



СЛУЖБИ

Skoplje

НА ФЕДЕРАТИВНА НАРОДНА РЕПУБЛИКА ЈУГОСЛАВИЈА

„СЛУЖБЕН ЛИСТ НА ФНРЈ“ излегува по потреба во српско, хрватско, словенечко и македонско издание. — Огласи по тарифата. — Жиро сметка при Народната банка на ФНРЈ за претплата и одделни изданија бр. 1032-Т-220, за огласи 1032-Т-221.

Среда, 16 октомври 1957

БЕЛГРАД

БРОЈ 43

ГОД. XIII

Цена на овој број е 40.— дин. — Претплата за 1957 година изнесува 1700.— дин., а за странство 2500.— динари. — Редакција: Улица Краљевина Марка бр. 9. — Телефони: Редакција 28-638, Администрација 28-216, Продажно одделение 22-619, Тел. централа 28-619.

551.

Врз основа на членот 11 од Уредбата за измени и дополненија на Уредбата за пренесување работите во надлежност на сојузните и републичките органи на управата („Службен лист на ФНРЈ“, бр. 43/56), со согласност од Секретаријатот за сообраќај и врски на Сојузниот извршен совет, Управата за цивилно воздухопловство пропишува

ПРАВИЛНИК

ЗА ИЗВИДУВАЊЕ НА НЕСРЕКИТЕ ВО ЦИВИЛНОТО ВОЗДУХОПЛОВСТВО

I. ОПШТИ ОДРЕДБИ

Член 1

Секоја несреќа во цивилното воздухопловство мора да биде сестрано испитана со цел за утврдување на околностите и причините на несреќата и одговорноста за несреќата, како и заради преземање мерки за отстранување на причините и за спречување на нови несреќи.

Член 2

Како несреќа во цивилното воздухопловство се подразбира секој настан чии последици се смрт или телесни повреди на членови на посадата или други лица, како и уништување или оштетување на воздухопловот или на друг имот, а кој настанал на воздухопловот или е предизвикан од страна на воздухопловот кога тој се наоѓа на земја, на вода или во воздух, или настанал при работа на воздухопловот или при неговото чување или транспортирање.

Член 3

Не се сметаат како несреќа во цивилно воздухопловство:

1) смртта или телесните повреди на лица во воздухопловот, кои настанале по природен пат или поради физичко пресметување помеѓу патниците, како и поради паѓањето или погрешното одене во текот на вкрстувањето во воздухопловот или искрстувањето од воздухопловот, или при работа на воздухопловот, или при чување на воздухопловот под нормални услови;

2) сите помали оштетувања на воздухопловот и престанокот на работата на одделни делови или уреди на воздухопловот, кои битно не влијаат врз безбедноста или можноста за продолжување на летањето;

3) оштетувањата на одделни делови од воздухопловот настанати поради дотраеност, кои немаат други штетни последици, а кои ќе се утврдат при прегледот на воздухопловот;

4) сите оштетувања на воздухопловот настанати додека тој се наоѓа во деломично или наполно расклопена состојба;

5) имотната штета предизвикана од воздухопловот на земјата чиј износ не надминува 10.000 динари.

Член 4

Според одредбите на овој правилник се извидуваат и:

1) несреќите во цивилното падобранство;

2) несреќите на странски цивилни и службени воздухоплови регистрирани во друга држава, што ќе се случат на територијата или крајбрежното море на Југославија;

3) присилните спуштања на воздухопловот;

4) исчезнувањето на воздухопловот.

Член 5

Како присилно спуштање се подразбира секоје спуштање на воздухоплов на која и да е површина на земјата или водата што не било предвидено во планот за летање, или не е наредено во текот на летањето, а не е предизвикано од несреќа ниту тоа предизвикало несреќа.

Член 6

Како исчезнат воздухоплов се смета воздухопловот кој не стигнал на определеното место според планот за летање, ни по истекот на најдолго можното траење на летањето, сметајќи од моментот на последното полетување, а за кој воздухоплов нема податоци дека претрпел несреќа.

Извидувањето заради утврдување на околностите и причините на исчезнувањето на воздухопловот се врши во текот од шест месеци. Ако за тоа време не се добијат вести за исчезнатиот воздухоплов, се смета дека воздухопловот е изгубен и се запира постапката на извидување.

Член 7

Вонредните настани и незгоди на воздухопловот при кои биле доведени во опасност: лицата, воздухопловот или друг имот, но немало штетни последици за нив, се извидуваат според посебни прописи.

Член 8

Како вонредни настани се подразбираат случаите настанати поради неправилна работа на персонелот, а особено:

1) задоцнувањето во тргнување на воздухопловот подолго од 45 минути;

2) враќањето од започнатото летање;

3) непридржувањето за прописите.

Како незгоди на воздухопловот се подразбираат:

1) слетувањето надвор од определените полетно-слетни патеки во зоната на аеродромот кој со планот за летање бил предвиден, а кое слетување станало поради невозможност воздухопловот да го продолжи односно да го заврши преземаното летање без други штетни последици;

2) дефектот на погонската група или на некој поважен дел на воздухопловот, ако тој дефект предизвикал прекинување на летањето, но не и други штетни последици;

3) замрзнувањето, удирот на гром и други метеоролошки последици што го доведуваат во тешка положба воздухопловот во летање;

4) избегнатата опасност од судирање со друг воздухоплов или од удирање во земја или нејзин релјеф или во некој објект;

5) тешкотите поради лошата работа на радио уредите за врска и навигационите уреди на воздухопловот, како и лошо извршените подготовки за летање или слабо извршување на летањето.

Член 9

Кога повеќе воздухоплови во еден настан ќе претрпат несреќа предизвикана од страна на еден или повеќе воздухоплови, без оглед на смртта и повредите на лица, на оштетувањата на воздухопловот или на штетите нанесени врз имотот, тоа се смета како една несреќа, која се разврстува спрема најтешкиот случај, според одредбите на овој правилник.

II. ПОСЕБНИ ОДРЕДБИ

Разврстување на несреќите

Член 10

Секоја несреќа во цивилното воздухопловство која се извидува мора да се разврста спрема поделбата предвидена со овој правилник.

Поделбата на несреќите во цивилното воздухопловство се врши:

- 1) според положбата на воздухопловот при која се случила несреќата;
- 2) според карактеристичниот начин на кој се случила;
- 3) според последиците што ги предизвикала.

Член 11

Според положбата на воздухопловот при која се случила несреќата, несреќата може да биде:

- 1) несреќа за време на летањето, која воздухопловот и лицата во него ќе ја претрпат во времето од почетокот до завршетокот на летањето, т.е. од моментот кога, во намера да се преземе извршување на летањето, воздухопловот со кој управува пилотот ќе се задвижи со сопствена сила, односно кај едрилиците од моментот кога едрилицата ќе се задвижи со автопител или во запрега, па до моментот додека воздухопловот по извршеното летање не се запре на определеното место за стоене и не ја прекрати работата на моторите, ако има мотори;

- 2) несреќа на земја, кога е предизвикана смрт или телесна повреда на лица или штета на некој имот од страна на воздухопловот, или уништување или оштетување на воздухопловот од страна на друг воздухоплов или други надворешни настани (гром, луња, пожар и др.), односно кога ќе настанат наведените последици при работа, чување и транспортирање на воздухопловот.

