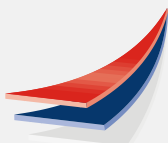




НАЦИОНАЛНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ 2021-2023



ДИРЕКТОРАТ
ЦИВИЛНОГ
ВАЗДУХОПЛОВСТВА
РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

АКРОНИМИ И СКРАЋЕНИЦЕ

<i>ALoSP</i>	Прихватљиви ниво безбедносне перформансе
Директорат	Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије
<i>EAPAIRR</i>	Европски акциони план за смањење ризика од неовлашћеног уласка ваздухоплова у ваздушни простор
<i>EAPRE</i>	Европски акциони план за превенцију излетања ваздухоплова са рулне или полетно слетне стазе
<i>EAPRI</i>	Европски акциони план за превенцију неовлашћеног изласка ваздухоплова на рулне или полетно-слетну стазу
<i>EASA</i>	Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја
<i>EASP</i>	Европски програм безбедности у цивилном ваздухопловству
<i>EPAS</i>	Европски план безбедности у цивилном ваздухопловству
<i>EC</i>	Европска комисија
<i>ECAA</i>	Заједничко европско ваздухопловно подручје
<i>ECCAIRS</i>	Европски центар за координацију за систем извештавања о незгодама у ваздухопловству
<i>EGAST</i>	Европски тим за безбедност општег ваздушног саобраћаја
<i>ESSI</i>	Европска иницијатива за стратегију безбедности
<i>ICAO</i>	Међународна организација цивилног ваздухопловства
<i>SARPs</i>	Стандарди и препоручена пракса (<i>ICAO</i>)
<i>SMS</i>	Систем управљања безбедношћу
<i>SPI</i>	Безбедносни индикатор
<i>SRB</i>	Одбор за безбедност
<i>SRG</i>	Група за процену безбедносних ризика
<i>SSP</i>	Национални програм безбедности у цивилном ваздухопловству
<i>USOAP CMA</i>	Универзални програм сталног праћења и контроле надзора безбедности који спроводи <i>ICAO</i>

НАЦИОНАЛНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ ЗА 2021 – 2023. ГОДИНУ

УВОД

Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије је као регулаторни и надзорни орган одговоран за безбедност ваздушног саобраћаја у Републици Србији и у оквиру својих надлежности спроводи Национални програм безбедности у цивилном ваздухопловству („Службени гласник РС”, број 76/19), који је донела Влада.

На основу тачке 1.2.7 Националног програма безбедности у цивилном ваздухопловству, Директорат је овлашћен да доноси Национални план безбедности, који се односи на одређени период.

Овај план је припремљен за период 2021-2023. године.

Национални план безбедности је документ којим су дефинисане активности за достизање прихватљивог нивоа безбедности у цивилном ваздухопловству. Национални план безбедности се заснива на: процени безбедносних информација прикупљених посредством извештавања о догађајима; међународним и националним подацима о безбедности; подацима прикупљеним током вршења надзора; безбедносним циљевима у Републици Србији; ICAO Глобалном ваздухопловном плану безбедности (*ICAO Global Aviation Safety Plan – GASP 2020-2022*); Европском регионалном плану безбедности (*European Regional Aviation Safety Plan – EUR RASP 2020 – 2022*); Глобалном плану за спречавање излетања са писте (*Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursions - GAPPRE*), као и активностима које су предвиђене Европским планом безбедности у цивилном ваздухопловству (*EPAS 2021- 2025*).

У протеклом периоду дошло је до појаве пандемије корона вируса COVID-19 која је значајно утицала на ваздушни саобраћај и створила нове безбедносне проблеме који су последица прекида у обављању саобраћаја, а потом враћање истог у нормалне токове. Због тога је у ово издање плана укључена и анализа ризика повезаних са COVID-19 вирусом, поред стандардне европске поделе која обухвата три широке области: системска, оперативна и безбедносна питања која настају увођењем нових технологија. Такође, у план су укључена и национална питања која се односе на безбедносне изазове претходно идентификоване у домену опште авијације која се обавља ваздухопловима који не спадају у сложене моторне ваздухоплове. Националним планом безбедности утврђују се активности и мере за примену Националног програма безбедности. Оне су одређене након анализе стања безбедности којом су утврђени безбедносни проблеми на националном нивоу, као и безбедносни проблеми утврђени на пан-европском нивоу од стране *EASA-e* кроз *EPAS*.

Структура другог издања Националног плана безбедности је урађена у складу са европским планом безбедности у ваздухопловству (*EPAS*), при чему су активности подељене у следеће категорије:

- * системска питања
- * оперативна питања
- * безбедносна питања настала интеграцијом нових технологија
- * национална питања

Сврха ове поделе је да се обезбеди проактиван и реактиван приступ управљањем безбедношћу на свеобухватан начин.

СИСТЕМСКА ПИТАЊА

Системска питања представљају она која се односе на цивилно ваздухопловство у целини. Њихова повезаност са појединачним догађајем или ситуацијом није увек очигледна. Ово су скривени фактори који постају уочљиви тек пошто дође до активирања узрочних фактора који играју значајну улогу у развоју безбедносних догађаја. Ова питања се врло често односе на недостатке у организационим процесима и процедурама.

1. *SYS.RS.001* Израда и спровођење Националног програма безбедности у цивилном ваздухопловству

Референца на *EPAS*

MST.0001, MST.0028

Опис

Сврха ове системске активности је израда Националног програма безбедности у цивилном ваздухопловству, а потом и израде Националног плана безбедности. Циљеви Националног програма се реализују кроз реализацију Националног плана, активним праћењем његове реализације и његовим континуираним унапређењем.

Активности

SYS.RS.001 (1)

Директорат је израдио и спроводи Национални план безбедности. Кроз рад Групе за процену безбедносних ризика анализирају се постигнути резултати и дају се предлози за ажурирање Националног плана.

Рокови

SYS.RS.001 (1), 01.01.2022.

Резултати

SYS.RS.001 (1). Национални план безбедности је објављен и реализује се.

Статус

SYS.RS.001 (1). Континуирана обавеза.

***SYS.RS.002* Промовисање система управљања безбедношћу**

Референца на *EPAS*

MST.0002, SPT.0057

Опис

Сврха активности је подршка ваздухопловним субјектима у изради и спровођењу њихових система управљања безбедношћу.

Активности

SYS.RS.002 (1).

Директорат ће објавити упутства који је израдио *ESSI (European Strategic Safety Initiative)*.

Рокови

SYS.RS.002 (1). Први квартал 2022.

Резултати

SYS.RS.002 (1). Директорат ће на својој интернет страници поставити везу (*link*) за упутства *ESSI*.

Статус

SYS.RS.002 (1). У изради.

SYS.RS.003 Коришћење података из уређаја за бележење података о лету (*Flight Data Monitoring - FDM*)

Референца на EPAS

MST.0003

Опис

FDM програми оператора не узимају у обзир све оперативне проблеме утврђене на европском нивоу.

Активности

SYS.RS.003 (1). Директорат ће кроз спровођење програма надзора обезбедити да оператори у оквиру њихових *FDM* програма дефинишу догађаје који су одређени Националним планом безбедности, узимајући у обзир све оперативне проблеме утврђене на европском нивоу.

Резултати

SYS.RS.003 (1). Директорат ће на својој веб страници објављивати информације везане за рад *FDM* форума европских оператора (*European operators FDM forum - EOFDM*).

Рокови

SYS.RS.003 (1). Први квартал 2022.

Статус

SYS.RS.003 (1). У изради.

SYS.RS.004 Распоживост адекватног кадра (по броју и компетентности) у оквиру цивилних ваздухопловних власти

Референца на EPAS

MST.0032

Опис

Директорат ће обезбедити потребан број квалификованих и компетентних кадрова како би успешно вршио надзор над реализацијом система управљања безбедношћу код свих ваздухопловних субјеката у Републици Србији.

Активности

SYS.RS.004 (1). Директорат континуирано води проактивну кадровску политику како би се благовремено обезбедили неопходни квалификовани кадрови за успешну реализацију безбедносног надзора.

SYS.RS.005 Безбедност повратка на нормалне операције после COVID-19 у свим доменима цивилног ваздухопловства

Референца на EPAS

MST.0033

EPAS Vol III, Ch 18. COVID-19

SI-5001 (Reduced oversight by competent authorities due to lockdown, SI-5002 (Aviation personnel fatigue), SI-5005 (Restarting a complex system is challenging), SI-5011 (Rapid storage and de-storage of aircraft may lead to technical failures)

Опис

Директорат ће обезбедити вршење надзора над реализацијом система управљања безбедношћу код свих ваздухопловних субјеката у Републици Србији у условима COVID-19.

Активности

SYS.RS.005 (1). Директорат ће континуирано вршити надзор над ваздухопловним субјектима како би се обезбедио успешан повратак на нормалне активности после пандемије COVID-19.

Рокови

SYS.RS.005 (1). Први квартал 2022.

Резултати

SYS.RS.005 (1). Сви ваздухопловни субјекти примењују неопходне мере за за безбедно враћање на нормалне операције.

Статус

SYS.RS.005 (1). Континуирани задатак до завршетка пандемије COVID-19.

ОПЕРАТИВНА ПИТАЊА

Оперативна питања се најчешће утврђују кроз извештавање и анализу догађаја. У оквиру јавног авио-превоза, оперативна безбедносна питања су подељена у осам различитих категорија које обухватају значајне догађаје који могу довести до удеса. Ови догађаји представљају последњу фазу у серији догађаја који претходе удесу. Пре ових догађаја обично се појави низ других уочљивих проблема који слабе ефикасност система безбедности. Ови догађаји могу бити у вези са временским приликама, услугама у ваздушном саобраћају, аеродромским услугама, поступцима летачке посаде и др.

Важно је напоменути да одређена питања као што су нестабилни прилази, поступци у отежаним временским условима или неадекватни поступци летачке посаде имају утицај на више од једне области препознатих ризика. Такође, људски фактор утиче на различите области препознатих безбедносних ризика.

OPS.RS.001 Излетање ваздухоплова са рулне или полетно-слетне стазе (RE-Runway Excursion)

Референца на EPAS

MST.0029

SI-0019, SI-0035, SI-2007, SI-2010

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од излетања ваздухоплова са рулне или полетно-слетне стазе.

Активности

OPS.RS.001 (1). Директорат ће безбедносним индикаторима обухватити случајеве излетања ваздухоплова са рулне или полетно-слетне стазе и фактора који до тога доводе.

OPS.RS.001 (2). Директорат ће обезбедити да сви ваздухопловни субјекти у Републици Србији буду упознати са препорукама из *GAPPRE*.

