коректно или се занемарува помеѓу два лета на воздухоплов.

## Активност:

Организациите треба да ги решаваат горе–наведените клучни сценарија во врска со опслужувањето на земја кои се утврдени на национално ниво што се однесува на нивните операции, да го утврдат прифатливото ниво на безбедност и, ако е потребно, да преземат мерки за намалување на ризиците до едно прифатливо ниво.

АЦВ утврдува концепт за работата на надлежните органи во прифат и отпрема, ги распределува средствата и ја обезбедува компетентноста.

## Цел на активноста

Спроведување на управување со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија во областа за опслужување на земја (GH) со обезбедување дека ризиците кои се поврзани со горе–описаните сценарија со закани се одржуваат на едно прифатливо ниво.

## Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

Организации за опслужувањето на земја (GH)

Организации иматели на АОС

АЦВ

## Рок

2020–2021 година

## Резултат

Горе опишаната активност се обработува во управувањето со безбедноста на опслужувањето на земја и на организациите кои користат услуги за опслужување на земја. Концептот за надзор на АЦВ е развиен и воведен.

## Статус:

Спроведувањето е во тек.

## **7.3.4. Пловидбеност и одржување на безбедноста**

### SYS.AIR.001. Пловидбеност и одржување на безбедноста



Утврдени се две клучни сценарија на системско ниво во сликата за ризиците по безбедноста во областа на пловидбеноста и одржувањето (AIR), на национално ниво:

- направена е грешка во управувањето со пловидбеноста, што предизвикува да се занемаруваат задачите за одржување или ОДБ (Оперативна директива за безбедност) и
- персоналот за одржување не ги извршува своите задачи како што треба, што доведува до тоа да се пушти воздухоплов во користење иако тој не е пловидбен.

## Активност:

Организациите за управување со континуираната пловидбеност (САМО) и организациите за одржување (АМО) треба да ги решаваат горе–наведените клучни сценарија кои се утврдени на национално ниво што се однесува на нивните операции, да го утврдат прифатливото ниво на

безбедност и, ако е потребно, да преземат мерки за намалување на ризиците до едно прифатливо ниво.

АЦВ ги вклучува сценаријата во својот план за надзор.

#### Цел на активноста

Спроведување на управување со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија во областа на пловидбеноста и одржувањето (AIR), обезбедувајќи дека ризиците кои се поврзани со горе-описаните сценарија со закани се одржуваат на едно прифатливо ниво.

#### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

Организациите за управување со континуираната пловидбеност (САМО) и организациите за одржување (АМО) кои се одговорни за одржување и управување на воздухопловите

АЦВ

#### Рок

2020–2022 година

#### Резултат

Во управувањето со безбедноста на организациите за управување со континуираната пловидбеност (САМО) и организациите за одржување (АМО) се решаваат горе опишаните сценарија за закани, а резултатите се обработуваат што се однесува на надзорот кој го врши АЦВ.

#### Статус:

Спроведувањето е во тек.

### **7.3.5. Безбедност на генералната авијација**



Генералната авијација се однесува на сите други воздухоплови со екипаж, освен на оние во комерцијалниот воздушен сообраќај и специјализираните услуги со воздухоплови. На европско ниво, спречувањето на судири во воздух (МАС), справувањето со временските прилики, управувањето со воздухопловите (спречување на губиток на контрола или настани на LOC-I) и управувањето со летот остануваат клучни области за активности за подобрување на безбедноста.

АЦВ работи на безбедноста на генералната авијација и спортското воздухопловство, како што е наведено во оперативниот модел за безбедноста на спортското воздухопловство. Покрај АЦВ, М-НАВ, ТАВ, спортските и рекреативните клубови се посветени на оперативниот модел.

Во оперативниот модел, заинтересираните страни се посветуваат на придржување кон моделот, преку разговори за состојбата со безбедноста за време на состаноците со АЦВ и ги утврдуваат приоритетите на работата во врска со безбедноста, како и потребите за активности во текот на годината.

#### OPER.GA.001. Повреди/нарушувања на воздушниот простор

*EPAS референца: MST.028: Земјите-членки да воспостават и одржуваат Национален план за безбедноста на воздухопловството*

#### Активност:

Тековно, повредите/нарушувањата на воздушниот простор (AI) не се појавуваат како клучна закана во генералната авијација и спортското воздухопловство во Република Северна Македонија, но со текот на годините се спроведоа неколку активности за намалување на ризиците кои се поврзани со истите. Настаните кои опфаќаат повреди/нарушувања на воздушниот простор (AI) и нивоата на нивните ризици се следат како дел од управувањето со ризиците по безбедноста во воздухопловството на Република Северна Македонија. Ако се утврди каква било потреба од дополнителни активности, во тој случај ќе се користи оперативниот модел за работа поврзана со безбедноста на спортското воздухопловство во Република Северна Македонија.

#### Цел на активноста

Намалување на ризиците за повреди/нарушувања на воздушниот простор (AI) и судири во воздух (MAC).

#### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

Заинтересираните страни кои се посветени на оперативниот модел за работа поврзана со безбедноста на спортското воздухопловство во Република Северна Македонија: АЦВ, М-НАВ, ТАВ и клубовите за спортско летање.

#### Рок

Континуирано

#### Резултат

Контролирање на ризиците за повредите/нарушувањата на воздушниот простор(AI)и судири во воздух (MAC).

#### Статус:

На состаноците за соработка кои ги води Одборот за безбедност на АЦВ, АЦВ настојува да се утврдат начини за намалување на повреди/нарушувања на воздушниот простор (AI), вклучувајќи ги и најдобрите практики за поттикнување на субјектите на воздухопловната индустрија во генералната авијација и спортското воздухопловство во спречување на појава на настани и инциденти.

АЦВ ги регулира VFR летовите во ноќни услови, а М-НАВ ги внесе во AIP.

ЕУ Регулацијата 923/2012 SERA – Стандардизираните европски правила за летање е транспонирана во прописите на Република Северна Македонија.

Со програмите и плановите за надзор на АЦВ се обезбедува дека давателите на услуги на воздухопловната навигација користат соодветни упатства и методи на работа при давање на услуги на генералната авијација (GA).

#### SYS.GA.002. Ширење на безбедносните пораки

*EPAS референца: MST.025: Подобрување на ширењето на безбедносните пораки*

##### Активност:

Во клучните елементи за промовирање на безбедноста, кои се поврзани со оперативниот модел на Република Северна Македонија за безбедноста на спортското воздухопловство се опфатени делотворното промовирање на безбедноста и споделувањето на најдобрите практики, користејќи различни канали за комуникација. Горепомишаната соработка продолжува во рамките на оперативниот модел. Заинтересираните страни се среќаваат еднаш годишно пред почеток на сезоната за летање и дискутираат и носат одлуки за централните и актуелните теми за безбедноста во воздухопловството.

Што се однесува на пријавувањето, потребно е да се мотивира пријавувањето на настани како дел од подобрување на безбедноста и да се подобри системот за повратните информации. Повеќе за ова прашање, видете ја активноста од *SYS.006.1, Култура на правичност*, која претставува одговор на активностата на *EPAS MST.027, Развој на култура на правичност во GA*. Во SSPI, чиј опсег е проширен со цел да се опфати целото воздухопловство.

##### Цел на активноста

Подобрување на ширењето на безбедносните пораки како битен фактор за безбедноста, со што се подобрува и безбедноста на генералната авијација.

##### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

Субјекти на воздухопловната индустрија кои се посветени на оперативниот модел за работа поврзана со безбедноста на спортското воздухопловство во Република Северна Македонија: АЦВ, М-НАВ, ТАВ и клубовите за спортско летање.

##### Рок

Континуирано

##### Резултат

Делотворно ширење на безбедносни пораки засновани врз ризиците.

##### Статус:

Напредува според планираното.

#### **7.3.6. Безбедност на воздухоплови без екипаж**

*EPAS референца: RMT.0230 Воведување на регулаторна рамка за летање на дрони (продолжува);*





На оперативно ниво, клучни сценарија за сликата на ризиците по безбедноста во областа на летање со воздухоплови без екипаж (UAS/RPAS/Drones), на национално ниво се:

- летање во близина на аеродроми и хелиодроми, и во овој контекст, судири помеѓу воздухопловите без екипаж и воздухопловите со екипаж,
- губиток на контрола на воздухоплов без екипаж, особено над толпа луѓе и
- губиток на врската за контрола на воздухоплов без екипаж.

За овие сценарија, подобрувањето на знаењето и способностите на пилотите/операторите на воздухопловите без екипаж се смета дека е делотворна активност.

На системско ниво, се утврдија следните сценарија:

- недостаток на познавање на прописите,
- неусогласената оперативна култура за новата област и
- неточни ставови.

Пример за потребата за обезбедување на повеќе информации е забраната на летање на воздухопловите без екипаж за рекреативни цели над толпа луѓе на отворено, како што е утврдено во Уредбата за условите под кои воздухоплов без екипаж може да лета во македонскиот воздушен простор. Во овој пропис, за далечинско управување со воздухоплови за комерцијалните/специјализираните услуги со воздухоплови се воведени одредени обврски кои се однесуваат на таквите ситуации, вклучувајќи и подготовка за процена на безбедноста. Исто така, со системските активности за подобрување на знаењето и способностите се намалуваат ризиците кои се поврзани со горе–опишаните сценарија.

#### Активност:

Согласно горенаведената уредба, за користењето на далечинско управување со воздухоплови во воздухопловството, оние кои користат воздухоплови кои се управуваат на далечина за специјализирани услуги со воздухоплови имаат обврска да извршат процена на безбедноста, на пример, кога летаат во близина на толпа луѓе, кога нема визуелен контакт со воздухопловот или во густо населени градски области.

АЦВ го следи спроведувањето на активностите кои им се зададени на субјектите на воздухопловната индустрија како дел од нејзиниот надзор. АЦВ ја промовира безбедноста на активностите на дроновите и го подобрува знаењето на заинтересираните страни за Уредбата и за безбедното летање со помош на средствата опишани во *SYS.DRONE.002, Промовирање на безбедноста*.

#### Цел на активноста

Намалување на ризиците од воздухопловите без екипаж.

Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

Субјектите на воздухопловната индустрија во комерцијалните/специјализираните услуги со воздухоплови кои користат воздухоплови кои се управуваат далечински.

АЦВ

Рок

2021–2023 година

Резултат

Сценаријата со закани се решаваат до задоволителен степен во процените на безбедноста на субјектите на воздухопловната индустрија кои користат воздухоплови кои се управуваат далечински.

Статус:

Активностите напредуваат според планираното.

#### SYS.DRONE.002. Промовирање на безбедноста

Активност:

АЦВ користи бројни канали за доставување на информациите за безбедно летање до професионалците и оние кои се занимаваат со тоа од хоби. Исто така, АЦВ редовно ја ажурира својата интернет страниа мобилната апликација за операторите со дрони за да го помогне ширењето на безбедносните пораки и безбедното летање на дроните. АЦВ ги шири информациите врз основа на обврските кои се утврдени во Уредбата, дава материјал со упатства и активно учествува на различни настани на заинтересираните страни. Исто така, АЦВ го промовира развојот на U-space (управување со воздушниот сообраќај со воздухоплови без екипаж (U-space)) во Република Северна Македонија и влијае врз меѓународената регулатива согласно активната *SYS.DRONE.003, Влијание во меѓународното воздухопловство.*

Цел на активната

Намалување на ризиците од воздухопловите без екипаж.

Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ

Рок

Во 2021–2022 подобрување на информации преку издавање на билтени и настани. Ажурирање на апликацијата Дрон-инфо и содржината на интернет станата страницата во 2021–2023 година.

Во 2021 година U-space: АЦВ го промовира развојот на U-space во Република Северна Македонија преку давање поддршка на проектот GOF U-space.

Резултат

Обезбедување на информации: Зголемување на свесноста за законите, прописите и безбедното работење.

Интернет страна: Канал на кој заинтересираните страни имаат пристап до информациите.

Мобилна апликација: Пилотите можат да ги проверат забраните на воздушниот простор врз основа на нивната GPS локација.

U–space: Со проектот GOF U–space се стекнува корисно искуство за поддршка на развојот на овој систем, промовирање на дигиталната трансформација во воздухопловството и истиот служи како основа за меѓународен пропис.

#### Статус:

Активностите напредуваат според планираното.

#### SYS.DRONE.003. Влијание во меѓународното воздухопловство

#### Активност:

АЦВ настојува да се вклучи во сите битни меѓународни форуми на кои се настојува да се развијат правила за дроновите и безбедно летање на дроновите, вклучувајќи ги форумите на работните групи на ICAO, EASA, JARUS, Европската комисија и Светскиот економски форум.