Член 12

Несреќата за време на летањето може да биде:

- 1) при возење по земја — кога воздухопловот се задвижува со сопствена сила а со него управува пилотот, како и за време движењето по маневарските површини на аеродромот (пристаништа за хидроавиони и хеликоптери) со цел за извршување на одобрени или наредени маневри;

2) при полетување:

- а) во возење при полетување, од моментот кога пилотот ќе додаде гас заради отпочнување на полетувањето до моментот кога воздухопловот ќе ја напушти земјата (водата);

- б) во качување по полетувањето, од моментот кога пилотот првпат ќе го намали гасот заради продолжување качувањето по полетувањето;

- 3) во качување по полетувањето, до моментот кога воздухопловот ќе ја достигне определената височина за летање според планот на летањето;

- 4) во летање, од моментот кога е завршено качувањето со излегување на определената височина за летање до моментот кога пилотот ќе го промени својот правец на летањето или височината за да се подготви:

- а) да влезе во зоната за чекање; или
- б) да го отпочне маневарот со кој ќе го доведе воздухопловот во положбата од која ќе може да изврши приоѓање за слетување по видливост (VFR), или да ја отпочне процедурата за слегување со помош на инструменти (IFR);

- 5) во почетно приоѓање, од моментот кога е завршена фазата во летање до моментот на влегувањето во зоната за чекање, односно до моментот:

- а) на влегувањето во кругот на летањето заради слегувањето по видливост (VFR), без користење процедурата за приоѓање со помош на инструменти (IFR);

- б) на почетокот на нурнувањето по видливост (VFR), заради приоѓање во права линија; или

- в) на почетокот на процедурата за приоѓање со помош на инструменти (IFR);

- 6) во чекање, во времето од влегувањето во зоната за чекање до напуштањето на таа зона;

- 7) во текот на постапката за слетување, од моментот на напуштањето на зоната за чекање заради слетување, или ако немало чекање:

- а) по влегувањето во кругот на летањето заради слегување по видливост (VFR);

- б) по започнувањето на процедурата за слетување со помош на инструменти (IFR), која му овозможува на пилотот сигурно нурнување заради извршување на слетување; или

- в) по почетокот на нурнувањето заради извршување приоѓање во права линија — до моментот кога започнува фазата на конечното приоѓање;

- 8) во текот на конечното приоѓање, од моментот кога воздухопловот се поставил во правецот на продолжувањето на оската на полетно-слетната патека заради слетување, или ако воздухопловот приоѓал во права линија, кога ќе се најде најмалку две наутички милји од почетокот на полетно-слетната патека, се' до моментот кога ќе ја допре земјата (водата);

- 9) при возење по слетувањето, од моментот кога воздухопловот ќе ја допре земјата (водата), ако по тоа натаму се движи ненормално;

- 10) во текот на „неуспешно слетување“, од моментот кога пилотот ќе додаде гас (заради тоа што не успеал да слетне) со цел за обновување на постапката, до моментот кога пилотот повторно ќе го намали гасот.

Член 13

Според карактеристичниот начин на кој се случила, несреќата може да биде:

- 1) губење правец при полетување или слетување;

- 2) паѓање на крило;

- 3) слетување со вовлечен или незацврстен застанувачки трап (освен случаите на кршење на застанувачкиот трап или негово вовлекување, кога тоа ќе се случи по возењето при слетувањето);

- 4) грубо слетување;

- 5) кршење или свиткување на застанувачкиот трап;

- 6) „краток“ пристап;

- 7) „долг“ пристап;

- 8) превртување или поставање „на нос“;

- 9) судирања во воздух (со друг воздухоплов);

- 10) удир во земјата или водата при летањето (удир во брегови, врвови и други објекти на земјата) освен случаите на удир поради губење брзина, ковит, пожар, експлозија или кршење на авион;

- 11) разни судирања, како што се судирање со птици, возила, пловни објекти или подводни објекти;

- 12) ковит и губење брзина;

- 13) пожар на земја;

- 14) пожар и експлозији при летање;

- 15) напуштање на воздухопловот во воздухот од страна на сите лица способни да управуваат со него од која и да е од горе изложените причини;

- 16) повреди на лица настанати поради удир на елисата или со всисување или издувување на реактивниот мотор;

- 17) разни други случаи при кои во врска со воздухопловот настанала смрт или телесна повреда на лица, или уништување или оштетување на имотот;

18) неутврдени случаи, во кои спаѓаат случаите за кои има така малку податоци што да не можат со сигурност да се сврстат во ниеден од изложените случаи.

Несреќата што има неколку карактеристики, се разврстува според карактеристичниот начин кој во овој член е прв по хронолошки ред.

Член 14

Според последиците што се предизвикани, несреќите можат да бидат:

а) несреќа во текот на летањето:

1) катастрофа — несреќа при која еден или повеќе членови на посадата или други лица во воздухопловот ќе го изгубат животот, без оглед на степенот на оштетувањето на воздухопловот;

2) кршење — несреќа што има за последица уништување или тешко оштетување на воздухопловот, поради што воздухопловот се исфрла од употребата односно се расходува;

3) тежок дефект — несреќа што има за последица такво оштетување на воздухопловот што го прави неупотреблив за нагामошна употреба додека не се поправи во работилница;

4) дефект — несреќа при која воздухопловот е помалку оштетен и може да го продолжи летањето по измена на оштетените делови на самото место;

5) кршење на мотор — несреќа што има за последица такво оштетување на моторот што неговата поправка како целина не е целесобразна, та се расходува без оглед на степенот на можното искористување на одделни делови на моторот;

6) дефект на мотор — несреќа која има за последица такво оштетување на моторот што да е целесобразна неговата поправка во работилница, а во овој настан змејот на воздухопловот да не претрпел оштетувања што се квалифицираат како несреќа;

б) несреќа на земја:

1) несреќен случај — несреќа што има за последица смрт или телесни повреди на лица на земјата, предизвикани при работа, чување или транспортирање на воздухопловот, како и од страна на некој друг воздухоплов кој е во тек на летање;

2) оштетување на воздухопловот — несреќа што има за последица оштетување на еден воздухоплов кој се наоѓа на земја во фаза на стоене, работа на него или транспортот, а е предизвикана од страна на друг воздухоплов кој е во тек на летање или е предизвикана од невреме од удир на гром, од плава, пожар, од возило во движење или др.;

3) оштетување на имот — несреќа при која од страна на воздухопловот е нанесена штета на имот во износ поголем од 10.000 динари.

Член 15

При оценувањето на последиците од прелиминарниот член, се земаат предвид, освен катастрофата, и следните телесни повреди на лица настанати како последица на несреќата:

1) смртоносни — под кои се подразбираат телесните повреди поради кои во рок од 30 дена од денот на несреќата може да настапи смрт на повредениот;

2) тешки — под кои се подразбираат телесните повреди што бараат болничко лекување и лекарска нега и поради кои повреденото лице е онеспособено за својата нормална работа најмалку 5 дена. Во тешките повреди спаѓаат:

а) губење свест;

б) фрактури (преломи), освен обичните преломи на рачните и нокните прсти;

в) раскинување на сплетот на мускулите или предизвикано силно крвање;

г) повреди на внатрешните органи;

д) изгорелини од втор или трет степен, или изгорелини што ја покриваат површината на кожата на повеќе од 5%;

3) лесни — под кои се подразбираат телесните повреди што не се тешки (како што е изнесено под 2), но кои сепак бараат лекарска нега, и поради кои повреденото лице е онеспособено за својата нормална работа подлово од 5 дена.

Оценувањето и разврстувањето на телесните повреди се врши исклучиво според наодот и мислењето на лекар.

Разврстување на причините за несреќи

Член 16

Со цел за утврдување кои се непосредни а кои посредни причини на несреќата, групите на причини се разврстуваат според поделбата предвидена со овој правилник.

Причините поради кои настануваат несреќи, вонредни настани, незгоди, присилни слетувања и исчезнување на воздухоплови можат да бидат:

1) грешки и пропусти на пилотот и на членовите на посадата;

2) грешки и пропусти на една или повеќе служби односно на лица во жив;

3) технички недостатоци;

4) недостатоци и лоша работа на уредите на земјата;

5) состојбата на времето;

6) состојбата на аеродромот, односно на пристаништето за хидроавиони и хеликоптери;

7) разни причини;

8) неоопределени причини.

Член 17

Причините на несреќите од членот 16 точка 1 на овој правилник можат да бидат:

1) неправилна употреба на погонската (мото-пропулзивна) група на воздухоплови од техничката точка на гледиштето, како и неправилно ракување со командните рачки и со прекинувачите на оваа група, како што се рачките: за гас, за компресорот, за моторските шкрги, за греење на карбураторот, за богатство на смесот, за промена на чекорот на елисата, за ставање елисата на едрење и другите командни рачки и прекинувачи на погонската група. Во овој вид грешки спаѓа и брзото додавање гас;

2) неправилна употреба на кочниците и на кормилото на земја — како што се: неправилната употреба или неупотреба на кочниците, на помошните кочници, на крилцата, на длабочинското кормило, на компензаторот или на кормилото за правец, во текот на маневрирањето на воздухопловот по земјата или во текот на контролирањето на воздухопловот на земјата;

3) неправилна употреба на кормилото во летање за време исправувањето на воздухопловот по губењето на брзината или по ковитот; неправилна употреба на кормилото при летање, која предизвикува губење на брзината или паѓање во ковит, како и неправилна употреба на кормилото во текот на вршењето на акробација или на летањето на воздухопловот во формација (група);

4) неисполнување на прописите за користење на воздухопловот, а во однос на одредбите: за тежината (максимална и минимална) на воздухопловот и за распределбата на товарот, за брзините во разни фази на летање, за височините, за оптоварувањето, за употребата на погонската група и за неповолните временски прилики;