OPS.RS.001 (3). Директорат ће обезбедити у оквиру безбедносног надзора да догађаји који претходе излетању ваздухоплова са рулне или полетно-слетне стазе буду укључени у *FDM* оператера (*GAPPRE* препоруке *OPS 2, OPS 31*).

OPS.RS.001 (4). Директорат ће обезбедити да у планове и програме основне, континуиране и обуке за освежење знања буду укључене теме о мерама за спречавање излетања ваздухоплова са рулне или полетно-слетне стазе (*GAPPRE* препоруке *OPS 3, ANSPI*).

OPS.RS.001 (5). Директорат ће обезбедити да се у оквиру система управљања безбедношћу оператера аеродрома укључи процена фактора ризика који претходе *RE* (*GAPPRE ADR7, ADR8*).

OPS.RS.001(6). Директорат ће вршити континуирани надзор над реализацијом претходних активности.

Рокови

OPS.RS.001 (1). Реализовано.

OPS.RS.001 (2). Реализовано.

OPS.RS.001 (3). Реализовано.

OPS.RS.001 (4). Реализовано.

OPS.RS.001 (5). Реализовано.

OPS.RS.001 (6). Континуирана обавеза.

Резултати

OPS.RS.001 (1). Фактори ризика за излетање ваздухоплова са рулне или полетно-слетне стазе обухваћени су Националним планом безбедности путем одговарајућих безбедносних индикатора.

OPS.RS.001 (2). Ваздухопловни субјекти у Републици Србији су упознати са препорукама из *GAPPRE*.

OPS.RS.001 (3). Догађаји који претходе излетању са рулне или полетно-слетне стазе су укључени у *FDM* оператера.

OPS.RS.001 (4). Мере за спречавање *RE* су укључене у почетну, континуирану и обуку за освежење знања обуке пилота, контролора летења и аеродромског особља.

OPS.RS.001 (5). Процена ризика фактора који претходе *RE* је укључена у систем управљања безбедношћу оператера аеродрома.

OPS.RS.001 (6). Обезбеђено континуирано вршење надзора.

Статус

OPS.RS.001 (1). Реализовано

OPS.RS.001 (2). Реализовано

OPS.RS.001 (3). Реализовано

OPS.RS.001 (4). Реализовано

OPS.RS.001 (5). Реализовано

OPS.RS.001 (6). Континуирана обавеза.

OPS.RS.002 Неовлашћени улазак ваздухоплова у ваздушни простор (Airspace Infringement Risks)

Референца на EPAS

SI-0025

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од неовлашћеног уласка ваздухоплова у ваздушни простор.

Активности

OPS.RS.002 (1). Директорат ће безбедносним индикаторима обухватити случајеве неовлашћеног уласка ваздухоплова у ваздушни простор и фактора који до тога доводе.

OPS.RS.002 (2). Директорат ће обезбедити у оквиру програма надзора проверу степена усклађености са препорукама из *EAPAIRR-European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction*.

OPS.RS.002 (3). Директорат ће применити све активности које се тичу ваздухопловних власти из *EAPAIRR-European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction*.

Рокови

OPS.RS.002 (1). Реализовано.

OPS.RS.002 (2). Други квартал 2022.

OPS.RS.002 (3). Други квартал 2022.

Резултати

OPS.RS.002 (1). Фактори ризика за неовлашћени улазак ваздухоплова у ваздушни простор су обухваћени Националним планом безбедности путем одговарајућих безбедносних индикатора.

OPS.RS.002 (2). Провера степена усаглашености са препорукама из *EAPAIRR-European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction* је укључена у програм надзора Директората.

OPS.RS.002 (3). Све активности које се тичу ваздухопловних власти из *EAPAIRR-European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction* су примењене.

Статус

OPS.RS.002 (1). Реализовано.

OPS.RS.002 (2). У изради.

OPS.RS.002 (3). У изради.

OPS.RS.003 Судар ваздухоплова у ваздуху (MAC-Mid-air collision)

Референца на EPAS

MST.0030 (Implementation of SESAR solutions aiming to reduce the risk of mid-air collision en-route and in terminal manoeuvring areas),

SI-2001, SI-2002

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од судара ваздухоплова у ваздуху.

Активности

OPS.RS.003 (1). Директорат ће безбедносним индикаторима обухватити случајеве ризика од судара ваздухоплова у ваздуху.

OPS.RS.003 (2). Директорат ће приоритизовати активности у оквиру програма надзора система управљања безбедношћу/*FDM* авио-превозиоца у погледу ризика од судара ваздухоплова у ваздуху и фактора који томе претходе.

OPS.RS.003 (3). Директорат ће вршити континуирани надзор над реализацијом претходних активности.

Рокови

OPS.RS.003 (1). Реализовано.

OPS.RS.003 (2). Реализовано.

OPS.RS.003 (3). Континуирана обавеза.

Резултати

OPS.RS.003 (1). Фактори ризика за судар ваздухоплова у ваздуху су обухваћени Националним планом безбедности путем одговарајућих безбедносних индикатора.

OPS.RS.003 (2). Питање судара ваздухоплова у ваздуху и фактори који томе претходе имају приоритет приликом надзора система управљања безбедношћу и *FDM* авио-превозиоца.

OPS.RS.003 (3). Праћење пријављених догађаја авио-превозиоца у погледу ризика од судара ваздухоплова у ваздуху и фактора који томе претходе у циљу уочавања потенцијалних ризика у операцијама оператера.

Статус

OPS.RS.003 (1). Реализовано.

OPS.RS.003 (2). Реализовано.

OPS.RS.003 (3). Континуирана обавеза.

***OPS.RS.004* Контролисани лет ваздухоплова у терен (*CFIT*)**

Референца на *EPAS*

SI-2002, SI-2004, SI-2028

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од контролисаног лета ваздухоплова у терен, као и отклањање узрока који доводе до појаве контролисаног лета ваздухоплова у терен.

Активности

***OPS.RS.004* (1).** Директорат ће безбедносним индикаторима обухватити случајеве контролисаног лета ваздухоплова у терен и фактора који до тога доводе.

***OPS.RS.004* (2).** Директорат ће укључити у програм надзора питање контролисаног лета ваздухоплова у терен и фактора који могу томе да претходе.

***OPS.RS.004* (3).** Праћење пријављених догађаја авио-превозиоца у погледу ризика од контролисаног лета ваздухоплова у терен.

Рокови

***OPS.RS.004* (1).** Реализовано

***OPS.RS.004* (2).** Реализовано.

***OPS.RS.004* (3).** Континуирана обавеза.

Резултати

***OPS.RS.004* (1).** Фактори ризика контролисаног лета ваздухоплова у терен су обухваћени Националним планом безбедности путем одговарајућих безбедносних индикатора.

***OPS.RS.004* (2).** Питање контролисаног лета ваздухоплова у терен и фактора који томе могу да претходе је укључено у програме надзора Директората.

***OPS.RS.004* (3).** Праћење пријављених догађаја авио-превозиоца у погледу ризика од контролисаног лета ваздухоплова у терен и фактора који томе претходе у циљу учачавања потенцијалних ризика у операцијама оператера.

Статус

***OPS.RS.004* (1).** Реализовано.

***OPS.RS.004* (2).** Реализовано.

***OPS.RS.004* (3).** Континуирана обавеза.

***OPS.RS.005* Губитак контроле над ваздухопловом у лету (*LOC I*)**

Референца на *EPAS*

MST.0028

SI-0001, SI-0009, SI-0012, SI-0018, SI-0024

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од губитка контроле над ваздухопловом у лету, као и отклањање узрока који могу да доведу до губитка контроле над ваздухопловом у лету.

Активности

***OPS.RS.005* (1).** Директорат ће безбедносним индикаторима обухватити случајеве губитка контроле над ваздухопловом у лету и фактора који могу до тога да доведу.

OPS.RS.005 (2). Директорат ће укључити у програм надзора питање губитка контроле над ваздухопловом у лету и фактора који могу томе да претходе.

OPS.RS.005 (3). Праћење пријављених догађаја авио-превозиоца у погледу ризика од губитка контроле над ваздухопловом у лету.

Рокови

OPS.RS.005 (1). Реализовано.

OPS.RS.005 (2). Реализовано.

OPS.RS.005 (3). Континуирана обавеза.

Резултати

OPS.RS.005 (1). Фактори ризика губитка контроле над ваздухопловом у лету су обухваћени Националним планом безбедности путем одговарајућих безбедносних индикатора.

OPS.RS.005 (2). Питање губитка контроле над ваздухопловом у лету и фактора који могу томе да претходе је укључено у програм надзора Директората.

OPS.RS.005 (3). На основу праћења пријављених догађаја авио-превозиоца у погледу ризика од губитка контроле над ваздухопловом у лету и фактора који томе претходе врши се анализа у циљу уочавања потенцијалних ризика у операцијама оператера.

Статус

OPS.RS.005 (1). Реализовано.

OPS.RS.005 (2). Реализовано.

OPS.RS.005 (3). Континуирана обавеза.

OPS.RS.006 Неовлашћени изласак на рулну или полетно-слетну стазу (*RI-Runway Incursion*)

Референца на *EPAS*

MST.0028

SI-0005, SI-0006, SI-0025

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од неовлашћеног изласка на рулну или полетно-слетну стазу, као и узрока који могу да доведу до неовлашћеног изласка на рулну или полетно-слетну стазу.

Активности

OPS.RS.006 (1). Директорат ће безбедносним индикаторима обухватити случајеве неовлашћеног изласка на рулну или полетно-слетну стазу и фактора који могу да доведу до тога.

OPS.RS.006 (2). Директорат ће обезбедити да сви ваздухопловни субјекти у Републици Србији буду упознати са препорукама из *EAPRI-European Action Plan for the Prevention of the Runway Incursion*, да препоруке *EAPRI* буду спроведене и да тимови за безбедност (*RST-Runway Safety Team*) буду успостављени и да функционишу.

OPS.RS.006 (3). Праћење пријављених догађаја авио-превозиоца у случају неовлашћеног изласка на рулну или полетно-слетну стазу и фактора који томе претходе у циљу уочавања потенцијалних ризика у операцијама оператера.

Рокови

OPS.RS.006 (1). Реализовано.

OPS.RS.006 (2). Реализовано.
OPS.RS.006 (3). Континуирана обавеза.

