

НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА БЕЗБЕДНОСТА НА ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО (NASP) 2026-2030

ОДДЕЛ 1. ВОВЕД

1.1 Преглед на NASP

Република Северна Македонија е посветена на унапредувањето на безбедноста на воздухопловството и обезбедувањето на ресурси за поддршка на активностите. Целта на NASP е постојано да се намалуваат смртните случаи и ризикот од смртни случаи преку развој и спроведување на национална стратегија за безбедност на воздухопловството. Еден безбеден, утврден и одржлив систем на воздухопловството придонесува кон економскиот развој на Република Северна Македонија и нејзината индустрија. NASP промовира ефикасно спроведување на системот на Република Северна Македонија за надзор на безбедноста, пристап кон управувањето со безбедноста заснован на ризици, како и координиран пристап кон соработката помеѓу Република Северна Македонија и другите земји, региони и индустрии. Сите заинтересирани страни се охрабруваат да поддржат и спроведуваат NASP како стратегија за постојано подобрување на безбедноста на воздухопловството.

NASP на Република Северна Македонија е во согласност со Меѓународната организација за цивилно воздухопловство, Глобалниот план за безбедност на воздухопловството и Планот на европскиот регион за безбедност на воздухопловството за 2023 – 2025 година (EUR RASP).

1.2 Структура на NASP

NASP претставува стратешка насока за управување со безбедноста на воздухопловството на национално ниво, за период од три години. Тој се состои од шест оддели. Покрај воведот, одделите го вклучуваат и следното: целта на NASP, стратешките насоки на Република Северна Македонија за управување со безбедноста на воздухопловството, националните ризици по оперативната безбедност утврдени во NASP за 2026 – 2030 година, организационите предизвици на кои се осврнува NASP и опис за тоа на кој начин ќе се следат иницијативите за подобрување на безбедноста наведени во NASP.

1.3 Врска помеѓу NASP и Националната програма за безбедност (SSP)

Преку аспектите од анализата на податоците за безбедноста (SDA) од SSP, како што е опишано во Проценката на ICAO за спроведување на Националната програма за безбедност (SSPIA), Република Северна Македонија има способност да ја користи постапката за утврдување на опасностите и управување со ризиците по безбедноста како извор за добивање на податоци во поглед на безбедноста, со цел утврдување на опасностите и безбедносните недостатоци и да ги утврди националните ризици по оперативната безбедност и организационите предизвици со цел да се вклучат во NASP. Со SSP се обезбедуваат податоци за безбедноста за потребите за NASP. SSP ѝ овозможува на Република Северна Македонија да управува со своите активности во областа на воздухопловството на доследен и проактивен начин, да ја измери ефикасноста на безбедноста на нејзиниот систем на цивилно воздухопловство, да го

следи спроведувањето на SEIs од NASP и да ги решава прашањата од националната безбедност. NASP претставува еден од клучните документи, кој е дел од документацијата на SSP на Република Северна Македонија. Тој претставува средство со кое Република Северна Македонија го дефинира и поттикнува спроведувањето на SEIs кои се утврдени со постапките на SSP, а кои се преземени од Глобалниот план на ICAO за безбедност на воздухопловството (Док. 10161) и од EUR RASP. Тој, исто така, ѝ овозможува на Република Северна Македонија да утврди иницијативи за зајакнување на SSP или на поинаков начин потребни за постигнување на нејзините цели на безбедноста. Добиените податоци за безбедноста кои се прибираат преку SSP придонесуваат и за изработка на други национални планови. Повеќе информации за SSP на Република Северна Македонија може да се најдат на <https://www.caa.gov.mk/>.

1.4 Одговорности за развојот, спроведувањето и следењето на NASP

Агенцијата за цивилно воздухопловство (АЦВ) на Република Северна Македонија е одговорна за развојот, спроведувањето и следењето на NASP. NASP е изработен во согласност со изданието на GASP за 2026 – 2028 година, и на EUR RASP.

1.5 Прашања и задачи на националната безбедност

NASP се бави со следните прашања на националната безбедност:

А. Националните ризици по оперативната безбедност

- 1) Опасно приближување /предупредување од ACAS/губење на раздвојување/судии во воздух и за малку избегнати судии (MAC) (*Mid Air Collision*);
- 2) Упад на полетно–слетната патека (RI) (*Runway Incursion*);
- 3) Излетување од полетно–слетната патека (RE) (*Runway Excursions*);
- 4) Губиток на контрола во лет (LOC-I) (*Loss of Control in Flight*);
- 5) Контролиран лет во препрека/терен (CFIT) (*Controlled Flight into Terrain*).

Б) Организациони предизвици

- 1) Постојано подобрување на севкупната EI на националниот систем за надзор на безбедноста;
- 2) Зајакнување на капацитетите на Македонија за надзор на безбедноста;
- 3) Зајакнување на капацитетите за испитување на авионски несреќи и инциденти;
- 4) Обучен технички персонал со цел поддршка на ефикасен надзор на безбедноста;
- 5) Обезбедување на основен извор на информации за безбедноста кои се доставуваат до ICAO, преку пополнување, поднесување и ажурирање на сите релевантни документи и податоци;
- 6) Стратешко распределување на ресурсите, со цел да се овозможи ефикасен надзор на безбедноста;
- 7) Стратешка соработка со клучните заинтересирани страни во воздухопловството, со цел подобрување на безбедноста;
- 8) Постојано спроведување на SSP, на национално ниво.

Со цел решавање на горе-наведените прашања и подобрување на безбедноста на воздухопловството на национално ниво, NASP за 2026- 2030 година, ги опфаќа следните цели:

- 1) Цел: Постигнување на постојано намалување на ризиците по оперативната безбедност
Задача: 1.1 Одржување на тренд на намалување на стапката на несреќи, на национално ниво
- 2) Цел: Зајакнување на капацитетите за надзор на безбедноста, на национално ниво
Задача: 2.1 Земјата да ги подобри оценките на ЕИ за критичните елементи (CEs) на системот на земјата за надзор на безбедноста (со фокус на приоритетните PQs), како што следи:
 - до 2026 година – 85%
 - до 2030 година – 95%
- 3) Цел: Спроведување на ефикасни SSPs од страна на земјата
Задача: 3.1 Да се имплементира основата за SSP до 2026 година.
3.2 Да се објави NASP до 2026 година
3.3. Да се работи на ефикасна SSP, на следниот начин:
 - а) до 2026 – воспоставена
 - б) до 2029 – воспоставена и во сила
- 4) Цел: Зајакнување на соработката на регионално ниво, со цел подобрување на безбедноста
Задача: 4.1 Барање помош со цел да се зајакнат капацитетите за надзор на безбедноста, ако не се исполнети целите 2 и 3 од GASP (GASP Goals 2 and 3)
4.3 Придонес кон давање информации за ризиците по оперативната безбедност, вклучувајќи ги и SPIs на SSP и новонастанатите прашања
- 5) Цел: Проширување на користењето на индустриските програми и мрежите за споделување на информации за безбедноста од страна на давателите на услуги
Задача: 5.1 Одржување на тренд на зголемување во придонесот на индустријата на земјата во мрежите за споделување на информации за безбедноста во земјите на EUR и во рамките на европскиот регион (EUR Region), со цел пружање помош во развојот на националните и регионалните планови за безбедност на воздухопловството
- 6) Цел: Обезбедување дека на располагање има соодветна инфраструктура за поддршка на безбедни операции
Задача: 6.1 До 2026 година, да се одржува тренд на зголемување на бројот на земји, кои имаат воздухопловната навигација и аеродромска инфраструктура која ги исполнува релевантните стандарди на ICAO

1.6 Оперативен контекст

Северна Македонија има релативно мала воздухопловна индустрија и воспоставен Регулатор на безбедноста, за кој во 2016 година се процени дека има ICAO ефикасна имплементација од 78.25%. Регулаторот, правно и финансиски е независен од Владата и индустријата и во моментот вработува околу 80 лица, со планови за вработување на дополнителен број на стручен персонал. Годишно, приближно има околу 100 извештаи за настани кои ја загрозуваат безбедноста. Нема имател на АОС, а малиот број на

регистрирани воздухоплови вклучуваат одобрение за корпоративни операции на Владата, четири организации за обука за PPL, плус неколку за обука за ултралесни воздухоплови и параглајдери, три здравствени организации со 4 доктори по воздухопловна медицина и една Организација за обука на инженери за одржување на воздухоплови. Постои единствен ANSP и две меѓународни воздухопловни пристаништа, Скопје и Охрид, со седум (ICAO објавени) помали аеродроми за GA и спортско воздухопловство.

На воздухопловното пристаниште Скопје се вршат околу 25 000 движења годишно, од кои најголем дел се меѓународни редовни летови, со 3.2 милиони патници и товар од 4 500 метрички тони. Трговското друштво за опслужување на земја е приватизирано и работи под договор склучен со воздухопловното пристаниште. Воздухопловното пристаниште Охрид е помало, со околу 2 000 движења годишно, од кои најголемиот дел се меѓународен редовен воздушен сообраќај, со 270 000 патници и 0.5 метрички тони товар. И двете воздухопловни пристаништа се во близина на планински терен, и двете имаат ILS на една полетно-слетна патека и без приод од типот GNSS. Времето може да се опише како воглавно добро со можност за појави на бури на пролет, а во Скопје во месец декември има магла.

ANSP (MНAB) е трговско друштво на кое Република Северна Македонија го делегира управувањето и контролата на цивилниот и воениот воздушен сообраќај во Северна Македонија, со 300 000 летови годишно. И воздухопловните пристаништа и ANSP спроведуваат свои SMS. Владината организација со одобрение за корпоративни операции развива свој SMS.

Координацијата за потрага и спасување е заедничка со АТС, а во случај на итни операции се ангажираат воени и полициски хеликоптери. Во иднина, предстои реструктурирање на системот на SAR. Исто така, постојат и специјални операции со полициски и воени хеликоптери, но истите не спаѓаат во одговорностите на АЦВ за надзор.

1.7 Вообичаени опасности и безбедносни недостатоци во Република Северна Македонија

Регулаторно тело за аеродромите и нивната инфраструктура во Република Северна Македонија е Агенцијата за цивилно воздухопловство. АЦВ е одговорна за издавање уверенија и за надзор на аеродромите во земјата. Во Северна Македонија има 2 (два) меѓународни аеродроми, 5 спортски аеродроми и 6 леталишта за земјоделска авијација. Тоа се меѓународното воздухопловно пристаниште Скопје, лоцирано во близина на главниот град Скопје и меѓународното воздухопловно пристаниште Св. Апостол Павле во Охрид.

Од 1^{ви} март 2010 година, ТАВ Македонија Лтд. (*TAV Macedonia Ltd.*) управува и со двете воздухопловни пристаништа, а прометот на патниците и капацитетите драстично се зголеми во последните 5 години. Имајќи ја предвид нивната тековна инфраструктура, можностите за реконструкција и зголемување на нивните капацитети во иднина, можеме да речеме дека меѓународното воздухопловно пристаниште Скопје е блиску до своите максимални капацитети, како во поглед на инфраструктурниот капацитет, така и во можното надоградување на повисоко ниво на класификација за приод по инструменти и проширување или зајакнување на полетно-слетната патека за прифат на поголеми воздухоплови. Покрај ова, и двете воздухопловни пристаништа, Скопје и Охрид, страдаат од специфични метеоролошки услови во тек на зимските

месеци, со денови со магла, главно поради нивната географска положба, во долина опкружена со висок терен. Како резултат на магливите денови многу летови доцнат или се откажуваат, во Скопје во јануари и февруари има 7 – 9 денови со магла месечно.

Во денови кога има јужни ветрови во Скопската котлина, приодот по инструменти во правец 16 не евозможен од причини што нема ILS систем на северниот праг на пистата и приодот во тој правец евозможен само со визуелен приод. Овој проблем доаѓа до израз во ноќните часови бидејќи повеќето авиокомпаниии не дозволуваат слетување ноќе со визуелен приод што резултира со откажување на летовите на Скопскиот аеродром и пренасочување на алтернативни аеродроми во соседството. Ова претставува голем проблем за авиокомпаниите и секако финансиски губиток за аеродромскиот оператор и авиокомпанијата.

За споредба, некои од воздухопловните пристаништа во регионот кои имаат подобра инфраструктура, подолги полетно–слетни патеки со повисоки PCN карактеристики, се во можност да примат потешка флота на воздухоплови и се со повисоко ниво на класификација за приод по инструменти – CAT IIIB или CAT IIIC, што им овозможува да продолжат со операции дури и за време на густа магла или во услови без никаква видливост. Воздухопловното пристаниште Скопје е со класификација од CAT I за приоди по инструменти, а поради високиот терен во завршниот приод и добиената стрмна рамнина за понирање од 3.3⁰, не е можно да се надгради до класификација од CAT II за приоди по инструменти или повисока класификација. За да бидеме во чекор со воздухопловните пристаништа во нашиот регион и да можеме да понудиме повеќе на пазарот (надгради до класификација од CAT II за приоди по инструменти или повисока класификација) и да бидеме конкурентни, потребно е инфраструктурно уредување на приодот односно рамнење на високите точки во приод и намалување на рамнината за понирање од помалку од сегашните 3.3⁰ со цел да се привлечат повеќе авиокомпаниии за отварање нови рути/линии кон нашата земја.