5) небрежност во контролата на напојувањето со погонско гориво и мазиво и во примената на разводици и во исклучувањето на резервното напојување, освен случаите што ќе настанат независно од работата и волјата на пилотот;

6) небрежност во ракувањето со застанувачкиот трап. Овде спаѓаат сите случаи каде што ракувањето со застанувачкиот трап не е извршено правилно, било со уобичаени средства, било со резервни средства, како и случаите кај кои немало проверување на извлекувањето и заклучувањето на заста-

нувачкиот трап, односно случаите кога застанувачкиот трап излегол или се вовлекол поради невнимание, или по полетнувањето премногу рано е вовлечен;

7) избор на неповолен терен или патека за слетнување или полетнување — кога пилотот ќе одбере за слетнување или полетнување патека или површина која не одговара за тоа поради нерамнини, конструкција, препрека или бочен ветар, освен случаите: кога пилотот од контролата на летањето добил известувања за правецот на слетнувањето и на полетнувањето и кога со потребна претпазливост се уверил дека просторот за слетнување е задоволителен;

8) погрешно определување или преземање потребни мерки поради влијанието на ветрот, каде што спаѓа и преземањето на моментна поправка во маневрирање поради ветрот при допирот на земјата (водата), како и преземањето потребни поправки во маневрирање при возењето по земја поради влијанието од ветрот;

9) погрешна процена на оддалеченоста, како што се: грешка во процената на надвишувањето на земјата (водата), на отстојанието меѓу воздухопловите додека се во летање и кога се на земја и на отстојанието меѓу воздухопловите и разни објекти. Во овие грешки спаѓаат и „кратките“ односно „долгите“ пристапи, но се исклучуваат случаите кога „израмнувањето“ не е извршено на време;

10) погрешно израмнување, т. е. израмнување извршено високо или воопшто неизвршено, лизгање на крило и др.;

11) несогледување на други воздухоплови или објекти — кога пилотот или членовите на посадата не вршеле потребни надблјудувања од воздухопловот, освен случаите кога не биле во можност да го согледаат објектот со кој треба да се избегне судирањето;

12) губење брзина. Во оваа категорија спаѓаат сите случаи кога пилотот ќе ја изгуби контролата над воздухопловот поради тоа што брзината на воздухопловот опаднала под потребната граница за определените услови на летањето, но не спаѓаат случаите на погрешно израмнување од точката 10 на овој член;

13) губење на ориентацијата, под што се подразбираат сите случаи кога пилотот повеќе не е во можност на време да се ориентира, за да може да изврши наполно безбедно слетнување;

14) летање според правилата за летање по видливост (VFR) во неповолни временски прилики. Овде спаѓа случајот кога летањето се врши по планот за летање по видливост (VFR) или без план за летање, во текот на кое воздухопловот се наоѓа во временски прилики што се под границата за летање по видливост (VFR), а пилотот се обидува да лета по видливост (VFR) управувајќи се според реперите на земјата, или се обидува да лета со помош на инструменти (IFR) без претходно одобрение;

15) неправилното извршување на одобреното летање со помош на инструменти (IFR), претставува случај на неправилна употреба на воздухопловот и инструментите, на неправилно придржување и непридржување за пропишаните постапки и за техничките стандарди за време на одобреното летање со помош на инструменти (IFR);

16) небрежно управување со воздухопловот. Под ова се подразбираат маневрите на воздухопловот што ја загрозуваат безбедноста, како што се: возење по земја со голема брзина, обрушување врз лица или објекти на површината на земјата (водата), сплостенички засврти на мала височина или неodobрени акробации на мала височина;

17) небрежност во подготовките за летање, која се огледа во недостатокен преглед на воздухопловот пред летањето, или во пропуштање на грижите за метеоролошките известувања, за картите, за поголемиот гориво и други потребни елементи за из-

вршување на летање, освен оние пропуштања што ќе се направат по ставањето на моторот во движење;

18) недостаточна стручност или увежбаност на пилотот за безбедно извршување на летањето, било неговата стручност или увежбаност да не одговараат за извршување на безбедно летање, било да се обидел да изврши летање во временските услови за кои не била достаточна ниту неговата стручност ниту неговата увежбаност;

19) неправилна употреба или неупотреба на разна опрема на воздухопловот што е предвидена за водење или за безбедно на воздухопловот во летање и на земја, како што се: генератори, опрема со кислород, уред за воспоставување определен притисок во кабината на воздухопловот, автоматски пилот и др.;

20) разни неправилности, пропусти и небрежности, во кои спаѓаат сите видови вакви грешки што ќе ги направи пилотот или членовите на посадата, а кои треба да бидат означени и опишани.

Член 18

Причините на несреќите од членот 16 точка 2 на овој правилник можат да бидат:

1) небрежно одржување на воздухопловот. Ова ги опфаќа сите грешки, пропусти и лоша работа што ќе ги сторат лицата одговорни за одржувањето и прегледот на воздухопловот;

2) грешки во давање одобрение за летање. Ова ги опфаќа сите грешки што можат да бидат сторени од страна на органите односно извршните службеници овластени за издавање одобрение за летање и во текот на летањето (контролори во контролата на летањето, служба за информација при летањето и консултативна служба);

3) неточни метеоролошки прогнози, што се издадени од страна на одговорните прогнозичари;

4) грешки на персоналот од службата на аеродромот и на уредите на земјата. Тие ги опфаќаат грешките што можат да бидат сторени од страна на персоналот одговорен за одржувањето на аеродромот, од контролорот на кулата од аеродромската контрола на летањето, од радиогониометристот и радиотелеграфистот;

5) грешки на персоналот одговорен за ракувањето со наставата и со издигањето на кадровите;

6) грешки на персоналот одговорен за обучувањето во летање, што ги опфаќаат грешките на пилотот-инструктор, на пилотот-инспектор или на водачот на воздухопловот кога не вршеле достаточен надзор во летањето, како и случајот кога инструкторот не ги презел на време командите на воздухопловот заради избегнување на несреќата, во моментот кога ученикот го довел воздухопловот во опасна положба;

7) други грешки, што опфаќаат разни неправилности, пропусти и небрежности, што ќе ги стори персоналот на другите служби, а што не се наведени во претходните точки. Таквите случаи треба да бидат точно назначени и опишани.

Член 19

Причините на несреќите од чл. 17 и 18 на овој правилник се сметаат како професионални грешки на персоналот на цивилното воздухопловство што можат да настанат како последица на:

- 1) грешка во проценување;
- 2) слабата стручност или увежбаност;
- 3) непридржување за прописите поради небрежност или поради недисциплина;
- 4) незабележителност;
- 5) небрежност или невнимателност;
- 6) недостаток на искуство или на увежбаност;
- 7) состојбата на здравјето (како последица на болест, лоша физичка состојба);
- 8) лоша психичка состојба;
- 9) лоши (слаби) или спори рефлекси.

Член 20

Причините на несреќите од членот 16 точка 3 од овој правилник настануваат поради недостатоците на кој и да е дел од воздухопловот што можат да и' се припишат на конструкцијата на воздухопловот или на материјалот од кој е изработен тој, и можат да бидат:

- 1) на моторската група кај:
 - а) уредите за ладење;
 - б) уредите за подмачкување;
 - в) уредите за напојување со гориво;
 - г) самиот мотор;
 - д) носачот на моторот;
 - е) рачките и прекинувачите на моторот;
 - ж) компресорите (само кај клипните мотори);
 - з) уредите за палење;
 - с) уредите за ставање мотор во движење;
 - и) припадните моторски уреди;
 - ј) други недостатоци;
- 2) на змејот на:
 - а) командата на кормилата;
 - б) крилјата, роторот, турбината;
 - в) облошките (горни и долни);
 - г) стабилизаторите;
 - д) трупот;
 - е) пловците и дополнителните пловци (кај хидроавионите);
- 3) на застанувачкиот трап на:
 - а) главните нозе;
 - б) предната нога (кај застанувачкиот трап — трицикл);
 - в) тркалото од опашката;
 - г) уредот за зацврстување положбата (правецот) на застанувачкиот трап;
 - д) кочиците;
 - е) гумите;
- 4) на опремата и на помошните уреди кај:
 - а) автоматскиот пилот;
 - б) радио-уредот;
 - в) разни електрични уреди;
 - г) хидрауличните уреди;
 - д) уредите за воспоставање определен притисок во кабината или во уредите за давање кислород;
 - е) опремата за спасување;
 - ж) инструментите;
 - з) пилотската кабина и седиштата, куполата, деловите за замена, вратата, прозорците и др.