#### Цел на активноста

Намалување на ризиците од воздухопловите без екипаж и поедноставување на меѓународните прописи.

#### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

АЦВ

#### Рок

2020–2021 година

#### Резултат

АЦВ ќе продолжи да биде, и ќе ја одржува својата позиција на, важен и активен влијателен учесник на сите горе–спомнати форуми.

#### Статус:

АЦВ има свој претставник во телото за RPAS на ICAO.

### **7.3.7. Удари од птици**



Удар од птици е судир помеѓу животно во лет и воздухоплов. Ударите од птици претставуваат сериозна закана по безбедноста на воздухопловот, и истите можат да предизвикаат фатални несреќи.

Удари од птици со воздухопловите се честа појава и можат да претставуваат голема закана по безбедноста на воздухопловите. Што се однесува на помалите воздухоплови, може да дојде до значително оштетување на структурата на воздухопловот, како и впрочем на целиот воздухоплов, особено на млазните воздухоплови. Тие се многу чувствителни на губиток на потисокот, до што може да дојде кога птиците се вдувани во доводот за воздух во моторите, со што во минатото се предизвикале низа фатални несреќи.

До удари од птици можат да дојде за време на секоја фаза од летот, но ова најчесто се случува за време на фазата на полетување, на првичното качување, приодот и во фазата на слетување, заради тоа што на помали висини бројот на птици е поголем. Бидејќи најголем број од птиците летаат дење, така и најголемиот број на удари од птици и несреќи се случуваат за време на летовите дење.

Можностите за ублажување на ризикот од удари од птици се најголеми на аеродромите, бидејќи тоа е местото каде се случуваат голем број на удари од птици и бидејќи тоа претставува опасност која најлесно се контролира и управува.

#### SYS.BS.001. Безбедност на аеродромите

*EPAS референца: RMT.0726 Безбедност на лицата во ротокоптер во случај на удар од птици*

Што се однесува на ударите од птици по безбедноста на аеродромите, следните ситуации се појавија како клучни на оперативно ниво во сликата со ризици по безбедноста, на национално ниво:

- состојбата на полетно–слетната патека и околината,
- езерата, мочуриштата и рибниците и
- ангажираноста на заинтересираните страни.

На системско ниво, се утврдија следните клучни состојби:

- недостаток од известување и
- недостаток од ширење на информациите за локалните услови.

#### Активност:

Операторот на аеродромот презема проактивен приод за следење и преземање мерки за спречување на влијанието на животните врз безбедноста на работењето на аеродромот.

Операторите на аеродромот треба да ги решаваат горе–наведените клучни сценарија кои се утврдени на национално ниво во однос на нивното работење, да го дефинираат прифатливото ниво на безбедност и, по потреба, да преземат мерки за намалување на ризиците до едно прифатливо ниво.

Агенцијата, преку системот за пријавување, ги прибира и детално ги анализира пријавите за влијанието на птиците и, следејќи го трендот на зголемување на ваквите настани, може да побара од

односните субјекти да изготват стручна студија за влијанието на животните врз операциите на аеродромите.

АЦВ е во контакт со надлежните институции и тела со цел да се усвојат просторни планови, со кои ќе се спречи создавање на живеалишта и услови за движење на животните во областите околу аеродромите.

АЦВ спроведува мерки за безбедност, вклучително и регулаторни и политички мерки, за решавање на заканата од масовно пуштање на птици на патеката на лет на воздухоплов.

#### Цел на активноста

Спроведување на управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија во областа на удари од птици (BS), обезбедувајќи дека ризиците кои се поврзани со горе–опишаните состојби на закани се одржуваат на едно прифатливо ниво.

#### Заинтересирани страни кои се одговорни за спроведувањето

Аеродромските оператори

АЦВ

Рок 2020 година

#### Резултат

Горе–опишаната активност се обработува во управувањето со безбедноста на организациите, а резултатите се обработуваат во врска со надзорот што го врши АЦВ.

#### Статус:

Спроведувањето е во тек

## ПРИЛОГ: СПИСОК НА АКТИВНОСТИ ЗА ГРУПИТЕ НА ЗАИНТЕРЕСИРАНИТЕ СТРАНИ

Активности кои им се доделени на сите заинтересирани страни:

- SYS.001.1, Национална програма за безбедност
- SYS.002.1, Национален план за безбедност
- SYS.003.1, Национални целни вредности и индикатори на ефикасноста на безбедноста
- SYS.004.1, Управување со ризиците по безбедност, на национално ниво
- SYS.007.2, Управување со ризиците како дел од управувањето со безбедноста
- SYS.008.1, Сајбер безбедност во воздухопловството

Активности кои им се доделени на поединечни групи на субјекти на воздухопловната индустрија:

Организации за AIR

- OPER.FIRE.008.1, Пожар, чад и испарувања
- SYS.AIR.001, Пловидбеност и одржување на безбедноста

Организации за обука на летачки персонал АТО

- SYS.MST.009.3, Управување со операции засновани врз ефикасноста и ризиците
- SYS.SIBTC.010.1, Нови деловни модели
- SYS.BS.001, Безбедност на аеродромите
- OPER.LOC.001.1, Губиток на контрола за време на лет (LOC-I)
- OPER.RE.002.1, Излетување од полетно-слетната патека (RE) (авиони)
- OPER.RI.004.1, Упади на полетно-слетната патека (RI) (авиони)
- OPER.MAC.005.1, Судири во воздух (MAC)
- OPER.CFIT.007.1, Контролиран лет во терен (CFIT)

Организации за обука за услуги на контролата на летање

- SYS.MST.009.4, Користење на услуги на контролата на летање во генералната авијација
- SYS.BS.001, Безбедност на аеродромите
- OPER.LOC.001.1, Губиток на контрола за време на лет (LOC-I)
- OPER.RE.002.1, Излетување од полетно-слетната патека (RE)
- OPER.RWY.003.1, Локални тимови за безбедност на полетно-слетните патеки (LRST)
- OPER.RI.004.1, Упади на полетно-слетната патека (RI)
- OPER.MAC.005.1, Судири во воздух (MAC)
- OPER.006.1, Безбедност на земај
- OPER.CFIT.007.1, Контролиран лет во терен (CFIT)

Организации за ADR

- OPER.LOC.001.1, Губиток на контрола за време на лет (LOC-I)
- OPER.RE.002.1, Излетување од полетно-слетната патека (RE)
- OPER.RWY.003.1, Локални тимови за безбедност на полетно-слетните патеки (LRST)
- OPER.RI.004.1, Упади на полетно-слетната патека (RI)
- OPER.006.1, Безбедност на земја
- SYS.ADR.001, Безбедност на аеродромите
- SYS.BS.001, Безбедност на аеродромите

Оператори со АОС (авиони)

- OPER.LOC.001.1, Губиток на контрола за време на лет (LOC-I)
- OPER.RE.002.1, Излетување од полетно-слетната патека (RE)
- OPER.RI.004.1, Упади на полетно-слетната патека (RI)
- OPER.MAC.005.1, Судири во воздух (MAC)
- OPER.006.1, Безбедност на земај
- OPER.CFIT.007.1, Контролиран лет во терен (CFIT)
- OPER.FIRE.008.1, Пожар, чад и испарувања
- OPER.GH.001, Безбедност на опслужувањето на земја
- SYS.BS.001, Безбедност на аеродромите

#### Оператори со АОС (хеликоптери)

- OPER.LOC.001.1, Губиток на контрола за време на лет (LOC-I)
- OPER.MAC.005.1, Судири во воздух (MAC)
- OPER.006.1, Безбедност на земја
- OPER.CFIT.007.1, Контролиран лет во терен (CFIT)
- OPER.FIRE.008.1, Пожар, чад и испарувања
- SYS.HECO.001, Безбедност на хеликоптерите
- SYS.GH.001, Безбедност на опслужувањето на земја
- SYS.BS.001, Безбедност на аеродромите

#### SPO оператори (авиони)

- OPER.LOC.001.1, Губиток на контрола за време на лет (LOC-I)
- OPER.RE.002.1, Излетување од полетно-слетната патека (RE)
- OPER.RI.004.1, Упади на полетно-слетната патека (RI)
- OPER.MAC.005.1, Судири во воздух (MAC)
- OPER.CFIT.007.1, Контролиран лет во терен (CFIT)

#### SPO оператори (хеликоптери)

- OPER.LOC.001.1, Губиток на контрола за време на лет (LOC-I)
- OPER.MAC.005.1, Судири во воздух (MAC)
- OPER.CFIT.007.1, Контролиран лет во терен (CFIT)
- SYS.HECO.001, Безбедност на хеликоптерите
- SYS.BS.001, Безбедност на аеродромите

#### Организации за GH

- OPER.006.1, Безбедност на земја
- OPER.GH.001, Безбедност на опслужувањето на земја

#### Организации за RPAS

- OPER.MAC.005.1, Судири во воздух (MAC)
- SYS.DRONE.001, Управување со безбедноста

Активности кои, во рамките на оперативниот модел на работата за безбедност на спортското воздухопловство на Република Северна Македонија, треба заеднички да ги спроведуваат заинтересираните страни посветени на моделот: АЦВ, М-НАВ, спортските клубови и клубовите за спортско летање

- SYS.006.1, Култура на правичност

- SYS.MST.009.4, Користење на услуги на контролата на летање во генералната авијација
- OPER.GA.001, Повреди/нарушувања на воздушниот простор
- SYS.GA.002, Ширење на безбедносни пораки



**ЦЕЛИ НА БЕЗБЕДНОСТА, ИНДИКАТОРИ И ЦЕЛНИ ВРЕДНОСТИ НА ЕФИКАСНОСТА НА БЕЗБЕДНОСТА 2021-2025**

**1. Кратенки**

APIS	<i>Advance Passenger Information System</i> Систем за однапред доставување на информации за патниците
EASA	<i>European Aviation Safety Agency</i> Европска агенција за безбедност на воздухопловството
EASP	<i>European Aviation Safety Programme</i> Европска програма за безбедност на воздухопловството
EUROCONTROL	<i>European Organisation for Safety of Air Navigation</i> Европска организација за безбедност на воздухопловната навигација
FDM	<i>Flight Data Monitoring</i> Следење на податоците за лет
GASP	<i>Global Aviation Safety Plan</i> Глобален план за безбедноста на воздухопловството
ICAO	<i>International Civil Aviation Organisation</i> Меѓународна организација за цивилно воздухопловство
NM	<i>North Macedonia</i> Република Северна Македонија
RPAS	<i>Remotely Piloted Aircraft System</i> Систем за далечинско управување со воздухоплови без екипаж
RW	<i>Rotary Wings</i> Ротирачки крила
SMICG	<i>Safety Management International Collaboration Group</i> Меѓународна група за соработка во управувањето со безбедноста
SMS	<i>Safety Management System</i> Систем за управување со безбедноста
SPI	<i>Safety Performance Indicator</i> Индикатори на ефикасноста на безбедноста
SPT	<i>Safety Performance Target</i> Целни вредности на ефикасноста на безбедноста
SSP	<i>State Safety Programme</i> Национална програма за безбедност
SSPI	<i>State Safety Plan</i> Национален план за безбедност

UAS

*Unmanned Aircraft System*  
Систем за воздухоплови без екипаж

## 2. Вовед

Механизмите за управување со безбедноста во воздухопловството се состојат од системски методи, кои се користат за одржување и подобрување на безбедноста на меѓународно, национално и организационо ниво. На ниво на ЕУ и на национално ниво, се вложуваат напори да се одржува веќе постигнатото високо ниво на безбедност, да се подобри и зголеми способноста, да се одговори на идните закани и промени кои претставуваат предизвици. Во оперативната околина заснована врз ризици, ова исто така изискува и јасна изјава за прифатливото ниво на ефикасноста на безбедноста во воздухопловството кое треба да се постигне. Прифатливото ниво се утврдува со поставување на цели на безбедноста, индикатори и целни вредности на ефикасноста на безбедноста кои се потребни за следење на постигнувањето на целното ниво во пракса. Впрочем, станува збор за спроведување на политиката за безбедност во секојдневното работење.

Согласно новата Базна регулатива на EASA, која влезе во сила на 11 септември 2018 година, од Европската унија и нејзините земји-членки се бара да изготват национална програма и планови за безбедност во воздухопловството, со што се зајакнува користењето на постојните елементи на управувањето со безбедноста. Исто така, обврската за изготвување на национална програма и планови за безбедност во воздухопловството произлегуваат и од стандардите и препорачаните практики на ICAO. Одредби за овие обврски се содржат во Законот за воздухопловство на Република Северна Македонија.