Резултати

OPS.RS.006 (1). Фактори ризика неовлашћеног изласка на рулну или полетно-слетну стазу су обухваћени Националним планом безбедности путем одговарајућих безбедносних индикатора.
OPS.RS.006 (2). Ваздухопловни субјекти у Републици Србији су упознати са препорукама из *EAPRI*, препоруке су спроведене и тимови за безбедност (*RST-Runway Safety Team*) су успостављени и функционишу.
OPS.RS.006(3). Праћење пријављених догађаја авио-превозиоца у случајевима неовлашћеног изласка на рулну или полетно-слетну стазу и фактора који томе претходе у циљу уочавања потенцијалних ризика у операцијама оператера.

Статус

OPS.RS.006 (1). Реализовано.
OPS.RS.006 (2). Реализовано.
OPS.RS.006 (2). Континуирана обавеза.

OPS.RS.007 Појава ватре, дима или испарења у ваздухоплову (FIRE)

Референца на EPAS

SI.1011, SI.1017, SI.1027

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од појаве неконтролисане ватре, дима или испарења у ваздухоплову, као и узрока који могу да доведу до неконтролисане ватре, дима или испарења у ваздухоплову.

Активности

OPS.RS.007 (1). Директорат ће безбедносним индикаторима обухватити појаву ватре, дима или испарења у ваздухоплову и фактора који могу до тога да доведу.
OPS.RS.007 (2). Директорат ће укључити у програм надзора питање ватре, дима или испарења у ваздухоплову и фактора који могу да претходе томе.
OPS.RS.007(3). Праћење пријављених догађаја у случајевима појаве неконтролисане ватре, дима или испарења у ваздухоплову.

Рокови

OPS.RS.007 (1). Реализовано.
OPS.RS.007 (2). Реализовано.
OPS.RS.007 (3). Континуирана обавеза.

Резултати

OPS.RS.007 (1). Фактори ризика појаве ватре, дима или испарења у ваздухоплову су обухваћени Националним планом безбедности путем одговарајућих безбедносних индикатора.
OPS.RS.007 (2). Питање појаве ватре, дима или испарења у ваздухоплову и фактора који могу да претходе томе је укључено у програм надзора Директората.
OPS.RS.007(3). Праћење пријављених догађаја појаве ватре, дима или испарења у ваздухоплову у циљу уочавања потенцијалних ризика у операцијама оператера.

Статус

OPS.RS.007 (1). Реализовано.

OPS.RS.007 (2). Реализовано.

OPS.RS.007 (3). Континуирана обавеза.

OPS.RS.008 Безбедност земаљских делатности

Референца на EPAS

SI.0001, SI.1004, SI.0006, SI.1016, SI.4014

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика у ваздухопловству током спровођења земаљских делатности.

Активности

OPS.RS.008 (1). Директорат ће безбедносним индикаторима обухватити безбедност земаљских делатности.

OPS.RS.008 (2). Директорат ће укључити у програм надзора питање безбедности земаљских делатности.

OPS.RS.008 (3). Праћење пријављених догађаја који су настали током спровођења земаљских активности.

Рокови

OPS.RS.008 (1). Реализовано.

OPS.RS.008 (2). Реализовано.

OPS.RS.008 (3). Континуирана обавеза.

Резултати

OPS.RS.008 (1). Фактори безбедности земаљских делатности су обухваћени Националним планом безбедности путем одговарајућих безбедносних индикатора.

OPS.RS.008 (2). Питање безбедности земаљских делатности је укључено у програм надзора Директората.

OPS.RS.008(3). Праћење пријављених догађаја који су настали током спровођења земаљских делатности.

Статус

OPS.RS.008 (1). Реализовано.

OPS.RS.008 (2). Реализовано.

OPS.RS.008 (3). Континуирана обавеза.

OPS.RS.009 Безбедност операција хеликоптера

Референца на EPAS

EASA-European Rotorcraft Roadmap

Биће накнадно обрађено.

***OPS.RS.010* Неовлашћени улазак у ваздушни простор од стране ваздухоплова опште авијације**

Референца на EPAS

EASA- General Aviation Road Map 2.0

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од неовлашћеног уласка у ваздушни простор ваздухоплова опште авијације који не спадају у сложене моторне ваздухоплове.

Активности

***OPS.RS.010* (1).** Директорат ће анализирати активности из *EAPAIRR* које се односе на ваздухоплове опште авијације.

***OPS.RS.010* (2).** Директорат ће спровести активности из *EAPAIRR* које се односе на ваздухоплове опште авијације.

Рокови

***OPS.RS.010* (1).** Трећи квартал 2022.

***OPS.RS.010* (2).** Трећи квартал 2022.

Резултати

***OPS.RS.010* (1).** Активности из *EAPAIRR* које се односе на ваздухоплове опште авијације су анализирани

***OPS.RS.010* (2).** Уочене и анализирани активности из *EAPAIRR* које се односе на ваздухоплове опште авијације су спроведене

Статус

***OPS.RS.010* (1).** У изради.

***OPS.RS.010* (2).** У изради.

***OPS.RS.011* Опасност од удара птица и других животиња**

Референца на EPAS

SI.1005, SI.4013, SI.5010.

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од могућег удара птица и других животиња.

Активности

***OPS.RS.011* (1).** Директорат ће објавити подзаконске акте и упутства везане за умањење опасности од могућег удара птица и других животиња

Рокови

***OPS.RS.011* (1).** 01.01.2022.

Резултати

***OPS.RS.011* (1).** Објављена су подзаконска акта и упутства везана за умањење опасности од могућег удара птица и других животиња.

Статус

***OPS.RS.011* (1).** У изради.

БЕЗБЕДНОСНА ПИТАЊА НАСТАЈА ИНТЕГРАЦИЈОМ НОВИХ ТЕХНОЛОГИЈА

Ова питања се разматрају кроз регулаторну активност и развојне пројекте на нивоу Европске уније, а резултати ових активности биће уграђени у следећа издања Националног плана.

Референца на EPAS:

Vol.III, Chapter 15

15.1.1 New business models

15.1.2 New products, systems, technologies and operations

15.1.3 SESAR deployment

15.1.4 All-weather operations (AWOs)

НАЦИОНАЛНА ПИТАЊА

Национална питања се односе на активности опште авијације које се обављају ваздухопловима који не спадају у сложене моторне ваздухоплове. Директорат ће у оквиру ових активности у Национални план уврстити препоруке из актуелне Европске мапе пута опште авијације 2.0 (*EASA-General Aviation Road Map 2.0*) које се односе на: избегавање судара, процес одлучивања (у лету), процене метеоролошке ситуације, губитак контроле над ваздухопловом услед слома узгона и копита, услугу информисања ваздухоплова у лету, летење у планинским пределима, залеђивање карбуратора клипних мотора, безбедно коришћење напредних навигацијских уређаја и опасности од удара птица.

NA.GA.001 Избегавање судара

Референца на *EPAS*

SI-4009 (Deconfliction between IFR and VFR traffic),

PJ.11-A4 (Enhanced airborne collision avoidance for general aviation),

PJ.01-06 (Enhanced rotorcraft and general aviation operations around airports (TMA)) SESAR,

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса ваздухоплова опште авијације, који могу да настану као последица непридржавања поступака за избегавање судара ваздухоплова.

Активности

NA.GA.001 (1). Директорат ће на основу горе наведених препорука дефинисати надзорне активности којима ће обухватити анализу и мере за умањење ризика од настанка удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед непридржавања поступака за избегавање судара ваздухоплова у лету.

NA.GA.001 (2). Директорат ће на основу истих препорука дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре итд.) које се односе на удесе ваздухоплова опште авијације који могу да настану због непридржавања поступака за избегавање судара ваздухоплова у ваздуху.

Рокови

NA.GA.001 (1). Други квартал 2022.

NA.GA.001 (2). Други квартал 2022.

Резултати

NA.GA.001 (1). Дефинисане су надзорне активности у циљу унапређења безбедности које се односе на умањење ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед непридржавања поступака за избегавање судара.

NA.GA.001 (2). Дефинисане су активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре, итд.) које се односе на умањење ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед непридржавања поступака за избегавање судара ваздухоплова у ваздуху.

Статус

NA.GA.001 (1). У изради.

NA.GA.002 (2). У изради.

NA.GA.002 Доношење одлуке

Референца на EPAS

SI.4003

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед неадекватног доношења одлука.

Активности

NA.GA.002 (1). Директорат ће на основу препорука Европске мапе пута опште авијације 2.0 (*General Aviation Road Map 2.0*), дефинисати надзорне активности које ће обухватити удесе ваздухоплова у лету који могу да настану услед доношења неодговарајућих одлука посаде ваздухоплова.

NA.GA.002 (2). Директорат ће на основу препорука Европске мапе пута опште авијације 2.0 дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре, итд.) које ће обухватити удесе ваздухоплова у лету који могу да настану услед доношења неодговарајућих одлука посаде ваздухоплова

Рокови

NA.GA.002 (1). Други квартал 2022.

NA.GA.002 (2). Други квартал 2022.

Резултати

NA.GA.002 (1). Дефинисане надзорне активности у циљу унапређења безбедности које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед неадекватног доношења одлука.

NA.GA.002 (2). Дефинисане активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре итд.) које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед неадекватног доношења одлука.

Статус

NA.GA.002 (1). У изради.

NA.GA.002 (2). У изради.

NA.GA.003 Процена метеоролошке ситуације

Референца на EPAS

SI.2019, EASA-Weather Information to Pilots Strategy Paper

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед погрешне процене метеоролошке ситуације.

Активности

NA.GA.003 (1). Директорат ће на основу препорука Европске мапе пута опште авијације 2.0 дефинисати надзорне активности које ће обухватити удесе ваздухоплова који могу да настану услед неадекватне процене метеоролошке ситуације.

NA.GA.003 (2). Директорат ће на основу препорука Европске мапе пута опште авијације 2.0 дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре, итд.) које ће обухватити удесе ваздухоплова који могу да настану услед неадекватне процене метеоролошке ситуације.

Рокови

NA.GA.003 (1). Други квартал 2022.

NA.GA.003 (2). Други квартал 2022.

Резултати

NA.GA.003 (1). Дефинисане надзорне активности у циљу унапређења безбедности које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова који могу да настану услед неадекватне процене метеоролошке ситуације.

NA.GA.003 (2). Дефинисане активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре итд.) које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед неадекватне процене метеоролошке ситуације.

Статус

NA.GA.003 (1). У изради.

NA.GA.004 (2). У изради.

NA.GA.004 Летење у брдско-планинским областима

Референца на EPAS

Нема

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед летења у брдско-планинским областима или у њиховој близини.

