

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

**ENR 1.14 Инциденти во воздушниот сообраќај**

## ENR 1.14.1 Дефиниции

1.14.1.1 „Инцидент во воздушниот сообраќај“ е настан, што се разликува од несреќа, поврзан со операциите на воздухопловот што влијае или може да влијае на безбедноста на операциите на воздухопловот. Се користи за инциденти како што се:

- a. опасно приближување (AIRPROX) или;
- b. сериозни тешкотии предизвикани од:
  1. неисправни процедури;
  2. неисправност на земски објекти.

1.14.1.2 Опасно приближување е ситуација во која, според мислењето на пилотот на должност или контролорот на летање, растојанието помеѓу воздухопловот, нивната меѓусебна положба и брзина, како такви што безбедноста на воздухопловот била агрозена. Класификацијата на опасно приближување на воздухоплов:

*Ризик од судир* - Класификација на ризикот од опасно приближување на воздухоплов според кој постои сериозен ризик од судир.

*Безбедноста не е обезбедена* - Класификација на ризикот од опасно приближување на воздухоплов според кој нема ризик од судир.

*Без ризик од судир* - Класификација на ризикот од опасно приближување на воздухопловот според кој нема ризик од судир.

*Ризикот не е утврден* - Класификација на ризикот од опасно приближување на воздухоплов според која не се достапни доволно информации за да се утврди можниот ризик, или нејасни или контрадикторни докази го спречиле таквото утврдување.

## ENR 1.14.2 Користење на образецот за пријавување на инциденти во воздушниот сообраќај - ATIR

1.14.2.1 Кога ќе се случи инцидент во воздушниот сообраќај за време на летот, пилотот, имајќи радио контакт со АТС, ќе испрати краток извештај за инцидентот до единицата. Важно е итно известување за инцидентот.

1.14.2.2 По слетувањето, извештајот пренесен преку радио треба да се потврди во писмена форма. Ова ја зголемува можноста идентификација на деталите, а исто така придонесува за наоѓање на причината.

1.14.2.3 За овие цели е изготвен образец за пријавување на инциденти во воздушниот сообраќај. Тој е наменет употреба од страна на пилоти или други лица кои известуваат за инцидент или од единиците на АТС за запишување на инциденти во воздушниот сообраќај добиени од авион во опасност. се препорачува авионскиот екипаж да носи некои од овие обрасци во нивниот авион.

1.14.2.4 Се препорачува поднесување на пријава за инциденти во воздушниот сообраќај за да може секој безбедносен проблем да биде идентификуван и да се преземат корективни мерки без одлагање.

1.14.2.5 Образецот за инциденти во воздушниот сообраќај е достапен во единиците АТС или АИС.

**ENR 1.14 Air traffic incidents**

## ENR 1.14.1 Definitions

1.14.1.1 "Air traffic incident" means an occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation. It is used for incidents such as:

- a. aircraft proximity (AIRPROX) or;
- b. serious difficulty caused by:
  1. faulty procedures;
  2. failure of ground facilities.

1.14.1.2 Aircraft proximity is a situation in which, in the opinion of the pilot in command or the air traffic controller, the distance between aircraft, as well as their relative position and speed, has been such that the safety of the aircraft involved may have been compromised. Aircraft proximity is classified as follows:

*Risk of collision* - The risk classification of aircraft proximity in which serious risk of collision has existed.

*Safety not assured* - The risk classification of aircraft proximity in which the safety of the aircraft may have been compromised.

*No risk of collision* - The risk classification of aircraft proximity in which no risk of collision has existed.

*Risk not determined* - No risk of collision - The risk classification of aircraft proximity in which insufficient information was available to determine the risk involved, or inconclusive or conflicting evidence precluded such determination.

## ENR 1.14.2 Use of the air traffic incident report form - ATIR

1.14.2.1 When air traffic incident occur during flight, the pilot, having radio contact with the ATC unit, shall transmit a brief incident report to this unit. The immediate reporting of the incident is important.

1.14.2.2 After landing, the report transmitted via radio should be confirmed in writing. This increases the chances of identifying the details, and also contributes to finding the cause.

1.14.2.3 For these purposes an Air Traffic Incident Report Form has been developed. It is intended for use by pilots, or other persons reporting an incident, or by the ATS units for recording an air traffic incident report received from the aircraft concerned. It is recommended that aircrew carry some of these forms on board their aircraft.

1.14.2.4 Filing an Air Traffic Incident Report is recommended to ensure that any possible safety issue is identified, and corrective action taken without delay.

1.14.2.5 Air Traffic Incident Report Forms are available at ATS or AIS units.

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

## ENR 1.14.3 Постапка за пријавување на настани

1.14.3.1 Сите пријави за инциденти во воздушниот сообраќај за кои пријавувањето е задолжително се испраќаат до Агенцијата за цивилно воздухопловство на Република Северна Македонија на електронската адреса: [safetyreport@caa.gov.mk](mailto:safetyreport@caa.gov.mk), и до која било адреса за комуникација дадена во GEN 1.1.