Двата недостатока на скопскиот аеродром (CAT II (III) за приоди по инструменти за правец 34 и ILS приодот по инструменти во правец 16) представуваат значаен проблем за авиокомпаниите и финансиски губиток за аеродромскиот оператор и за авиопревозникот. Решавање на проблемот е во додавање на нови два условия (CAT II (III) за приоди по инструменти за правец 34 и ILS приодот по инструменти во правец 16) во условите за концесија на следниот оператор на Скопскиот аеродром кој треба да ги превземе аеродромските операции во 2032 година. Со имплементација на овие два условия ќе ја зголемиме безбедноста на Скопскиот аеродром, ќе ги намалиме финансиските губитоци на аеродромскиот оператор и за авиопревозниците и секако ќе го направиме Скопскиот аеродром поконкурентен за авиокомпаниите и патниците во македонија и Соседството.

Што се однесува до класите на воздушен простор A, B и F, во Република Северна Македонија не се користат. Во некои земјоделски области, особено во периодот помеѓу месец мај и октомври, за време на олуи со грмотевици, или временски услови во кои е можна појава на олуи со грмотевици, се исфрлаат против-градни ракети до 20000 стапки, што претставува опасност за воздухопловната навигација. Постојат две условно забранети зони LW R01 и LW R03, една привремена одделена зона (TSA) – LW TSA01. Нема објавено флексибилно користење на воздушни простори (FUA). Сепак, воспоставена е постојана и непречена цивилно-воена координација со формируваниот Цивилно-воен комитет (CIMC). Спроведувањето на навигација заснована на перформанси (PBN) во моментот е од најголем приоритет во воздухопловната навигација на глобалната воздухопловна заедница, но таа се уште не се спроведува.

ОДДЕЛ 2. ЦЕЛ НА НАЦИОНАЛНИОТ ПЛАН ЗА БЕЗБЕДНОСТ ВО ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО НА РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

NASP претставува главен документ за планирање, кој содржи стратешка насока на Република Северна Македонија во поглед на управувањето со безбедноста на воздухопловството, за период од четири години (2026 до 2030 година). Во овој план се наведуваат националните безбедносни прашања, се поставуваат националните цели за безбедноста и се презентира серија на иницијативи за подобрување на безбедноста (SEIs) за постигнување на тие цели.

При изработувањето на NASP се разгледуваа и други национални планови, вклучувајќи ги следните: Националната програма за безбедност за 2020 година и Националниот план за безбедност за 2020 до 2024 година. NASP се изработува со користење на цели на безбедноста и категорија на настани со висок ризик (HRCs), како од GASP (www.icao.int/gasp), така и од EUR RASP. Тие се нагласени во текстот, каде што е применливо. Со SEIs кои се наведени во NASP се поддржува подобрувањето на безбедноста во поширокиот регион и на меѓународно ниво. Во NASP се опфатени неколку активности за решавање на посебни безбедносни прашања и препорачани SEIs за поедини земји наведени во EUR RASP (<https://icao.int/EURNAT/Pages/EUR-and-NAT-Document.aspx>). Република Северна Македонија ги усвои овие SEIs и истите ги вклучи во овој план. Дадени се вкрстени референци на EUR RASP за поединечни SEIs, каде што е релевантно.

ОДДЕЛ 3. СТРАТЕШКА НАСОКА НА РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА ВО ПОГЛЕД НА УПРАВУВАЊЕТО СО БЕЗБЕДНОСТА НА ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО

Во NASP се претставени SEIs, кои воглавно се утврдени преку процесите на SSP, вклучувајќи го и процесот на Република Северна Македонија за утврдување на опасности и управување со безбедносните ризици и SDCPS (Safety Data Collection and Processing System), како и работата што ја вршат давателите на услуги во развојот и спроведувањето на нивните системи за управување со безбедноста (SMS). АЦВ го развива и оддржува овој план, во координација со клучните заинтересирани страни во воздухопловството, а истиот се ажурира најмалку на секои три години.

NASP ги опфаќа следните национални цели и задачи за управувањето со безбедноста на воздухопловството, како и низа на индикатори со цел следење на напредокот постигнат кон нивното остварување. Истите се поврзани со целите, задачите и индикаторите наведени во GASP и EUR RASP, а опфаќаат и дополнителни национални цели, задачи и индикатори на безбедноста.

Цел	Задача	Индикатори	Врска со GASP и RASP
1. Постигнување на постојано намалување на ризиците по оперативната безбедност	1.1 Оддржување на тренд на намалување на стапката на несреќи, на национално ниво	1.1.1 Број на несреќи кои се случиле во земјата на секои 10 000 заминувања	Оваа цел директно е поврзана со Цел 1 и Задача 1.1 од GASP и со Цел 1 и Задача 1.1. од RASP

<i>Цел</i>	<i>Задача</i>	<i>Индикатори</i>	<i>Врска со GASP и RASP</i>
		1.1.2 Број на несреќи во кои се вклучени редовни комерцијални операции со воздухоплови со максимална маса поголема од 5 700 кг, а се случиле во земјата 1.1.3 Број на несреќи во кои се вклучени редовни комерцијални операции со воздухоплови со максимална маса поголема од 5 700 кг, а се случиле во земјата на милион заминувања (стапка на несреќи) 1.1.4 Број на несреќи со смртен исход на воздухоплови од 5 700 кг или повеќе, кои се случиле во Европскиот регион (EUR Region) 1.1.5 Број на несреќи со смртен исход, во кои се вклучени редовни комерцијални операции со воздухоплови со максимална маса поголема од 5 700 кг, а се случиле во земјата на милион заминувања (стапка на несреќи со смртен исход) 1.1.6 Број на загинати во несреќи на воздухоплови со максимална маса поголема од 5 700 кг, а се случиле во земјата	

Цел	Задача	Индикатори	Врска со GASP и RASP
		1.1.7 Број на загинати во несреќи во кои се вклучени редовни комерцијални операции со воздухоплови со максимална маса поголема од 5 700 кг, а се случиле во земјата по превезени патници (стапка на смртност) EUR.SPI.1.1.07 Процент на несреќи на воздухоплови од 2 250 кг или повеќе, кои се случиле во Европскиот регион (EUR Region) поврзани со категории на висок ризик (HRCs) 1.1.8 Број на несреќи на воздухоплови со 5 700 кг или повеќе, а се случиле во земјата	
2. Зајакнување на способноста на земјата за надзор на безбедноста	2.1 Земјата да ги подобри оценките на EI за критичните елементи (CEs) на системот на земјата за надзор на безбедноста (со фокус на приоритетните PQs), како што следи: – до 2026 година – 85% – до 2030 година – 95%	2.1.1 Свкупна оценка на EI за земјата 2.1.2 Број на имплементирани приоритетни PQs 2.1.3 Процент на поднесени потребни планови за поправни мерки (CAPs) 2.1.4 Процент на завршени планови за поправни мерки (CAPs)	Оваа цел директно е поврзана со Цел 2 и Задача 2.1 од GASP и со Цел 2 и Задача 2.1. од RASP
3. Спроведување на ефикасни SSPs од страна на земјата	3.1 Да се спроведе основа за SSP до 2024 година. 3.2 Да се објави NASP	3.1.1 Процент на потребни CAPs кои се однесуваат на основните PQs на SSP, кои ги доставиле земји кои го користат OLF	Оваа цел директно е поврзана со Цел 3 и Задачите 3.1, 3.2 и 3.3 од GASP и со Цел 3 и со Задачите 3.1, 3.2 и 3.3. од RASP

Цел	Задача	Индикатори	Врска со GASP и RASP
	до 2026 година 3.3 Да се работи на ефикасна SSP, на следниот начин: а) до 2026 – воспоставена б) до 2028 – воспоставена и во сила Поимите „воспоставена“ и „воспоставена и во сила“ се темелат врз нивото на напредок утврден во Проценката на ICAO за спроведување на SSP (SSPIA)	3.1.2 Процент на потребни CAPs кои се однесуваат на основните PQs на SSP, поднесени од страна на земјата 3.2.1 Објавен NASP 3.3.1 Со SSP која е воспоставена 3.3.2 Постои SSP, воспоставена и во сила 3.3.3 Број на применливи даватели на услуги под државна власт, кои се потребни за спроведување на SMS	
4. Интензивирање на соработката на регионално ниво, со цел унапредување на безбедноста	4.1 Барање помош за подобрување на капацитетите за надзор на безбедноста, ако не се исполнети Целите 2 и 3 од GASP 4.3 Придонес во обезбедувањето информации за ризиците по оперативната безбедност, вклучувајќи ги и SPIs на SSP и новонастанатите прашања/проблеми до соодветните RASGs, до 2026 година	4.1.1 Број на активности за помош кои се бараат, со користење на регионален механизам за надзор на безбедноста, функции на друга земја или друга организација за надзор на безбедноста признати од страна на ICAO 4.1.2 Поднесен нацрт на NASP до EUR/NAT канцеларијата на ICAO 4.1.3 Регистрација на земја во онлајн заедницата на NASP 4.3.1 Регистрација на земјата во Сигурниот портал за	Оваа цел директно е поврзана со Цел 4 и Задачите 4.1, 4.3 од GASP и со Цел 4 и со Задачите 4.1, 4.3. од RASP

Цел	Задача	Индикатори	Врска со GASP и RASP
		новонастанати прашања и дополнителни категории на ризици по оперативната безбедност 4.3.2 Број на SPIs на SSP кои се споделуваат со EASPG 4.2.2 Број на добиени извештаи од страна на земјата преку Сигурниот портал за новонастанати прашања и дополнителни категории на ризици по оперативната безбедност, потврдени од страна на субјектите на EUR	
5. Проширување на користењето на индустриски програми и на мрежите за споделувањето на безбедносни информации од страна на давателите на услуги	5.1 Одржување на тренд на зголемување на придонесот на индустријата на земјата во мрежите за споделување на информации за безбедноста во земјите на EUR и во рамките на европскиот регион (EUR Region) со цел пружање помош во развојот на националните и регионалните планови за безбедност на воздухопловството	5.1.1 Број на даватели на услуги кои користат глобално усогласени метрички вредности за своите SPIs 5.1.2 Процент на даватели на услуги кои учествуваат во соодветните програми за проценка на индустријата признати од ICAO 5.1.3 Постоење на утврден систем за прибирање и обработка на безбедносни податоци (SDCP) со цел олеснување на учеството во мрежата за споделување на информации за безбедноста	Оваа цел директно е поврзана со Цел 5 и Задача 5.1 од GASP и со Цел 5 и Задача 5.1 од RASP

Цел	Задача	Индикатори	Врска со GASP и RASP
6. Обезбедување дека на располагање има соодветна инфраструктура за поддршка на безбедни операции	6.1 До 2026 година, да се одржи тренд на зголемување на земјите со воздухопловна навигација и аеродромска инфраструктура кои ги исполнуваат релевантните стандарди на ICAO	6.1.1 Број на недостатоците во воздухопловната навигација во врска со со инфраструктурата по земја, во однос на европскиот регионален план за воздухопловна навигација 6.1.2 Број на спроведени PQs поврзани со инфраструктура во поглед на основните составни елементи	Оваа цел директно е поврзана со Цел 6 и Задача 6.1 од GASP и со Цел 6 и Задача 6.1 од RASP

SEIs од овој план се спроведуваат преку постојните капацитети на Република Северна Македонија за надзор на безбедноста и SMS на давателите на услуги. Идентификувани се SEIs, кои се добиени од Глобалниот патоказ на ICAO за безбедност на воздухопловството (Док. 10161), со цел постигнување на националните цели на воздухопловството претставени во NASP. Некои од националните SEIs се поврзани со сеопфатните SEIs на регионално и меѓународно ниво, и помагаат во подобрувањето на безбедноста на воздухопловството на глобално ниво. Целосниот список со наведи SEIs е даден во прилогот кон NASP.

NASP, исто така, се осврнува и на новонастанатите прашања. Новонастанатите прашања ги опфаќаат концептите за операции, технологии, јавниот поредок, деловните модели или идеи кои би можела во иднина да влијаат врз безбедноста, за кои не постојат доволно податоци како би се извршила типична анализа заснована на податоци. Заради недостаток на податоци, новонастанатите прашања не можат автоматски да се сметаат дека се ризици по оперативната безбедноста. Важно е Република Северна Македонија да биде внимателна што се однесува на новонастанатите прашања, со цел да се идентификуваат опасностите и безбедносните недостатоци, да ги собере релевантните податоци и проактивно да развива мерки за ублажување за да се решат сите поврзани ризици. NASP се осврнува на следните новонастанатите прашања, кои Националниот комитет за безбедност на воздухопловството ги идентификува за понатамошна анализа:

- 1) Мали дронави кои летаат во близина на аеродромите
- 2) Безбедно интегрирање на системите на беспилотните воздухоплови во воздушниот простор
- 3) Удари на птици

ОДДЕЛ 4. НАЦИОНАЛНИ РИЗИЦИ ПО ОПЕРАТИВНАТА БЕЗБЕДНОСТ

NASP ги опфаќа SEIs кои упатуваат на националните ризици по оперативната безбедност, кои пак произлегуваат од лекциите научени од настани и од пристапот заснован на податоци. Овие SEIs може да опфаќаат и активности како што се: носење

правила; развој на политика; целни активности за надзор на безбедноста; анализа на безбедносните податоци; и промовирање на безбедноста. Се предвидуваат посебни оддели кои се бават со комерцијалниот воздушен сообраќај и генералната авијација со цел информациите да бидат достапни до заинтересираните страни.