Член 21

Причините на несреќите од членот 16 точка 4 од овој правилник можат да бидат:

- 1) лоша работа или нефункционирање на уредите и на средствата на аеродромот;
- 2) лоша работа или нефункционирање на уредите и на средствата на воздушните патишта или на линиите за летање.

Член 22

Причините на несреќите од членот 16 точка 5 на овој правилник можат да бидат:

- 1) ниска граница на долниот пласт од облаци (низок плафон);
- 2) густа магла или чад (индустриска магла);
- 3) дожд или измаглина;
- 4) снег или град;
- 5) лизганица;
- 6) песочен ветар или вител од прав;
- 7) неповолен ветар за слетување и за возење по земја;
- 8) турбуленција („Фрлање“);
- 9) ветар на височината;
- 10) луњи;
- 11) струење нагоре и надолу.

Член 23

Причините на несреќите од членот 16 точка 6 на овој правилник можат да бидат:

- 1) воден терен;

- 2) мек терен;
- 3) снег;
- 4) мраз;
- 5) неравни површини на земјата, или вознемиреност на водата;
- 6) блескави површини (на земја — поради снег и мраз, на мирна вода — поради рефлекс од сонце);
- 7) кратка полетно-слетна патека.

Член 24

Сите причини на несреќите чиј вид и природа не им одговараат на причините наведени во чл. 17—23 од овој правилник мораат да се опишат точно и да се групираат под „разни причини“.

Кога со извидувањето не можеле да се соберат податоци што би можеле точно да укажат на видот на причината, а со сигурност да не може со расположивите податоци да се окарактеризира причината, таквата причина се означува како „неопределена причина“.

Пријавување на несреќата

Член 25

Секое лице што ќе дознае за настанот на несреќа во цивилното воздухопловство треба за тоа веднаш и на најбрз начин да ги извести воздухопловните органи, најблискиот орган на внатрешните работи или органот на народниот одбор на општината.

Член 26

Воздухопловните органи од подрачјето на кое се случила несреќата се должни за настанатата несреќа веднаш да ги соберат најпотребните податоци и најточно да ги известат:

- 1) Управата за цивилно воздухопловство во Белград;
- 2) територијално надлежната комисија за извидување на несреќите;
- 3) органот на внатрешните работи надлежен за местото на несреќата;
- 4) јавниот обвинител надлежен за местото на несреќата;
- 5) сопственикот или корисникот на воздухопловот чиј воздухоплов ја претрпел несреќата.

Член 27

Извештајот за настаната несреќа треба да содржи:

- 1) ден и час на несреќата;
- 2) место на несреќата и пат до неа;
- 3) тип и ознака на воздухопловот или падобранот;
- 4) краток опис на несреќата, а ако е познато — и причина на несреќата;
- 5) посада на воздухопловот или ако несреќата е од падобран — податоци за падобранецот;
- 6) состојба на членовите на посадата и на патниците или состојба на падобранецот;
- 7) број на мртвите и повредените;
- 8) состојба на повредените;
- 9) податоци за оштетувањето на воздухопловот;
- 10) можност за поправка и можност за полетување;
- 11) преземени мерки и назначување на кого му е испратен извештајот;
- 12) други податоци во врска со несреќата.

Кога се поднесува писмена пријава за настанатата несреќа, таа треба да содржи поопширен опис на несреќата, причина, последици, преземани мерки и податоци за очевидците.

Член 28

Во случај катастрофа на домашен цивилен или службен воздухоплов, Управата за цивилно воздухопловство е должна за настанатата несреќа да го извести по редовен дипломатски пат претставништвото на односната држава.

Во случај катастрофа на домашен цивилен или странски цивилен или службен воздухоплов, Управата за цивилно воздухопловство е должна веднаш да го извести извршниот совет на народната република на чија територија се случила несреќата, како и Сојузниот извршен совет.

Пријавување на присилното слетнување и на исчезнувањето на цивилни воздухоплови

Член 29

Пријава за присилното слетнување на цивилни воздухоплови должни се да поднесат членовите на посадата на воздухопловот односно сопствениците или корисниците чиј воздухоплов извршил присилно слетнување, и тоа во рок од 24 часа сметајќи од моментот на извршеното присилно слетнување.

Член 30

Пријавата за присилното слетнување и' се поднесува писмено на Управата за цивилно воздухопловство и треба да содржи:

- 1) ден, час и минут на присилното слетнување;
- 2) тип и ознаки на воздухопловот што присилно слетнал;
- 3) посада на воздухопловот;
- 4) место на присилното слетнување на воздухопловот;
- 5) детален опис на присилното слетнување и причина на истото;
- 6) можност за полетнување;
- 7) состојба на посадата и патниците;
- 8) преземени мерки;
- 9) други податоци во врска со присилното слетнување.

Во случаите на присилно слетнување на аеродромите на кои не било планирано слетнување, писмена пријава поднесува и службата за контрола на летањето од оној аеродром на кој присилното слетнување е извршено.

Член 31

Пријава за исчезнатиот воздухоплов поднесува службата за контрола на летањето од оној аеродром на кој исчезнатиот воздухоплов требало да слетне, и тоа најдоцна 30 минути од моментот на предвиденото или јавеното време за слетнување.

Службите за контрола на летањето на другите аеродроми се должни да поднесат пријава најдоцна 20 минути од моментот кога со исчезнатиот воздухоплов е прекината врска, или од моментот кога требало во определено време на определена точка да се јави.

Пријавата и' се поднесува со радиограм на Управата за цивилно воздухопловство, која е должна веднаш да организира трагања по исчезнатиот воздухоплов заради спасување на патниците и посадата и заради утврдување причината на исчезнувањето.

Пријавата за исчезнувањето на воздухопловот треба да содржи:

- 1) тип и ознаки на воздухопловот;
- 2) аеродром од кој последниот пат полетнал;
- 3) податоци за членовите на посадата и за патниците;
- 4) време на полетнувањето и правец на летањето;
- 5) каде последниот пат е виден и кога со него последен пат е воспоставена врска;
- 6) план на летањето и задача;
- 7) возможно време за летање според понесената количина гориво;
- 8) други податоци во врска со ова исчезнување.

Преземање мерки по настанатата несреќа

Член 32

Управата за цивилно воздухопловство е должна по дознавањето за настанатата несреќа веднаш да преземе мерки за благовремено упатување комисија на местото на несреќата заради извидување на несреќата.

Сопственикот или корисникот на воздухопловот чиј воздухоплов ја претрпел несреќата е должен веднаш по дознавањето за настанатата несреќа да ги преземе сите мерки за укажување брза помош, за превоз на преживеаните членови на посадата и патници и за отстранување на оштетениот односно на остатоците од уништениот воздухоплов.

Член 33

На местото на несреќата мора веднаш да се преземе се' што е потребно заради спасување на воздухопловот, на лицата во него и на имотот, како и да се запазат трагите од несреќата (да се спречи допирање и поместување на загинатите лица, на делови од воздухопловот и на други работи).

Од одредбите на претходниот став може да се отстапи само ако е потребно на повредените лица да им се укаже лекарска помош, или ако од пожарот застрашува опасност од уништување на воздухопловот, на труповите, предметите и имотот. Обезбедување на трагите од несреќата вршат:

1) во случај на несреќа што се случила надвор од границите на аеродромот — преживеаните членови на посадата од настраданиот воздухоплов односно службениците на органот на внатрешните работи веднаш по доаѓањето на местото на несреќата;

2) во случај на несреќа што се случила во границите на аеродромот — службата за контрола на летањето на аеродромот на чие подрачје се случила несреќата односно службениците на органот на внатрешните работи веднаш по доаѓањето на местото на несреќата.

Член 34

Сите работи околу идентификувањето на труповите и предметите ги вршат службениците на органот на внатрешните работи по постапката која е за тоа пропишана.

Извидување на несреќата

Член 35

Извидување на несреќата во цивилното воздухопловство вршат комисији чиј членови ги именува директорот на Управата за цивилно воздухопловство од редот на стручњаци за летачки, технички, правни и медицински прашања, како и од други потребни стручњаци.

Кога е тоа потребно, во работата на комисијата за извидување на несреќата можат да учествуваат и посебни стручњаци. Овие стручњаци можат да влезат во состав на комисијата или на комисијата да и' помагаат со своите известувања, совети и мислења.