Како дел од Националната програма за безбедност (во понатамошниот текст: SSP), Агенцијата за цивилно за воздухопловство (во понатамошниот текст: АЦВ) треба да утврди прифатливо ниво за ефикасноста на националната безбедност во однос на воздухопловните активности кои спаѓаат под нејзина одговорност. При утврдување на оваа ефикасност треба да се земат предвид целните вредности за безбедноста кои се утврдени на ниво на Европската унија. Со индикаторите и целните вредности на ефикасноста на безбедноста кои се поставени за воздухопловството на Република Северна Македонија во овој документ се утврдува прифатливото ниво на ефикасноста на безбедноста, кое АЦВ и воздухопловните организации треба да го постигнат во своето секојдневно работење.

Предуслов за користењето на напредни механизми за управување со безбедноста во воздухопловството претставува дијалогот и соработката помеѓу организациите, националните надлежни органи и EASA. Наместо да се случи преку ноќ, преодот кон операции засновани врз ризици и ефикасноста изискува поставување на јасни целни вредности и постојана работа, споделување на најдобрите практики и стекнатите искуства, како и постојан заеднички развој. Други клучни елементи се нагласување на улогата на информациите за безбедноста, пофлексибилниот одговор на утврдените закани, промовирањето на безбедноста, како и надзорот и прописите кои се засновани врз ризиците и ефикасноста.

### 3.1 Улогата на индикаторите и целните вредности на ефикасноста на безбедноста во управувањето со безбедноста

Во SSP се опишува националниот систем за управување со безбедноста на воздухопловството. Таа се состои од истите главни елементи како и системите за управување со безбедноста на субјектите на воздухопловната индустрија, односноод:

- Политика за безбедност, цели и средства: политиката за безбедност ја дава насоката од горе надолу за активностите кои се преземаат во воздухопловството. Политиката за безбедност и целите се ажурираат врз основа на нови информации и потреби кои произлегуваат од други операции. Стратешките цели на безбедноста се потребни за да се преведе политиката за безбедност во конкретна Република Северна Македонија.
- Управување со ризиците по безбедноста: Националниот комитет за безбедност на воздухопловството (NASC) ги утврдува клучните закани и предности кои треба да се одржуваат во воздухопловството на Република Северна Македонија, врши процена на ризиците и ги спроведува мерките кои се потребни за управување со ризиците. Субјектите на воздухопловната индустрија играат клучна улога како производители на националните безбедносни информации и учесници во работата на националната слика на ризиците. Клучните национални мерки за управување со ризиците се ажурираат по потреба, а најмалку на секои пет години во Националниот план за безбедност (SSPI), а АЦВ и субјектите на

воздухопловната индустрија ги спроведуваат. Новите информации кои се добиваат преку процена на ризиците исто така влијаат врз ажурирањето на политиката за безбедност, целите и индикаторите.

- Осигурување на безбедноста: се состои од следење, процена и надзор врз нивото на безбедноста на воздухопловството, или ефикасноста на безбедноста и влијанието на мерките. Во алатките кои се користат за оваа цел се опфатени информациите за профилот на субјектите на воздухопловната индустрија и националните индикатори и целни вредности на ефикасноста на безбедноста. Се врши процена на крајниот резултат во поглед на политиката за безбедност и стратешките цели на безбедноста: дали со работата на безбедноста која ја вршеле надлежните органи на Република Северна Македонија и организациите се постигнало целното ниво на безбедноста? Ако целните вредности не се постигнати, во тој поглед нивото на ефикасноста не е соодветно, односно крајниот резултат укажува на тоа кои позитивни резултати треба да се поттикнуваат и во кои области ефикасноста треба да се подобри.
- Промовирање на безбедноста: се состои од внатрешно и надворешно споделување на информациите за безбедност и обука. Овој елемент опфаќа значителна соработка помеѓу АЦВ и субјектите на воздухопловната индустрија, на пример во вид на работилници, семинари и аргументирани дискусии. Во оперативни услови засновани врз ризиците и ефикасноста, различни елементи може да се преклопуваат, а исто така промовирањето на безбедноста може да се јави како дел од надзорот.

### **3.2 Индикатори и целни вредности на ефикасноста на безбедноста – обврски на АЦВ**

Република Северна Македонија треба да утврди прифатливо ниво на ефикасноста на безбедноста кое треба да се постигне на национално ниво. При утврдувањето на оваа ефикасност треба да се земат предвид целите на безбедноста кои се поставени на ниво на Европската унија.

Индикаторите за ефикасноста на безбедноста (во понатамошниот текст: SPIs) и целните вредности на ефикасноста на безбедноста (во понатамошниот текст: SPTs) кои ги следи АЦВ се дадени во Додаток А и се утврдени на системско ниво, оперативно ниво и на ниво на SSP. EASA и ICAO спроведуваат оценски мисии со цел да утврдат дали Република Северна Македонија ги има утврдено прифатливото ниво на ефикасноста на безбедноста и потребните SPIs и SPTs за следење на истата. Исто така, во рамките на овие оценски мисии е опфатено и следењето на ефикасноста, на национално ниво.

### **3.3 SPIs и SPTs– обврски на субјектите на воздухопловната индустрија**

Субјектите на воздухопловната индустрија се одговорни за безбедноста на своите активности. Тие имаат задача да ги утврдат сите закани по нивното работење, да ги проценат и преземат потребните мерки за отстранување на ризиците или да ги ублажат истите до прифатливо ниво, како дел од нивното управување со безбедноста. Во управувањето со безбедноста на организациите треба да се опфати и следењето и мерењето на ефикасноста на безбедноста. Со националните SPIs и SPTs се надополнува следењето на нивото на безбедноста кое го вршат субјектите на воздухопловната индустрија и истите претставуваат врска помеѓу нивото на управување со безбедноста на национално и на ниво на организација. Покрај националните SPIs и SPTs, секој субјект на воздухопловната индустрија ги утврдува сите други индикатори и целни вредности кои се потребни за своето управување со безбедноста.

АЦВ ја надгледува ефикасноста на управувањето со безбедноста на субјектите на воздухопловната индустрија. Користењето на националните SPIs во своето управување со безбедноста претставува дел од ефикасноста на управувањето со безбедноста на субјектите на воздухопловната индустрија.

## **4 ДОДАТОЦИ ОД А – Г (А-Е): ПРЕГЛЕД НА SPI/SPT ЗА АЦВ И СУБЈЕКТИТЕ НА ВОЗДУХОПЛОВНАТА ИНДУСТРИЈА**

### **4.1 Упатство за читање на прегледите**

Прегледите кои се подолу наведени како Додатоци се состојат од SPIs и SPTs за воздухопловството на Република Северна Македонија. Субјектите на воздухопловната индустрија го спроведуваат оној дел од

прегледот кој е соодветен на нивните активности и ја проценуваат соодветноста на индикаторите и целните вредности од перспектива на нивното работење. Субјектите на воздухопловната индустрија, во своите постапки на управување со безбедноста, ги вклучуваат оние SPIs и SPTs кои се компатибилни со нивните активности.

Исто така, субјектите на воздухопловната индустрија треба да ги следат националните SPIs и SPTs кои АЦВ ги утврдува. Во прегледот кој се однесува на АЦВ се опфатени целите на безбедноста кои се однесуваат на работата на безбедноста на национално ново во целиот сектор на воздухопловството. И АЦВ и субјектите на воздухопловната индустрија придонесуваат кон успехот на оваа работа и во постигнувањето на целите. Со утврдување и објавување на SPTs, за кои таа е одговорна да ги следи, АЦВ исто така дава известувања за значајните области на работата на надлежните органи и за клучните цели за ефикасноста на оваа работа.

Во прегледите за АЦВ и субјектите на воздухопловната индустрија се дефинираат правецот и обликот по кои сакаме да се движи развојот на безбедноста во воздухопловството на Република Северна Македонија, во следните години, и прифатливото ниво на ефикасноста на безбедноста утврдено за воздухопловството на Република Северна Македонија.

Во следната табела се наведени насловите кои се користат во прегледите.

Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT
-------------------------------	---------	--	--	---------------------------------

- Стратешки цели на безбедноста: Се утврдува предметниот SPI и конкретната SPT за истиот, со цел да се следи спроведувањето на оваа цел;
- Назнака: назнаката на предметниот SPI;
- SPI: опис/наслов на индикаторот и, ако треба, подетално дефинирање;
- SPT поставена за индикаторот: конкретната целна вредност поставена за предметниот индикатор и, ако треба, подетално дефинирање;
- Соодветни или ажурирани SPIs и SPTs.

Се прави напор да се постават SPIs и SPTs кои ќе бидат колку што е можно порелевантни за субјектите на воздухопловната индустрија во предметната област на воздухопловството, и при дефинирањето на индикаторот да се утврдат операциите за кои тој е соодветен. Меѓутоа, поради разликите помеѓу операциите и оперативната средина, субјектите на воздухопловната индустрија треба да извршат процена на соодветноста на индикаторите, да воведуваат индикатори кои се релевантни за нивните операции, и да можат да дадат објаснување зошто другите индикатори од прегледот не се релевантни за нивните операции.

#### 4.1.1. Индикатори за различни нивоа на операции

Прегледите содржат SPIs и SPTs како на системско ниво така и на оперативно ниво. При утврдувањето на истите се поаѓа од трите нивоа 1, 2 и 3 согласно методологијата за утврдување на законите. Дефинирањето на индикаторите се заснова врз поделбата помеѓу системското ниво и оперативното ниво, што се користи во Европскиот план за безбедност на воздухопловството (EPAS) и Националниот план за безбедност (SSPI). Покрај утврдувањето на законите, ажурираните индикатори се, особено, насочени кон следење и зајакнување на прашањата на системското ниво. Овде се опфатени ефикасноста на системското ниво и активностите со позитивни исходи, за кои е утврдено дека треба да се подобрат. Активностите и надлежностите преку кои е постигнато сегашното ниво на ефикасност на безбедноста треба да се одржуваат и зајакнуваат.

- SPIs од ниво 1 се однесуваат на бројот на воздухопловни несреќи, смртни случаи кои се поврзани со истите и на сериозни инциденти. Ова е конечен јавно воочен резултат за нивото на безбедноста во воздухопловството на Република Северна Македонија, кое се следи како во Република Северна Македонија, така и на ниво на Европската унија и глобално. Меѓутоа, тоа следење дава мала поддршка во секојдневната работа со безбедноста во воздухопловството.

- Со SPIs од ниво 2 се мери функционирањето на системот и тие се фокусираат на одредени клучни оперативни закани кои се утврдени како најчести директни фактори кои водат до несреќи. Нивните дефиниции се во согласност со меѓународните дефиниции (вклучувајќи ги и оние на ICAO). Некои од SPIs од ниво 2 остануваат неизменети, или се изменуваат заради прегледите на субјектите на воздухопловната индустрија.
- SPIs од ниво 3 се развиваат преку одразување на факторите кои придонесуваат за заканите од ниво 2. SPIs од ниво 3 може да претставуваат фактори кои придонесуваат за една или неколку закани од ниво 2. Во овие случаи, во наставката за SPI се вклучува најзначајната идентификувана врска, на пример, RE/UA (runway excursion/ unstable approach – излетување од полетно–слетната патека / нестабилен приод). Некои од SPIs од ниво 2 остануваат неизменети, или се изменуваат заради прегледите на субјектите на воздухопловната индустрија.

### **Системско ниво**



SSP и системот за управување со безбедноста на субјектите на воздухопловната индустрија содржат клучни елементи на системско ниво.