1.14.3.2 Доброволно пријавување на инциденти може да се врши со пополнување на електронски образец на веб-страницата на агенцијата за цивилно воздухопловство на Република северна Македонија:

<https://www.caa.gov.mk/send/>

## ENR 1.14.4 Цел на пријавување и постапување со пријавата

1.14.4.1 Целта на пријавување на инцидент со опасно приближување на воздухопловите и нивното истражување е да се промовира безбедноста на воздухопловите. Степенот на ризик вклучен во инцидентот треба да се определи во истрагата и да се класифицира како „ризик од судир“, „безбедноста не е обезбедена“ или „ризикут не е утврден“.

1.14.4.2 Целта на образецот ATIR е да им обезбеди на истражните органи што е можно поцелосни информации за воздухопловниот инцидент и да се осигура дека ќе го пријават резултатот од истрагата до засегнатиот пилот или оператор со најмало можно доцнење, и доколку е соодветно да се преземат мерки за подбрување.

## ENR 1.14.3 Occurrence reporting procedure

1.14.3.1 All reports on occurrences for which reporting is mandatory are sent to the Civil Aviation Agency of the Republic of North Macedonia to the mail address: [safetyreport@caa.gov.mk](mailto:safetyreport@caa.gov.mk), and then sent by any means of communication on address given in GEN 1.1.

1.14.3.2 Voluntary occurrence reporting can be done by filling in an electronic form on the website of the Civil Aviation Agency of the Republic of North Macedonia:

<https://www.caa.gov.mk/send>.

## ENR 1.14.4 Purpose of reporting and handling of the form

1.14.4.1 The purpose of reporting of aircraft proximity incidents and their investigation is to promote safety of aircraft. The degree of risk involved in an aircraft proximity incident should be determined in the incident investigation and classified as “risk of collision”, “safety not assured”, “no risk of collision” or “risk not determined”.

1.14.4.2 The purpose of the ATIR form is to provide investigatory authorities with as complete information on an air traffic incident as possible, and to ensure them to report back, with the least possible delay to the pilot or operator concerned, the result of the investigation of the incident and if appropriate, remedial action taken.

**AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM**

*For use when submitting and receiving reports on air traffic incidents. In an initial report by radio, shaded items should be included.*

A - AIRCRAFT IDENTIFICATION	B - TYPE OF INCIDENT
	AIRPROX / PROCEDURE / FACILITY*
<p>C - THE INCIDENT</p> <p>1. General</p> <p>a) Date / time of incident _____ UTC</p> <p>b) Position _____</p> <p>2. Own aircraft</p> <p>a) Heading and route _____</p> <p>b) True airspeed _____ measured in ( ) kt _____ ( ) km/h _____</p> <p>c) Level and altimeter setting _____</p> <p>d) Aircraft climbing or descending</p> <p style="text-align: center;"> <input type="checkbox"/> Level flight                      <input type="checkbox"/> Climbing                      <input type="checkbox"/> Descending </p> <p>e) Aircraft bank angle</p> <p style="text-align: center;"> <input type="checkbox"/> Wings level                      <input type="checkbox"/> Slight banka                      <input type="checkbox"/> Moderate bank </p> <p>f) Aircraft direction of bank</p> <p style="text-align: center;"> <input type="checkbox"/> Left                      <input type="checkbox"/> Right                      <input type="checkbox"/> Unknown </p> <p>g) Restriction to visibility (select as many as required)</p> <p style="text-align: center;"> <input type="checkbox"/> Sunglare                      <input type="checkbox"/> Windscreen pillar                      <input type="checkbox"/> Dirty windscreen </p>	

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

Other cockpit structure                       None

h) Use of aircraft lighting (select as many as required)

Navigation lights                       Strobe lights                       Cabin lights

Red anti-collision lights                       Landing / taxi lights                      Logo (tail fin) lights

Other                       None

i) Traffic avoidance advice issued by ATS

Yes, based on ATS surveillance system                       Yes, based on visual sighting                       Yes, based on other information

No

j) Traffic information issued

Yes, based on ATS surveillance system                       Yes, based on visual sighting                       Yes, based on other information

No

k) Airborne collision avoidance system - ACAS

Not carried                       Type                       Traffic advisory issued

Resolution advisory issued                       Traffic advisory or resolution advisory not issued

l) Identification

No ATS surveillance system available                       Identification                       No identification

m) Other aircraft sighted

Yes                       No                       Wrong aircraft sighted

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

n) Avoiding action taken

 Yes No

o) Type of flight plan

IFR / VFR / none\*

3. Other aircraft

a) Type and call sign / registration (if known) \_\_\_\_\_

b) If a) above not known, describe below

 High wind Mid wind Low wind Rotorcraft 1 engine 2 engines 3 engines 4 engines More than 4 engines