Република Северна Македонија објавува Годишен извештај за безбедноста, кој е достапен на интернет страницата на Република Северна Македонија, <https://kinsiv.mk>. Преглед на несреќите и сериозните инциденти кои се случиле во Република Северна Македонија, како и на оние во поглед на воздухопловите кои се регистрирани во Република Северна Македонија, вклучени во комерцијалниот воздушен сообраќај и на воздухопловите вклучени во генералната авијација е даден во табелата подолу:

<i>Година</i>	<i>Несреќи со смртен исход</i>	<i>Несреќи без смртен исход</i>	<i>Сериозни инциденти</i>
Настани во комерцијалниот воздушен сообраќај во Република Северна Македонија			
2016 – 2020 година	0	1	1
2020 година до денес	0	0	1
Настани со воздухоплови во генералната авијација во Република Северна Македонија			
2016 – 2020 година	2	0	0
2020 година до денес	0	0	1

<i>Година</i>	<i>Несреќи со смртен исход</i>	<i>Несреќи без смртен исход</i>	<i>Сериозни инциденти</i>
Настани кои вклучуваат воздухоплови за комерцијалниот воздушен сообраќај, кои се регистрирани во Република Северна Македонија			
2016 – 2020 година	0	0	0
2020 година до денес	0	0	0
Настани кои вклучуваат воздухоплови за генералната авијација, кои се регистрирани во Република Северна Македонија			
2016 – 2020 година	0	0	0
2020 година до денес	0	1	0

Следните 6 национални категории на настани со висок ризик (N-HRCs) во Република Северна Македонија се сметаат за најприоритетни поради бројот на смртни случаи и ризикот од смртни случаи поврзани со таквите настани. Истите се идентификувани врз основа на анализи од задолжителните и доброволните системи за пријавување, извештаи од истраги на несреќи и инциденти и активности од надзор на безбедноста во последните 4 години, SSP, како и врз основа на регионалната анализа која ја изврши RESG/06 и RESG RASP WG/05, а за ризиците по оперативната безбедност опишани во GASP.

Овие N-HRCs се во согласност со оние наведени во изданието за 2023-2025 година на GASP, како и на EUR RASP:

- 1) Опасно приближување /предупредување од ACAS/губење на раздвојување/судии во воздух и за малку избегнати судии (MAC) (*Mid Air Collision*);
- 2) Упад на полетно–слетната патека (RI) (*Runway Incursion*);
- 3) Излетување од полетно–слетната патека (RE) (*Runway Excursions*);
- 4) Губиток на контрола во лет (LOC-I) (*Loss of Control in Flight*);
- 5) Контролиран лет во препрека/терен (CFIT) (*Controlled Flight into Terrain*).

Покрај N-HRCs кои се наведени погоре, идентификувани се и следните национални ризици по оперативната безбедност:

За процена на категориите на ризици во постапката на утврдување на националните ризици по оперативната безбедност се користеа категориите на настани во воздухопловството од Стручната екипа (за оценка на состојбата со безбедноста во комерцијалната авијација и предлагање на мерки) – (CAST), Тимот за заедничка таксономија (CICTT) на ICAO. CICTT таксономијата може да се најде на интернет страницата на ICAO: <https://icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.

За справување со ризиците по оперативната безбедност наведени погоре, Република Северна Македонија ги идентификува следниве фактори кои придонесуваат за N-HRC, а македонската воздухопловна индустрија ќе спроведе серија на SEIs, од кои некои се земени од Патоказот на ICAO за OPS, кој се содржи во Глобалниот патоказ на ICAO за безбедност на воздухопловството (Док. 10161):

N-HRC 1: Судии во воздух (MAC) (*Mid Air Collision*);

- 1) Сообраќајните услови
- 2) Работното оптоварување/обимот на работа на контролорот на летање
- 3) Опремата на воздухопловите
- 4) Обуката на екипажот за летање

N-HRC 2: Упад на полетно–слетната патека (RI) (*Runway Incursion*);

- 1) Проектот на аеродромот
- 2) Лоша сигнализација и означување
- 3) Користење на нестандартна фразеологија
- 4) Работното оптоварување/обимот на работа на пилотите и контролорите на летање

N-HRC 3: Излетување од полетно–слетната патека (RE) (*Runway Excursions*);

- 1) Неисчистена полетно–слетна патека
- 2) Нестабилан период
- 3) Временските услови

N-HRC 4: Губиток на контрола во лет (LOC-I) (*Loss of Control in Flight*);

- 1) Предизвикано од системите на авионите
- 2) Предизвикано од условите на околината
- 3) Предизвикано од пилот/човечки фактори или било која комбинација од овие три

N-HRC 5: Контролиран лет во препрека/терен (CFIT) (*Controlled Flight into Terrain*);

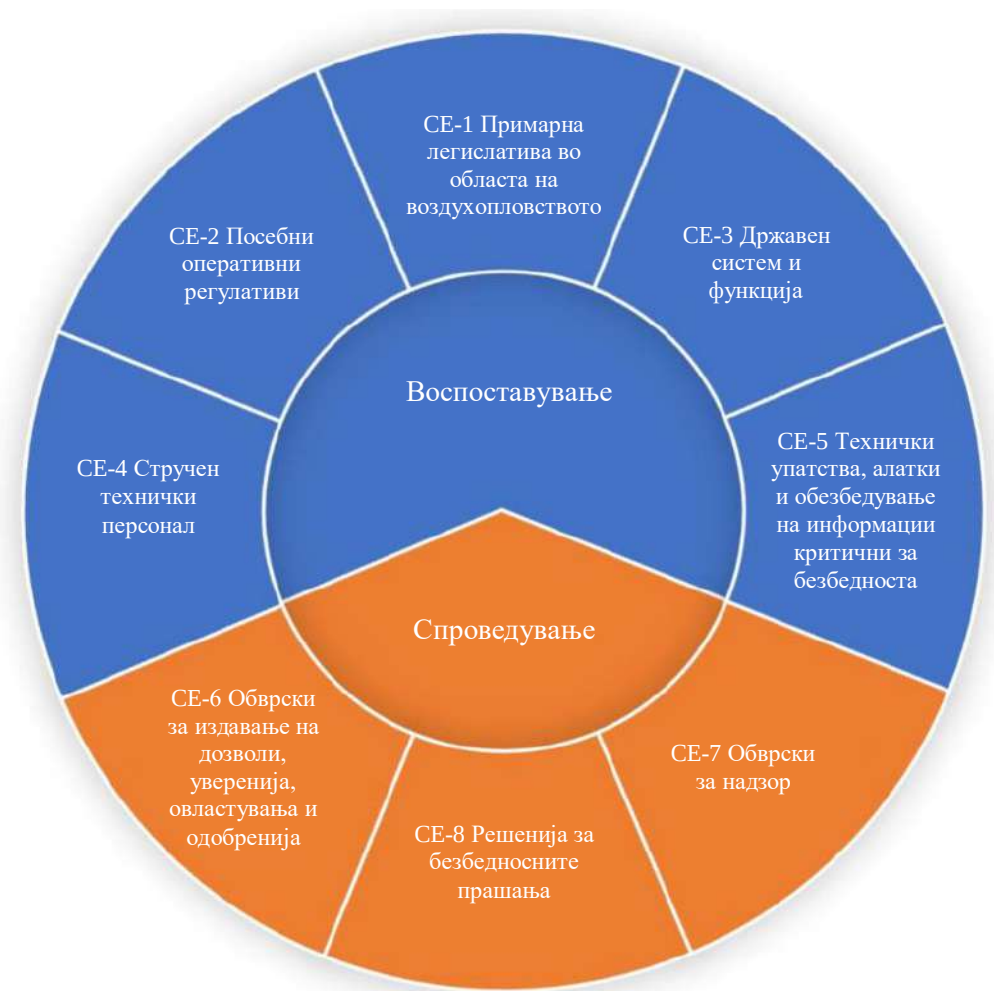
- 1) Проектирање и документација на процедурите
- 2) Дезоријентација на пилотот
- 3) Неповолни временски услови

Целосната листа со SEIs е дадена во прилогот кон NASP.

ОДДЕЛ 5. ОРГАНИЗАЦИОНИ ПРЕДИЗВИЦИ

Покрај националните ризици по оперативната безбедност наведени во NASP, Република Северна Македонија идентификува и организациони предизвици и низа на SEIs, избрани за NASP, за нивно решавање. Овие имаат приоритет во NASP, бидејќи нивната цел е подобрување и зајакнување на капацитетите на Република Северна Македонија за надзор на безбедноста и управувањето со безбедноста на воздухопловството на национално ниво.

Осумте критични елементи (CEs) на системот за надзор на безбедноста се дефинирани од страна на ICAO. Република Северна Македонија посветено работи на ефикасно спроведување на овие осум CEs, како дел од нејзините севкупните одговорности во поглед на надзорот на безбедноста, кои ја нагласуваат обврската на Република Северна Македонија за безбедност во однос на своите воздухопловни активности. Осумте критични елементи (CEs) се дадени на слика бр.1, подолу.



Слика 1. Критични елементи на системот на една земја за надзор на воздухопловството

Најновите активности на ICAO, кои имаат за цел да се измери ефикасното спроведување на осумте CEs од системот на Република Северна Македонија за надзор на безбедноста, како дел од Универзалната програма на ICAO за контрола на надзорот на безбедноста (USOAP), ги дадоа следните резултати:

Резултати за севкупното EI							
78.25%							
Резултат за EI по CE							
CE-1	CE-2	CE-3	CE-4	CE-5	CE-6	CE-7	CE-8
86.21%	85.00%	84.21%	75.00%	71.00%	81.25%	81.32%	50.00%
Резултат за EI по област на контрола ¹							
LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
82.61%	57.14%	95.59%	65.66%	89.52%	61.43%	76.42%	80.87%

Следните 8 организациони предизвици во контекст на Република Северна Македонија се сметаа дека се од најголем приоритет, бидејќи тие влијаат врз ефикасноста на контролите на безбедносните ризици. Тие се идентификуваа врз основа на податоците од USOAP, извештаите од истраги за несреќи и инциденти и активностите од надзорите на безбедноста во последните 4 години, SSP, како и врз основа на регионалната анализа која ја изврши RESG/06 и RESG RASP WG/05. Овие прашања обично се од системска природа, а се однесуваат на предизвиците поврзани со вршење на функциите на земјите за надзор на безбедноста, спроведувањето на SSP на национално ниво како и нивото на спроведување на SMS од страна на националните даватели на услуги. Тие ги земаат предвид организационата култура, политиките и процедурите во рамките на АЦВ и оние на давателите на услуги. Овие организациони предизвици се во согласност со оние наведени во изданието на GASP за 2023 – 2025 година, како и во EUR RASP:

- 1) Постојано подобрување на севкупното EI на системот на земјата за надзор на безбедноста;
- 2) Зајакнување на капацитетите на Македонија за надзор на безбедноста;
- 3) Зајакнување на капацитетите за испитување на воздухопловни несреќи и инциденти;
- 4) Обучен технички персонал со цел поддршка на ефикасен надзор на безбедноста;
- 5) Обезбедување на основен извор на информации за безбедноста кои се доставуваат до ICAO, преку пополнување, поднесување и ажурирање на сите релевантни документи и податоци;
- 6) Стратешко распределување на ресурсите со цел да се овозможи ефикасен надзор на безбедноста;
- 7) Стратешка соработка со клучните заинтересирани страни во воздухопловството со цел подобрување на безбедноста;
- 8) Постојано спроведување на SSP, на национално ниво.

Со цел решавање на организационите предизвици наведени погоре, АЦВ ќе спроведе низа на SEIs, од кои некои се земени од Патоказот на ICAO за ORG, кој се содржи во Глобалниот патоказ на ICAO за безбедност на воздухопловството (Док. 10161). Целосниот список на SEIs е даден во прилогот кон NASP.

¹ Осум области за контрола кои се однесуваат на USOAP, т.е. примарно воздухопловно законодавство и регулативи за цивилното воздухопловство (LEG); организација на цивилното воздухопловство (ORG); издавање на дозволи и обука на персоналот (PEL); операции на воздухопловите (OPS); пловидбеност на воздухопловите (AIR); испитување на воздухопловни несреќи и инциденти (AIG); услуги на воздухопловната навигација (ANS); и аеродромски и помошни средства на земја (AGA).

ОДДЕЛ 6. СЛЕДЕЊЕ НА СПРОВЕДУВАЊЕТО

Република Северна Македонија постојано ќе го следи спроведувањето на SEIs наведени во NASP и ќе ја мери ефикасноста на безбедноста на националниот систем за цивилно воздухопловство, со цел да обезбеди дека се постигнати планираните резултати, со помош на механизмите кои се прикажани во додатокот кон овој план.

Покрај горенаведеното, Република Северна Македонија ќе го разгледува NASP на секои три години или порано, ако е потребно, за да ги одржува ажурирани и релевантни идентификуваните ризици по оперативната безбедност, организационите предизвици и избраните SEIs. АЦВ периодично ќе ја прегледува ефикасноста на безбедноста на иницијативите наведени во NASP, за да обезбеди постигнување на националните цели за безбедност. Ако е потребно, Република Северна Македонија ќе побара помош од групите за RESG/RASP, ECAC, EASA, ICAO и индустријата, со цел обезбедување на навремено спроведување на SEIs за решавање на националните безбедносни прашања. Преку внимателно следење на SEIs, Република Северна Македонија ќе изврши прилагодување на NASP и иницијативите, ако е потребно, и соодветно на тоа ќе го ажурира NASP.

Република Северна Македонија ќе ги користи индикаторите наведени во Оддел 3 на овој план, со цел мерење на ефикасноста на безбедноста на националниот систем за цивилно воздухопловство и ќе ја следи секоја национална задача за безбедноста. Секоја година ќе се објавува годишен извештај за безбедноста, со цел на заинтересираните страни да им се обезбедат релевантни ажурирани информации за напредокот постигнат во остварувањето на националните цели на безбедноста, како и за статусот со спроведувањето на SEIs.