Член 36

Несреќите на домашните цивилни воздухоплови што ќе се случат на територијата на странска држава, се извидуваат според прописите на односната држава. Во такви случаи, согласно со меѓународните конвенции, Управата за цивилно воздухопловство може на местото на несреќата да упати свои претставници, кои како посматрачи ќе присуствуваат при извидувањето на несреќата.

Одлука за именување и упатување на претставници донесува директорот на Управата за цивилно воздухопловство.

Член 37

Задачата на комисијата за извидување на несреќата е особено:

- 1) точно да ги утврди околностите под кои се случила несреќата;
- 2) да ги утврди последиците за животот и здравјето на луѓето, степенот на оштетувањето на воздухопловот и настанатата имотна штета;
- 3) да ги испита и да даде мислење за причините што довеле до несреќа;
- 4) да укаже кој е одговорен за несреќата и поради што;

5) на надлежните органи да им предложи мерки за спречување нови несреќи од иста природа;
6) да ја координира работата околу извидувањето на несреќата и да им даде стручна помош на извидувачките односно истражните органи надлежни за водењето на постапката, и својата работа на извидување на несреќата да ја приспособи кон потребите на извидувачките односно истражните органи.

Комисиите за извидување на несреќата се должни материјалот за извидената несреќа да им го стават на располагање на сите заинтересирани органи и лица, заради употреба и проучување.

Член 38

Членовите на комисијата за извидување на несреќата се должни извидувањето на несреќата да го вршат совесно, непристрасно и бргу.

За работата во комисијата на членовите на комисијата, како и на стручњациите и помошниот персонал што учествуваат во работата на комисијата, им припаѓа хонорар чиј износ го определува директорот на Управата за цивилно воздухопловство.

Член 39

За извидување на несреќите во цивилното воздухопловство постојат следните комисии:

1) територијални комисии за извидување на несреќите во цивилното воздухопловство;

2) Главна комисија за извидување на несреќите во цивилното воздухопловство.

Член 40

Извидување на едновремена несреќа на дивилен и воен воздухоплов настаната во еден настан — во судирање, врши посебна мешовита комисија за конкретниот случај на несреќа составена од претставници на цивилните и воените воздухопловни органи.

Територијални комисии

Член 41

Територијалните комисии за извидување на несреќите вршат извидувања на сите несреќи на определена територија или област. Тие се одредуваат за секој одделен случај или за определено време.

Територијалните комисии се состојат од најмалку три члена и од ист број заменици. Во составот на овие комисии редовно влегуваат: стручњак од летачката служба, стручњак од техничката служба и стручњак од потребна специјалност од едриличарството, падобранството, врската, метеоролошката служба од работилницата, контролата на летањето или од друга специјалност, според тоа дали се сомнева дека несреќата е предизвикана со недостатоци од нивниот делокруг.

Во случаите на несреќа што имаат за последица смрт или повреди на луѓето, во составот на територијалната комисија за извидување на несреќите задолжително влегува и воздухопловен лекар, а во случај на катастрофи — и правник.

Член 42

Работите на територијалните комисии за извидување на несреќите во цивилното воздухопловство, по секој одделен случај на несреќа започнува од моментот на дознавањето и известувањето за настаната несреќа и ги опфаќа следните работи:

1) подготовка за излегување на местото на несреќата, заради увид;

2) собирање податоци на теренот за настаната несреќа;

3) проучување на собраните податоци и донесување заклучоци за несреќата;

4) изработка на извештај за извидената несреќа.

Член 43

Подготовката за излегување на местото на несреќата треба да опфаќа:

1) точно запознавање со местото на несреќата;

2) организирање превоз на комисијата до местото на несреќата, со оглед на оддалеченоста, со-

стојбата на комуникациите и расположивоста на транспортните средства;

3) обезбедување на потребен материјал како што се: соодветни секции на земјиштето во размера 1 : 50.000 или 1 : 100.000, челична лента за мерење должина, фотографски апарат со филмови и др.

Член 44

Работата на територијалната комисија на теренот опфаќа:

1) давање медицинска помош на повредените и евакуирање на потешко повредените лица, како и преземање мерки за обезбедување воздухопловот од пожар и од натамошни оштетувања и обезбедување трагите на несреќата, ако сето тоа не е направено пред доаѓањето на комисијата на местото на несреќата;

2) општ увид при местото на несреќата, со детално записничко констатирање на трагите на земјата, дрвјата, грмушките, посевите и др., кој треба да овозможи рехонструкција на настанот пред несреќата и да објасни како е дојден воздухопловот во состојбата и положбата во која комисијата го нашла;

3) фотографирање на положбата на воздухопловот од неколку страни, како и фотографирање на карактеристичните детали од несреќата, на положбата на деловите од воздухопловот што се одвоиле или отпаднале во воздухот или на земјата, и на положбата на загинатите;

4) изработка на скица на местото на несреќата и на околината, со вртнување на податоците за местото на паѓањето на воздухопловот и на одделни делови;

5) детален преглед на воздухопловот или на неговите остатоци, со претходно собирање на одвоените и отпаднатите делови на воздухопловот и со записничко констатирање каде секој дел се наоѓал, како и со записничко констатирање за повредите на елисите, на застанувачкиот трап, трупот, крилјата и др.;

6) собирање на изјави од очевидците на несреќата, како и од лица што имаат врска со давање задачи на посадата, со подготвување на посадата, со врската, со обезбедувањето на воздухопловот во текот на летањето и со материјалот за летање;

7) собирање и проучување на податоците за посадата, особено за состојбата на нејзиното физичко и душевно здравје, за потполноста на подготовката и за работата пред извршувањето на летањето;

8) собирање и проучување на податоците за летачкиот материјал, што треба да ги опфаќа податоците за состојбата, работата, чувањето, поправките, одржувањето и подготвувањето на материјалот за летање воопшто, и во врска со несреќата;

9) проучување на задачите за летање врз основа на соодветните документи, а особено дали задачата била правилна со оглед на оспособеноста на посадата, на особините и способноста на воздухопловот, квалитетот и состојбата на опремата, временските услови, средствата за обезбедување на летањето што се наоѓаат на земјата и другите услови што влијаат врз можноста за правилно извршување на задачата;

10) проучување на подготовката за летање, која опфаќа приготвување и доведување во исправност на летачкиот материјал заради овозможување безбедно и полно извршување на задачата;

11) проучување на организацијата и на раководењето со летањето, а особено дали е обезбедувањето на летањето правилно организирано од земјата, дали сите екипи и дежурни лица правилно ја вршеле својата должност и дали материјалните средства на тие служби во моментот на несреќата правилно функционирале;

12) проучување на временските услови спрема прогнозата на времето и фактичните временски прилики за време на подготовката како и за време

на летањето, кое треба да опфати: какви биле временските прилики за време на подготовката во реонот каде што тие се вршени, на патот каде што е извршено летањето и во реонот на местото на несреќата, дали посадата правилно ги користела метеоролошките податоци за време на подготовката и во текот на летањето и дали посадата била доволно способна за извршување на задачите под односните метеоролошки услови;

13) проучување на податоците за работата на средствата за врска и на радионавигационите средства и за правилноста на нивното користење и на влијанието на уочената неисправност и неправилност врз околностите и причините на несреќата;

14) реконструкција на извршеното летање и проучување на летањето од издавањето на задачата, подготовката на посадата и материјалот, организацијата и раководењето со летањето, па до самата несреќа;

15) утврдување на штетата причинета на имотот од несреќата, со објаснување во што се состои штетата и со составување список на материјалите и опремата што се уништени и кои треба да се расходуваат, како и на список на материјали и опрема што се оштетени и кои треба да се поправат;

16) составување на писмен записник за сите претходни наоди.

Член 45

Територијалната комисија е должна да изврши увид на местото на несреќата најдоцна за 4 дена, сметајќи од денот на почетокот на работите на местото на несреќата.

Времето поминато за одење до местото на несреќата, како и за враќање од местото на несреќата не се смета во рокот од претходниот став.

Член 46

Извештајот на територијалната комисија за извидената несреќа мора да ги содржи следните податоци:

- 1) предмет, место на несреќата, ознака на воздухопловот и др.;
- 2) опис на несреќата;
- 3) податоци за членовите на посадата;
- 4) податоци за патниците и за други лица;
- 5) задача на летањето;
- 6) околности под кои се случила несреќата;
- 7) последици за посадата;
- 8) последици за другите лица;
- 9) податоци за материјалната штета;
- 10) причини на несреќата;
- 11) одговорност за несреќата;
- 12) преземени мерки;
- 13) предлози;
- 14) издвоено мислење на одделен член на комисијата;
- 15) попис на прилозите;
- 16) потписи на сите членови на комисијата.