Активности

NA.GA.004 (1). Директорат ће на основу препорука Европске мапе пута опште авијације 2.0 дефинисати надзорне активности које ће обухватити удесе ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед летења у брдско-планинским областима или у њиховој близини.

NA.GA.004 (2). Директорат ће на основу препорука Европске мапе пута опште авијације 2.0 дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре, итд.) које се односе на умањење ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед летења у брдско-планинским областима или у њиховој близини.

Рокови

NA.GA.004 (1). Други квартал 2022.

NA.GA.004 (2). Други квартал 2022.

Резултати

NA.GA.004 (1). Дефинисане надзорне активности у циљу унапређења безбедности које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед летења у брдско-планинским областима или у њиховој близини.

NA.GA.004 (2). Дефинисане активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре итд.) које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед летења у брдско-планинским областима или у њиховој близини.

Статус

NA.GA.004 (1). У изради.

NA.GA.004 (2). У изради.

NA.GA.005 Залеђивање карбуратора клипних мотора

Референца на EPAS

нема

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед залеђивања карбуратора клипних мотора.

Активности

NA.GA.005 (1). Директорат ће дефинисати активности којима ће обухватити анализу и мере за умањења ризика од настанка удеса ваздухоплова опште авијације услед залеђивања карбуратора клипних мотора.

NA.GA.005 (2). Директорат ће дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре, итд.) које се односе на умањење ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед залеђивања карбуратора клипних мотора.

Рокови

NA.GA.005 (1). Други квартал 2022.

NA.GA.005 (2). Други квартал 2022.

Резултати

NA.GA.005 (1). Дефинисане надзорне активности у циљу унапређења безбедности које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед залеђивања карбуратора клипних мотора.

NA.GA.005 (2). Дефинисане активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре итд.) које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед залеђивања карбуратора клипних мотора.

Статус

NA.GA.005 (1). У изради.

NA.GA.005 (2). У изради.

NA.GA.006 Безбедно коришћење напредних навигацијских уређаја

Референца на EPAS

нема

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед неправилног коришћења навигацијских уређаја.

Активности

NA.GA.006 (1). Директорат ће дефинисати активности којима ће обухватити анализу и мере за умањење ризика од настанка удеса ваздухоплова опште авијације услед неправилног коришћења навигацијских уређаја.

NA.GA.006 (2). Директорат ће дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре, итд.) које се односе на умањење ризика од удеса ваздухоплова опште авијације услед неправилног коришћења навигацијских уређаја.

Рокови

NA.GA.006 (1). Други квартал 2022.

NA.GA.006 (2). Други квартал 2022.

Резултати

NA.GA.006 (1). Дефинисане надзорне активности у циљу унапређења безбедности које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед неправилног коришћења навигацијских уређаја.

NA.GA.006 (2). Дефинисане активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре итд.) које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед неправилног коришћења навигацијских уређаја.

Статус

NA.GA.006 (1). У изради.

NA.GA.006 (2). У изради.

NA.GA.007 Губитак контроле над ваздухопловом услед слома узгона и ковита

Референца на EPAS

нема

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед губитка контроле над ваздухопловом као последице појаве слома узгона и ковита.

Активности

NA.GA.007 (1). Директорат ће дефинисати активности којима ће обухватити анализу и мере за умањење ризика од настанка удеса ваздухоплова опште авијације услед губитка контроле над ваздухопловом као последице појаве слома узгона и ковита.

NA.GA.007 (2). Директорат ће дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре, итд.) које се односе на умањење ризика од удеса ваздухоплова опште авијације услед губитка контроле над ваздухопловом као последице појаве слома узгона и ковита.

Рокови

NA.GA.007 (1). Други квартал 2022.

NA.GA.007 (2). Други квартал 2022.

Резултати

NA.GA.007 (1). Дефинисане надзорне активности у циљу унапређења безбедности које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед губитка контроле над ваздухопловом као последице појаве слома узгона и ковита.

NA.GA.007 (2). Дефинисане активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре итд.) које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед губитка контроле над ваздухопловом као последице појаве слома узгона и ковита.

Статус

NA.GA.007 (1). У изради.

NA.GA.007 (2). У изради.

NA.GA.008 Услуга информисања ваздухоплова у лету (Flight Information Service)

Референца на EPAS

нема

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед неадекватне услуге или неадекватног коришћења добијених информација од стране пружаоца услуга информисања ваздухоплова у лету.

Активности

NA.GA.008 (1). Директорат ће дефинисати надзорне активности које ће обухватити удесе ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед неадекватне услуге или неадекватног коришћења добијених информација од стране пружаоца услуга информисања ваздухоплова у лету.

NA.GA.008 (2). Директорат ће дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре, итд.) које ће обухватити удесе ваздухоплова опште

авијације који могу да настану услед неадекватне услуге или неадекватног коришћења добијених информација од стране пружаоца услуга информисања ваздухоплова у лету.

Рокови

NA.GA.008 (1). Други квартал 2022.

NA.GA.008 (2). Други квартал 2022.

Резултати

NA.GA.008 (1). Дефинисане надзорне активности у циљу унапређења безбедности које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед неадекватне услуге или неадекватног коришћења добијених информација од стране пружаоца услуга информисања ваздухоплова у лету.

NA.GA.008 (2). Дефинисане активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре итд.) које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед неадекватне услуге или неадекватног коришћења добијених информација од стране пружаоца услуга информисања ваздухоплова у лету.

Статус

NA.GA.008 (1). У изради.

NA.GA.008 (2). У изради.

***NA.GA.009* Опасност од удара птица**

Референца на EPAS

SI.1005, SI.4003

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед удара птица.

Активности

NA.GA.009 (1). Директорат ће на основу препорука Европске мапе пута опште авијације 2.0 дефинисати надзорне активности које ће обухватити удесе ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед удара птица.

NA.GA.009 (2). Директорат ће дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре, итд.) које ће обухватити удесе ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед удара птица.

Рокови

NA.GA.009 (1). Трећи квартал 2022.

NA.GA.009 (2). Трећи квартал 2022.

Резултати

NA.GA.009 (1). Дефинисане надзорне активности у циљу унапређења безбедности које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед удара птица.

NA.GA.009 (2). Дефинисане активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре итд.) које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед удара птица.

Статус

NA.GA.009 (1). У изради.

NA.GA.009 (2). У изради.

**NA.GA.010 Летење ваздухоплова на ваздухопловним манифестацијама –
(Flying Displays for Pilots)**

Референца на EPAS

нема

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса који могу да настану као последица летења ваздухоплова на ваздухопловним манифестацијама.

Активности

NA.GA.010 (1). Директорат ће дефинисати надзорне активности које ће обухватити удесе који могу да настану као последица летења ваздухоплова на ваздухопловним манифестацијама.

NA.GA.010 (2). Директорат ће дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре, итд.) које ће обухватити удесе који могу да настану као последица летења ваздухоплова на ваздухопловним манифестацијама.

Рокови

NA.GA.010 (1). Трећи квартал 2022.

NA.GA.010 (2). Трећи квартал 2022.

Резултати

NA.GA.010 (1). Дефинисане надзорне активности у циљу унапређења безбедности које се односе на умањење фактора ризика од удеса који могу да настану као последица летења ваздухоплова на ваздухопловним манифестацијама.

NA.GA.010 (2). Дефинисане активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре итд.) које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед удеса ваздухоплова на ваздухопловним манифестацијама.

Статус

NA.GA.010 (1). У изради.

NA.GA.010 (2). У изради.

NA.GA.011 Залеђивање структуре ваздухоплова-In-flight icing

Референца на EPAS

SI.0001, SI.0002

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса који могу да настану услед залеђивања структуре ваздухоплова.

Активности

NA.GA.011(1). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* дефинисати надзорне активности које ће обухватити удесе ваздухоплова опште авијације општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед залеђивања структуре ваздухоплова.

NA.GA.011 (2). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре, итд.) који ће обухватити удесе ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед залеђивања структуре ваздухоплова.

Рокови

NA.GA.011 (1). Трећи квартал 2022.

NA.GA.011 (2). Трећи квартал 2022.

Резултати

NA.GA.011 (1). Дефинисане надзорне активности у циљу унапређења безбедности које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед залеђивања структуре ваздухоплова.

NA.GA.011 (2). Дефинисане активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре итд.) које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед залеђивања структуре ваздухоплова.

Статус

NA.GA.011(1). У изради.

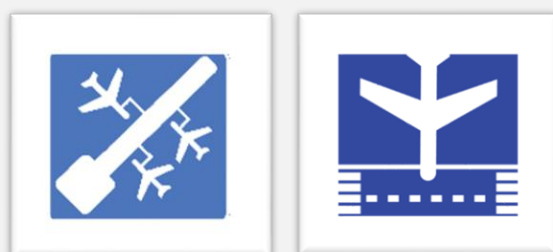
NA.GA.011 (2). У изради.