Marking, colour or other available details

c) Aircraft climbing or descending

 Level flight Climbing Descending Unknown

d) Aircraft bank angle

 Wings level Slight bank Moderate bank Steep bank Inverted Unknow

e) Aircraft direction of bank

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

 Left Right Unknown

f) Lights displayed

 Navigation lights Strobe lights Cabin lights Red anti-collision lights Landing / taxi lights Logo (tail fin) lights Other None Unknown

g) Traffic avoidance advice issued by ATS

 Yes, based on ATS surveillance system Yes, based on visual sighting Yes, based on other information No Unknown

h) Traffic information issued

 Yes, based on ATS surveillance system Yes, based on visual sighting Yes, based on other information No Unknown

i) Avoiding action taken

 Yes No Unknown

4. Distance

a) Closest horizontal distance \_\_\_\_\_

b) Closest vertical distance \_\_\_\_\_

5. Flight meteorological conditions

a) IMC / VMC\*

b) Above / below\* clouds / fog / haze or between layers\*

МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

- c) Distance vertically from cloud \_\_\_\_\_ m / ft\* \_\_\_\_\_ below m / ft\* above
- d) In cloud / rain / snow / sleet / fog / haze\*
- e) Flying into / out of\* sun
- f) Flight visibility \_\_\_\_\_ m / km\*

6. Any other information considered important by the pilot-in-command

---

---

---

---

D- MISCELLANEOUS

1. Information regarding reporting aircraft

- a) Aircraft registration
- b) Aircraft type
- c) Operator
- d) Aerodrome of departure
- e) Aerodrome of first landing \_\_\_\_\_ Destination \_\_\_\_\_
- f) Reported by radio or other means to \_\_\_\_\_ (name of ATS unit) at date / time \_\_\_\_\_ UTC
- g) Date / time / place of completion of form \_\_\_\_\_

2. Function, address and signature of person submitting report

- a) Function
- b) Address

- c) Signature
- d) Telephone number

3. Function and signature of person receiving report

- a) Function \_\_\_\_\_
- b) Signature \_\_\_\_\_

E- SUPPLEMENTARY INFORMATION BY ATS UNIT CONCERNED

1. Receipt of report

- a) Report received via AFTN / radio / telephone / other (specify)\* \_\_\_\_\_
- b) Report received by \_\_\_\_\_ (name of ATS unit)

2. Details of ATS action

Clearance, incident seen (ATS surveillance system / visually, warning given, result of local enquiry, etc..)

---



---



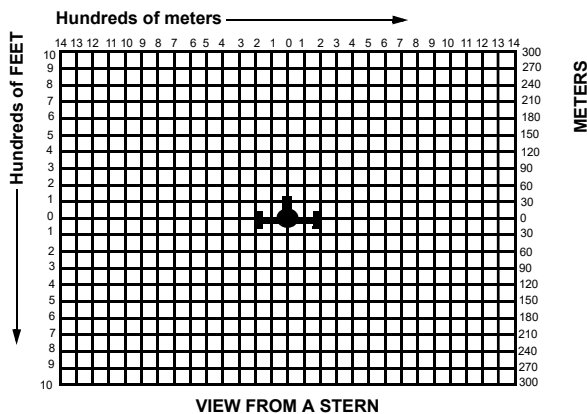
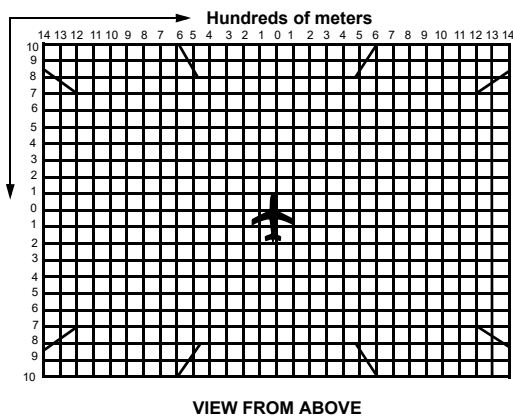
---



---

DIAGRAM OF AIRPROX

Mark passage of other aircraft relative to you, in plan on the left and in elevation on the right, assuming YOU are the centre of each diagram. Include first sighting and passing distance.





МАКЕДОНСКИ

ENGLISH

ENR 1.14.6 Инструкции за пополнување на пријава за инцидент во воздушниот сообраќај

ENR 1.14.6 Instruction for the completion of the air traffic incident report form

Item	
A	Aircraft identification of the aircraft filling the report.
B	An AIRPROX report should be filled immediately by radio.
C1	Date / time UTC and position in bearing and distance from a navigation aid or in LAT /LONG.
C2	Information regarding aircraft filling the report, tick as necessary.
C2 c)	E.g. FL 350 / 1013 hPa or 2500 ft / QNH 1007 hPa or 1200 ft / QFE 998 hPa.
C3	Information regarding the other aircraft involved.
C4	Passing distance - state units used.
C6	Attach additional papers as required. The diagrams may be used to show the aircraft's positions.
D1 f)	State name of ATS unit and date / time in UTC.
D1 g)	Date and time in UTC and place of completion of form.
E2	Include details of ATS unit such as service provided, radio telephony frequency, SSR code assigned and altimeter setting. Use diagram to show the aircraft's position and attach additional papers as required.

INTENTIONALLY LEFT BLANK

ПРАЗНА СТРАНА