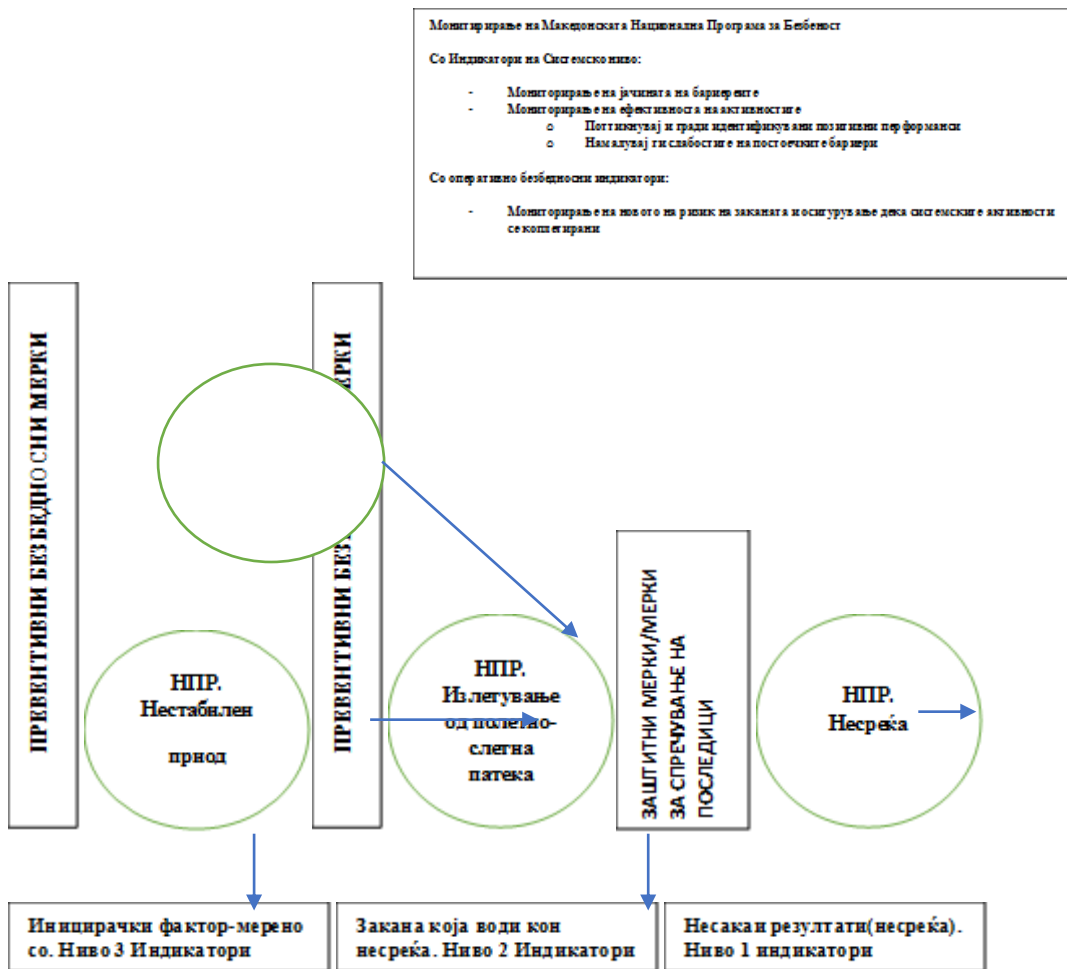
Темите на системското ниво претставуваат прашања кои се однесуваат на поединечна организација, секторски систем или на целиот воздухопловен систем. Со следењето на ефикасноста и целните вредности на системско ниво, кои се поставени за подобрување на ефикасноста, се подобрува и нивото на безбедност на воздухопловството на Република Северна Македонија, и тоа преку еден широк фронт, одржувајќи и зајакнувајќи ги истовремено активностите и стручноста преку кои се постигнува тековното ниво на безбедност.

Темите на системско ниво не е потребно да имаат директна, краткотрајна врска со поединечни настани, инциденти или несреќи. Темите на системско ниво претставуваат фактори во позадина, кои може лесно да се утврдат или пак да се притаени. На пример, тие може да се поврзани со недостатоци во постапките, процедурите или оперативните култури. Ако не се утврдат заканите на системско ниво и ако не се управува со заканите кои се поврзани со нив, тие можат да предизвикаат или придонесат да се случи настан, инцидент или воздухопловна несреќа.

### **Оперативно ниво**



Темите на оперативното ниво имаат подиректни врски со постапките на поединечна личност, организација или област или околните фактори, вклучувајќи и со временските појави. Заканите на оперативно ниво може да имаат директна врска со состојба која се развива во настан, инцидент или воздухопловна несреќа. Заканите и безбедносните фактори на оперативно ниво најчесто се утврдуваат преку анализа на информациите кои се содржат во пријавите за настани или во податоците за настани, како и со вршење на процена на ризиците. Со постапките за управување со ризици се тежнее да се ублажи веројатноста од случки кои резултираат во настани, инциденти или несреќи, како и да се ублажи сериозноста од нивните последици.




Слика бр.1 Сликата ги објаснува нивоата и видот на ниво во мерењето на ефикасноста

#### 4.2.Прегледи за SPI–SPT кои се однесуваат за АЦВ и субјектите на воздухопловната индустрија



- Додаток А: SPIs и SPTs на национално ниво кои ги следи АЦВ
  - o Системско ниво
  - o Оперативно ниво
  - o Ниво на SSP (придржување кон SSP),
- Додаток Б: SPIs и SPTs кои ги следат давателите на услуги на воздухопловна навигација (ANSP), вклучувајќи ги по потреба и давателите на метеоролошки услуги (MET),
- Додаток В: SPIs и SPTs кои ги следат операторите на аеродромите (ADR),
- Додаток Г: SPIs и SPTs кои ги следат давателите на услуги за прифат и отпрема (GH),
- Додаток Д: SPIs и SPTs кои ги следат операторите со воздухоплов кои вршат комерцијален или некомерцијален воздушен сообраќај, вклучувајќи ги специјализирани услуги со воздухоплов,
- Додаток Ѓ: SPIs и SPTs кои ги следат организации одобрени согласно Дел 145, Дел М и Дел 21 и
- Додаток Е: SPIs и SPTs кои ги следат АЦВ и операторите.

## ДОДАТОК А: SPIs И SPTs КОИ ГИ СЛЕДИ АЦВ



- Системско ниво
- Оперативно ниво
- Ниво на SSP (придржување кон SSP)


SPIs и SPTs на национално ниво кои ги следи АЦВ – системско ниво					
	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Извор
	<p>Постојан развој на ефикасноста на безбедноста во сите сектори на воздухопловните оператори во Република Северна Македонија</p>	SSP-SPI-1	<p>Подобрување на ефикасноста на безбедноста во секторите на воздухопловството на Република Северна Македонија, а особено во областите за проценување на управувањето со безбедноста кое е утврдено за секоја област (на пр., управувањето со ризиците, управувањето со измените МоС).</p>	<p><b>Постојан развој и подобрување на ефикасноста во областите за проценување избрана за секоја област на воздухопловството; субјектите на воздухопловната индустрија кои се проценуваат го постигнуваат минималното ниво на утврдената контрола до 2022 година.</b>  <b>-Внатрешнаревизија согласно годишниот план</b> Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, &lt;80% = црвено  <b>- Решени наоди одВнатрешнаревизија</b> Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, &lt;80% = црвено  <b>-Надзори над индустријата согласно годишниот план</b> Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, &lt;80% = црвено  <b>-SAFANадзори согласно годишниот план</b> Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, &lt;80% = црвено</p>	<p>Податоци за профилот на организацијата Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек</p>
	<p>Главните закани се утврдени и ќе се решаваат во постапките на управувањето со безбедноста на субјектите на воздухопловната индустрија во Република Северна Македонија</p>	SSP-SPI-2	<p>Се земаат предвид заканиите кои се утврдени од страна на Комитетот за безбедност во работењето на субјектите на воздухопловната индустрија во областите на воздухопловството на Република Северна Македонија.</p>	<p><b>а) Утврдените закани се опфатени во портфолиото/регистарот на ризици на операторите за сите сектори на воздухопловството.</b>   <b>б) Утврдените закани се решаваат во Субјектите на воздухопловната индустрија и се изготвуваат планови за активности за управување со ризиците</b> Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, &lt;80% = црвено</p>	<p>Податоци за профилот на организацијата Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек</p>
	<p>Управувањето со ризиците во</p>	SSP-SPI-3	<p>Спроведување на мерките кои се опфатени во Националниот план за безбедност</p>	<p><b>Во тек се мерките од SSP1 и истите редовно се спроведуваат (постојани</b></p>	<p>Податоци за профилот на</p>









SPIs и SPTs на национално ниво кои ги следи АЦВ – системско ниво					
	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Извор
	воздухопловството во Република Северна Македонија претставува систематски, делотворен и континуиран напор кој се развива			<b>мерки) или согласно издадениот распоред.</b> Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено	организацијата Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Република Северна Македонија има постапки и оперативни модели за справување со сајбер заканите во областа на воздухопловството	SSP-SPI-4	<b>Вклучувањето во управувањето со ризиците од сајбер заканите како дел од управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството во АЦВ и помеѓу субјектите на воздухопловната индустрија</b>	<b>Во Република Северна Македонија, управувањето со ризиците што се однесува на сајбер заканите е вклучено како дел од управувањето со ризиците по безбедноста на воздухопловството во АЦВ и помеѓу субјектите на воздухопловната индустрија:</b>  <b>2020 год.: постапките за управување со сајбер заканите се развиваат и документираат.</b>  <b>2021 год.: постапките за управување со сајбер заканите се оперативни</b>  Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено	Податоци за профилот на организацијата постапка за управување со ризиците по безбедноста на РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА / национална слика на ризиците и SSP1 Сајбер заканите се развиени и документирани И истите се оперативни
	Воздухопловите без екипаж се безбедно интегрирани што се однесува на воздухопловниот систем на Република Северна Македонија. Операторите со дрони се	SSP-SPI-5	<b>Да се допре до корисниците на воздухоплови со далечинско управување и воздухоплови без екипаж (дроновите) со информации за безбедноста при продавање на дрони во Република Северна Македонија</b>	<b>До 1 јануари 2021 година, сите воздухоплови со далечинско управување и рекреативните воздухоплови без екипаж (дронове) кои се продаваат во Република Северна Македонија ќе бидат проследени со известување (налепница/QR ознака/друго), со што корисникот се обврзува да ја проучи важечката уредба и информации за безбедно летање</b>	База на податоци на АЦВ Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек


SPIs и SPTs на национално ниво кои ги следи АЦВ – системско ниво					
	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Извор
	одговорни за безбедноста на своите операции			Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено	
	Операторите со дрони се одговорни за безбедноста на своите операции. Надлежните органи ќе интервенираат во активности со кои се кршат законите	SSP-SPI-6	<b>Одговорноста на комерцијалните оператори со дрони да ги исполнуваат условите поставени за осигурување согласно европската регулатива за осигурување (ЕЗ бр. 785/2004) и за потребните процени на безбедноста</b>	<b>Комерцијалните оператори со дрони, кај кои е извршен инспекциски преглед во рамките на годишните ревизии ги исполнуваат условите кои се утврдени за полисите за осигурување и процените за безбедност.</b> Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено	Податоци за надзорот Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек
		SSP-SPI-7	<b>Завршување на обука за летање на дрони што е во склад со обврската на ЕУ која влезе во сила во 2019 година</b>	<b>Операторите со дрони и ентузијастите во Република Северна Македонија ќе завршат обука која е во склад со обврската на ЕУ која влезе во сила во 2019 година.</b> Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено	Податоци за надзорот Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек


SPIs и SPTs на национално ниво кои ги следи АЦВ– оперативно ниво:					
	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Извор
	Нивото на безбедноста во воздухопловството во Република Северна Македонија останува високо. Нема воздухопловни несреќи кои се предизвикани од воздухопловниот систем на Република Северна Македонија.	SPI 1.1	<p><b>Број на воздухопловни несреќи (апсолутен број и во однос на обемот на сообраќајот)</b></p> <p>А) Број на несреќи вклучувајќи:  <input type="checkbox"/> ги сите кои се случиле во Република Северна Македонија (вклучувајќи ги и странските АС/оператори/иматели на дозволи)</p> <p>Б) Број на несреќи кои се случиле:  <input type="checkbox"/> со воздухоплови на Република Северна Македонија, или  <input type="checkbox"/> со воздухоплови со кои летал оператор од Република Северна Македонија или со дозвола од Република Северна Македонија</p> <p>В) Број на несреќи наведени во дел А, за кои придонел воздухопловниот систем на Република Северна Македонија (активности на воздухопловните организации на РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <b>А, Б: Комерцијален воздушен сообраќај: нема несреќи</b>  <i>В: во случај на несреќа, во оваа фаза, целта е да се утврди улогата на воздухопловниот систем на Република Северна Македонија за потребите од подобрување на системот за управување на АЦВ</i></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <b>Б: Генерална авијација и рекреативно воздухопловство: 1500 часа налет/0.05 несреќи на годишно рамниште</b>  <i>В: во случај на несреќа, во оваа фаза, целта е да се утврди улогата на воздухопловниот систем на Република Северна Македонија за потребите од подобрување на системот за управување на АЦВ</i></p>	<p>АЦВ / анализа на сообраќајот Комерцијаленвоздушенсообраќај : Нема несреќи</p> <p>Генерална авијација и рекреативно воздухопловствосообраќај : Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек</p>
	Нивото на безбедноста во воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	SPI 1.2	<p><b>Број на жртви во воздухопловни несреќи (апсолутен број и во однос на обемот на сообраќајот)</b></p> <p>А) Број на жртви вклучувајќи:  <input type="checkbox"/> ги сите кои се случиле во Република Северна Македонија (вклучувајќи ги и странските АС/оператори/иматели на дозволи)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <b>Комерцијален воздушен сообраќај: нема жртви</b>  <i>В: во случај на жртви, во оваа фаза, целта е да се утврди улогата на воздухопловниот систем на Република Северна Македонија за потребите од подобрување на системот за управување на АЦВ</i></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <b>Генерална авијација и</b></p>	<p>АЦВ / анализа на сообраќајот Комерцијаленвоздушенсообраќај : Нема жртви</p> <p>Генерална авијација и рекреативно воздухопловствосообраќај : Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек</p>