Член 47

Кон извештајот на територијалната комисија за извидената несреќа се прилагаат:

- 1) техничкиот наод;
- 2) изјавите на сведоците: преживеаната посада, вкрцаните лица на воздухопловот, очевидците на несреќата, техничкиот пресонал што го подготвувал воздухопловот или материјалот за летање, одговорните раководители на одделни служби и други лица чии искази можат да придонесат за разјаснување на околностите и причините на несреќата;
- 3) мислењата на вештаците и на другите стручњаци;
- 4) изводот од здравствените податоци за членовите на посадата;
- 5) лекарскиот увид на несреќата, ако е извршен;
- 6) метеоролошкиот билтен издаден за тоа летање;

7) скицата или крокитото на местото на несреќата;

8) фотографиите на несреќата;

9) списоците на уништените односно оштетените материјали;

10) списоците на уништениот односно оштетениот имот;

11) сите други прилози што докажуваат поради што се случила несреќата.

Член 48

Територијалната комисија е должна за извидената несреќа да поднесе извештај најдоцна за 8 дена, сметајќи од денот на завршетокот на извидувањето на местото на несреќата. Директорот на Управата за цивилно воздухопловство може да го продолжи овој рок најмногу за три дена.

Член 49

Секој член на територијалната комисија има право да даде издвоено мислење за несреќата ако не се согласи со другите членови на комисијата во поглед на донесениот заклучок на комисијата или на деловите во извештајот на комисијата.

Членот што ќе издвои мислење е должен детално да ги изложи фактите и причините врз кои го засновува своето издвоено мислење.

Член 50

Комисискиот извештај за извидената несреќа ѝ се доставува на Управата за цивилно воздухопловство.

Управата за цивилно воздухопловство комисискиот извештај со целокупниот материјал од односната несреќа ѝ го доставува на Главната комисија за извидување на несреќите во цивилното воздухопловство, која е должна работата по односниот предмет на несреќата да ја започне во рок од 8 дена, сметајќи од денот на приемот.

Главна комисија

Член 51

Главната комисија за извидување на несреќите во цивилното воздухопловство постои при Управата за цивилно воздухопловство.

Главната комисија се состои од најмалку пет членови стручњаци, од кои секој има заменик.

Во составот на оваа комисија влегуваат: стручњак за летачка служба, стручњак за техничка служба, стручњак за службата обезбедување на воздушната пловидба (врска и контрола на летањето), правник и лекар

Член 52

Работата на Главната комисија опфаќа:

- 1) проверување на правилноста и потполноста на извидувањето на несреќата што го извршила територијалната комисија;
- 2) преземање мерки за дополнување и доследување на извидената несреќа;
- 3) употполнување на доказите и на материјалите по извидената несреќа;
- 4) спроведување на потребните стручни вештачења;
- 5) проучување на целокупниот материјал од извидената несреќа и донесување конечни заклучоци за несреќата;
- 6) изработка на извештај.

Член 53

Работата на Главната комисија по одделен случај на несреќа почнува од моментот на приемот на предметот и материјалот за извидената несреќа од страна на територијалната комисија.

Во случај на несреќа на странски цивилен или службен воздухоплов на територијата или на крајбрежното море на Југославија, како и во случај на катастрофа на домашен цивилен воздухоплов, Главната комисија може да започне работа на извидување на овие несреќи и да изврши увид на местото на несреќата веднаш по дознавањето за настанатата несреќа, независно од работата на територијалната комисија и други органи.

Член 54

За секоја извидена несреќа извештајот на Главната комисија треба да содржи:

- 1) околности на несреќата, со краток опис;
- 2) причини на несреќата;
- 3) последици на несреќата и износ на материјалната штета;
- 4) одговорност за несреќата;
- 5) предлози на мерки што треба да се преземат во определен случај, како и мислење за мерките за спречување на нови несреќи.

Главната комисија ѝ го доставува извештајот за извидената несреќа на Управата за цивилно воздухопловство.

Член 55

Главната комисија води евиденција за сите извидени несреќи во цивилното воздухопловство. Таа води свој деловоден протокол и има свој печат и штемпил.

Директорот на Управата за цивилно воздухопловство може да одреди и да именува и постојан секретар на Главната комисија, кој ја води администрацијата на комисијата и во работата на комисијата учествува како записничар.

Спроведување на мерките по извидената несреќа

Член 56

По приемот на извештајот и елаборатот од Главната комисија за извидената несреќа Управата за цивилно воздухопловство е должна:

1) со посебен акт или со доставување препис од комисијскиот извештај и од елаборатот за резултатот на извидената несреќа да ги извести истражните органи а другите заинтересирани органи ако тоа го бараат тие, како и сопственикот односно корисникот на воздухопловот;

2) врз основа на наодот и предлогот од комисијскиот извештај да преземе соодветни мерки во врска со несреќата, како и мерки за отстранување причините на несреќата и за спречување на нови несреќи;

3) во случај на потреба преку печатот или на друг начин да објави службено соопштение за извидената несреќа и за нејзините причини.

Член 57

По објавениот заклучок на Главната комисија за извидената несреќа заинтересираните органи или лица можат во рок од 15 дена по доставениот извештај или објавеното соопштение да и' стават приговор на Управата за цивилно воздухопловство против заклучокот на комисијскиот извештај.

Во случајот до претходниот став Управата за цивилно воздухопловство ќе формира посебна комисија составена од стручњаци, која ќе ја испита оправданоста на приговорот, и ако по разгледувањето на предметот од извидената несреќа најде дека е приговорот оправдан, — ќе донесе свој заклучок.

Оцената на оваа комисија е конечна.

Член 58

Ако Управата за цивилно воздухопловство не се согласи со заклучокот и со предлозите во комисијскиот извештај на Главната комисија, директорот на Управата за цивилно воздухопловство и во овој случај може да формира посебна комисија составена од стручњаци која ќе го разгледа целиот предмет од извидената несреќа и ќе донесе свој заклучок.

Ако заклучокот на оваа посебна комисија не се согласува со заклучокот и со предлозите на Главната комисија, Управата за цивилно воздухопловство ќе постапи според заклучокот донесен од страна на посебната комисија.

Член 59

Ако со извидувањето на несреќата не можеле да се утврдат фактичните причини на несреќата односно одговорноста за несреќата натамошната постапка по тој случај на несреќа се запира и за тоа се известуваат заинтересираните органи и лица.

III. ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Член 60

Трошоците за извидувањето на несреќите во цивилното воздухопловство, како што се: патните трошоци на членовите на комисијата, на стручњаци и помошниот персонал; наградите и надоместоците на членовите на комисијата, на стручњаци и помошниот персонал; набавката и потрошувачката на материјалите (карти, фотографии); трошоците за анализи и вештачења и др., паѓаат на товар на претсметката на Управата за цивилно воздухопловство.

Член 61

Поблиски прописи за спроведување на овој правилник донесува, по потреба, Управата за цивилно воздухопловство.

Член 62

Со влегувањето во сила на овој правилник престанува да важи Упатството за извидување на несреќите во цивилното воздухопловство МС бр. 12541 од 14 декември 1949 година.

Член 63

Овој правилник влегува во сила осмиот ден по објавувањето во „Службен лист на ФНРЈ“.

Бр. 6231

26 август 1957 година

Белград

Директор

на Управата за цивилно воздухопловство,
Батриќ Јовановиќ, с. р.

552.