БЕЗБЕДНОСНИ ИНДИКАТОРИ

УДЕСИ



УДЕСИ



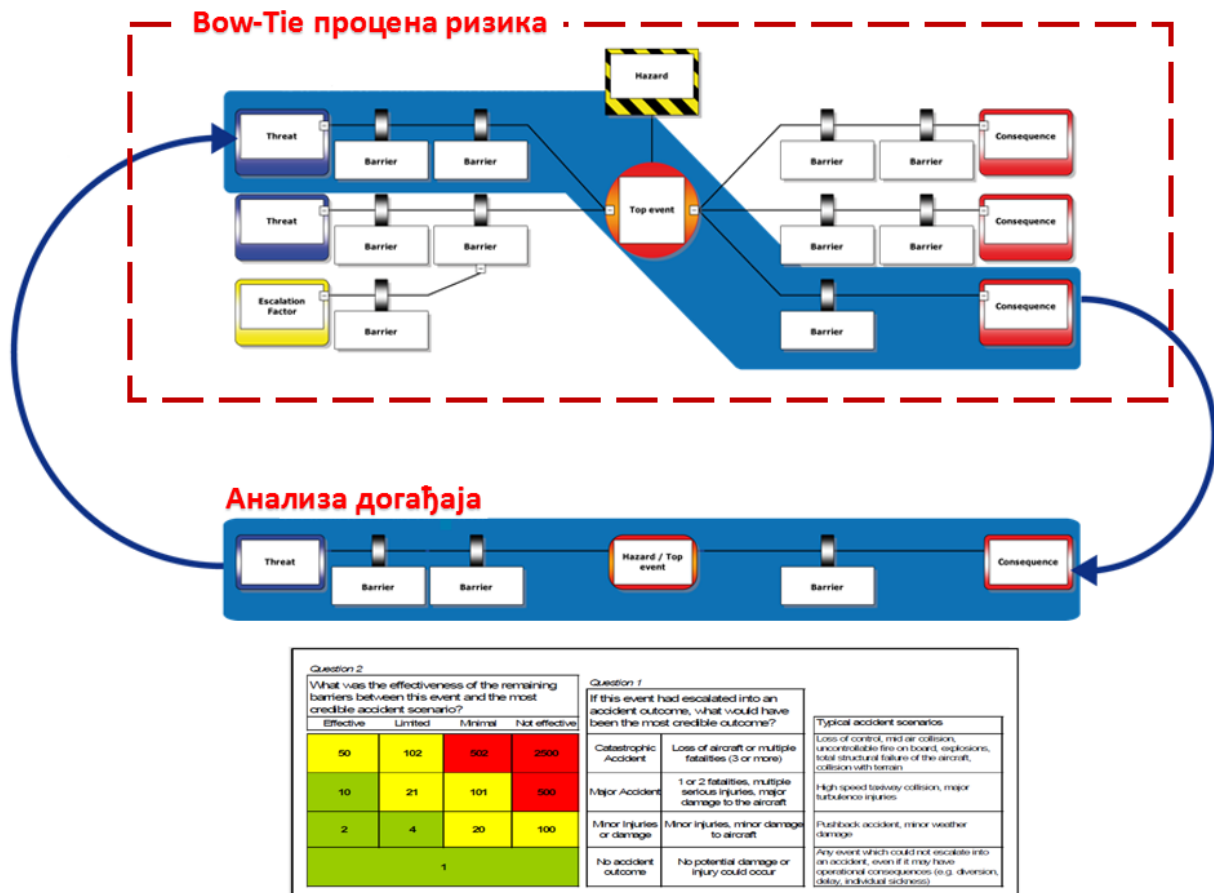
Безбедносни циљеви и безбедносни индикатори у Републици Србији

Праћење нивоа безбедности и безбедносне анализе имају за циљ сагледавање свеобухватног нивоа безбедности у цивилном ваздухопловству и основ су за доношење мера за одржавање достигнутог и унапређење постојећег нивоа безбедности.

Мере за одржавање достигнутих нивоа безбедности и њихово унапређење делују кроз приоритизовање надзора у областима повећаног ризика (*Risk Based Oversight*), системске акције (*Safety Promotion*) и неодложне реакције на уочене безбедносне проблеме (*Safety Order/Directive*). Процес континуираног праћења је графички приказан на слици 1.

Безбедносни индикатори представљају главно средство приликом анализирања података, омогућавајући да се идентификују безбедносни ризици и трендови. На основу тога дефинишу се мере за умањење или елиминацију идентификованих безбедносних ризика, а графички приказ тог процеса дат је на слици 2.

Континуирано праћење са свим оперативним подацима



Сл.1

Континуирано побољшање



Управљање контролним механизмима
Безбедносне провере
Проактивно планирање

Problem / Incident	1.8.11	1.8.12	1.8.13	1.8.14	1.8.15	1.8.16
1.8.11	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.12	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.13	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.14	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.15	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.16	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.17	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.18	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.19	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.20	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.21	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.22	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.23	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.24	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.25	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.26	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.27	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.28	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.29	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.30	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.31	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.32	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.33	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.34	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.35	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.36	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.37	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.38	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.39	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.40	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.41	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.42	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.43	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.44	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.45	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.46	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.47	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.48	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.49	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.50	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.51	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.52	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.53	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.54	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.55	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.56	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.57	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.58	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.59	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.60	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.61	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.62	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.63	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.64	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.65	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.66	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.67	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.68	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.69	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.70	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.71	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.72	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.73	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.74	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.75	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.76	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.77	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.78	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.79	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.80	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.81	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.82	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.83	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.84	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.85	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.86	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.87	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.88	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.89	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.90	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.91	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.92	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.93	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.94	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.95	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.96	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.97	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.98	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.99	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
1.8.100	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes

Догађаји

- Анализа догађаја
- Event risk classification
- значајно нарушавање контролних Механизма (баријера)
- врста акције

Question 1	Question 2	Question 3
1. How well do the effectiveness of the remaining barriers between the event and the most likely accident scenario?	2. How well have the barriers in the accident scenario been the most effective barrier?	3. How well have the barriers in the accident scenario been the most effective barrier?
Yes	Yes	Yes
No	No	No
Yes	No	No
No	Yes	Yes
No	No	Yes
Yes	Yes	No
No	Yes	No
Yes	No	Yes
No	No	No



Управљање променама

- Промена је потенцијални хазард
- Предиктивна експертска анализа ризика
- Предиктивни акциони план

Сл.2

Безбедносни циљеви и безбедносни индикатори у Републици Србији дефинисани су на основу принципа Европског програма за безбедност цивилног ваздухопловства (EASP).

Безбедносни индикатори се групишу у три категорије:

Безбедносни индикатори прве категорије односе се на праћење догађаја који за последицу имају удесе и озбиљне незгоде.

Безбедносни индикатори друге категорије односе се на праћење одређених типова догађаја који могу ескалирати у удес или озбиљну незгоду. Дефинисани су на међународном нивоу, од стране Међународне организације цивилног ваздухопловства (ICAO).

Безбедносни индикатори треће категорије Односе се на праћење догађаја са последицама мањег значаја (прекурсора) који доприносе догађајима који се прате у индикаторима друге категорије. Праћењем и контролом (умањењем/елиминацијом) безбедносних ризика за испољавање догађаја који се прате индикаторима треће категорије, умањује се вероватноћа ескалације у догађаје који спадају у индикаторе друге категорије или прве категорије.

1. Безбедносни индикатори прве категорије

1.1 Удес

Дефиниција

Удес је догађај у вези са коришћењем ваздухоплова, када је у питању ваздухоплов са посадом, који се догодио од тренутка када се неко лице укрца у ваздухоплов са намером да обави лет до тренутка када се сва лица искрцају из ваздухоплова или, у случају ваздухоплова без посаде, који се догодио од тренутка када је ваздухоплов спреман за покрет у циљу лета до тренутка када се ваздухоплов потпуно заустави на крају лета и када се угаси основна погонска група, при чему је настала било која од следећих последица:

- смрт или тешка телесна повреда лица услед боравка у ваздухоплову, директног контакта са било којим делом ваздухоплова, укључујући и делове који су се одвојили од ваздухоплова, или услед директне изложености издувном млазу млазног мотора, изузев када су смрт и тешка телесна повреда наступили као последица природних узрока, самоповређивања, или су их проузроковала друга лица или када су смрт и тешка телесна повреда задесиле следеће путнике који су се скривали изван делова који су доступни путницима и посади,

- оштећење ваздухоплова, отказ његове структуре који негативно делује на јачину структуре или карактеристике лета ваздухоплова или захтева већу поправку или замену оштећене компоненте, изузев отказа или оштећења мотора, када је оштећење ограничено на један мотор (укључујући његове капотаже или агрегате) или, изузев оштећења елиса, крајева крила, антена, сонди, лопатица, гума, кочница, точкова, аеродинамичне оплате, панела, врата стајног трапа, ветробрана, оплате ваздухоплова (као што су мала удубљења или мали отвори) или мањих оштећења на лопатицама главног ротора или на лопатицама репног ротора, стајног трапа и оних оштећења која су настала дејством града или ударом птица (укључујући и рупе на радарској куполи),

- ваздухоплов је нестао или му није могуће прићи.

Тешка телесна повреда је повреда коју је у удесу и озбиљној незгоди претрпело неко лице, а која има за последицу:

- хоспитализацију дужу од 48 h, која започне у року од седам дана од дана када је нанета повреда везана за удес или озбиљну незгоду,

- прелом било које кости (изузев једноставних прелома прстију руку, ножних прстију или прелома носа),

- раздеротине које изазивају озбиљна крварења, оштећење нерава, мишића или тетива,

- повреде било ког унутрашњег органа,

- опекотине другог или трећег степена или опекотине која захватају више од 5% површине тела,

- потврђено излагање заразним супстанцама или штетним зрачењима.

Извори података

Извор података је систем обавезног и добровољног пријављивања догађаја у цивилном ваздухопловству.

Мерење

Индикатор се мери по броју догађаја у односу на изложеност система (број сати налета флоте, број контролисаних сати, број операција и сл.) на годишњем нивоу.

Безбедносни циљеви

2022: Јавни авио-превоз: Без удеса

Општа авијација: Без удеса

1.2 Озбиљна незгода

Дефиниција

Озбиљна незгода је догађај који обухвата околности које указују да је постојала велика вероватноћа да дође до удеса, а повезан је са коришћењем ваздухоплова, који се, у случају ваздухоплова са посадом, догодио од тренутка када се неко лице укрца у ваздухоплов са намером да обави лет до тренутка када се сва лица искрцају из ваздухоплова или, у случају ваздухоплова без посаде, који се догодио од тренутка када је ваздухоплов спреман за покрет у циљу лета до тренутка када се ваздухоплов потпуно заустави на крају лета и када се угаси основна погонска група.

Озбиљне незгоде обухватају: случајеве као што су опасно приближавање, где је потребно предузети маневарску акцију избегавања, случајеве где је избегнут контролисани лет у терен, случајеве прекинутог полетања на затвореној или заузетој полетно-слетној стази, случајеве где је извршено полетање са затворене или заузете рулне или полетно-слетне стазе, случајеве слетања или покушаја слетања на затворену или заузету полетно-слетну стазу, случајеве где ваздухоплов није достигао предвиђене перформансе на полетању, појаву ватре, дима у летачкој и путничкој кабини, у одељцима за смештај робе, или пожар мотора, иако је ватра угашена, све случајеве који су довели до употребе додатног кисеоника, структурална оштећења или оштећења погонске групе, као и оштећења турбине, вишеструке неисправности једног или више система које утичу на управљање ваздухопловом, онеспособљеност чланова летачке посаде, недостатак горива који је довео до проглашења ситуације опасности, случајеве излетања на рулну или полетно-слетну стазу класификоване као категорија А (*ICAO Doc 9870*), незгоде приликом полетања или слетања, случајеве кварова система или неповољних временских услова који су узроковали тешкоће у управљању ваздухопловом, кварове више од једног система где се губи редувантност система. (Референца: Уредба (ЕУ) бр. 996/2010).

Извори података

Извор података је систем обавезног и добровољног пријављивања догађаја у цивилном ваздухопловству.