Во случај да не се постигнат националните цели на безбедноста, ќе бидат прикажани основните причини за тоа. Ако Република Северна Македонија идентификува критични ризици по оперативната безбедност, ќе се преземат разумни мерки за нивно ублажување што е можно побрзо, што најверојатно ќе доведе до непланирана ревизија на NASP.

Република Северна Македонија усвои стандардизиран приод за обезбедување на информации на регионално ниво, за известување до регионалната група за безбедност на воздухопловството (RASG) преку редовни состаноци. Со ова на регионот му се овозможува да прима информации и да ги проценува ризиците по оперативната безбедност користејќи заеднички методологии.

Сите прашања во врска со NASP и неговите иницијативи, како и дополнителни барања за информации, може да се упатат на следната адреса:

Агенција за цивилно воздухопловство

Даме Груев бр. 1

1000 Скопје

Република Северна Македонија

Тел: +389 (02) 3 18 16 01

Факс: +389 (02) 3 111 57 08

e-mail: info@caa.gov.mk

1. ПРИЛОГ КОН NASP

Прилог А Детални SEIS: Национални ризици по оперативната безбедност

N-HRC 1: Судири во воздух (MAC)							
Цел 1: Подобрување на безбедноста на воздухопловните операции во сите сектори							
Задача 1.1: Одржување на тренд на намалување на националната стапка на инциденти							
Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтересирани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
Фактори кои придонесуваат за ублажување на несреќи и инциденти од MAC	(a) Да се актуелизира користење на ADS-B за надзор и подобрување на системите на CN во целиот воздушен простор	2026 – 2028	АЦВ	M-HAB TAB	Актуелизирање на користење на ADS-B системот за надзор	Високо ниво	Надзор на безбедноста на ANSP, аеродромите и летачките операции
	(b) Да се обезбеди соодветна обука на ATC	2026 – 2028	АЦВ	M-HAB	Број на обучен персонал на ATC	Високо ниво	Надзор на безбедноста на ANSP
	(c) Да се обезбеди соодветна обука на пилотите	2026 – 2028	АЦВ	DGCAG	Број на обучен персонал на ATC	Високо ниво	Надзор на безбедноста на летачките операции
	(d) Придржување кон процедурите	2026 – 2028	АЦВ	M-HAB DGCAG	Намален број на пријавени инциденти поврзани со непридржување кон процедурите	Високо ниво	Надзор на безбедноста на ANSP и летачките операции
	(e) Да се продолжи со спроведување на програми со кои се подига свеста за правилата за безбедност на дроновите во заедницата	2026 – 2028	АЦВ	M-HAB TAB DGCAG	Број на спроведени програми за подигање на свеста	Средено ниво	Надзор на безбедноста на ANSP, аеродромите и летачките

							операции
	(f) Спроведување на пасивно откривање на RPAS на избрани аеродроми	2026 – 2028	АЦВ	TAB MO	Имплементирани системи за откривање	Средено ниво	Надзор на безбедноста на аеродромите

N-HRC 2: Упад на полетно–слетната патека (RI)

Цел 1: Подобрување на безбедноста на воздухопловните операции во сите сектори во Република Северна Македонија

Задача 1.1: Одржување на тренд на намалување на националната стапка на инциденти

Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтересирани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
Фактори кои придонесуваат за ублажување на несреќи и инциденти од RI	(a) Формирање на тимови за безбедност на полетно-слетните патеки	2026 – 2028	АЦВ	TAB M-HAB DGCAG	Број на одржани состаноци за безбедност на полетно-слетните патеки	Високо ниво	Надзор на безбедноста на аеродромите, ANSP и летачките операции
	(b) Обезбедување на соодветна сигнализација и обележување на полетно-слетните патеки и патеките за возење	2026 – 2028	АЦВ	TAB M-HAB	Поставена сигнализација и обележување	Високо ниво	Надзор на безбедноста на аеродромите
	(c) Обезбедување на соодветни процедури за комуникација на АТС	2026 – 2028	АЦВ	M-HAB DGCAG	Документирани процедури за комуникација на АТС	Високо ниво	Надзор на безбедноста на ANSP и летачките операции

N-HRC 3: Губиток на контрола во лет (LOC-I)

Цел 1: Подобрување на безбедноста на воздухопловните операции во сите сектори во Република Северна Македонија

Задача 1.1: Одржување на тренд на намалување на националната стапка на несреќи

Иницијатива за подобрување на	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтересирани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
-------------------------------	-------	-----	-------------------	-----------------------	------------------------------	-----------	-----------------------

безбедноста							
Фактори кои придонесуваат за ублажување на несреќи и инциденти од LOC-I	(a) Обезбедување на соодветна обука за пилотите	2026 – 2028	АЦВ	GA DGCAG	Број на обучени пилоти	Високо ниво	Надзор на безбедноста на летачките операции
	(b) Обезбедување на пловидбеноста на воздухопловите	2026 – 2028	АЦВ	GA DGCAG	Број на издадени АОС	Високо ниво	Надзор на безбедноста MROs
	(c) Обезбедување на ажурирање за точни информации за временските услови	2026 – 2028	АЦВ	M-HAB	Ажурирања за точни временски прогнози	Високо ниво	Надзор на безбедноста на ANSP
	(d) Поставување на стандарди за обука за избегнување на неправилна положба на авион и вадење од истата (URPT)	2026 – 2028	АЦВ	GA DGCAG АЦВ	Број на обучени пилоти и инспектори	Високо ниво	Следење на планот за обука на DGCAG и GA, како и за инспекторите на АЦВ

N-HRC 4: Излетување од полетно–слетната патека (RE)

Цел 1: Подобрување на безбедноста на воздухопловните операции во сите сектори во Република Северна Македонија

Задача 1.1: Одржување на тренд на намалување на националната стапка на несреќи

Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтересирани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
Фактори кои придонесуваат за ублажување на несреќи и инциденти од RE	Воспоставување и спроведување на тимови за безбедност на полетно-слетните патеки	2026 – 2028	АЦВ	TAB M-HAB DGCAG	Број на одржани состаноци на тимовите за безбедност на полетно-слетните патеки	Високо ниво	Надзор на безбедноста на аеродромите, ANSP и летачките операции
	Навремено известување за состојбата на површината на полетно-слетната патека	2026 – 2028	АЦВ	TAB AAPIIC	Број на пријавени инциденти/несреќи кои се однесуваат на состојбата на полетно-слетните патеки	Високо ниво	Надзор на безбедноста на аеродромите, Годишен извештај на безбедноста

	Издавање на уверенија на аеродромите во согласност со Анекс 14 на ICAO	2026 – 2028	АЦВ	М-НАВ	Број на аеродроми кои имаат уверение	Високо ниво	Надзор на безбедноста на аеродромите
N-HRC 5: Контролиран лет во препрека/терен (CFIT)							
Цел 1: Подобрување на безбедноста на воздухопловните операции во сите сектори во Република Северна Македонија							
Задача 1.1: Одржување на тренд на намалување на националната стапка на несреќи							
Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтересирани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
Фактори кои придонесуваат за ублажување на несреќи и инциденти од CFIT	Спроведување на завршни приоди при континуирано спуштање	2026 – 2028	АЦВ	GA DGCAG	Број на несреќи од CFIT Број на извештаи за безбедноста поврзани со прекурсори на CFIT	Високо ниво	Континуиран ангажман со заинтересираните страни Надзорни активности – инспекции/надзори
	Спроведување на системи за предупредување за понирање, спуштање под безбедна висина (MSAW)	2026 – 2028	АЦВ	GA DGCAG	Број на несреќи од CFIT Број на извештаи за безбедност, поврзани со прекурсори на CFIT	Високо ниво	Следење на активностите за обука на воздухопловните оператори
	Рокови за ажурирани и точни електронски податоци за теренот и препреките (EToD)	2026 – 2028	АЦВ	GA DGCAG	Број на несреќи од CFIT Број на извештаи за безбедност, поврзани со прекурсори на CFIT	Високо ниво	Следење на активностите за обука на воздухопловните оператори
	Обука на пилотите и справување со заморот	2026 – 2028	АЦВ	GA DGCAG	Број на CFIT несреќи Број на извештаи за безбедност поврзани со прекурсори на CFIT	Високо ниво	Следење на активностите за обука на воздухопловните оператори

Прилог В Детални SEIS: Организациони предизвици

Организациони предизвици: Постојано подобрување на севкупното ЕИ на системот на земјата за надзор на безбедноста							
Цел 1: Зајакнување на капацитетите на земјата за надзор на безбедноста Задача 1.1: Земјата да ги подобри оценките на ЕИ за критичните елементи (CEs) на системот на земјата за надзор на безбедноста (со фокус на приоритетните PQs), како што следи: - до 2026 година – 85%; - до 2030 година – 95%							
Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтересирани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
SEI-1 Постојано спроведување на SARPs на ICAO на национално ниво	1A Зголемување на нивото на придржување кон SARPs на ICAO и ЕИ од CEs на национално ниво (CE-1 до CE-5)	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Процент на ЕИ	Високо ниво	USOAP CMA OLF
	1B Да се одговори на сите приоритетни прашања од протоколот (PPQs) на USOAP CMA	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Процент на ЕИ	Високо ниво	Платформа на USOAP CMA за само-проценка
	1C Да се пополни CC/EFOD за сите области	Актуелно	АЦВ	АЦВ	Состојба на пополнување	Средно ниво	CC/EFOD Извешај за USOAP OLF

Организациони предизвици: Зајакнување на капацитетите на македонскиот надзор на безбедноста							
Цел 1: Зајакнување на капацитетите на земјата за надзор на безбедноста Задача 1.1: Земјата да ги подобри оценките на ЕИ за критичните елементи (CEs) на системот на земјата за надзор на безбедноста (со фокус на приоритетните PQs), како што следи: - до 2026 година – 85%; - до 2030 година – 95%							
Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтересирани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
SEI-2 Изработка на сеопфатна регулаторна рамка за надзор	2А Одржување на независно регулаторно тело за надзор, што опфаќа одвојување на функциите за надзор од функциите за давање на услуги, таму каде овие постојат во рамките на телото (CE-3)	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Одобрена организациона структура	Високо ниво	Одржување на состаноци
	2В Развој на ефикасен систем за објавување на технички упатства и алатки, и обезбедување на податоци критични за безбедноста, кои им се потребни на техничкиот персонал како би можел ефикасно да ги извршува своите функции за надзор на безбедноста (CE-5)	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Материјал со технички упатства (TGM), список за дистрибуција и потврда за прием на TGMs	Високо ниво	Одржување на состаноци
	3С Воспоставувањ на ефикасен систем за привлекување,	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Спроведување на годишна проценка на	Високо ниво	Одржување на состаноци

	вработување, обука и задржување на стручен и доволен број на технички персонал за поддршка на регулаторниот надзор (видете SEI-4) (CE-3 и CE-4)				работните места Преглед на анализата за потреба од обука Преглед на програмата за обука и планот за обука Распределба на буџетот за обука согласно планот		
--	---	--	--	--	--	--	--

Организациони предизвици: Зајакнување на капацитетите за испитување на воздухопловни несреќи и инциденти

Цел 1:

- 1. Постигнување на постојано намалување на ризиците по оперативната безбедност;**
- 2. Зајакнување на капацитетите на земјата за надзор на безбедноста**

Задача:

- 1.1 Одржување на тренд на намалување на националната стапка на несреќи**
- 1.2 Земјата да ги подобри оценките на ЕИ за критичните елементи (CEs) на системот на земјата за надзор на безбедноста (со фокус на приоритетните PQs), како што следи:**
 - до 2026 година – 85%
 - до 2030 година – 95%

Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтересирани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
SEI-3 Формирање и одржување на независно тело за испитување на несреќи и инциденти, во согласност со Анекс 13 – Испитување на авионски несреќи и инциденти	3А Одржување на независно тело за испитување на несреќи и инциденти, согласно условите наведени во Анекс 13 (CE1 и CE-3)	2026 – 2028	АЦВ ААПС Владата	ААПС	Регулаторна рамка Организациона структура Средства	Високо ниво	Одржување на состаноци
	3В Развој на ефикасен систем за промовирање на технички упатства и алатки, и обезбедување на податоци критични за безбедноста, кои им се потребни на техничкиот персонал како би можел ефикасно да врши испитување	2026 – 2028	АЦВ ААПС	ААПС	Список за дистрибуција на TGM и потврда за прием на TGMs	Високо ниво	Платформа на USOAP CMA за само-проценка

	на несреќи и инциденти (CE-5)						
	3C Воспоставувањ на ефикасен систем за привлекување, вработување, обука и здржување на стручен и доволен број на технички персонал за поддршка во испитувањата на несреќи и инциденти (видете SEI-5) (CE-3 и CE-4)	2026 – 2028	AAISC	AAISC	Вработување на технички персонал и стапка на флукуација Политика за обука	Високо ниво	Платформа на USOAP CMA за само-проценка

Организациони предизвици: Стратешка распределба на средствата за да се овозможи ефикасен надзор на безбедноста

Цел 1:

1. Зајакнување на капацитетите на земјата за надзор на безбедноста;
2. Зајакнување на соработката на регионално ниво со цел подобрување на безбедноста

Задача:

1.1 Земјата да ги подобри оценките на ЕИ за критичните елементи (CEs) на системот на земјата за надзор на безбедноста (со фокус на приоритетните PQs), како што следи:

- до 2026 година – 85%
- до 2030 година – 95%

2.1 Барање помош за зајакнување на капацитетите за надзор на безбедноста, ако не се исполнети Цел 2 и Цел 3 од GASP

Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтересирани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
SEI-4 Стратешка распределба на средствата за да се овозможи ефикасен надзор на безбедноста	4А Потврдување на извршниот или законодавниот мандат за добивање финансиски средства од Владата или други надворешни извори и нивно трошење (CE-1)	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ MTB	Законот за воздухопловство, Одобрен буџет	Високо ниво	Одредби и спроведување на актите и прописите
	4В Утврдување на постапка за планирање и распределба на средствата во склад со организационата структура на надлежниот орган, што е потребно за вршење на ефикасен	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ MTB	Законот за воздухопловство, Одобрен буџет	Високо ниво	Одредби и спроведување на актите и прописите

	надзор на безбедноста (CE-2 и CE-3)						
	4C Да се добие одржлив и стабилен извор за финансирање преку обврските на националното и раководството на агенцијата и други заинтересирани страни (CE-1 до CE-3). За краткорочни подобрувања од помал обем: – Користење на ICAO фондот за безбедност (SAFE), Бирото за техничка соработка или други средства за добивање на техничка и финансиска помош во координација со RASG/RSOO/Регионалната канцеларија на ICAO – Барање помош од поискусните земји и други заинтересирани страни во координација со RASG/RSOO/Регионалната канцеларија на ICAO – Барање помош од извори за финансирање (Светската банка, Банки за регионален развој и др.) во координација со RASG/RSOO/Регионалната канцеларија на ICAO	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ MTV	Законот за воздухопловство, Одобрен буџет	Високо ниво	Одредби и спроведување на актите и прописите

	4D Изработка на постапка за проценка на променливите потреби за средства и одржување на неопходна координација со заинтересираните страни во ресурсите за подобрување на надзорот на безбедноста, како што е наведено во Компонентата 1 од овој план (CE-1 до CE-3).	2026 – 2027 После само-финансирање	АЦВ	АЦВ МТВ	Законот за воздухопловство, Одобрен буџет	Високо ниво	Одредби и спроведување на актите и прописите
--	---	--	-----	------------	--	-------------	--

Организациони предизвици: Стручен технички персонал за поддршка на ефикасен надзор на безбедноста

Цел 1:

1. Постигнување на постојано намалување на ризиците по оперативната безбедност
2. Зајакнување на капацитетите на земјата за надзор на безбедноста
3. Спроведување на ефикасни SSPs од страна на земјата
2. Зајакнување на соработката на регионално ниво со цел подобрување на безбедноста

Задача:

- 1.1 Одржување на тренд на намалување на националната стапката на несреќи
- 2.1 Земјата да ги подобри оценките на EI за критичните елементи (CEs) на системот на земјата за надзор на безбедноста (со фокус на приоритетните PQs), како што следи:
 - до 2026 година – 85%
 - до 2030 година – 95%
- 3.2 Објавување на NASP до 2026 година
- 4.1 Барање помош за зајакнување на капацитетите за надзор на безбедноста, ако не се исполнети Цел 2 и Цел 3 од GASP

Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтересирани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
SEI-5 Стручен технички персонал за поддршка на ефикасен надзор на безбедноста	5A Воспоставување на ефикасен систем за утврдување и следење на стручната оспособеност и обука на постојниот технички персонал (CE-4)	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Број на спроведени обуки	Високо ниво	Човечки ресурси Планирање Активности и состаноци
	5B Утврдување на празнините во стручниот технички персонал и	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Ефикасна обука	Високо ниво	Човечки ресурси Планирање

	во условите за обука, потребни за спроведување на мандатот за надзор (CE-4)						Активности и состаноци
	5C Утврдување на систем за надоместоци за привлекување и задржување на стручниот технички персонал (CE-4)	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Соодветен и квалификуван	Високо ниво	Човечки ресурси Планирање Активности и состаноци
	5D Користење на RSOOs, RAIOS, или еквивалентни средства, со цел да се обезбеди стручен технички персонал за вршење на оние функции кои земјата не може да ги врши самостојно (CE-4)	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Ефикасна политика на HR и програми за обука	Високо ниво	Човечки ресурси Планирање Активности и состаноци
	5E Утврдување на планови за човечки ресурси за поддршка на вработувањето и здражувањето на соодветен број на стручен технички персонал кој е потребен (CE-4)	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Ефикасна политика на HR и програми за обука	Високо ниво	Човечки ресурси Планирање Активности и состаноци
	5F Спроведување на политики и програми за обуки на техничкиот персонал и потврда дека типот и зачестеноста на обуките кои се успешно завршени (на пр. почетна, обука за обновување на знаењето, специјализирана и обука на работно место) се доволни за стекнување/оддржување на потребната стручна оспособеност и нивото на стручност, кои одговараат на доделените должности и	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Ефикасна политика за HR и програми за обука	Високо ниво	Човечки ресурси Планирање Активности и состаноци

	одговорности на техничкиот персонал (CE-4)						
	5G Изработка на постапка за проценка на променливите потреби и на условите за стручен технички персонал и изработка на процедури за ажурирање на потребите за вработување, задржување и обука на персоналот во координација со SEI-4B (CE-4)	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Ефикасна политика за HR и програми за обука	Високо ниво	Човечки ресурси Планирање Активности и состаноци

Организациони предизвици: Стратешка соработка со клучните заинтересираните страни во воздухопловството за подобрување на безбедноста

Цел 1:

1. Постигнување на постојано намалување на ризиците по оперативната безбедност
2. Зајакнување на капацитетите на земјата за надзор на безбедноста
3. Спроведување на ефикасни SSPs од страна на земјата
4. Зајакнување на соработката на регионално ниво со цел подобрување на безбедноста

Задача:

- 1.1 Одржување на тренд на намалување на националната стапката на несреќи
- 2.1 Земјата да ги подобри оценките на EI за критичните елементи (CEs) на системот на земјата за надзор на безбедноста (со фокус на приоритетните PQs), како што следи:
 - до 2026 година – 85%
 - до 2030 година – 95%
- 3.2 Објавување на NASP до 2026 година
- 4.1 Барање помош за зајакнување на капацитетите за надзор на безбедноста, ако не се исполнети Цел 2 и Цел 3 од GASP

Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтереси-рани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
SEI-6 Стратешка соработка со клучните заинтересираните страни во воздухопловството	6A Врз основа на бројот на идентификувани опасности и недостатоци во безбедноста, да се утврди механизам за идентификација на клучни заинтересираните страни во воздухопловството и да се развие план на активности за решавање	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Број на идентификувани опасности Број на заведени недостатоци во безбедноста Изработка на механизам за решавање на	Високо ниво	Состаноци на раководството на секои три месеци. Тримесечни извештаи на единицата

за подобрување на безбедноста на еден координиран начин	на овие безбедносни прашања (CE-1 до CE-5)				безбедносните проблеми Број на вклучени заинтересирани страни		
	6B Користење на регионален механизам за надзор на безбедноста, или услуги од друга компетентна земја или организација за поддршка на земја, за која не се очекува дека ќе ги исполни Целите 2 и 3 од GASP	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Број на учества во регионални активности	Високо ниво	Состаноци на секои три месеци
	6C Обезбедување помош преку земји, региони и индустрии на други земји за изработка на примарното законодавство во областа на воздухопловството (во координација со SEI-1B) (CE-1)	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Број на учества во регионални мисии за помош	Високо ниво	Состаноци на секои три месеци
	6D Обезбедување помош преку земји, региони и индустрии на други земји за изработка на националните прописи (CE-2)	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Број на учества во регионални мисии за помош	Високо ниво	Состаноци на секои три месеци
	6E Воспоставување на постапка преку RASG и/или RSOO за систем за менторство/соработка, вклучително и обезбедување помош од држава/индустрија, како и споделување на најдобрите практики и внатрешни последователни активности (CE-1 до CE-5, со акцент на CE-3)	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Број на учества во регионални програми на RASG и/или RSOO за соработка и менторство	Високо ниво	Состаноци на секои три месеци

	6F Соработка со RASG и/или RSOO, други земји, ICAO, заеднички програми на индустријата и/или партнерство со технички школи со цел привлекување, вработување и обука на стручен и доволен број на технички персонал и изработка на стратегија за нивно задржување (CE-4)	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Број на учества во регионални програми на RASG и/или RSOO за соработка и менторство	Високо ниво	Состаноци на секои три месеци
	6G Воспоставување и спроведување на постапка за изработка и усвојување на технички упатства, алатки и обезбедување на информации критични по безбедноста во соработка со други земји, RSOO, ICAO и/или други заинтересирани страни, подразбирајќи дека овие материјали треба да се прилагодат на националните регулативи и оперативно опкружување на секоја земја (CE-5)	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Разгледување на постапка за изработка и усвојување на TGMs	Високо ниво	Состаноци на секои три месеци
	6H Додека се работи на подобрување на надзорот на безбедноста, да се соработува со RASG и/или RSOO за решавање на националните категории на настани со висок ризик	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Број на разгледани настани од HRC	Високо ниво	Состаноци на секои три месеци

Организациони предизвици: Обезбедување на примарен извор на безбедносни информации до ИКАО преку пополнување, поднесување и ажурирање на сите релевантни документи и податоци

Цел:

1. Зајакнување на капацитетите на земјата за надзор на безбедноста

Задача:

1.1 Земјата да ги подобри оценките на ЕИ за критичните елементи (CEs) на системот на земјата за надзор на безбедноста (со фокус на приоритетните PQs), како што следи:

- до 2026 година – 85%

- до 2030 година – 95%

Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтересирани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
SEI-7 Обезбедување на примарен извор на безбедносни информации до ИКАО преку пополнување, поднесување и ажурирање на сите релевантни документи и податоци	7А Ажурирање на ставките од планот на USOAP за поправни активности	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Број на ажурирани Планови за поправни активности	Високо ниво	Платформа на USOAP CMA за CAP и PQs
	7В Пополнување и поднесување на контролната листа за самопроценка врз основа на USOAP CMA PQs	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Состојба на ажурирани само-проценки	Високо ниво	Платформа на USOAP CMA за SA
	7С Пополнување и поднесување на прашалникот за воздухопловните активности на земјата	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Состојба на ажуриран SAAQ	Високо ниво	Платформа на USOAP CMA за SAAQ

	7D Пополнување и поднесување на листата за проверка (чеклистата) на усогласеноста во системот за електронско поднесување разлики	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Состојба на ажуриран CC/EFOD	Високо ниво	Платформа на USOAP CMA за CC/EFOD
	7E Ажурирање на документи и податоци, по потреба, навремено	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Состојба на ажурирана само-проценка	Високо ниво	Платформа на USOAP CMA за CAP и PQs

Организациони предизвици: Постојано подобрување на севкупното ЕИ на системот на земјата за надзор на безбедноста							
Цел 1: 1. Зајакнување на капацитетите на земјата за надзор на безбедноста Задача: 1.1 Земјата да ги подобри оценките на ЕИ за критичните елементи (CEs) на системот на земјата за надзор на безбедноста (со фокус на приоритетните PQs), како што следи: - до 2026 година – 85% - до 2030 година – 95%							
Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтересирани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
SEI-8 Доследно спроведување на SARPs на ICAO на национално ниво	8A Зголемување на нивото на усогласеност со SARPs на ICAOA и ЕИ на CEs на национално ниво (сите CEs, со акцент на CE-6 до CE-8)	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	1. Број на надзорни активности 2. Преглед на Правилникот за работа 3. Сензибилизација на заинтересираните страни 1. Број на преземени надзорни активности	Високо ниво	Платформа на USOAP CMA

Организациони предизвици: Стратешка распределба на средствата со цел овозможување ефикасен надзор на безбедноста

Цел:

- 1. Зајакнување на капацитетите на земјата за надзор на безбедноста**
- 2. Зајакнување на соработката на регионално ниво со цел подобрување на безбедноста**

Задача:

1.1 Земјата да ги подобри оценките на ЕИ за критичните елементи (CEs) на системот на земјата за надзор на безбедноста (со фокус на приоритетните PQs), како што следи:

- до 2026 година – 85%
- до 2030 година – 95%

2.1 Барање помош за зајакнување на капацитетите за надзор на безбедноста, ако не се исполнети Цел 2 и Цел 3 од GASP

Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтересирани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
SEI-10 Стратешка распределба на средствата со цел да се овозможи ефикасен надзор на безбедноста	10АКористење на SEI – 1 и SEI-5 со цел утврдување на условите за средства (CE-6 до CE-8)	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Број на состаноци на раководството Состаноци за разгледување на буџетот	Високо ниво	Годишен план за работа
	10ВИскористување на регионални групи, какошто е RASG за утврдување на дополнителни средства	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Број на регионални состаноци на кои се учествувало	Високо ниво	Годишен план за работа

Организациони предизвици: Стратешка соработка со клучните заинтересираните страни во воздухопловството

Цел 1:

1. Постигнување на постојано намалување на ризиците по оперативната безбедност
2. Зајакнување на капацитетите на земјата за надзор на безбедноста
3. Спроведување на ефикасни SSPs од страна на земјата
2. Зајакнување на соработката на регионално ниво со цел подобрување на безбедноста

Задача:

- 1.1 Одржување на тренд на намалување на националната стапката на несреќи
- 2.1 Земјата да ги подобри оценките на EI за критичните елементи (CEs) на системот на земјата за надзор на безбедноста (со фокус на приоритетните PQs), како што следи:
 - до 2026 година – 85%
 - до 2030 година – 95%
- 3.2 Објавување на NASP до 2026 година
- 4.1 Барање помош за зајакнување на капацитетите за надзор на безбедноста, ако не се исполнети Цел 2 и Цел 3 од GASP

Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговоре н субјект	Заинтереси-рани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
SEI-11 Стратешка соработка со клучните заинтересираните страни во воздухопловството за подобрување на	11АВрз основа на идентификувани опасности и недостатоци во безбедноста, да се утврди механизам за идентификација на клучни заинтересираните страни во воздухопловството и да се развие план на активности за решавање на овие безбедносни прашања	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Број на решени безбедносни прашања	Високо ниво	Преглед на контролната табла на USOAP OLF на ICAO Состаноци на Одборот за безбедност

безбедноста на еден координиран начин	(CE-6 до CE-8)						
	11BКористење на RSOO или друга надлежна земја или организација за поддршка на земја, за која не се очекува да ги исполни Целите 2 и 3 од GASP	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Преписка CAP		Преглед на контролната табла на USOAP OLF на ICAO Состаноци на Одборот за безбедност
	11CОбезбедување помош преку RASG и/или RSOO на други земји за извршување на активностите за надзор (CE-7)	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	ЕI по критичен елемент Високо ниво	Високо ниво	Преглед на контролната табла на USOAP OLF на ICAO Состаноци на Одборот за безбедност
	11DКористење на технички упатства, алатки и критични информации за безбедноста, изработени во соработка со други земји, RSOO, ICAO и/или други заинтересирани страни за да му се овозможи на техничкиот персонал ефикасно да ги извршува своите задачи за надзор на безбедноста (CE-6 до CE-8)	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	ЕI по критичен елемент Високо ниво	Високо ниво	Преглед на контролната табла на USOAP OLF на ICAO Состаноци на Одборот за безбедност
	11EДодека се работи на подобрување на надзорот на безбедноста, да се соработува со RASG и/или RSOO за решавање	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Број на решени безбедносни прашања	Високо ниво	Преглед на контролната табла на USOAP OLF на

	на националните категории на настани со висок ризик						ICAO
							Состаноци на Одборот за безбедност

Организациони предизвици:Обезбедување на примарен извор на безбедносни информации до ИCAО преку пополнување, поднесување и ажурирање на сите релевантни документи и податоци							
Цел: 1. Зајакнување на капацитетите на земјата за надзор на безбедноста Задача: 1.1 Земјата да ги подобри оценките на EI за критичните елементи (CEs) на системот на земјата за надзор на безбедноста (со фокус на приоритетните PQs), како што следи: - до 2026 година – 85% - до 2030 година – 95%							
Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтересирани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
SEI-12 Континуирано обезбедување на примарен извор на безбедносни информации до ИCAО преку пополнување, поднесување и ажурирање на сите релевантни документи и податоци, во склад со	12ААжурирање на ставките од планот на USOAP за поправни активности	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Број на ажурирани Планови за поправни активности	Високо ниво	Платформа на USOAP CMA за CAP и PQs
	12ВАжурирање и поднесување на контролната листа за само-проценка, врз основа на USOAP CMA PQs	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Состојба на ажурирани само-проценки	Средно ниво	Платформа на USOAP CMA
	12САжурирање и поднесување на прашалникот за воздухопловните активности на земјата	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Состојба на ажуриран SAAQ	Средно ниво	Платформа на USOAP CMA

напредокот	12DAжурирање и поднесување на листата за проверка (чеклистата) на усогласеност (CCS) во системот за електронско поднесување разлики (EFOD)	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ	Состојба на ажуриран CC/EFOD	Средно ниво	Платформа на USOAP CMA
------------	--	-------------	-----	-----	---------------------------------	----------------	---------------------------

Организациони предизвици: Континуирано спроведување на SSP на национално ниво							
Цел 1: 1. Спроведување на ефикасни SSPs од страна земјата 2. Зајакнување на соработката на регионално ниво со цел подобрување на безбедноста Задача: 1.1 Спроведување на основите на SSP 1.2 Да се работи кон ефикасна SSP, како што следи: а) - до 2026 година – воспоставена б) - до 2028 година – воспоставена и во сила 2.1 Барање помош за зајакнување на капацитетите за надзор на безбедноста, ако не се исполнети Цел 2 и Цел 3 од GASP							
Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтересирани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
SEI-14 Стратешка распределба на средствата за започнување со спроведувањето на SSP	14A Да се работи со Регионалната канцеларија на ICAO со цел користење на расположливите средства (на пр. Бирото за техничка соработка) за добивање помош потребна за спроведување на SSP	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ/NASC	Број на понудени мисии на ICAO за помош и валидација	Високо ниво	План за спроведување на SSP
	14B Да се работи со RSOO, други земји и други организации, по потреба, за обука на стручен	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ/NASC	Број на понудени мисии на ICAO за помош и	Високо ниво	План за спроведување на

	технички персонал како би можел да ги исполни своите должности и одговорности во врска со спроведувањето на SSP				валидација Број на инспектори назначени да учествуваат во RSOO Број на обуки за SSP понудени од RSOO за инспектори за безбедност		SSP
--	--	--	--	--	--	--	-----

Организациони предизвици: Континуирано спроведување на SSP на национално ниво

Цел 1:

- 1. Спроведување на ефикасни SSPs од страна земјата**
- 2. Зајакнување на соработката на регионално ниво со цел подобрување на безбедноста**

Задача:

- 1.1 Спроведување на основите на SSP**
- 1.2 Да се работи кон ефикасна SSP, како што следи:**
 - а) - до 2026 година – воспоставена**
 - б) - до 2028 година – воспоставена и во сила**

2.1 Барање помош за зајакнување на капацитетите за надзор на безбедноста, ако не се исполнети Цел 2 и Цел 3 од GASP

Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтересирани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
SEI-16 Стратешка соработка со клучните заинтересирани страни во воздухопловството со цел завршување на спроведувањето на SSP	16A Да служи како држава-шампион за промовирање на најдобрите практики меѓу другите држави	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ/NASC	Број на посетени мисии за поддршка	Високо ниво	План за спроведување на SSP

Организациони предизвици: Стратешка распределба на средствата за да се овозможи ефикасен надзор на безбедноста

Цел 1:

- 1. Постигнување на постојано намалување на ризиците по оперативната безбедност**
- 3. Спроведување на ефикасни SSPs од страна на земјата**
- 4. Зајакнување на соработката на регионално ниво со цел подобрување на безбедноста**
- 5. Зајакнување на капацитетите на земјата за надзор на безбедноста**

Задача:

- 1.1 Одржување на тренд на намалување на националната стапката на несреќи**
- 3.2 Објавување на NASP до 2026 година**
- 4.3 Придонес кон давање информации за ризиците по оперативната безбедност, вклучувајќи ги и SPIs на SSP и новонастанатите прашања/проблеми**
- 5.1 Одржување на тренд на зголемување на придонесот на индустријата на земјата во мрежите за споделување на информации за безбедноста во земјите на EUR и во рамките на европскиот регион (EUR Region) со цел пружање помош во развојот на националните и регионалните планови за безбедност на воздухопловството**

Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтересирани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
SEI-19 Стекнување на средства за зголемување на проактивното користење на способностите за моделирање на ризици	19А Да се определат ресурсите потребни за поддршка на собирање и обработка на безбедносни добиени податоци, напредна анализа на податоците, моделирање на ризиците и можностите за споделување информации	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ/NASC	Распределба на буџетот	Високо ниво	Одобрен буџет

	19ВПривлекување, вработување, обука и здржување на стручен технички персонал за да се специјализира во моделирање на ризици	2028 година и понатаму	АЦВ	АЦВ/NASC	Распределба на буџетот	Високо ниво	Одобрен буџет
	19СДа се обезбеди дека работната сила на инспекторите за безбедност на цивилното воздухопловство е обучена да врши надзор на безбедноста на давателите на услуги кои спровеле SMS	2028 година и понатаму	АЦВ	АЦВ/NASC	Распределба на буџетот Број на спроведени обуки според програмите за обука	Високо ниво	Одобрен буџет

Организациони предизвици: Стратешка соработка со клучните заинтересираните страни во воздухопловството за подобрување на безбедноста

Цел 1:

- 1. Постигнување на постојано намалување на ризиците по оперативната безбедност**
- 2. Спроведување на ефикасни SSPs од страна на земјата**
- 3. Зајакнување на соработката на регионално ниво со цел подобрување на безбедноста**

Задача:

- 1.1 Одржување на тренд на намалување на националната стапката на несреќи**
- 2.1 Објавување на NASP до 2026 година**
- 2.2 Да се работи кон ефикасна SSP, како што следи:**
 - а) - до 2026 година – воспоставена**
 - б) - до 2028 година – воспоставена и во сила**
- 2.3 Допринос кон давање информации за ризиците по оперативната безбедност, вклучувајќи ги и SPIs на SSP и новонастанатите прашања/проблеми до соодветните RASGs до 2026 година**
- 3.1 Одржување на тренд на зголемување во придонесот на индустријата на земјата во мрежите за споделување информации за безбедноста во земјите на EUR и во рамките на регионот на EUR, со цел пружање помош во развојот на национални и регионални планови за безбедност на воздухопловството**

Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтереси-рани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
SEI-20 Стратешка соработка со клучните	20A Утврдување на областите во кои е потребна соработка / поддршка за да се обезбеди дека заинтересираните страни ја разбираат и поттикнуваат	2027 година и понатаму	АЦВ	АЦВ/NASC	Број на ангажмани на заинтересираните страни преземени со давателите на услуги	Високо ниво	План за ангажирање на заинтересираните страни

заинтересирани страни во областа на воздухопловството за поддршка на проактивното користење на способностите за моделирање на ризици	позитивната култура за безбедност која создава висок степен на доверба и почит меѓу персоналот и раководството и го промовира известувањето за безбедноста						
	20B Утврдување на постапка преку RASG и/или RSOO (или други регионални тела) за менторски систем, вклучително и давање помош на земјите/индустријата, како и споделување на најдобрите практики, со цел поддршка на развокот на позитивната култура за безбедност, и проактивно користење на моделирање на ризиците.	2027 година и понатаму	АЦВ	АЦВ/NASC	Број на учества на состаноците на RASG и работната група	Високо ниво	Календар на активности на RASG на ICAO
	20C Поттикнување и учество во јавно-приватни партнерства слични на концептот на тимовите за безбедност во комерцијалната/генералната авијација, со цел идентификување и спроведување на подобрувањата на системот за безбедноста	2027 година и понатаму	АЦВ	АЦВ/NASC	Број на учества во ангажмани на јавно-приватни партнерства	Високо ниво	План за ангажирање на заинтересираните страни
	20D Соработка со клучните заинтересирани страни во областа на воздухопловството за да се воспостави механизам за редовно споделување и размена на	2027 година и понатаму	АЦВ	АЦВ/NASC	Број на ангажмани во соработка со заинтересирани страни во областа на воздухопловството	Високо ниво	План за ангажирање на заинтересираните страни

	безбедносни информации, анализи, откривање/научени лекции за безбедносните ризици и најдобрите практики во рамки на доверливо и неказниво опкружување						
--	--	--	--	--	--	--	--

Организациони предизвици: Постојаноспроведување на SSP на национално ниво

Цел 1:

- 1. Постигнување на постојано намалување на ризиците по оперативната безбедност**
- 2. Спроведување на ефикасни SSPs од страна на земјата**
- 3. Зајакнување на соработката на регионално ниво со цел подобрување на безбедноста**
- 4. Проширување на користењето на индустриските програми и мрежите за споделување на информации за безбедноста од страна на давателите на услуги**

Задача:

- 1.1 Одржување на тренд на намалување на националната стапката на несреќи**
- 1.2 Објавување на NASP до 2026 година**
- 2.1 Да се работи кон ефикасна SSP, како што следи:**
 - а) - до 2026 година – воспоставена**
 - б) - до 2028 година – воспоставена и во сила**
- 3.1 Допринос кон давање информации за ризиците по оперативната безбедност, вклучувајќи ги и SPIs на SSP и новонастанатите прашања/проблеми до соодветните RASGs до 2026 година**
- 4.1 Одржување на тренд на зголемување на придонесот на индустријата на земјата во мрежите за споделување информации за безбедноста во земјите на EUR и во рамките на регионот на EUR, со цел пружање помош во развојот на национални и регионални планови за безбедност на воздухопловството**

Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтересирани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
SEI-21 Унапредување на	21A Воспоставување на поврзаност и интеграција за споделување на	2027 година и	АЦВ	АЦВ/NASC	Спроведување на системи за размена на податоци	Средно ниво	План за спроведување на

управувањето со безбедносните ризици на национално ниво	податоци меѓу државните бази на податоци за безбедност на воздухопловството, вклучувајќи го и системот за задолжително известување за настани, системите за доброволно известување за безбедноста, извештаите од ревизија на безбедноста и статистиките за системот за воздухопловство (обемот на сообраќај, информациите за времето, оценките за ЕИ итн.)	понатаму					SSP
	21ВРазвој на способностите за моделирање на ризици за поддршка на безбедносните проблеми/прашања на системот за следење и спречување на несреќи/инциденти	2027 година и понатаму	АЦВ	АЦВ/NASC	Развој на способностите за моделирање на ризици	Средно ниво	План за спроведување на SSP
	21СПоттикнување на размената на информации со индустријата	2027 година и понатаму	АЦВ	АЦВ/NASC	Број на ангажмани на заинтересираните страни преземени со давателите на услуги	Средно ниво	План на ангажмани заинтересираните страни

Прилог С Детални SEIS: Новонастанати ризици по безбедноста

Предизвици од новонастанатите ризици по безбедноста: Ублажување на ризиците по безбедноста поврзани со операциите на UAS							
Цел 1. Постигнување на постојано намалување на ризиците по оперативната безбедност Задача: Одржување на тренд на намалување на националната стапката на несреќи							
Иницијатива за подобрување на безбедноста	Мерка	Рок	Одговорен субјект	Заинтересирани страни	Мерни параметри / Индикатори	Приоритет	Активности за следење
Безбедна интеграција на за безпилотни летала во воздушниот простор	Разгледување на регулативите за системите за беспилотни летала и соработка со сите заинтересирани страни, за да се обезбеди сигурна интеграција на беспилотните летала во воздушниот простор	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ М-НАВ ТАВ	Регулативи за цивилното воздухопловство (UAS)	Високо ниво	Одржување состаноци
	Развој на технички материјал за упатства за да се овозможи усогласување со регулативите за системите на беспилотните летала	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ М-НАВ ТАВ	Преписки и интернет страница на АЦВ	Високо ниво	Одржување состаноци
	Зголемување на зачестеноста на ангажманите на заинтересираните страни, за да се обезбеди усогласување со регулативите за системите за беспилотни летала и да се олесни размената и споделувањето информации	2026 – 2028	АЦВ	АЦВ М-НАВ ТАВ	Преписки	Средно ниво	Одржување состаноци

МАТРИЦА НА ПРИОРИТЕТ

- 1. Високо ниво**
- 2. Средно ниво**
- 3. Ниско ниво**

ЦЕЛИ НА БЕЗБЕДНОСТА, ИНДИКАТОРИ И ЦЕЛНИ ВРЕДНОСТИ НА ЕФИКАСНОСТА НА БЕЗБЕДНОСТА 2026-2030

1. Кратенки

APIS	<i>Advance Passenger Information System</i> Систем за однапред доставување на информации за патниците
EASA	<i>European Union 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
NASP	<i>National aviation Safety Plan</i> Национален план за безбедност
UAS	<i>Unmanned Aircraft System</i> 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.