Врз основа на членот 6 од Уредбата за југословенските стандарди за сојузните прописи за квалитетот на производите и за производителните спецификации („Службен лист на ФНРЈ“, бр. 17/51), Сојузната комисија за стандардизација донесува

РЕШЕНИЕ

ЗА ЈУГОСЛОВЕНСКИТЕ СТАНДАРДИ ЗА ЧЕЛИЧНИ ЦЕВКИ И ЗА ПРЕСТАНОК НА ВАЖЕЊЕТО НА ЈУГОСЛОВЕНСКИОТ СТАНДАРД ЗА ЗАВАРЕНИ ЧЕЛИЧНИ ЦЕВКИ ВО ИЗДАНИЕ ОД 1952 ГОДИНА

1. Во издание на Сојузната комисија за стандардизација се донесуваат следните југословенски стандарди:

- | | |
|---|--------------|
| Челични цевки без пропишани механички особини. Технички прописи за изработка и испорака — — | JUS C.B5.020 |
| Челични цевки без шав со пропишани механички особини. Технички прописи за изработка и испорака — | JUS C.B5.021 |
| Цевки од Ч. 0206 без шав — мазни. Избор на стандардна серија за номинални притисоци 1 до 100 — — | JUS C.B5.122 |
| Цевки од Ч. 0406 без шав — мазни. Избор на стандардна серија за номинални притисоци 1 до 100 — — | JUS C.B5.123 |
| Цевки од Ч. 0506 без шав — мазни. Избор на стандардна серија за номинални притисоци 1 до 100 — — | JUS C.B5.124 |
| Челични цевки без шав — мазни. Стандардна серија. Димензии и толеранции — — — — | JUS C.B5.221 |
| Цевки од Ч. 0206 без шав за цевна намотка. Стандардна серија за номинални притисоци 1 до 100 — — | JUS C.B5.222 |
| Цевки од Ч. 0003 без шав или со шав за цевна намотка. Стандардни серии. Димензии и толеранции — — | JUS C.B5.223 |
| Цевки од Ч. 0003 без шав — мазни. Избор на стандардна серија за номинални притисоци 1 до 25 — — | JUS C.B5.224 |

2. Наведените југословенски стандарди се објавени во посебно издание на Сојузната комисија за стандардизација, кое е составен дел од ова решение.

3. Овие југословенски стандарди влегуваат во сила на 31 јануари 1958 година.

4. Од 31 јануари 1958 година престанува да важи југословенскиот стандард:

Заварени челични цеви — гасни и водоводни цеви — — — — — JUS C.B5.211 донесен со Решението за донесување на југословенските стандарди за цеви и спојници за цеви („Службен лист на ФНРЈ“, бр. 30/52).

5. Наместо југословенскиот стандард кој престанува да важи врз основа на точката 4 од ова решение, ќе се применуваат следните југословенски стандарди наведени во точката 1 од ова решение:

Челични цеви без пропишани механички особини. Технички прописи за изработка и испорака — JUS C.B5.020
 Цеви од Ч. 0003 без шав или со шав за цевна намотка. Стандардни серии. Димензии и толеранции — — JUS C.B5.225

Бр. 4002

5 октомври 1957 година

Белград

Претседател

на Сојузната комисија за стандардизација,
 инж. Славољуб Виторовиќ, с. р.

553.

Врз основа на членот 6 од Уредбата за југословенските стандарди, за сојузните прописи за квалитетот на производите и за производителните спецификации („Службен лист на ФНРЈ“, бр. 17/51), Сојузната комисија за стандардизација донесува

РЕШЕНИЕ

ЗА ЈУГОСЛОВЕНСКИОТ СТАНДАРД ЗА ЦИНК И ЗА ПРЕСТАНОК НА ВАЖЕЊЕТО НА ЈУГОСЛОВЕНСКИОТ СТАНДАРД ЗА ЦИНК ВО ИЗДАНИЕ ОД 1954 ГОДИНА

1. Во издание на Сојузната комисија за стандардизација се донесува следниот југословенски стандард:

Цинк — — — — — JUS C.E1.002

2. Наведениот југословенски стандард е објавен во посебно издание на Сојузната комисија за стандардизација, кое е составен дел од ова решение.

3. Овој југословенски стандард влегува во сила на 31 јануари 1958 година.

4. Од 31 јануари 1958 година престанува да важи југословенскиот стандард:

Цинк — — — — — JUS C.E1.002 донесен со Решението за донесување на југословенските стандарди за машински ножеви, впуштачи, цинк и волна („Службен лист на ФНРЈ“, бр. 1/54).

5. Наместо југословенскиот стандард кој врз основа на точката 4 од ова решение престанува да важи, ќе се применува југословенскиот стандард од точката 1 на ова решение.

Бр. 4000

5 октомври 1957 година

Белград

Претседател

на Сојузната комисија
 за стандардизација,
 инж. Славољуб Виторовиќ, с. р.

554.

Врз основа на членот 6 од Уредбата за југословенските стандарди, за сојузните прописи за квалитетот на производите и за производителните спецификации („Службен лист на ФНРЈ“, бр. 17/51), Сојузната комисија за стандардизација донесува

РЕШЕНИЕ

ЗА ЈУГОСЛОВЕНСКИТЕ СТАНДАРДИ ЗА БАКАРНИ ЛЕГУРИ ЗА ЛЕЕЊЕ И ЛЕМЕЊЕ

1. Во издание на Сојузната комисија за стандардизација се донесуваат следните југословенски стандарди:

Бакарни легури за леење. Месинг. Хемиски состав, механички особини и насоки за употреба — — — JUS C.D2.300

Бакарни легури за леење. Специјален месинг. Хемиски состав, механички особини и насоки за употреба — — — — — JUS C.D2.301

Бакарни легури за леење. Калајна бронза. Хемиски состав, механички особини и насоки за употреба — — JUS C.D2.302

Бакарни легури за леење. Алуминиумска бронза. Хемиски состав, механички особини и насоки за употреба — — — — — JUS C.D2.303

Бакарни легури за леење. Црвен лив. Хемиски состав, механички особини и насоки за употреба — — — — — JUS C.D2.304

Бакарни легури за леење. Оловна и калајнооловна бронза. Хемиски состав, механички особини и насоки за употреба — — — — — JUS C.D2.305

Бакарни легури за лемење. Месинган лем. Хемиски состав и насоки за употреба — — — — — JUS C.D2.306

Бакарни легури за лемење. Сребрен лем. Хемиски состав и насоки за употреба — — — — — JUS C.D2.307

2. Наведените југословенски стандарди објавени се во посебно издание на Сојузната комисија за стандардизација, кое е составен дел од ова решение.

3. Овие југословенски стандарди влегуваат во сила на 31 јануари 1958 година.

Бр. 4001

5 октомври 1957 година

Белград

Претседател

на Сојузната комисија за стандардизација,
 инж. Славољуб Виторовиќ, с. р.

УКАЗИ

Претседателот на Републиката врз основа на членот 71 точка 4 од Уставниот закон, а по предлог од Државниот секретар за надворешни работи, донесува

УКАЗ

ЗА ОТПОВИК ОД ДОЛЖНОСТА НА ИЗВОНРЕДЕН И ОПОЛНОМОШЕН АМБАСАДОР НА ФНРЈ ВО ФРАНЦИЈА И ЗА НАЗНАЧУВАЊЕ ИЗВОНРЕДЕН И ОПОЛНОМОШЕН АМБАСАДОР НА ФНРЈ ВО ФРАНЦИЈА

I

Се отповикува:

д-р Алеш Беблер од должноста на извонреден и ополномошен амбасадор на Федеративна Народна Република Југославија во Франција.

II

Се назначува:

д-р Радивоје Увалиќ, досегашен извонреден и ополномошен амбасадор на ФНРЈ во Австрија за извонреден и ополномошен амбасадор на Федеративна Народна Република Југославија во Франција.

III

Државниот секретар за надворешни работи ќе го изврши овој указ.

IV

Овој указ влегува во сила веднаш.

У. бр. 12

4 октомври 1957 година

Белград

Претседател на Републиката,

Јосип Броз-Тито, с. р.

Претседателот на Републиката врз основа на членот 71 точка 4 од Уставниот закон, а по предлог од Државниот секретар за надворешни работи, донесува

У К А З

ЗА ОТПОВИК ОД ДОЛЖНОСТА НА ИЗВОНРЕДЕН И ОПОЛНОМОШЕН АМБАСАДОР НА ФНРЈ ВО АВСТРИЈА И ЗА НАЗНАЧУВАЊЕ ИЗВОНРЕДЕН И ОПОЛНОМОШЕН АМБАСАДОР НА ФНРЈ ВО АВСТРИЈА

I

Се отповикува:

д-р Радивоје Увалиќ од должноста на извонреден и ополномошен амбасадор на Федеративна Народна Република Југославија во Австрија.

II

Се назначува:

Јоже Земљак, досегашен начелник на II Одделение во Државниот секретаријат за надворешни работи, за извонреден и ополномошен амбасадор на Федеративна Народна Република Југославија во Австрија.

III

Државниот секретар за надворешни работи ќе го изврши овој указ.

IV

Овој указ влегува во сила веднаш.

У. бр. 13

4 октомври 1957 година

Белград

Претседател на Републиката,
Јосип Броз-Тито, с. р.