Мерење

Индикатор се мери по броју догађаја у односу на изложеност система (број сати налета флоте, број контролисаних сати, број операција и сл.) у одређеном временском периоду.

Безбедносни циљеви

2022: Јавни авио-превоз: смањити стопу озбиљних незгода у односу на обим саобраћаја (узети у обир петогодишњи просек)

Општа авијација: Смањење броја озбиљних незгода.

Безбедносни индикатори друге категорије

RUNWAY EXCURSION					
Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
2.1	Излетање ваздухоплова са рулне или полетно-слетне стазе (Runway Excursions-RE)	Излетање ваздухоплова са рулне или полетно-слетне стазе представља неконтролисан излазак ваздухоплова са рулне или полетно-слетне стазе приликом полетања или слетања. Излетање може бити ненамерно или намерно (на пример, као резултат одређеног маневра).	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: RE Потребно је пратити укупан број случајева у односу на општи ваздушни саобраћај и вредности индикатора групе циљаних индикатора за пружаоце услуга у ваздушној пловидби.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности у циљу умањења или елиминисања ризика, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте.

RUNWAY INCURSION					
Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
2.2	Стварни или могући неовлашћени излазак на рулну или полетно-слетну стазу (Runway Incursion-RI-VAP)	Неовлашћени излазак на рулну или полетно-слетну стазу представља ситуацију у којој се ваздухоплов, возило или особа налази на рулној или полетно-слетној стази или у њеној заштићеној зони, без овлашћења или недозвољено на неки други начин. "Било који догађај на аеродрому који укључује неовлашћено присуство ваздухоплова, возила или особе у заштићеној зони која је одређена за слетање или полетање ваздухолова." (ICAO)	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: RI-VAP Потребно је пратити укупан број случајева у односу на општи ваздушни саобраћај и вредности индикатора групе циљаних индикатора за пружаоце услуга у ваздушној пловидби.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности у циљу умањења или елиминисања ризика, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте.

MID AIR COLLISION

Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
2.3	<p>Судар или непосредна опасност од судара ваздухоплова у ваздуху и опасно приближавање (Mid-air Collisions and near misses-MAC)</p>	<p>Судар ваздухоплова у ваздуху представља ситуацију у којој ваздухоплов који је у ваздуху долази у контакт са другим ваздухопловом. Опасно приближавање (AIRPROX-aircraft proximity, near miss) представља ситуацију у којој су, по мишљењу пилота или контролора летења удаљеност између ваздухоплова, као и њихове релативне позиције и брзине такве да безбедност тих ваздухоплова може бити угрожена.</p> <p>"Близина ваздухоплова се класификује на следећи начин:</p> <ul style="list-style-type: none"> • А-Ризик од судара. Класификација ризика у вези близине ваздухоплова при којој је постојао озбиљан ризик од судара. • Б-Безбедност је угрожена. Класификација ризика у вези близине ваздухоплова при којој је безбедност ваздухоплова могла бити угрожена. • Ц-Не постоји ризик од судара. Класификација ризика у вези близине ваздухоплова при којој није постојао ризик од удеса. • Д-Ризик није одређен. Класификација ризика у вези близине ваздухоплова при којој не постоји довољно доступних информација или довољно одговарајућих доказа за одређивање ризика." (ICAO Doc 4444) <p>Овај безбедносни индикатор обухвата све случајеве при којима је угрожено минимално раздвајање између</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: MAC</p> <p>Потребно је пратити укупан број случајева у односу на општи ваздушни саобраћај и вредности индикатора групе циљаних индикатора за пружаоце услуга у ваздушној пловидби.</p>	<p>2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности у циљу умањења или елиминисања ризика, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте.</p>

		ваздухоплова у лету и све TCAS RA случајеве.			
--	--	--	--	--	--

CONTROLLED FLIGHT INTO TERRAIN

Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
2.4	Контролисани лет у терен и сличне ситуације (<i>Controlled flight into terrain and similar situations-CFIT</i>)	Контролисани лет у терен (ка терену) се јавља када ваздухоплов који је пловидбен и исправан за безбедно летење и који је под потпуном контролом пилота грешком удари у терен, водену површину или препреку. Овај безбедносни индикатор обухвата све случајеве при којима је угрожено минимално раздвајање између ваздухоплова у лету и препрека.	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: C-FIT Потребно је пратити укупан број случајева у односу на општи ваздушни саобраћај и вредности индикатора групе циљаних индикатора за пружаоце услуга у ваздушној пловидби.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности у циљу умањења или елиминисања ризика, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте.

LOSS OF CONTROL IN FLIGHT

Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
2.5	Губитак контроле над ваздухопловом у лету (<i>Loss of control in flight - LOC-I</i>)	Губитак контроле над ваздухопловом у лету представља ситуацију при којој пилот губи контролу над ваздухопловом у лету, што резултира значајним одступањем од намераване путање лета. Губитак контроле над ваздухопловом може бити привремен или потпун и може бити изазван људском грешком, механичким кваром или спољним фактором.	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: LOC-I Потребно је пратити укупан број случајева у односу на општи ваздушни саобраћај и вредности индикатора групе циљаних индикатора за пружаоце услуга у ваздушној пловидби.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности у циљу умањења или елиминисања ризика, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте.

GROUND HANDLING

Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
2.6	Безбедност земаљских делатности (RAMP, G-COL, LOAD, DE-ICE)	<p>Ова категорија укључује сударе на земљи до којих може доћи услед сервисирања, укрцавања, утовара или истовара ваздухоплова, приликом рулања ваздухоплова, удара лопатице пропелера, ротора или фенске лопатице ваздухоплова, гурања и вуче ваздухоплова, ова категорија укључује и неправилан утовар ваздухоплова и неправилно осигуран терет у ваздухоплову, (RAMP).</p> <p>Уколико до судара на земљи дође приликом рулања ваздухоплова на рулној или ка или од полетно-слетне стазе при чему ваздухоплов долази у контакт са другим ваздухопловом, возилом, особом, животињом, објектом или било којом другом препреком, приликом кретања на било ком делу аеродрома, осим у случају вуче ваздухоплова, ови случајеви сврставају се у категорију судар приликом рулања ваздухоплова на рулној или ка или од полетно слетне стазе, (GCOL).</p> <p>Безбедност земаљских делатности обухвата две категорије судара у зависности да ли се ваздухоплов креће на сопствени погон или не, као и грешке приликом утовара и грешке при одлеђивању и спречавању залеђивања.</p> <p>Судар који су изазвани неовлашћеним изласком на полетно-слетну стазу нису обухваћени овим безбедносним индикатором.</p>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	<p>Скраћенице: GH (RAMP, GCOL, LOAD, DE-ICE)</p> <p>Потребно је пратити укупан број случајева у односу на општи ваздушни саобраћај и вредности индикатора групе циљаних индикатора за пружаоце услуга у ваздушној пловидби.</p>	<p>2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности у циљу умањења или елиминисања ризика, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте.</p>

FIRE

Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
2.7	Појава ватре или дима у ваздухоплову у лету или на земљи која није резултат удара <i>(Fire/smoke non impact F-NI)</i>	Појава ватре или дима у ваздухоплову у лету или на земљи која није резултат удара.	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: FIRE Потребно је пратити укупан број случајева у односу на општи ваздушни саобраћај и вредности индикатора групе циљаних индикатора за пружаоце услуга у ваздушној пловидби.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности у циљу умањења или елиминисања ризика, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте.
2.8	Остали догађаји <i>(Other)</i>				

Безбедносни индикатори треће категорије

RUNWAY EXCURSION					
Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
3.1	Нестабилан прилаз-UA	<p>Нестабилан прилаз је свака ситуација у којој прилаз авиона није стабилан у складу са критеријумима наведеним у Оперативном приручнику. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.3 (8))</p> <p>Нестабилан прилаз може резултирати излетањем са полетно-слетне стазе и/или контролисаним летом у терен.</p>	Главни извор података је FDM, такође могу се користити подаци из пријављених догађаја.	<p>Скраћеница: UA</p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција.</p> <p>Повезани индикатори друге категорије SPI: Излетање са рулне или полетно-слетне стазе (<i>Runway excursion-RE</i>), Контролисани лет у терен (<i>Controlled flight into terrain - CFIT</i>)</p>
3.2	Неисправности кочионог система и уређаја за кочење фенском струјом (<i>Landing gear and reverse thrust malfunctions</i>)	<p>Случајеви који укључују кварове кочионог система или уређаја за кочење фенском струјом. Ови случајеви укључују пуцање гума, али искључују грешке инструмента показивача. Кварови кочионог система или уређаја за кочење фенском струјом могу довести до излетања са рулне или полетно-слетне стазе. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 2)</p>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	<p>Скраћеница: LG/REV</p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2022. година: Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција.</p> <p>Повезани индикатори друге категорије SPI: Излетање са рулне или</p>

					полетно-слетне стазе (Runway excursion - RE)
3.3	Недостаци у пружању информација о стању рулне или полетно-слетне стазе (Deficiencies in runway condition and related information)	<p>Случајеви где информације о стању рулне или полетно-слетне стазе нису достављене или су достављене погрешне информације (нпр. некоректне информације за SNOWTAM, ATIS, а где <i>ATS</i> није пружио коректне информације). (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 3 (1), 5(6))</p> <p>Ови случајеви могу довести до излетања са рулне или полетно-слетне стазе.</p>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	<p>Скраћеница: <i>RWY CON</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2022 година: Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Излетање са рулне или полетно-слетне стазе (Runway excursion - RE)</p>
3.4	Случајеви слетања и полетања при леђном ветру већем од прописаног (Downwind landings and takeoffs)	<p>Случајеви где брзина ветра премашује дефинисане максимуме (чеони, бочни, леђни ветар), а ваздухоплов ипак наставља слетање или полетање. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5)</p> <p>Ови случајеви могу довести до излетања са рулне или полетно-слетне стазе.</p>	Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци добијени посредством FDM могу бити коришћени као додатни подаци.	<p>Скраћеница: <i>WIND</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Излетање са рулне или полетно-слетне стазе (Runway excursion - RE)</p>
3.5	Неправилан контакт са рулном или полетно-слетном стазом (ПСС) приликом полетања или слетања (Abnormal runway contact)	<p>Случајеви где приликом полетања или слетања ваздухоплов остварује неправилан контакт са ПСС. (Hard/heavy landings, long/fast landings, off-center landings, tail strikes, etc). (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.3 (7), (11),(12)). Ови случајеви могу довести до излетања са рулне или полетно-слетне стазе.</p>	Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци добијени посредством FDM могу бити коришћени као додатни подаци.	<p>Скраћеница: <i>ARC</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2022 година: Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција.</p>