Регулативата која се развива кон насока заснована на перформанси ги поставува граничните услови за операциите и за нивното извршување. Согласно ажурираната базната 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 ИКАО. 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, односно од:

- 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 (NASP), а АЦВ и субјектите на

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

- Осигурување на безбедноста: се состои од следење, проценка 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 проценка 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, оперативнo 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 дополнува 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 – Ѓ (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 ефективност 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 оперативнo ниво. При утврдувањето на истите се поаѓа од трите нивоа 1, 2 и 3 согласно методологијата за утврдување на заканите. Дефинирањето на индикаторите се заснова врз поделбата помеѓу системското ниво и оперативното ниво, што се користи во EPAS и Националниот план за безбедност (NASP). Покрај утврдувањето на заканите, 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.

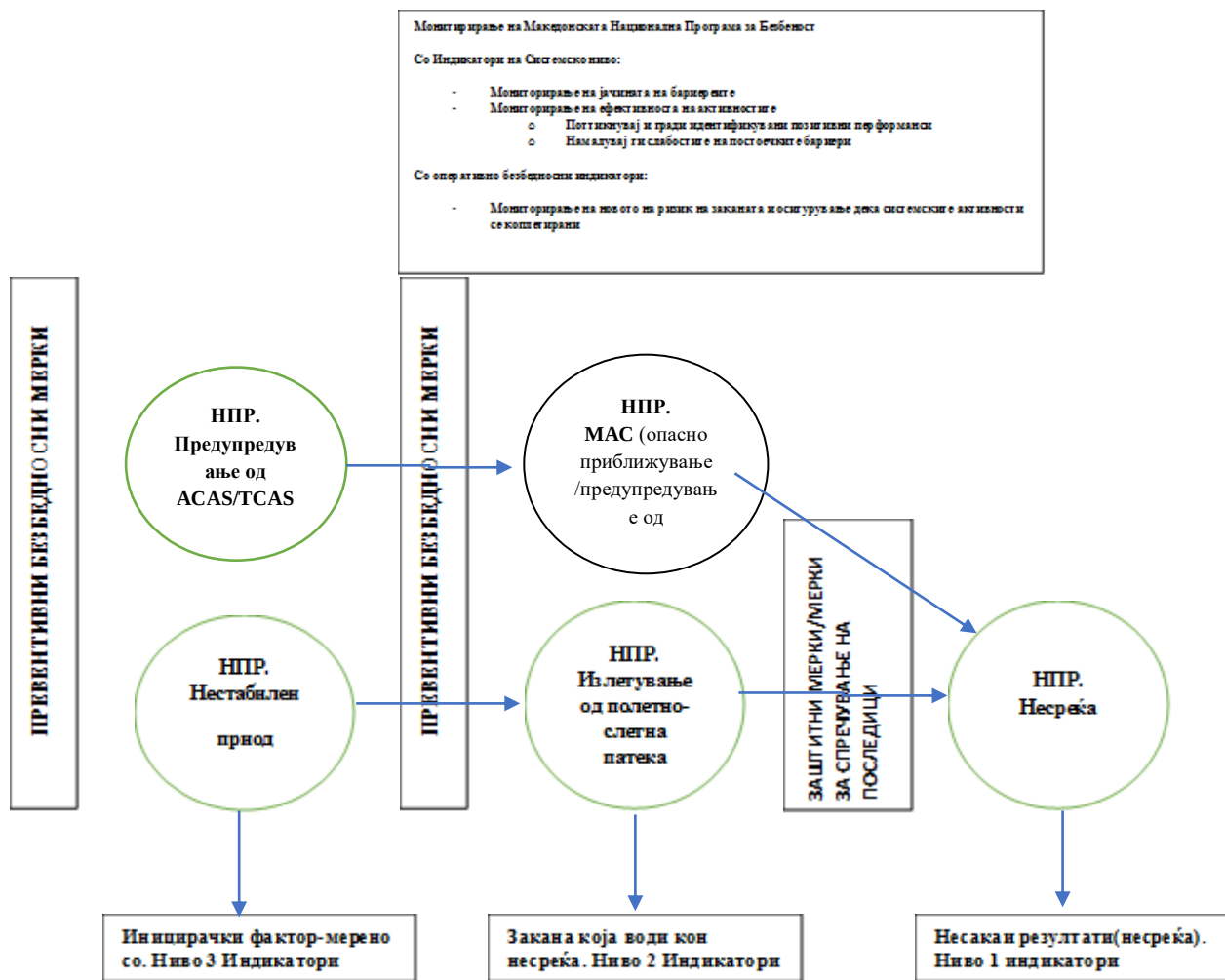
Темите на системското ниво претставуваат прашања кои се однесуваат на поединечна организација, секторски систем или на целиот воздухопловен систем. Со следењето на ефикасноста и целните вредности на системско ниво, кои се поставени за подобрување на ефикасноста, се подобрува и нивото на безбедност на 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
	Постојан развој на ефикасноста на безбедноста во сите сектори на воздухопловните оператори во Република Северна Македонија	SSP-SPI-1	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).	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 2029 година. -Внатрешнаревизија согласно годишниот план Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено - Решени наоди одВнатрешнаревизија Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено -Надзори над индустријата согласно годишниот план Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено -SAFANадзори согласно годишниот план Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено	Податоци за профилот на организацијата Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Главните закани се утврдени и ќе се решаваат во постапките на управувањето со безбедноста на субјектите на воздухопловната индустрија во Република Северна Македонија	SSP-SPI-2	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.	а) Утврдените закани се опфатени во портфолиото/регистарот на ризици на операторите за сите сектори на воздухопловството. б) Утврдените закани се решаваат во Субјектите на воздухопловната индустрија и се изготвуваат планови за активности за управување со ризиците Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено	Податоци за профилот на организацијата 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
	Управувањето со ризиците во воздухопловството во Република Северна Македонија претставува систематски, делотворен и континуиран напор кој се развива	SSP-SPI-3	Спроведување на мерките кои се опфатени во Националниот план за безбедност	Во тек се мерките од NASP и истите редовно се спроведуваат (постојани мерки) или согласно издадениот распоред. Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено	Податоци за профилот на 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	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	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: 2026 год.: постапките за управување со сајбер заканите се развиваат и документираат. 2027 год.: постапките за управување со сајбер заканите се оперативни 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 NASP 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 дронави се	SSP-SPI-5	Да се допре до корисниците на воздухоплови со далечинско управување и воздухоплови без екипаж (дроновите) со информации за безбедноста при продавање на дронави во Република Северна Македонија	До 1 јануари 2027 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	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	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	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. Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено	Податоци за надзорот Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек
		SSP-SPI-7	Завршување на обука за летање на дрони што е во склад со обврската на ЕУ која влезе во сила во 2019 година	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. 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	Број на воздухопловни несреќи (апсолутен број и во однос на обемот на сообраќајот) А) Број на несреќи вклучувајќи: ☐ ги сите кои се случиле во Република Северна Македонија (вклучувајќи ги и странските АС/оператори/иматели на дозволи) Б) Број на несреќи кои се случиле: ☐ со воздухоплови на Република Северна Македонија, или ☐ со воздухоплови со кои летал оператор од Република Северна Македонија или со дозвола од Република Северна Македонија 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)	☒ А, Б: Комерцијален воздушен сообраќај: нема несреќи <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> ☒ Б: Генерална авијација и рекреативно воздухопловство: 1500 часа налет/0.05 несреќи на годишно рамниште <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>	АЦВ / анализа на сообраќајот Комерцијаленвоздушенсообраќај : Нема несреќи Генерална авијација и рекреативно воздухопловствосообраќај : Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста во воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	SPI 1.2	Број на жртви во воздухопловни несреќи (апсолутен број и во однос на обемот на сообраќајот) А) Број на жртви вклучувајќи: ☐ ги сите кои се случиле во Република Северна Македонија (вклучувајќи ги и странските АС/оператори/иматели на дозволи)	☒ Комерцијален воздушен сообраќај: нема жртви <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> ☒ Генерална авијација и	АЦВ / анализа на сообраќајот Комерцијаленвоздушенсообраќај : Нема жртви Генерална авијација и рекреативно воздухопловствосообраќај : 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
			Б) Број на жртви кои се случиле: ☐ со воздухоплови на Република Северна Македонија, или ☐ со воздухоплови со кои летал оператор од Република Северна Македонија или со дозвола од Република Северна Македонија 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)	рекреативно воздухопловство: 1500 часаналет/0,05 жртви <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>	
	Нивото на безбедноста во воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	SPI 1.3	Број на воздухопловни сериозни инциденти (апсолутен број и во однос на обемот на сообраќајот) А) Број на сериозни инциденти вклучувајќи: ☐ ги сите кои се случиле во Република Северна Македонија (вклучувајќи ги и странските АС/оператори/иматели на дозволи) Б) Број на сериозни инциденти кои се случиле: ☐ со воздухоплови на Република Северна Македонија, или ☐ со воздухоплови со кои летал оператор од Република Северна Македонија или со дозвола од Република Северна Македонија В) Број на сериозни инциденти наведени во дел А, за кои придонел	☐ Комерцијален воздушен сообраќај: 200 000 летови/0,5 сериозни инциденти <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> ☐ Генерална авијација и рекреативно воздухопловство: 1500 часаналет/0,5 сериозни инциденти <i>В: во случај на сериозен инцидент, во оваа фаза, целта е да се утврди улогата на воздухопловниот систем на Република Северна Македонија</i>	АЦВ / анализа на сообраќајот 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
			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	Излетување од полетно-слетна патека (RE) 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	☒ АЦВ утврди прифатливо ниво за ризиците од RE ☒ Ризиците од RE во Република Северна Македонијаостануваат на прифатливо ниво ☒ Субјектите на воздухопловната индустрија ги обработуваат заканите 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	Упад на полетно-слетна патека со возило, воздухоплов или од страна на лице, RI-VAP) <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>	☒ АЦВ утврди прифатливо ниво за ризиците од RI ☒ Ризиците од RI во Република Северна Македонијаостануваат на прифатливо ниво ☒ Субјектите на воздухопловната индустрија ги обработуваат заканите 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	Судири во воздух (MAC) и за малку избегнати судири <i>Во ситуации на судири на воздухоплови (со екипаж, без екипаж)во воздух и AIRPROX(опасно приближување на</i>	☒ АЦВ утврди прифатливо ниво за ризиците по MAC ☒ Ризиците по MAC во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво ☒ 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 загрозена безбедноста на предметниот воздухоплов.</i>	воздухопловната индустрија ги обработуваат заканите по MAC во своите постапки за управување со безбедноста - 100 000 летови/0,5 MAC	
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	SPI 2.4	Контролиран лет во терен или кон терен (CFIT) и слични инциденти <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 прекријување на минимумите за раздвојување помеѓу воздухоплови во воздух и препреки.</i>	АЦВ утврди прифатливо ниво за ризиците по CFIT Ризиците по CFIT во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво 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	Губиток на контрола за време на лет (LOC) <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>	АЦВ утврди прифатливо ниво за ризиците по LOC-I Ризиците по LOC-I во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво 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	Судири на земја – судири за време на возење по земја до или од полетно-слетната патека која се користи (GCOL) <i>Ситуација кога воздухоплов доаѓа во контакт со друг воздухоплов,</i>	АЦВ утврди прифатливо ниво за ризиците од GCOL 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>	☒ 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	Удари од птици <i>Судир помеѓу птица и воздухоплов кој лета или полетува или за време на успорување при слетување</i>	☒ АЦВ утврди прифатливо ниво за ризиците од BS ☒ Ризиците од BS во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво ☒ 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	Индикатор за постапка на АЦВ за надворешна ревизија: Наоди кои се утврдени при ревизиите на ICAO и EASA, кои се поправени во рамките на дадениот временски рок	Наодите кои се утврдени при ревизиите на ICAO и EASA се поправени во рамките на дадениот временски рок. -Ефективна имплементација (ICAO USOAP-CMA) Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено -Решени EASA наоди Скала: 95-100% = зелено, 80-94% = жолто, <80% = црвено	АЦВ / постапка за надворешна ревизија Подобрување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Стандардите и процедурите за безбедноста кои се	SPI COMP-2	Универзална програма за контрола на надзорот врз безбедноста (USOAP) Успешно спроведување (%)	Република Северна Македонија останува помеѓу првите 15 земји на EUR-NAT мерено со индикатор за	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			успешно спроведување. Покрај ова, постигнат е позитивен тренд во секоја мерка на ревизија/проверка	од 5% помеѓу секој годишен просек
		SPI COMP-3	Наоди за ISC (непосреден безбедносен проблем – <i>Immediate Safety Concern</i>) при ревизиите на EASA и наоди за SSC (значајни безбедносни недостатоци – <i>Significant Safety Concern</i>) од ревизиите на ICAO	Република Северна Македонија нема наоди за ISC (непосреден безбедносен проблем – <i>Immediate Safety Concern</i>) при ревизиите на EASA, и Република Северна Македонија нема наоди за SSC (значајни безбедносни недостатоци – <i>Significant Safety Concern</i>) утврдени од страна на ICAO	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	Транспонирање на новите услови на ICAO и ЕУ за воздухопловството кои се важечки за АЦВ, во сите области на воздухопловството	АЦВ ги транспонира новите услови на ICAO и ЕУ за воздухопловството кои се во надлежност на АЦВ до дадениот рок: 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	Нивото на спроведување на националната програма за безбедност (SSP), кое се проценува согласно критериумите на ICAO	Република Северна Македонија ќе го достигне ниво 4 (SSP целосно спроведен, 100%) до 1 јануари 2027 година, (Стапка на успешно спроведување EI 100%). 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 Се користи EUROCONTROL/CANSO SMS SoE чек листа со резултатот за зрелост во споредба со сите ANSP 80% или повеќе.
	Нивото на безбедноста на полетно-слетните патеки во воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	ANS-SPI-RE	SPI НИВО 2: Излетување од полетно-слетна патека (RE) <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: ▣ 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 10 000 движења/0,5 RE