РЕШЕНИЈА

Врз основа на членот 18 во врска со членот 20 од Уредбата за банките и штедилниците и членот 26 од Уредбата за организацијата и работата на Сојузниот извршен совет, Сојузниот извршен совет донесува

РЕШЕНИЕ

ЗА ИМЕНУВАЊЕ НОВ УПРАВЕН ОДБОР НА НАРОДНАТА БАНКА НА ФНРЈ

Бидејќи на досегашниот Управен одбор на Народната банка на ФНРЈ му истече двегодишниот мандат, во Управниот одбор на Народната банка се именуваат, и тоа:

за претседател:

Видоџ Смилевски, народен пратеник на Сојузниот собор на Сојузната народна скупштина и потпретседател на Народното собрание на НР Македонија,

за потпретседател:

Пашко Ромаќ, народен пратеник на Сојузната народна скупштина и претседател на Главниот заедружен сојуз на ФНРЈ,

за членови:

Драги Стаменковиќ, потпретседател на Централното веќе на Сојузот на синдикатите на Југославија и претседател на Одборот за народно стопан-

ство на Соборот на производителите на Сојузната народна скупштина,

Никола Кмезиќ, народен пратеник на Сојузниот собор на Сојузната народна скупштина,

Илија Рикановиќ, народен пратеник на Сојузниот собор на Сојузната народна скупштина,

Франц Симоновиќ, народен пратеник на Сојузниот собор на Сојузната народна скупштина,

Богољуб Стојановиќ, директор на Заводот за стопанско планирање на НР Србија,

Благоје Богавац, генерален директор на Југословенските железници,

Александар Стефановиќ, директор на Комбинатот „Серво Михаљ“. Зрењанин,

Радован Урошевиќ, секретар на Здружението на производителите на јаглен, Белград,

Милован Солдатовиќ, директор на стопанско-сметковниот сектор на Рударско-топилничкиот базен Бор,

Стојадин Стојковиќ, член на Претседателството на Сојузот на селскостопанско-шумарските комори на ФНРЈ, Белград,

Никола Јакшиќ, член на Управниот одбор на Сојузот на селскостопанско-шумарските комори на ФНРЈ, од Загреб,

д-р Мијо Новак, генерален директор на претпријатието „Гуро Гаковиќ“, Славонски Брод,

Ристо Бајалски, генерален секретар на Сојузот на трговските комори на ФНРЈ Белград,

инж. Милан Зеќ, директор на Градежното претпријатие „Градител“, Сараево.

Според членот 18 став 3 од Уредбата за банките и штедилниците, гувернерот и претседателите на управните одбори на централите за народните републики се членови на Управниот одбор на Народната банка на ФНРЈ според својата положба.

Б. бр. 2826

10 октомври 1957 година

Белград

Сојузен извршен совет

Секретар,

Потпретседател

Вељко Зековиќ, с. р. Александар Ранковиќ, с. р.

Врз основа на точката XII од Одлуката за основање Сојузен центар за образование на раководните кадри во стопанството („Службен лист на ФНРЈ“, бр. 12/57), а во врска со членот 26 од Уредбата за организацијата и работата на Сојузниот извршен совет, Сојузниот извршен совет донесува

РЕШЕНИЕ

ЗА ОПРЕДЕЛУВАЊЕ БРОЈОТ И ЗА ИМЕНУВАЊЕ ЧЛЕНОВИ НА УПРАВНИОТ ОДБОР НА СОЈУЗНИОТ ЦЕНТАР ЗА ОБРАЗОВАНИЕ НА РАКОВОДНИТЕ КАДРОВИ ВО СТОПАНСТВОТО

1. До донесувањето на правилата на Сојузниот центар за образование на раководните кадри во стопанството се определува бројот на членовите на Управниот одбор на овој Центар да изнесува 19

2. Во Управниот одбор на Сојузниот центар за образование на раководните кадри во стопанството се именуваат, и тоа:
за претседател:

Инж. Филип Кнежевски, директор на Претпријатието „Раде Кончар“ во Загреб,
за членови:

Јосип Цази, член на Претседателството на Централното веќе на Сојузот на синдикатите на Југославија,

Страшо Христов, член на Извршниот совет на НР Македонија,

Љубиша Веселиновиќ, претседател на Сојузната сообраќајна комора во Белград

Инж. Спасоје Велимировиќ, помошник на државниот секретар во Секретаријатот за трудот на Сојузниот извршен совет,

Франц Попит, секретар на Околинскиот комитет на СКЈ,

Јордан Блажевски, секретар на Сојузот на селскостопанско-шумарските комори на ФНРЈ, Белград,

Божидар Гуштин, директор на „Литострој“ и наставник на Техничкиот факултет во Љубљана,

Света Милвојевиќ, директор на индустријата за трактори и машини, Нови Белград,

Милан Дунѓеровиќ, советник на Сојузот на трговските комори на ФНРЈ, Белград,

Ервин Нонвее, инженер од Загреб,

Феликс Врбанац, директор на Претпријатието „Меркур“ во Загреб,

Дина Златиќ, генерален директор на Народната банка Централа за НР Хрватска, Загреб,

Иван Папиќ, советник во Заводот за унапредување на школството, Загреб,

инж. Стјепан Хан, директор на Сојузниот завод за продуктивност на трудот, Белград,

инж. Алфред Јегер, директор на Сојузниот центар за образование на раководните кадри во стопанството, Загреб,

Данијел Никоненко, соработник на Сојузниот центар за образование на раководните кадри во стопанството, Загреб,

Иван Медвешчек, соработник на Сојузниот центар за образование на раководните кадри во стопанството, Загреб,

за секретар:

Тонка Жиц-Абрус, секретар на Сојузниот центар за образование на раководните кадри во стопанството, Загреб.

В. бр. 2827

10 октомври 1957 година

Белград

Сојузен извршен совет

Секретар, Потпретседател,
Велько Зековиќ, с. р. Александар Ранковиќ, с. р.

ОД СЛУЖБЕНИТЕ ЛИСТОВИ НА НАРОДНИТЕ РЕПУБЛИКИ

УРАДНИ ЛИСТ ЉУДСКЕ РЕПУБЛИКЕ
СЛОВЕНИЈЕ

„Урадни лист Људске Републике Словеније“ во бројот 34 од 10 септември 1957 година објавува:

Одлука за тоа кои заводи мораат на барање од Санитарниот инспекторат на НРС да вршат стручно-технички работи на санитарна инспекција;

Решение за именување членови и претседател на стручниот совет за туризам на Извршниот совет;

Наредба за определување Селскостопанскиот институт на Словенија за гршење анализи и испитување на виното.

Во бројот 35 од 26 септември 1957 година објавува:

Правилник за задачите, внатрешното уредување и работата на здравствените стручни единици за здравствената заштита на жените, децата и училишната младина во здравствените домови и здравствените станици;

Упатство за измени и дополненија на Упатството за финансирањето и финансиското работење на здравствените установи со самостојно финансирање, за определување структурата на цените за здравствените услуги, за начинот на определување цените за услуги и за начинот за склучување на досегашното работење.

СЛУЖБЕНИ ЛИСТ НАРОДНЕ РЕПУБЛИКЕ БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНЕ

„Службени лист Народне Републике Босне и Херцеговине“ во бројот 36 од 20 септември 1957 година и во бројот 37 од 27 септември 1957 година нема службен дел.

СЛУЖБЕНИ ЛИСТ НАРОДНЕ РЕПУБЛИКЕ ЦРНЕ ГОРЕ

„Службени лист Народне Републике Црне Горе“ во бројот 19 од 25 септември 1957 година објавува:

Указ за прогласување на Законот за измени на Законот за органите на управата во Народна Република Црна Гора со текст од истиот закон;

Одлука за распишување општи избори за одборници на народните одбори на општините;

Решение за именување Изборна комисија на Народна Република Црна Гора за спроведување на изборите за одборници на народните одбори на општините на територијата на Народна Република Црна Гора;

Статут на Републичкиот завод за социјално осигурување.

СОДРЖИНА :

Страна

- | | |
|---|-----|
| 551. Правилник за измудување на несреќите во цивилното воздухопловство — — — — | 729 |
| 552. Решение за југословенските стандарди за челични цевки и за престанок на важењето на југословенскиот стандард за заварени челични цевки во издание од 1952 година — — — — — — — — — — | 737 |
| 553. Решение за југословенскиот стандард за цинк и за престанок на важењето на југословенскиот стандард за цинк во издание од 1954 година — — — — — — — — — — | 738 |
| 554. Решение за југословенските стандарди за бакарни легури за леење и лемење — — | 738 |