					Повезани индикатори друге категорије SPI: Излетање са рулне или полетно-слетне стазе (<i>Runway excursion - RE</i>)
3.6	Случајеви прекинутог полетања <i>(Any rejected takeoff)</i>	Случајеви где је извршено прекинуто полетање. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс 1, 1.3 (4)) Случајеви прекинутог полетања при великим брзинама могу довести до излетања са полетно-слетне стазе.	Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци добијени посредством FDM могу бити коришћени као додатни подаци.	Скраћеница: RTO Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Излетање са полетно-слетне стазе (<i>Runway excursion - RE</i>)
3.7	Немогућност постизања захтеваних или очекиваних перформанси у току полетања, прекинутог слетања или слетања <i>(Inability to achieve required or expected performance during take-off, go-around or landing)</i>	Случајеви где није било могуће постићи захтеване или очекиване перформансе приликом полетања, слетања или прекинутог слетања (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс 1, 1.3 (5)) Случајеви прекинутог полетања при великим брзинама могу довести до излетања са полетно-слетне стазе.	Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци добијени посредством FDM могу бити коришћени као додатни подаци.	Скраћеница: TO/GO/LNDG Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Излетање са полетно-слетне стазе (<i>Runway excursion - RE</i>)

3.8	<p>Полетање или покушај полетања, прилаз или слетање са неправилном конфигурацијом <i>(Actual or attempted take-off, approach or landing with incorrect configuration setting)</i></p>	<p>Полетање или покушај полетања, прилаз или слетање у неправилној конфигурацији <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс 1, 1.3 (б))</i></p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци добијени посредством FDM могу бити коришћени као додатни подаци.</p>	<p>Скраћеница: CONFIG</p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Излетање са полетно-слетне стазе <i>(Runway excursion – RE, Губитак контроле у лету LOC-I)</i></p>

RUNWAY INCURSION

Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
3.9	Неовлашћено присуство ваздухоплова на рулној или полетно-слетној стази супротно инструкцијама које је добио од АТЦ <i>(Runway incursion by aircraft)</i>	Случајеви где је кретање ваздухоплова супротно инструкцијама које је добио од АТЦ довело је до ситуације да се ваздухоплов нашао на рулној или полетно слетној стази. <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.3 (2))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>RI-VAP</i> Потребно је пратити укупан број случајева у односу на општи ваздушни саобраћај и вредности индикатора групе циљаних индикатора за пружаоце услуга у ваздушној пловидби.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Неовлашћено присуство ваздухоплова на рулној или полетно-слетној стази <i>(Runway incursion – RI-VAP)</i>
3.10	Неовлашћено присуство ваздухоплова на рулној или полетно-слетној стази узроковано поступцима АТЦ <i>(Runway incursion with direct / indirect ATC contribution)</i>	Случајеви где је поступак АТЦ директно или индиректно довео до ситуације да се ваздухоплов нашао на рулној или полетно-слетној стази. <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс III, 1.3 (7))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>RI-ATCO</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу. Потребно је истражити сваки појединачни случај неовлашћеног присуства ваздухоплова на рулној или полетно-слетној стази како би се утврдило да ли је догађај узроковао оператер или АТЦ.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Неовлашћено присуство ваздухоплова на рулној полетно-слетној стази <i>(Runway incursion – RI-VAP)</i>

<p>3.11</p>	<p>Неовлашћено присуство возила или људи на рулној или полетно-слетној стази (Runway incursion by vehicle or person)</p>	<p>Случајеви неовлашћеног присуства возила или људи на рулној полетно-слетној стази. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.3 (2))</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: <i>RI-OTHER</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру операција.</p> <p>Повезани индикатори друге категорије SPI: Неовлашћено присуство ваздухоплова на рулној полетно-слетној стази (Runway incursion – RI-VAP)</p>
--------------------	--	--	--	--	---

MID AIR COLLISION

Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
3.12	<p>Нарушавање прописаних норми раздвајања-изазвано радом посаде ваздухоплова (<i>Separation minima infringements caused by aircraft</i>)</p>	<p>Ово се односи на ситуације где нису одржани прописани минимуми раздвајања између ваздухоплова или између ваздухоплова и ваздушног простора за који је минимум раздвајања прописан. (Референца Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс III, 1 (2))</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: <i>SMI</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу. Потребно је истражити сваки појединачни случај нарушавања минимума раздвајања како би се утврдило да ли је догађај изазван поступцима оператера или поступцима од стране <i>ATC</i>.</p>	<p>2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Судар ваздухоплова у ваздуху (<i>Mid-air collision and near misses MAC</i>)</p>
3.13	<p>Нарушавање прописаних норми раздвајања изазвано радом контроле летења (<i>Separation minima infringements with direct/indirect ATC contribution</i>)</p>	<p>Случајеви где су поступци <i>ATC</i> изазвали нарушавање минималног раздвајања између ваздухоплова, ваздухоплова и терена или између ваздухоплова у контролисаном ваздушном простору. (Референца Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс III, 1 (2))</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: <i>SMI ATCO</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу. Потребно је истражити сваки појединачни случај нарушавања минимума раздвајања како би се утврдило да ли је догађај изазван поступцима оператера или поступцима од стране <i>ATC</i>.</p>	<p>2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Судар ваздухоплова у ваздуху (<i>Mid-air collision and near misses MAC</i>)</p>

3.14	Нарушавање прописаних норми раздвајања-изазвано радом оператера беспилотног ваздухоплова <i>(Separation minima infringements caused by UAS)</i>	Случајеви где су беспилотни ваздухоплови довели до нарушавања минималног раздвајања између ваздухоплова у контролисаном ваздушном простору. <i>(Референца: Уредба (Е)У 2015/1018 Анекс III, 1 (2))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>SMI UAS</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу. Потребно је истражити сваки појединачни случај нарушавања минимума раздвајања.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Судар ваздухоплова у ваздуху (<i>Mid-air collision and near misses MAC</i>)
3.15	Повреде ваздушног простора <i>(Airspace infringements)</i>	Повреде ваздушног простора укључујући неовлашћени улазак у ваздушни простор. <i>(Референца: Уредба (Е)У 2015/1018 Анекс III, 1 (10)(б))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>AI</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу. Потребно је истражити сваки појединачни случај нарушавања минимума раздвајања како би се утврдило да ли је догађај изазван поступцима оператера или поступцима од стране <i>ATC</i> .	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Судар ваздухоплова у ваздуху (<i>Mid-air collision and near misses MAC</i>).
3.16	Одступање од задатог нивоа лета <i>(Level bust)</i>	Одступање од задатог нивоа лета настаје када ваздухоплов одступи од задатог нивоа лета без обзира да ли је прекршио минимуме раздвајања са другим ваздухопловом. <i>(Референца: Уредба (Е)У 2015/1018 Анекс I, 1.4 (3))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>LB</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у

					оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Судар ваздухоплова у ваздуху (MAC).
3.17	ACAS-RA	Случајеви где је дошло до активирања ACAS-RA. (Референца: Уредба (EY) 2015/1018 Анекс 1, 5 (2))	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: ACAS-RA Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Судар ваздухоплова у ваздуху (<i>Mid-air collision and near misses</i> MAC).
3.18	Бочно одступање од одобрене путање лета (<i>Lateral deviations from cleared flight path</i>)	Случајеви где је ваздухоплов одступио од одобрене путање лета, бочно одступање од одобрене путање од стране АТС, Одступање од SID/STAR: Коришћење нетачних података или погрешан унос података у опрему која се користи за навигацију или израчунавање перформанси, које може даугрози ваздухоплов, лица у њему или било која друга лица. Референца: Уредба (EY) 2015/1018 Анекс 1, 1, 1.1 (1)) Ненамерно одступање од намераване или задате путање које је дупло мање од захтеване навигационе перформансе или . (Референца: Уредба (EY) 2015/1018 Анекс 1, 1.4 (5)) Одступање од путање лета може довести до губитка раздвајања, повреде ваздушног	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: NAV ERROR Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Судар ваздухоплова у ваздуху (<i>Mid-air collision and near misses</i> MAC).

		простора или опасног приближавања.			
3.19	Неадекватно раздвајање <i>(Inadequate separation - In the absence of prescribed separation minima, a situation in which aircraft were perceived to pass too close to each other for pilots to ensure safe separation.)</i>	Случајеви где је дошло до неодговарајуће сепарације. ваздухоплова у ваздушном простору где није прописана минимална сепарација, . <i>(Референца: Уредба (Е)У 2015/1018 Анекс III, 1 (3))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја	Скраћеница: IS Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Судар ваздухоплова у ваздуху (<i>Mid-air collision and near misses MAC</i>).

CONTROLLED FLIGHT INTO TERRAIN

Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
3.20	Активирање система за упозорење на близину земље <i>(Ground Proximity Warning System GPWS terrain warnings)</i>	<p>Случајеви где се активира систем за упозорење на близину земље GPWS или EGPWS. <i>(Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5 (3))</i></p> <p>У случају активирања уређаја за упозорење близине земље GPWS, уколико летачка посада одмах не предузме активност долази до контролисаног лета у терен.</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја, додатно се могу користити подаци добијени FDM.</p>	<p>Скраћеница: <i>GPWS</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Контролисани лет у терен (Controlled flight into terrain C-FIT)</p>
3.21	Грешке и пропусти у ваздухопловним базама података <i>(Errors and omissions in aeronautical database)</i>	<p>Случајеви где се некоректни подаци налазе у ваздухопловним базама података, укључујући неажурне податке, некоректне информације за SID/STAR. <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс III, 2 (2))</i></p> <p>Грешке и пропусти у навигационим базама података могу довести до нарушавања норми раздвајања или контролисаног лета у терен.</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: <i>NAV DAT</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Контролисани лет у терен (Controlled flight into terrain C-FIT; and</p>

					Mid-air collision and near misses MAC).
3.22	Операције са неправилно подешеним висиномером <i>(Operation with incorrect altimeter setting)</i>	Случајеви где је дошло до неправилног подешавања висиномера. Овај индикатор обухвата случајеве где промена подешавања висиномера од QNH на стандардни притисак, или обратно је заборављена или где је дошло до неправилног подешавања висиномера. <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.4 (7))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>ALT</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Контролисани лет у терен (<i>Controlled flight into terrain C-FIT</i>).
3.23	Случајеви инструменталног прилажења испод прописаних минималних висина са неадекватном видљивошћу <i>(Continuation of an instrument approach below published minimums with inadequate visual references)</i>	Случајеви где је дошло до инструменталног прилажења испод прописаних минималних висина са неадекватном видљивошћу. Овај индикатор обухвата случајеве где промена подешавања висиномера од QNH на стандардни притисак, или обратно је заборављена, или где је дошло до неправилног подешавања висиномера. <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.3 (9))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја	Скраћеница: <i>MIN ALT</i>	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Контролисани лет у терен (<i>Controlled flight into terrain C-FIT</i>).