SPIs и SPTs на национално ниво кои ги следи АЦВ – оперативно ниво:					
	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Извор
			<p>Б) Број на жртви кои се случиле:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> со воздухоплови на Република Северна Македонија, или</li> <li><input type="checkbox"/> со воздухоплови со кои летал оператор од Република Северна Македонија или со дозвола од Република Северна Македонија</li> </ul> <p>В) Број на жртви наведени во дел А, за кои придонел воздухопловниот систем на Република Северна Македонија (активности на воздухопловните организации на Република Северна Македонија)</p>	<p><b>рекреативно воздухопловство:</b> <b>1500 часаналет/0,05 жртви</b></p> <p><i>В: во случај на жртва, во оваа фаза, целта е да се утврди улогата на воздухопловниот систем на Република Северна Македонија за потребите од подобрување на системот за управување на АЦВ</i></p>	
	<p>Нивото на безбедноста во воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.</p>	<p>SPI 1.3</p>	<p><b>Број на воздухопловни сериозни инциденти (апсолутен број и во однос на обемот на сообраќајот)</b></p> <p>А) Број на сериозни инциденти вклучувајќи:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> ги сите кои се случиле во Република Северна Македонија (вклучувајќи ги и странските АС/оператори/иматели на дозволи)</li> </ul> <p>Б) Број на сериозни инциденти кои се случиле:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> со воздухоплови на Република Северна Македонија, или</li> <li><input type="checkbox"/> со воздухоплови со кои летал оператор од Република Северна Македонија или со дозвола од Република Северна Македонија</li> </ul> <p>В) Број на сериозни инциденти наведени во дел А, за кои придонел</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <b>Комерцијален воздушен сообраќај: 200 000 летови/0,5 сериозни инциденти</b></p> <p><i>В: во случај на сериозен инцидент, во оваа фаза, целта е да се утврди улогата на воздухопловниот систем на Република Северна Македонија за потребите од подобрување на системот за управување на АЦВ</i></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <b>Генерална авијација и рекреативно воздухопловство:</b> <b>1500 часаналет/0,5 сериозни инциденти</b></p> <p><i>В: во случај на сериозен инцидент, во оваа фаза, целта е да се утврди улогата на воздухопловниот систем на Република Северна Македонија</i></p>	<p>АЦВ / анализа на сообраќајот Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек</p>

SPIs и SPTs на национално ниво кои ги следи АЦВ – оперативно ниво:					
	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Извор
			воздухопловниот систем на Република Северна Македонија (активности на воздухопловните организации на Република Северна Македонија)	<i>за потребите од подобрување на системот за управување на АЦВ</i>	
	Нивото на безбедноста на полетно-слетните патеки во воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	SPI 2.1	<b>Излетување од полетно-слетна патека (RE)</b>  Излетување од полетно-летна патека е неконтролиран излез на воздухоплов од полетно-слетната патека за време на полетување или слетување. Ова може да е ненамерно или намерно, на пример како резултат на маневри за избегнување	<input checked="" type="checkbox"/> АЦВ утврди прифатливо ниво за ризиците од RE <input checked="" type="checkbox"/> Ризиците од RE во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво <input checked="" type="checkbox"/> Субјектите на воздухопловната индустрија ги обработуваат законите од RE во своите постапки за управување со безбедноста -- 10 000 движења/0,1 RE	Национална слика на ризици  Податоци за профилот на организацијата на АЦВ Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на полетно-слетните патеки во воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	SPI 2.2	<b>Упад на полетно-слетна патека со возило, воздухоплов или од страна на лице, RI-VAP)</b>  <i>Упад на полетно-слетна патека значи ситуација кога воздухоплов, возило или лице е присутно на полетно-слетната патека или на нејзината заштитена зона, без одобрение или на поинаков начин неправилно.</i>	<input checked="" type="checkbox"/> АЦВ утврди прифатливо ниво за ризиците од RI <input checked="" type="checkbox"/> Ризиците од RI во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво <input checked="" type="checkbox"/> Субјектите на воздухопловната индустрија ги обработуваат законите од RI во своите постапки за управување со безбедноста - 10 000 движења 0,1 RI	Национална слика на ризици  Податоци за профилот на организацијата на АЦВ Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА останува високо.	SPI 2.3	<b>Судири во воздух (MAC) и за малку избегнати судири</b>  <i>Во ситуации на судири на воздухоплови (со екипаж, без екипаж) во воздух и AIRPROX (опасно приближување на</i>	<input checked="" type="checkbox"/> АЦВ утврди прифатливо ниво за ризиците по MAC <input checked="" type="checkbox"/> Ризиците по MAC во РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА остануваат на прифатливо ниво <input checked="" type="checkbox"/> Субјектите на	Национална слика на ризици  Податоци за профилот на организацијата на АЦВ Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек

SPIs и SPTs на национално ниво кои ги следи АЦВ – оперативно ниво:					
	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Извор
			<i>воздухоплови, за малку избегнати судири), растојанието помеѓу воздухопловите, како и нивните односни позиции и брзина биле такви што била загрозна безбедноста на предметниот воздухоплов.</i>	<b>воздухопловната индустрија ги обработуваат заканите по MAC во своите постапки за управување со безбедноста</b> - 100 000 летови/0,5 MAC	
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	SPI 2.4	<b>Контролиран лет во терен или кон терен (CFIT) и слични инциденти</b>  <i>Контролиран лет во (или кон) терен (CFIT) се случува кога воздухоплов кој е пловидбен и со кој управува пилот ненамерно лета во (или речиси во) терен, вода или препрека. Овде се опфатени сите случаи на прекршување на минимумите за раздвојување помеѓу воздухоплови во воздух и препреки.</i>	<input checked="" type="checkbox"/> АЦВ утврди прифатливо ниво за ризиците по CFIT <input checked="" type="checkbox"/> Ризиците по CFIT во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво <input checked="" type="checkbox"/> Субјектите на воздухопловната индустрија ги обработуваат заканите по CFIT во своите постапки за управување со безбедноста 1500 часаналет/0,05 CFIT	Национална слика на ризици  Податоци за профилот на организацијата на АЦВ Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	SPI 2.5	<b>Губиток на контрола за време на лет (LOC)</b>  <i>Губиток на контрола за време на лет е ситуација кога пилотот губи контрола врз воздухоплов во воздух, сосема или за момент, што резултира со значајно отстапување од планираната патека на летот на воздухопловот.</i>	<input checked="" type="checkbox"/> АЦВ утврди прифатливо ниво за ризиците по LOC-I <input checked="" type="checkbox"/> Ризиците по LOC-I во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво <input checked="" type="checkbox"/> Субјектите на воздухопловната индустрија ги обработуваат заканите по LOC-I во своите постапки за управување со безбедноста - 1500 часаналет/0,07 LOC	Национална слика на ризици  Податоци за профилот на организацијата на АЦВ Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	SPI 2.6	<b>Судири на земја – судири за време на возење по земја до или од полетно-слетната патека која се користи (GCOL)</b>  <i>Ситуација кога воздухоплов доаѓа во контакт со друг воздухоплов,</i>	<input checked="" type="checkbox"/> АЦВ утврди прифатливо ниво за ризиците од GCOL  <input checked="" type="checkbox"/> Ризиците од GCOL во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво	Национална слика на ризици  Податоци за профилот на организацијата на АЦВ Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек

SPIs и SPTs на национално ниво кои ги следи АЦВ – оперативно ниво:					
	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Извор
			<i>возило, лице, животно, структура, градба или друга препрека кога се движи на сопствен погон во кој било дел од аеродромот, освен на активната полетно-слетна патека, со исклучок на туркање на воздухоплов нанзад (push-back)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Субјектите на воздухопловната индустрија ги обработуваат заканите од GCOL во своите постапки за управување со безбедноста 10000 движења/0,5 GCOL	
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	SPI 2.7 BS	<b>Удари од птици</b>  <i>Судир помеѓу птица и воздухоплов кој лета или полетува или за време на успорување при слетување</i>	<input checked="" type="checkbox"/> АЦВ утврди прифатливо ниво за ризиците од BS <input checked="" type="checkbox"/> Ризиците од BS во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво <input checked="" type="checkbox"/> Субјектите на воздухопловната индустрија ги обработуваат заканите од BS во своите постапки за управување со безбедноста 1 BS на 1000 движења	Национална слика на ризици  Податоци за профилот на организацијата на АЦВ Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек



Индикаториза придржување кон SSP, кои ги следи АЦВ					
	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Извор
	Активно реагирање на сите забележени недостатоци и спроведување на поправни мерки во духот на постојано подобрување	SPI COMP-1	<b>Индикаторза постапка на АЦВ за надворешна ревизија:</b> <b>Наоди кои се утврдени при ревизиите на ICAO и EASA, кои се поправени во рамките на дадениот временски рок</b>	<b>Наодите кои се утврдени при ревизиите на ICAO и EASAcе поправени во рамките на дадениот временски рок.</b> <b>-Ефективна имплементација (ICAO USOAP-CMA) Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, &lt;80% = црвено</b> <b>-Решени EASA наоди Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, &lt;80% = црвено</b>	АЦВ / постапка за надворешна ревизија Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Стандардите и процедурите за безбедноста кои се	SPI COMP-2	<b>Универзална програма за контрола на надзорот врз безбедноста (USOAP) Успешно спроведување (%)</b>	<b>РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА останува помеѓу првите 15 земји на EUR-NAT мерено со</b>	USOP-CMA на ICAO Подобрување

Индикаториза придржување кон SSP, кои ги следи АЦВ					
	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Извор
	набљудуваа во воздухопловството на Република Северна Македонија се придржуваат кон стандардите на ICAO и условите на EASA			<b>индикатор за успешно спроведување. Покрај ова, постигнат е позитивен тренд во секоја мерка на ревизија/проверка</b>	од 5% помеѓу секој годишен просек
		SPI COMP-3	<b>Наоди за ISC (непосреден безбедносен проблем – Immediate Safety Concern) при ревизиите на EASA и наоди за SSC (значајни безбедносни недостатоци – Significant Safety Concern) од ревизиите на ICAO</b>	<b>Република Северна Македонија нема наоди за ISC (непосреден безбедносен проблем – Immediate Safety Concern) при ревизиите на EASA, и Република Северна Македонија нема наоди за SSC (значајни безбедносни недостатоци – Significant Safety Concern) утврдени од страна на ICAO</b>	Ревизии на EASA и ICAO Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Стандардите за безбедноста и оперативните модели во воздухопловството на Република Северна Македонија ги исполнуваат условите на ЕУ	SPI COMP-4	<b>Транспонирање на новите услови на ICAO и ЕУ за воздухопловството кои се важечки за АЦВ, во сите области на воздухопловството</b>	<b>АЦВ ги транспонира новите услови на ICAO и ЕУ за воздухопловството кои се во надлежност на АЦВ до дадениот рок:</b> Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено	АЦВ Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Стандардите и процедурите за безбедноста кои се набљудуваа во воздухопловството на Република Северна Македонија се придржуваат кон стандардите на ICAO и условите на EASA	SPI COMP-5	<b>Нивото на спроведување на националната програма за безбедност (SSP), кое се проценува согласно критериумите на ICAO</b>	<b>Република Северна Македонија ќе го достигне ниво 4 (SSP целосно спроведен, 100%) до 1 јануари 2022 година, (Стапка на успешно спроведување ЕИ 100%).</b> Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено	ICAO Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек










**ДОДАТОК Б: SPIs И SPTs КОИ ГИ СЛЕДАТ ДАВАТЕЛИТЕ НА УСЛУГИ НА ВОЗДУХОПЛОВНАТА НАВИГАЦИЈА (ANS), ВКЛУЧУВАЈЌИ ГИ ПО ПОТРЕБА И ДАВАТЕЛИТЕ НА МЕТЕОРОЛОШКИ УСЛУГИ (MET)**

SPIs и SPTs кои ги следат давателите на услуги на воздухопловна навигација (ANSP), вклучувајќи ги по потреба и давателите на метеоролошки услуги (MET)					
	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP
	Постојан развој на ефикасноста на безбедноста во сите области на воздухопловните организации на Република Северна Македонија	ANS-SPI-1	Ефикасноста на системот за управување со безбедноста (SMS) на субјектите на воздухопловната индустрија	Цел на безбедноста: подобрување на ефикасноста на системот за управување со безбедноста (SMS) на давателите на услуги  Doc.9859 AN/474 SMM Table 5-A7-1 Gap Analysis Check list Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено	SPI/SPT на системско ниво Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на полетно-слетните патеки во воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	ANS-SPI-RE	<b>SPI НИВО 2: Излетување од полетно-слетна патека (RE)</b>  <i>Излетување од полетно-слетна патека е неконтролиран излез на воздухоплов од полетно-слетната патека за време на полетување или слетување. Ова може да е ненамерно или намерно, на пример како резултат на маневри за избегнување</i>	Управување со ризиците од RE: <input checked="" type="checkbox"/> Давателите на услуги ги обработуваат заканите од RE во своите постапки за управување со безбедноста -- 10 000 движења/0,5 RE	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 2.1 Излетување од полетно-слетна патека (RE) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек




SPIs и SPTs кои ги следат давателите на услуги на воздухопловна навигација (ANSP), вклучувајќи ги по потреба и давателите на метеоролошки услуги (MET)

	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP
	Нивото на безбедноста на полетно-слетните патеки во воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	ANS-SPI-RI	<b>SPI НИВО 2: Упад на полетно-слетна патека со возило, воздухоплов или од лице, RI-VAP)</b>  <i>Упад на полетно-слетна патеказначи ситуација кога воздухоплов, возило или лице е присутно на полетно-слетната патека или на нејзината заштитена зона, без одобрение или на поинаков начин неправилно.</i>	Управување со ризиците од RI: <input checked="" type="checkbox"/> Давателите на услуги ги обработуваат заканите од RI во своите постапки за управување со безбедноста <b>-10 000 движења/1,0 RI</b>	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 2.2 Упади на полетно-слетна патека (RI-VAP) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	ANS-SPI-MAC	<b>SPI НИВО 2: Судири во воздух (MAC)</b>  <i>A Mid-Air Collision (MAC) е инцидент каде што два воздухоплови доаѓаат во контакт додека се во воздух.</i>	Управување со ризиците од MAC: <input checked="" type="checkbox"/> Давателите на услуги ги обработуваат заканите од MAC во своите постапки за управување со безбедноста <b>-100 000 летови/0.5 MAC</b>	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 2.3 Судири во воздух и за малку избегнати судири (MAC) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	ANS-SPI-MAC-AIRPROX	<b>SPI НИВО 3: (AIRPROX) замалкуизбегнатисудири</b>  <i>AIRPROX е ситуација во која растојанието помеѓу воздухопловите како и нивните релативни позиции и брзини биле толкави што можело да биде загрозувана безбедноста на истите</i>	Управување со ризиците од AIRPROX: <input checked="" type="checkbox"/> Давателите на услуги ги обработуваат заканите од AIRPROX во своите постапки за управување со безбедноста <b>-100 000 летови/2,0AIRPROX</b>	НИВО 3: SSP Анекс 2, SPI 2.4(AIRPROX) за малку избегнати судири Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек

SPIs и SPTs кои ги следат давателите на услуги на воздухопловна навигација (ANSP), вклучувајќи ги по потреба и давателите на метеоролошки услуги (MET)

	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP
			(ICAO Doc 4444: PANS-ATM).		
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	ANS-SPI-CFIT	<p><b>SPI НИВО 2: Контролиран лет во терен или кон терен (CFIT) и слични инциденти</b></p> <p><i>Контролиран лет во (или кон) терен (CFIT) се случува кога воздухоплов кој е пловидбен и со кој управува пилот, ненамерно лета во (или речиси во) терен, вода или препрека. Овде се опфатени сите случаи на прекршување на минимумите за раздвојување помеѓу воздухоплови во воздух и препреки.</i></p>	<p><b>Управување со ризиците од CFIT:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Давателите на услуги ги обработуваат заканите од CFIT во своите постапки за управување со безбедноста - 10 000 летови/0,5 CFIT</p>	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 2.5 Контролиран лет во терен или кон терен (CFIT) и слични ситуации Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	ANS-SPI-GCOL	<p><b>SPI НИВО 2: Судири на земја – судири за време на возење по земја до или од полетно-сетка патека која се користи (GCOL)</b></p> <p><i>Ситуација кога воздухоплов доаѓа во контакт со друг воздухоплов, возило, лице, животно, структура, градба или друга препрека кога се движи на сопствен погон во кој било дел од аеродромот, освен на активната полетно-слетна</i></p>	<p><b>Управување со ризиците од GCOL:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Давателите на услуги ги обработуваат заканите од GCOL во своите постапки за управување со безбедноста -10000 движења/0,5 GCOL</p>	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 2.6 Судири на земја – судири за време на возење по земја до или од полетно-сетка патека која се користи (GCOL) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек





SPIs и SPTs кои ги следат давателите на услуги на воздухопловна навигација (ANSP), вклучувајќи ги по потреба и давателите на метеоролошки услуги (MET)

	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP
			<i>патека, со исклучок на туркање на воздухоплов наназад (push-back)</i>		
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	ANS-SPI-BS	<b>SPI НИВО 2: Удари од птици (BS)</b> <i>Судир помеѓу птица и воздухоплов кој лета или полетува или за време на успорување при слетување</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Ризиците од BS во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво <input checked="" type="checkbox"/> Операторите ги обработуваат заканите од BS во своите постапки за управување со безбедноста <b>-10000 летови/5,0 BS</b>	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 2.7 (BS) јато птици во близина на аеродромот (TBD) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	ANS-SPI-LASER	<b>SPI НИВО 3: Ласерско озрачување (ANS-SPI-LASER)</b> <i>Случаи во кои е извршено ласерско озрачување на воздухопловот</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Ризиците одANS-SPI-LASER во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво <input checked="" type="checkbox"/> Операторите ги обработуваат заканите одANS-SPI-LASER во своите постапки за управување со безбедноста <b>-10000летови/1,0 ANS-SPI-LASER</b>	НИВО 3: SSP Ласерско озрачување (ANS-SPI-LASER) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	ANS-SPI-TECH	<b>SPI НИВО 3: Технички системи и функции на услугите на воздухопловната навигација</b> <i>Овде се опфатени сериозните, долготрајни или големи пречки во</i>	Управување со ризиците кои се однесуваат на техничките системи и функциите на услугите на воздухопловната навигација: <input checked="" type="checkbox"/> Давателите на услуги ги обработуваат заканите по техничките системи и	НИВО 3: SSP Анекс 2, SPI Техничкисистеми и функциинауслугитенавоздухопловнатанавигација Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек

SPIs и SPTs кои ги следат давателите на услуги на воздухопловна навигација (ANSP), вклучувајќи ги по потреба и давателите на метеоролошки услуги (MET)

	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP
			<p><i>услугите на воздухопловната навигација (ANS) и случаите кога безбедноста на воздухопловството била или можела да биде загрозувана заради сериозна грешка или несоодветност на услуги.</i></p>	<p>функциите на услугите на воздухопловната навигација, вклучувајќи ја и сајбер безбедноста во своите постапки за управување со безбедноста</p> <p>- <b>100 000 летови/2 несправности</b></p>	



ДОДАТОК В: SPIs И SPTs КОИ ГИ СЛЕДАТ ОПЕРАТОРИТЕ НА АЕРОДРОМИТЕ (ADR)

SPIs и SPTs кои ги следат операторите на аеродромите (ADR)					
	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP
	Постојан развој на ефикасноста на безбедноста во сите области на воздухопловните организации на Република Северна Македонија	ADR-SPI-1	Ефикасноста на системот за управување со безбедноста (SMS) на субјектите на воздухопловната индустрија	Цел на безбедноста: подобрување на ефикасноста на системот за управување со безбедноста (SMS) на субјектите на воздухопловната индустрија  Doc.9859 AN/474 SMM Table 5-A7-1 Gap Analysis Check list Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено	SPI/SPT на системско ниво Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на полетно-слетните патеки во воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	ADR-SPI-RE	<b>SPI НИВО 2: Излетување од полетно-слетна патека (RE)</b>  <i>Излетување од полетно-летна патека е неконтролиран излез на воздухоплов од полетно-слетната патека за време на полетување или слетување. Ова може да е ненамерно или намерно, на пример како резултат на маневри за избегнување</i>	Управување со ризиците од RE: <input checked="" type="checkbox"/> Операторите ги обработуваат законите од RE во своите постапки за управување со безбедноста - 10 000 движења/0,1 RE	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 2.1 Излетување од полетно-слетно патека (RE) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на полетно-слетните патеки во воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	ADR-SPI-RI	<b>SPI НИВО 2: Упад на полетно-слетна патека со возило, воздухоплов или лице, RI-VAP)</b>  <i>Упад на полетно-слетна патека значи ситуација кога воздухоплов, возило или лице е присутно на полетно-слетната патека или на нејзината заштитена зона, без одобрение/дозвола или на поинаков начин неправилно.</i>	Управување со ризиците од RI: <input checked="" type="checkbox"/> Операторите ги обработуваат законите од RI во своите постапки за управување со безбедноста -10 000 движења/0.1 RI	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 2.2 Упади на полетно-слетна патека (RI-VAP) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на	ADR-SPI-	<b>SPI НИВО 2: Судири на земја – судири</b>	Управување со ризиците од GCOL:	НИВО 2: SSP




SPIs и SPTs кои ги следат операторите на аеродромите (ADR)					
	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP
	безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	GCOL	<p>за време на возење по земја до или од полетно-слетна патека која се користи (GCOL)</p> <p><i>Ситуација кога воздухоплов доаѓа во контакт со друг воздухоплов, возило, лице, животно, структура, градба или друга препрека кога се движи на сопствен погон во кој било дел од аеродромот, освен на активната полетно-слетна патека, со исклучок на туркање на воздухоплов наназад (push-back)</i></p>	<p>☑ Операторите ги обработуваат законите од GCOL, GCOL/APRON и GCOL/FOD во своите постапки за управување со безбедноста</p> <p><b>-10 000 движења/0,5 GCOL</b></p> <p><b>-10 000 движења/0,5 GCOL/FOD</b></p>	Анекс 2, SPI 2.6 Судири на земја – судири за време на возење по земја до или од полетно-слетната патека која се користи (GCOL) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек
		ADR-SPI-GCOL/FOD	<p><b>SPI НИВО 3: Остатоци од страни предмети/тела на површината за маневрирање и на платформата, и предизвиканата штета (GCOL/FOD)</b></p> <p><i>Овде се опфатени сите случаи кога предмети и материјал на површината за маневрирање и на платформата се на места на кои не би требало да бидат предизвикани или можеле да предизвикаат штети на, или ризици по, воздухоплови, животната средина или лица. Исто така, опфатени се и сите случаи кога не е извршен потребниот инспекциски преглед за FOD. Исто така, случаите со FOD може да се поврзат со случаите на LOC-I.</i></p>		НИВО 3: SSP Анекс 2, SPI 3.31 (Остатоци од страни предмети/тела на површината за маневрирање и на платформата, и предизвиканата штета (GCOL/FOD) (TBD) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек





SPIs и SPTs кои ги следат операторите на аеродромите (ADR)

	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	ADR-SPI-BS	<b>SPI НИВО 2: Удари од птици (BS)</b> <i>Судир помеѓу птица и воздухоплов кој лета или полетува или за време на успорување при слетување</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ Ризиците од BS во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво</li> <li>☑ Операторите ги обработуваат заканите од BS во своите постапки за управување со безбедноста -1000 движења/1,0 BS</li> </ul>	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 2.7 (BS) јато птици во близина на аеродромот (TBD) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	ADR-SPI-TECH	<b>SPI НИВО 3: Технички системи и функции на аеродромите</b>	<p>Управување со ризиците кои се однесуваат на техничките системи и функциите на аеродром:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☑ Операторите ги обработуваат заканите по техничките системи и функциите на аеродромите, вклучувајќи ја и сајбер безбедноста во своите постапки за управување со безбедноста</li> <li>- 10 000 движења/ 1.0 неисправност</li> </ul>	НИВО 3: SSP Анекс 2, SPI 3.33 Техничките системи и функции на аеродромите Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек





ДОДАТОК Г: SPIs И SPTs КОИ ГИ СЛЕДАТ ДАВАТЕЛИТЕ НА УСЛУГИ ЗА ПРИФАТ И ОТПРЕМА (GH)




SPIs и SPTs кои ги следат давателите на услуги на прифат и отпрема (GH)					
	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP
	Постојан развој на ефикасноста на безбедноста во сите области на воздухопловните организации на Република Северна Македонија	GH-SPI 1	Ефикасноста на системот за управување со безбедноста (SMS) на субјектите на воздухопловната индустрија	Цел на безбедноста: подобрување на ефикасноста на системот за управување со безбедноста (SMS) на субјектите на воздухопловната индустрија  Doc.9859 AN/474 SMM Table 5-A7-1 Gap Analysis Check list Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено	SPI/SPT на системско ниво Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	GH-SPI-LOC-GH/ICE	<b>SPI НИВО 3: Грешки при одмрзнување и против-мрзнење (LOC-GH/ICE)</b>  <input checked="" type="checkbox"/> не е извршено прскање за одмрзнување или против-мрзнење или е тоа неправилно / несоодветно извршено, или воздухопловот одлетал по истекот на времето на заштита <input checked="" type="checkbox"/> остатоци од течноста за одмрзнување или против-мрзнење предизвикале проблеми	Управување со ризиците од LOC-GH/ICE: <input checked="" type="checkbox"/> Давателите на услуги ги обработуваат заканите од LOC-GH/ICE во своите постапки за управување со безбедноста -10000 движења/1,0 LOC-GH/ICE	НИВО 3: SSP Анекс 2, SPI 3.25 Грешки при одмрзнување и против-мрзнење (LOC-I/ICE) (TBD) Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	GH-SPI-LOC-GH	<b>SPI НИВО 3: Оштетувања при опслужувањето на земја (LOC-GH)</b>  Случаи во кои се опфатени оштетувања на воздухоплови за време на опслужување на земја. Воздухопловите може да се неподвижни, да се влечат или се туркаат наназад (push-back)	Управување со ризиците од GH: <input checked="" type="checkbox"/> Давателите на услуги ги обработуваат заканите од GH во своите постапки за управување со безбедноста -10 000 движења/1,0 LOC-GH	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 3.28 Оштетувања при опслужувањето на земја (GH) (TBD) Подобрување од 5% помеѓу


SPIs и SPTs кои ги следат давателите на услуги на прифат и отпрема(GH)					
	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP
					секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	GH-SPI-PB	<b>SPI НИВО 3: Пречки при туркање наназад или возење по земја (PB)</b>  <i>Случаи во кои се опфатени пречки при туркање наназад или возењето по земја на воздухоплов, вклучувајќи и возење наназад</i>	<b>Управување со ризиците од GH:</b> ☑ Давателите на услуги ги обработуваат законите од PB во своите постапки за управување со безбедноста <b>-10 000 движења/1,0 GH-SPI-PB</b>	НИВО 3: SSP Анекс 2, SPI 3.29 Пречки при туркање наназад или возење по земја (PB) (TBD) Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	GH-SPI-UNRULY	<b>SPI НИВО 3: Непослушни патници на аеродром или во воздухоплов (UNRULY)</b>  <i>Случаи кои се наведени во Анекс 17 кон Конвенцијата на ICAO: „Патник кој не ги почитува правилата на однесување на аеродром или во воздухоплов или не ги следи упатствата од персоналот на аеродромот или членовите на екипажот и со тоа го нарушува редот и дисциплината на аеродром или во воздухоплов.“</i>	<b>Управување со ризиците од непослушни патници:</b> ☑ Давателите на услуги ги обработуваат законите кои се однесуваат на непослушни патници во своите постапки за управување со безбедноста <b>-10 000 движења /5,0 GH-SPI-UNRULY</b>	Нов SPI/SPT (TBD) Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек

**ДОДАТОК Д: SPIs и SPTs КОИ ГИ СЛЕДАТ ОПЕРАТОРИТЕ КОИ ВРШАТ КОМЕРЦИЈАЛЕН ИЛИ НЕКОМЕРЦИЈАЛЕН ВОЗДУШЕН СООБРАЌАЈ, ВКЛУЧУВАЈЌИ И СПЕЦИЈАЛИЗИРАНИ УСЛУГИ СО ВОЗДУХОПЛОВ**

SPIs и SPTs кои ги следат операторите со воздухоплов кои вршат комерцијален или некомерцијален воздушен сообраќај, вклучувајќи и специјализирани услуги со воздухоплов

	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP
	Постојан развој на ефикасноста на безбедноста во сите области на воздухопловните организации на Република Северна Македонија	SPI 1	Ефикасноста на системот за управување со безбедноста (SMS) на субјектите на воздухопловната индустрија	Цел на безбедноста: подобрување на ефикасноста на системот за управување со безбедноста (SMS) на операторите Doc.9859 AN/474 SMM Table 5-A7-1 Gap Analysis Check list Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено	SPI/SPT на системско ниво Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	OPS-SPI-RE	<b>SPI НИВО 2: Излетување од полетно-слетна патека (RE)</b>  <i>Излетување од пистата е неконтролирано излегување со воздухоплов од пистата за време на полетување или слетување. Ова може да биде ненамерно или намерно, на пример како резултат на евазивен маневар.</i>	Управување со ризиците по RE: <input checked="" type="checkbox"/> Операторите ги обработуваат заканите по RE во своите постапки за управување со безбедноста - 1500 движења/0,15 RE	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 2.1 Излетување од полетно-слетна патека (RE) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на полетно-слетните патеки во воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	OPS-SPI-RI	<b>SPI НИВО 2: Упад на полетно-слетна патека со возило, воздухоплов или од лице, RI-VAP)</b>  <i>Упад на полетно-слетна патека значи ситуација кога воздухоплов, возило или лице е присутно на полетно-слетната патека или на нејзината заштитена зона, без одобрение/дозвола или во друг случај неправилно.</i>	Управување со ризиците од RI и RI/AC: <input checked="" type="checkbox"/> Операторите ги обработуваат заканите од RI и RI/AC во своите постапки за управување со безбедноста -1500 движења/0,30 RE	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 2.2 Упади на полетно-слетна патека (RI-VAP) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	OPS-SPI-CFIT	<b>SPI НИВО 2: Контролиран лет во терен или кон терен (CFIT) и слични инциденти</b>  <i>Контролиран лет во (или кон) терен (CFIT) се случува кога воздухоплов кој е пловидбен и со кој управува пилот, резултира со судир во текот на лет со терен, вода или пречка</i>	Управување со ризиците од CFIT: <input checked="" type="checkbox"/> Операторите ги обработуваат заканите од CFIT во своите постапки за управување со безбедноста - 1500 часаналет/0,05 CFIT	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 2.4 Контролиран лет во терен или кон терен (CFIT) и слични инциденти Намалување од



SPIs и SPTs кои ги следат операторите со воздухоплов кои вршат комерцијален или некомерцијален воздушен сообраќај, вклучувајќи и специјализирани услуги со воздухоплов					
	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP
			<i>без индикација за губење на контролата</i>		5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА останува високо.	OPS-SPI-LOC-I	<b>SPI НИВО 2: Губиток на контрола за време на лет, LOC</b>  <i>Губиток на контрола за време на лет е ситуација кога пилотот губи контрола врз воздухопловот во воздух, сосема или за момент, што резултира со значајно отстапување од планираната патека на летот на воздухопловот.</i>	<b>Управување со ризиците од LOC-I, LASER:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Операторите ги обработуваат законите од LOC-I, LASER во своите постапки за управување со безбедноста - 1500 часаналет/0,07 LOC	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 2.5 Губиток на контрола за време на лет (LOC-I) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	OPS-SPI-LASER	<b>SPI НИВО 3: Ласерско озрачување (OPS-SPI-LASER)</b>  <i>Случаи во кои е извршено ласерско озрачување на воздухопловот</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Ризиците од OPS-SPI-LASER во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво <input checked="" type="checkbox"/> Операторите ги обработуваат законите од OPS-SPI-LASER во своите постапки за управување со безбедноста - 1500 часаналет/5,00 OPS-SPI-LASER	НИВО 3: SSP Анекс 2, SPI 3.21 Попречување со ласер (OPS-SPI-LASER) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	OPS-SPI-MAC	<b>Судири во воздух (MAC) и за малку избегнати судири</b>  <i>Во ситуации на судири на воздухоплови (со екипаж, без екипаж) во воздух и AIRPROX (опасно приближување на воздухоплови, за малку избегнати судири), растојанието помеѓу воздухопловите, како и нивните односни позиции и брзина биле такви што била загрознена безбедноста на предметниот воздухоплов.</i>	<b>Управување со ризиците од MAC, CMI AC, AI, LB, TCAS ING, NAV ERROR:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Операторите имаат обработено закани од MAC, SMI AC, AI, LB, TCAS IGN и NAV ERROR во нивните процеси за управување со безбедноста - Спроведување проценка на ризик од нивните сопствени активности, дефинирање на прифатливо ниво на безбедност и неопходна контрола / одговор нивоа, идентификување и	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 3.3 Судири во воздух и за малку избегнати судири (MAC) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек

SPIs и SPTs кои ги следат оператори со воздухоплов кои вршат комерцијален или некомерцијален воздушен сообраќај, вклучувајќи и специјализирани услуги со воздухоплов					
	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP
				спроведување на потребните активности и следење на ефикасноста на овие активности. - 1500 часаналет/0,03 MAC	
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	OPS-SPI-BS	<b>SPI НИВО 2: Удари од птици (BS)</b> <i>Судир помеѓу птица и воздухоплов кој лета или полетува или за време на успорување при слетување</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Ризиците од BS во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво <input checked="" type="checkbox"/> Операторите ги обработуваат законите од BS во своите постапки за управување со безбедноста - 1500 часаналет/1,00 BS	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 2.7 (BS) јато птици во близина на аеродромот (TBD) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек


### ДОДАТОК Г: SPIs и SPTs КОИ ГИ СЛЕДАТ ОРГАНИЗАЦИИ ОДОБРЕНИ СОГЛАСНО ДЕЛ 145, ДЕЛ М И ДЕЛ 21

SPIs и SPTs кои ги следат организации одобрени согласно Дел 145, Дел М и Дел 21					
	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP

SPIs и SPTs кои ги следат организации одобрени согласно Дел 145, Дел М и Дел 21

	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP
	<p>Постојан развој на ефикасноста на безбедноста во сите области на воздухопловните организации на Република Северна Македонија</p>	<p>AIR-SPI 1</p>	<p><b>Ефикасноста на системот за управување со безбедноста (SMS) на субјектите на воздухопловната индустрија</b></p>	<p><b>Цел на безбедноста: подобрување на ефикасноста на системот за управување со безбедноста (SMS) на давателите на услуги</b></p> <p><b>Doc.9859 AN/474 SMM Table 5-A7-1 Gap Analysis Check list</b></p> <p><b>Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, &lt;80% = црвено</b></p>	<p>SPI/SPT на системско ниво</p> <p>Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек</p>
	<p>Постојан развој на ефикасноста на безбедноста во сите области на воздухопловните организации на РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА</p>	<p>AIR-SPI-MEL</p>	<p><b>SPI НИВО 3: Настани со списокот со минимална опрема и употребата на техничката книшка (MEL)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Надминување на периодот за поправка дозволен со списокот за минимална опрема (MEL).</li> <li>2. Неправилна употреба или толкување на списокот со минимална опрема</li> <li>3. Еднократно продолжување на периодот на поправка дозволено со списокот за минимална опрема (RIE, Rectification Interval Extension) преку одобрена постапка.</li> <li>4. Грешки и недостатоци поврзани со техничката книшка (во врска со записи на екипажот од кокпит).</li> </ol> <p>Одредени видови на воздухоплови во одредена операција треба да имаат список со минимална опрема, MEL. MEL е документ во кој се наведени системите, инструментите и опремата на леталото што може да биде привремено надвор од</p>	<p><b>Управување со ризик на MEL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Субјектите на воздухопловната индустрија ги процесираат заканите од MEL во сопствените процеси за управување со безбедноста - Спроведуваат проценка на ризик за нивните сопствени активности, дефинирање на прифатливо ниво на безбедност и неопходно ниво на контрола / одговор, идентификување и спроведување на потребните активности и следење на ефикасноста на овие активности.</li> </ul> <p><b>Управување со ризиците од MEL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> <b>Операторите ги обработуваат заканите од MEL во своите постапки за управување со безбедноста</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Дозволен се 2 настани на еден регистриран воздухоплов по оператор во текот на календарска година</li> </ul> </li> </ul>	<p>НИВО 3: Настани со списокот со минимална опрема и употребата на техничката книшка (MEL)</p> <p>Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек</p>