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	SPI НИВО 2: Упад на полетно-слетна патека со возило, воздухоплов или од лице, RI-VAP) <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: ▣ Давателите на услуги ги обработуваат заканите од RI во своите постапки за управување со безбедноста -10 000 движења/1,0 RI	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 2.2 Упади на полетно-слетна патека (RI-VAP) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек 10 000 движења/1,0
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	ANS-SPI-MAC	SPI НИВО 2: Судири во воздух (MAC) <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: ▣ Давателите на услуги ги обработуваат заканите од MAC во своите постапки за управување со безбедноста 1.5 x 10-8 (0.000000015) per aircraft flight hour MAC	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 2.3 Судири во воздух и за малку избегнати судири (MAC) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек 1.5 x 10-8 (0.000000015) per aircraft flight hour
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	ANS-SPI-MAC-AIRPROX	SPI НИВО 3: (AIRPROX) замалкуизбегнатисудири <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: ▣ Давателите на услуги ги обработуваат заканите од AIRPROX во своите постапки за управување со безбедноста -100 000 летови/0,5AIRPROX	НИВО 3: SSP Анекс 2, SPI 2.4(AIRPROX) за малку избегнати судири Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек 100.000 летови /0.5

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	SPI НИВО 2: Контролиран лет во терен или кон терен (CFIT) и слични инциденти <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>	Управување со ризиците од CFIT: ☑ Давателите на услуги ги обработуваат заканите од CFIT во своите постапки за управување со безбедноста - 10 000 летови/0,5 CFIT	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 - 10 000 летови/0,5 CFIT
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	ANS-SPI-GCOL	SPI НИВО 2: Судир на земја – судири за време на возење по земја до или од полетно-сетка патека која се користи (GCOL) <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>	Управување со ризиците од GCOL: ☑ Давателите на услуги ги обработуваат заканите од GCOL во своите постапки за управување со безбедноста -10000 движења/0,5 GCOL	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 2.6 Судир 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 10000 движења/0,5 GCOL

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 нааназад (push-back)</i>		
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	ANS-SPI-BS	SPI НИВО 2: Удари од птици (BS) <i>Судир помеѓу птица и воздухоплов кој лета или полетува или за време на успорување при слетување</i>	❑ Ризиците од BS во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво ❑ Операторите ги обработуваат заканите од BS во своите постапки за управување со безбедноста -10000 летови/5,0 BS	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	SPI НИВО 3: Ласерско озрачување (ANS-SPI-LASER) <i>Случаи во кои е извршено ласерско озрачување на воздухопловот</i>	❑ Ризиците одANS-SPI-LASER во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво ❑ Операторите ги обработуваат заканите одANS-SPI-LASER во своите постапки за управување со безбедноста -10000летови/1,0 ANS-SPI-LASER	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	SPI НИВО 3: Технички системи и функции на услугите на воздухопловната навигација <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: ❑ Давателите на услуги ги обработуваат заканите по техничките системи и	НИВО 3: SSP Анекс 2, SPI Техничкисистеми и функциинауслугитенавоздухопловнатанавигација 100 000 летови/ 2неисправности

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
			услугите на воздухопловната навигација (ANS) и случаите кога безбедноста на воздухопловството била или можела да биде загрозувана заради сериозна грешка или несоодветност на услуги.	функциите на услугите на воздухопловната навигација, вклучувајќи ја и сајбер безбедноста во своите постапки за управување со безбедноста - 100 000 летови/2неисправности	

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	SPI НИВО 2: Излетување од полетно-слетна патека (RE) <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: ☑ Операторите ги обработуваат заканите 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	SPI НИВО 2: Упад на полетно-слетна патека со возило, воздухоплов или лице, RI-VAP) <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: ☑ Операторите ги обработуваат заканите 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-	SPI НИВО 2: Судири на земја – судири	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	за време на возење по земја до или од полетно-слетна патека која се користи (GCOL) <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>	☑ Операторите ги обработуваат заканите од GCOL, GCOL/APRON и GCOL/FOD во своите постапки за управување со безбедноста -10 000 движења/0,5 GCOL -10 000 движења/0,5 GCOL/FOD	Анекс 2, SPI 2.6Судири 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	SPI НИВО 3: Остатоци од страни предмети/тела на површината за маневрирање и на платформата, и предизвиканата штета (GCOL/FOD) <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>		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	SPI НИВО 2: Удари од птици (BS) <i>Судир помеѓу птица и воздухоплов кој лета или полетува или за време на успорување при слетување</i>	☑ Ризиците од BS во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво ☑ Операторите ги обработуваат заканите од BS во своите постапки за управување со безбедноста -1000 движења/1,0 BS	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	SPI НИВО 3: Технички системи и функции на аеродромите	Управување со ризиците кои се однесуваат на техничките системи и функциите на аеродром: ☑ Операторите ги обработуваат заканите по техничките системи и функциите на аеродромите, вклучувајќи ја и сајбер безбедноста во своите постапки за управување со безбедноста - 10 000 движења/ 1.0 неисправност	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	SPI НИВО 3: Грешки при одмрзнување и против-мрзнење (LOC-GH/ICE) ☑ не е извршено прскање за одмрзнување или против-мрзнење или е тоа неправилно / несоодветно извршено, или воздухопловот одлетал по истекот на времето на заштита ☑ остатоци од течноста за одмрзнување или против-мрзнење предизвикале проблеми	Управување со ризиците од LOC-GH/ICE: ☑ 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	SPI НИВО 3: Оштетувања при опслужувањето на земја (LOC-GH) 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: ☑ 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	SPI НИВО 3: Пречки при туркање наназад или возење по земја (PB) <i>Случаи во кои се опфатени пречки при туркање наназад или возењето по земја на воздухоплов, вклучувајќи и возење наназад</i>	Управување со ризиците од GH: ▣ Давателите на услуги ги обработуваат законите од PB во своите постапки за управување со безбедноста -10 000 движења/1,0 GH-SPI-PB	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	SPI НИВО 3: Непослушни патници на аеродром или во воздухоплов (UNRULY) <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>	Управување со ризиците од непослушни патници: ▣ Давателите на услуги ги обработуваат законите кои се однесуваат на непослушни патници во своите постапки за управување со безбедноста -10 000 движења /5,0 GH-SPI-UNRULY	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	SPI НИВО 2: Излетување од полетно-слетна патека (RE) <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: ☑ 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	SPI НИВО 2: Упад на полетно-слетна патека со возило, воздухоплов или од лице, RI-VAP) <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: ☑ 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

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
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	OPS-SPI-CFIT	SPI НИВО 2: Контролиран лет во терен или кон терен (CFIT) и слични инциденти <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 без индикација за губење на контролата</i>	Управување со ризиците од CFIT: ☑ 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 5% помеѓу секој годишен просек
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА останува високо.	OPS-SPI-LOC-I	SPI НИВО 2: Губиток на контрола за време на лет, LOC <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>	Управување со ризиците од LOC-I, LASER: ☑ Операторите ги обработуваат заканите 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	SPI НИВО 3: Ласерско озрачување (OPS-SPI-LASER) <i>Случаи во кои е извршено ласерско озрачување на воздухопловот</i>	☑ Ризиците од OPS-SPI-LASER во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво ☑ Операторите ги обработуваат заканите 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

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
	Нивото на безбедноста на воздухопловството на Република Северна Македонија останува високо.	OPS-SPI-MAC	Судири во воздух (MAC) и за малку избегнати судири <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 загрозувана безбедноста на предметниот воздухоплов.</i>	Управување со ризиците од MAC, CMI AC, AI, LB, TCAS ING, NAV ERROR: ☑ 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 спроведување на потребните активности и следење на ефикасноста на овие активности. - 1500 часаналет/0,03 MAC	НИВО 2: SSP Анекс 2, SPI 3.3 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.	OPS-SPI-BS	SPI НИВО 2: Удари од птици (BS) <i>Судир помеѓу птица и воздухоплов кој лета или полетува или за време на успорување при слетување</i>	☑ Ризиците од BS во Република Северна Македонија остануваат на прифатливо ниво ☑ Операторите ги обработуваат заканите 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 “САМО” 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
	Постојан развој на ефикасноста на безбедноста во сите области на воздухопловните организации на Република Северна Македонија	AIR-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
	Постојан развој на ефикасноста на безбедноста во сите области на воздухопловните организации на РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА	AIR-SPI-MEL	SPI НИВО 3: Настани со списокот со минимална опрема и употребата на техничката книшка (MEL) - Надминување на периодот за поправка дозволен со списокот за минимална опрема (MEL). - Неправилна употреба или толкување на списокот со минимална опрема - Еднократно продолжување на периодот на поправка дозволено со списокот за минимална опрема (RIE, Rectification Interval Extension) преку одобрена постапка. - Грешки и недостатоци поврзани со техничката книшка (во врска со записи на екипажот од кокпит).	Управување со ризиците од МЕЛ: ☒ Операторите ги обработуваат заканите од МЕЛ во своите постапки за управување со безбедноста Дозволен се 2 настана на еден регистриран воздухоплов по оператор во текот на календарска година	НИВО 3: Настани со списокот со минимална опрема и употребата на техничката книшка (MEL) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек

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
	Постојан развој на ефикасноста на безбедноста во сите области на воздухопловните организации на Република Северна Македонија	AIR-SPI- AM	SPI НИВО 3: Настани со менаџирање со пловидбеноста 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 2. Недостатоци во активностите на организацијата Дел-М или САМО кои ја следат пловидбеноста на ниво што може да ја намали безбедноста на воздухопловството.	Управување со ризиците од АМ: ☒ Операторите ги обработуваат заканите од АМ во своите постапки за управување со безбедноста - Дозволен се 2 настани на еден регистриран воздухоплов по оператор во текот на календарска година	SPI НИВО 3: Настани со менаџирање со пловидбеноста Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Постојан развој на ефикасноста на безбедноста во сите области на воздухопловните организации на Република Северна Македонија	AIR-SPI- MO	SPI НИВО 3: Настани со операциите на одржување Случаи кога постапката за одржување е нецелосна или неправилно спроведена и не ја исполнила својата наменета цел.	Управување со ризиците од МО: ☒ Операторите ги обработуваат заканите од МО во своите постапки за управување со безбедноста - Дозволен се 2 настани на еден регистриран воздухоплов по оператор во текот на календарска година	SPI НИВО 3: Настани операциите на одржување Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек
	Постојан развој на ефикасноста на безбедноста во сите области на воздухопловните организации на РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА	AIR-SPI- TECHNICAL	SPI НИВО 3: Сериозни дефекти на воздухопловите (ТЕХНИЧКИ) Случаи кога техничка грешка предизвикал अपрекин на полетување, да се прогласи итен случај или да се приземји воздухоплов.	Управување со ризиците од TECHNICAL: ☒ Операторите ги обработуваат заканите од TECHNICAL во своите постапки за управување со безбедноста - Дозволен се 2 настани на еден регистриран воздухоплов по оператор во текот на	SPI НИВО 3: Сериозни дефекти на воздухопловите (ТЕХНИЧКИ) Намалување од 5% помеѓу секој годишен просек

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
				календарска година	

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

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

<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>		