SPIs и SPTs кои ги следат организации одобрени согласно Дел 145, Дел М и Дел 21


	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP
			<p>употреба, како и условите, ограничувањата и процедурите поврзани со ова. Може да се изврши еднократно извршување на периодот за поправка дозволено од MEL, доколку операторот има за тоа одобрена постапка. Ако оваа т.н. постапка RIE се користи често, тоа може да биде индикација за недостатоци во управувањето со пловидбеноста.</p> <p>Техничките грешки забележани од екипажот на летот се внесуваат во техничките книшки на воздухопловите</p>		
	<p>Постојан развој на ефикасноста на безбедноста во сите области на воздухопловните организации на Република Северна Македонија</p>	<p>AIR-SPI- AM</p>	<p><b>SPI НИВО 3: Настани со менаџирање со пловидбеноста</b></p> <p>1. Недостатоци во управувањето со пловидбеноста кои можат да ја намалат безбедноста во воздухопловството (настани во врска со организацијата за управување со пловидбеност на Дел-М, или САМО).</p> <p>Примери:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Податоците за пловидбеност се нецелосни, неточни или неконзистентни</li> <li>- Недостатоци и грешки во програмата за одржување</li> <li>- Грешки во управувањето со редот на работата</li> <li>- Грешки и недостатоци во администрацијата на компонентите</li> <li>- Грешки и недостатоци во нарачката за</li> </ul>	<p><b>Управување со ризик од АМ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Субјектите на воздухопловната индустрија ги имаат процесирани закани од АМ во сопствените процеси за управување со безбедноста</li> <li>- Спроведување проценка на ризик за нивните сопствени активности, дефинирање на прифатливо ниво на безбедност и неопходно ниво на контрола / одговор, идентификување и спроведување на потребните активности и следење на ефикасноста на овие активности .</li> </ul> <p><b>Управување со ризиците од АМ:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Операторите ги обработуваат законите од АМ во своите постапки за управување со безбедноста</li> <li>- Дозволен се 2 настани на еден</li> </ul>	<p><b>SPI НИВО 3: Настани со менаџирање со пловидбеноста</b></p> <p>Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек</p>



SPIs и SPTs кои ги следат организации одобрени согласно Дел 145, Дел М и Дел 21


	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP
			<p>работа или работниот ред</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Недостатоци во надгледувањето</li> <li>- Грешки во управувањето / супервизијата на измените</li> <li>- Грешки и недостатоци во системот за техничката книшка,</li> <li>- Грешки при внес на податоци во системот за управување</li> <li>- Грешки во управувањето со одложените дефекти</li> <li>- Недостатоци во управувањето и чувањето на евиденцијата за одржување</li> <li>- Недостатоци / грешки во инструкциите за одржување (до тој степен што се одговорност за Дел-М)</li> <li>- Грешки и недостатоци при прегледот на пловидбеноста</li> <li>- Недостатоци / грешки во дозволиите за летање издадени од страна на организацијата Part-M</li> <li>- Грешки / недостатоци при проверката пред летот или упатствата издадени за тоа</li> <li>- Грешки и недостатоци при проценка на дефекти и штети</li> <li>- Грешки и недостатоци во следењето на податоците за тежината и рамнотежата</li> <li>- Грешки и недостатоци во контролата на часовите и циклусите на летот</li> <li>- Недостатоци во надзорот на подизведувачот на Дел-М</li> </ul> <p>2. Недостатоци во активностите на</p>	<p><b>регистриран воздухоплов по оператор во текот на календарска година</b></p>	

SPIs и SPTs кои ги следат организации одобрени согласно Дел 145, Дел М и Дел 21

	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP
			<p>организацијата Дел-М кои ја следат пловидбеноста на ниво што може да ја намали безбедноста на воздухопловството.</p> <p>Примери:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Значителен недостаток на ресурси</li> <li>- Значителен недостаток или нарушување во информатичките системи</li> <li>- Значителен недостаток во обуките или квалификациите</li> <li>- Значителен недостаток или ризик поврзан со управувањето</li> <li>- Значителен недостаток во обезбедувањето на квалитетот или надзорот на подизведувачот</li> <li>- Значителен недостаток на комуникација</li> <li>- Значителен недостаток во културата за безбедност на организацијата</li> </ul>		
	<p>Постојан развој на ефикасноста на безбедноста во сите области на воздухопловните организации на Република Северна Македонија</p>	<p>AIR-SPI- MO</p>	<p><b>SPI НИВО 3: Настани операциите на одржување</b></p> <p>Случаи кога постапката за одржување е нецелосна или неправилно спроведена и не ја исполнила својата наменета цел.</p> <p>Примери:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Првичните задачи на работењето за одржување кои не се извршени соодветно (заземјување, паркирање, заштитни пинови,</li> </ul>	<p><b>Управување со ризик од МО:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Субјектите на воздухопловната индустрија ги процесираат заканите за управување со безбедност - Спроведуваат проценка на ризик за нивните сопствени активности, дефинирање на прифатливо ниво на безбедност и неопходно ниво на контрола / одговор, идентификување и спроведување на потребните активности и следење на ефикасноста</li> </ul>	<p><b>SPI НИВО 3: Настани операциите на одржување</b></p>










SPIs и SPTs кои ги следат организации одобрени согласно Дел 145, Дел М и Дел 21

	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP
			<p>опрема за безбедност)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Инструкциите погрешно разбрани или не се исполнети</li> <li>- Делот инсталиран неправилно, на неточна локација или воопшто не. Исто така неправилни хемикалии, заптивки, итн.</li> <li>- Дефект или оштетување пропуштено при прегледот</li> <li>- Грешки во прилагодувањето, тестирањето, тест-запуштања, итн.</li> <li>- Употреба на погрешен материјал или компонента</li> <li>- Прекинувач, осигурувач, итн. Оставен во погрешна позиција или делот оставен во погрешна состојба</li> <li>- Не отстранети заштитните пинови, заштитните осигураци на опремата за слетување (Случаи кои честопати се поврзани со кратко време во последните задачи на операцијата за одржување)</li> <li>- Отстапување од постапката за одржување</li> <li>- Изведување на работи за одржување со значително намален работен капацитет (значителен замор, стрес, болест, ефекти од лекови или нарушувања во работното опкружување)</li> <li>- Грешки или недостатоци при документирање на работите за одржување</li> <li>- Алатка оставена во воздухоплов</li> </ul>	<p>на овие активности .</p> <p><b>Управување со ризиците од МО:</b></p> <p><b>☑ Операторите ги обработуваат заканите од МО во своите постапки за управување со безбедноста</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Дозволен се 2 настана на еден регистриран воздухоплов по оператор во текот на календарска година</li> </ul>	<p>Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек</p>

	Стратешки цели на безбедноста	Назнака	Индикатор на ефикасноста на безбедноста, SPI	Целна вредност на ефикасноста на безбедноста (SPT), поставена за показателот/индикаторот	Соодветни или ажурирани SPI/SPT во Анекс 2 кон SSP
	<p>Постојан развој на ефикасноста на безбедноста во сите области на воздухопловните организации на РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА</p>	<p>AIR-SPI-TECHNICAL</p>	<p><b>SPI НИВО 3: Сериозни дефекти на воздухопловите (ТЕХНИЧКИ)</b></p> <p>Случаи кога техничка грешка предизвикала прекин на полетување, да се прогласи итен случај или да се приземји воздухоплов.</p> <p>Примери:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• откажување на моторот</li> <li>• дефект на контролите, компресија или друг критичен систем или уред (на пр. пропелер или ротор)</li> <li>• сериозно оштетување на системот за интерконекција на електрични жици (EWIS)</li> <li>• значително истекување на течности или расипување на течности (на пр. гориво или хидраулична течност)</li> <li>• значителна структурна грешка, вклучително руптура, корозија, абеење и кинење или делиминација</li> <li>• значителна грешка при одржување забележана во врска со нормалното работење</li> </ul> <p>Различни технички проблеми во воздухопловот може да предизвикаат сериозен инцидент или несреќа ако не се реагира навреме. Отказ на моторот, особено на воздухопловот со еден мотор, веднаш ќе предизвика сериозен инцидент.</p>	<p><b>Управување со ризикот (ТЕХНИЧКО):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Субјектите на воздухопловната индустрија имаат процесирани <b>ТЕХНИЧКИТЕ</b> закани во нивните процеси за управување со безбедноста</li> <li>- Спроведување проценка на ризик за нивните сопствени активности, дефинирање на прифатливо ниво на безбедност и неопходно ниво на контрола / одговор, идентификување и спроведување на потребните активности и следење на ефикасноста на овие активности .</li> </ul> <p><b>Управување со ризиците од TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☑ <b>Операторите ги обработуваат закани од TECHNICAL во своите постапки за управување со безбедноста</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Дозволени се 2 настана на еден регистриран воздухоплов по оператор во текот на календарска година</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>SPI НИВО 3: Сериозни дефекти на воздухопловите (ТЕХНИЧКИ)</b></p> <p>Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек</p>



ДОДАТОК Е: SPIs И SPTs КОИ ГИ СЛЕДАТ АЦВ И ОПЕРАТОРИТЕ

ИНДИКАТОРИ							
<b>Ниво 1 на ИНДИКАТОРИ (Ниво 1)</b>							
<b>Несреќи</b>				<b>Несреќи</b>			
<b>Ниво 2 на ИНДИКАТОРИ (Ниво 2)</b>							
<b>RE</b> (излетување од полетно-слетна патека)	<b>RI</b> (упад на полетно-слетна патека)	<b>CFIT</b> (контролиран лет во терен или кон терен)	<b>FSE</b> (пожар, чад и испарувања)	<b>MAC</b> (опасно приближување /предупредување од ACAS/губење на раздвојување/судири во воздух и за малку избегнати судири)	<b>LOC-I</b> (губиток на контрола за време на лет)	<b>GS</b> (безбедност на земја – судири на земја, опслужување на земја)	
							
<b>Ниво 3 на ИНДИКАТОРИ (Ниво 3)</b>							
<i>Нестабилан природ</i>	<i>Животни на ПСП</i>	<i>Предупредување од GPWS</i>	<i>Пожар/чад кои не влијаат врз настани поврзани со F-NI</i>	<i>Отстапување од зададено ниво на лет</i>	<i>Настани со пречекорување на брзина или мала брзина</i>	<i>Настани при опслужувањето на земја</i>	<i>Настани со удари од птици, кои не се класифицираат како инцидент</i>
<i>Прекинато полетување</i>	<i>Воздухоплов на ПСП</i>	<i>Предупредување за MSAW</i>		<i>Предупредување од ACAS/TCAS</i>	<i>Турбуленција, слаб вртлог, провлекување на ветер, бура со грмотевици, удари од громови</i>	<i>Настани при полнење на гориво</i>	<i>Попречување со ласер</i>
<i>Дефект на стојницот трап/уред за промена на правецот на движење/закрилца</i>	<i>Возила/лица на ПСП</i>	<i>Отстапување од рамнината на понирање</i>		<i>Предупредување од STCA</i>	<i>Замрзнување/ одмрзнување</i>	<i>Настани со опасни материји</i>	<i>Настани поврзани со генералната авијација</i>
<i>Настани со слетување вон предвидената точка на допир</i>		<i>Неправилно поставување на висиномерот</i>		<i>Неодобрен влез во контролиран воздушен простор</i>	<i>Пожар или чад во воздухопловот</i>	<i>Оштетување од страни тела</i>	<i>Настани поврзани со АТМ</i>

<i>Неповолни временски услови во природ</i>		<i>Грешки во положбата/ навигацијата</i>			<i>Грешки во тежината и рамнотежата</i>	<i>Настани на аеродром</i>	
		<i>Грешки во мапи/карти/FMS</i>			<i>Дефекти на системот за контрола на летот</i>	<i>Судари на земја на возило и опрема со воздухоплов</i>	
					<i>Невообичаена состојба на воздухоплов (надморска висина, нагиб, чекор (на елисата), конфигурација)</i>		