LOSS OF CONTROL IN FLIGHT

Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
3.24	Случајеви летења ваздухоплова брзином већом од максимално прописане или мањом од минимално прописане (Low speed and high speed cases)	Случајеви где је брзина ваздухоплова била изнад максималне дозвољене брзине, или испод минималне дозвољене брзине, током било које фазе лета. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018, Анекс I, 1.4 (6)) Летење ваздухоплова испод минималне дозвољене брзине доводи до губитка силе узгона. Летење ваздухоплова изнад максималне дозвољене брзине доводи до угрожавања структуре ваздухоплова и губитка контроле над ваздухопловом.	Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци могу бити прикупљени додатно посредством FDM.	Скраћеница: <i>SPEED</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Губитак контроле над ваздухопловом у лету (<i>Loss of control in flight LOC-I</i>).
3.25	Случајеви турбуленција у трагу другог ваздухоплова (Wake turbulence incidents)	Случајеви где ваздухоплов наилази на турбуленцију у трагу другог ваздухоплова. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5 (7))	Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци могу бити прикупљени додатно посредством FDM.	Скраћеница: <i>WAKE</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Губитак контроле над ваздухопловом у лету (<i>Loss of control in flight LOC-I</i>).

3.26	<p>Случајеви летења кроз подручје јаких турбуленција или случајеви када је дошло до повреда посаде и путника или када се захтева преглед ваздухоплова након лета (<i>Severe turbulence encounter or any encounter resulting in injury to occupants or deemed to require a “turbulence check” of the aircraft</i>)</p>	<p>Случајеви летења кроз подручје јаких турбуленција или случајеви када је дошло до повреда посаде и путника или када се захтева преглед ваздухоплова након лета. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5 (11))</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци могу бити прикупљени додатно посредством FDM.</p>	<p>Скраћеница: <i>TURB</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Губитак контроле над ваздухопловом у лету (<i>Loss of control in flight LOC-I</i>).</p>
3.27	<p>Лет кроз подручје јаког смицања ветра и олујног времена којим се угрозио или могао угрозити ваздухоплов, лица у њему или било које друго лице (<i>A significant windshear or thunderstorm encounter which has or could have endangered</i>)</p>	<p>Лет кроз подручје јаког смицања ветра и олујног времена којим се угрозио или могао угрозити ваздухоплов, лица у њему или било које друго лице. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5 (12))</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци могу бити прикупљени додатно посредством FDM.</p>	<p>Скраћеница: <i>WSTRW</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Губитак контроле над ваздухопловом у лету (<i>Loss of control in flight LOC-I</i>).</p>

	<i>the aircraft, its occupants or any other person)</i>				
3.28	Случајеви појаве залеђивања у лету који су проузроковали потешкоће при управљању, оштећење ваздухоплова или губитак или неисправност било ког система ваздухоплова <i>(Icing encounter resulting in handling difficulties, damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system)</i>	Случајеви појаве залеђивања у лету који су проузроковали потешкоће при управљању, оштећење ваздухоплова или губитак или неисправност било ког система ваздухоплова. <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5 (13))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци могу бити прикупљени додатно посредством FDM.	Скраћеница: <i>ICE</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Губитак контроле над ваздухопловом у лету <i>(Loss of control in flight LOC-I)</i>
3.29	Случајеви неправилног положаја ваздухоплова у лету <i>(Aircraft upset, exceeding normal pitch attitude, bank angle or airspeed inappropriate for the conditions)</i>	Случајеви днеправилног положаја ваздухоплова у лету, нагиб ваздухоплова по попречној оси већи од уобичајеног, угао бочног нагиба или брзина лета неприкладни за услове лета. <i>(Референца (Е)У 2015/1018 Анекс I, 1.4 (2))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја. Родаци могу бити прикупљени додатно посредством FDM.	Скраћеница: <i>A/C UPSET</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Губитак контроле над ваздухопловом у лету

					<i>(Loss of control in flight LOC-I).</i>
3.30	Ненамеран улазак у ИМС услове или губитак оријентације <i>(Unintended flight in IMC or loss of reference in flight)</i>	Догађаји у којима пилот ненамерно уђе у инструменталне метеоролошке услове или изгуби оријентацију <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.5 (2))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>UIMC</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: LOC I.
3.31	Неодговарајући поступци посаде ваздухоплова, неправилно коришћење система и инструмената ваздухоплова <i>(Unappropriate action by the crew, unsuitable use of aircraft systems and instruments)</i>	Догађаји у којима због неодговарајућег поступка посаде ваздухоплова или неправилног коришћења система и инструмената дође до: контролисаног лета у терен (CFIT), удеса ваздухоплова услед губитка контроле над ваздухопловом у лету, излетања ваздухоплова са рулне или полетно- слетне стазе, судара ваздухоплова у ваздуху или опасног приближавања <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.5 (3))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>AMAN</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: CFIT, LOC I, RE, MAC.

3.32	Активирање било ког система заштите који се односи на перформансе ваздухоплова <i>(Activation of any flight envelope protection, including stall warning, stick shaker, stick pusher and automatic protections)</i>	Активирање било ког система заштите који се односи на перформансе ваздухоплова, укључујући упозорење губитка узгона, укључивање упозорења вибрацијом команде, потискивача команде и аутоматске заштите. <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.4 (4))</i> Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци могу бити прикупљени додатно посредством FDM.	Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци могу бити прикупљени додатно посредством FDM.	Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Губитак контроле над ваздухопловом у лету <i>(Loss of control in flight LOC-I)</i>
3.33	Транспорт опасне робе <i>(Transport of dangerous goods)</i>	Случајеви где је приликом транспорта опасне робе утврђено да је опасна роба непрописно припремљена за превоз, оштећена приликом паковања тако да се запалила у робним одељцима или оштећена приликом утовара тако да се запалила у робним одељцима, случајеви где се превози забрањена и непријављена опасна роба која се запалила у путничкој кабини, случајеви где је дошло до појаве пожара или дима електронске опреме која се напаја литијумским батеријама. <i>(Референца: Уредба (Е)У 2015/1018 Анекс I, 1.1 (2))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: DG Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Појава ватре или дима у ваздухоплову у лету или на земљи која није резултат удара <i>(Fire/smoke non impact F-NI)</i> , Губитак контроле над ваздухопловом у

					лету (Loss of control in flight LOC-I).
3.34	Грешке при одлеђивању и спречавању залеђивања пре лета <i>(Deicing and anti-icing errors)</i>	Случајеви где оператер није спровео поступке одлеђивања или спречавања залеђивања или је спровео некоректне поступке. Ови случајеви не обухватају кварове система за одлеђивања или спречавања залеђивања. <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.2 (2))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>DE-ICE</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Губитак контроле над ваздухопловом у лету (Loss of control in flight LOC-I), излетање са рулне или полетно – слетне стазе (Runway excursions RE).
3.35	Догађаји проузроковани погрешним прорачуном масе или положаја тежишта и/или погрешним утоваром истоваром ваздухоплова <i>(Weight and balance errors)</i>	Случајеви који обухватају све грешке повезане са израчунавањем масе и положаја тежишта и/или погрешним утоваром/истоваром ваздухоплова. <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс IV, 2.3 (1))</i> Грешке приликом израчунавања масе и положаја тежишта могу довести до померања центра тежишта ваздухоплова и губитка контроле над ваздухопловом у лету.	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>LOAD</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Губитак контроле над ваздухопловом у лету

					(Loss of control in flight LOC-I).
3.36	Откази управљачких система (<i>Control system failures</i>)	Случајеви који обухватају један или више отказа контролних система, укључујући отказ командних површина, отказ система аутоматског управљања и одговарајућих индикатора. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 2) Отказ управљачких система утиче на управљивост ваздухоплова и свест о ситуацији.	Главни извор података је пријављивање догађаја и FDM.	Скраћеница: <i>FCONT</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Губитак контроле над ваздухопловом у лету (<i>Loss of control in flight LOC-I</i>), излетање са рулне или полетно-слетне стазе (<i>Runway excursions RE</i>).
3.37	Случајеви где је дошло до губитка редундантности, односно отказа неког од система који обезбеђује редундантност (<i>Loss of redundancy of a system</i>)	Случајеви где је дошло до отказа неког од система који обезбеђује редундантност. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 2.1 (3))	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>REDUNDANT</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: ови случајеви могу бити повезани са губитком

					контроле над ваздухопловом у лету. SPI: <i>LOC I</i> .
3.38	Отказ мотора на вишемоторном ваздухоплову <i>(One engine inoperative on multi-engine aircraft)</i>	Догађаји у којима због отказа једног мотора на вишемоторном ваздухоплову може да дође до удеса ваздухоплова услед губитка контроле над ваздухопловом у лету <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 2.2 (8))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: SCF-PP Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: LOC I, RE.
3.39	Отказ мотора на једномоторном ваздухоплову <i>(Engine failure on single-engine aircraft)</i>	Догађаји у којима због отказа једног мотора на једномоторном ваздухоплову може да дође до удеса ваздухоплова услед губитка контроле над ваздухопловом у лету	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: SCF-PP Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: LOC I.

3.40	Грешке при коришћењу листе минималне исправности и техничке књиге авиона <i>(Occurrences in Minimum Equipment List and technical log use)</i>	Случајеви где кварови који се налазе на листи минималне исправности нису поправљени дужи период времена, укључујући и случајеве где је оператер користио продужење временског периода у оквиру листе минималне неисправности. У ову категорију спадају и грешке приликом коришћења техничке књиге авиона. <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс II, 3 (8))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>MEL</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: ови случајеви могу бити повезани са губитком контроле над ваздухопловом у лету (<i>Loss of control in flight - LOC I</i>).
3.41	Догађаји при одржавању ваздухоплова и контроле пловидбености <i>(Occurrences in maintenance and airworthiness monitoring)</i>	Ови случајеви укључују недостатке у систему одржавања и праћења континуиране пловидбености (догађаји који се односе на Part-M организације) као нпр. подаци о пловидбености нису комплетни, нису тачни, праћење налога о пловидбености није одговарајуће, проблеми или грешке приликом сертификације, недостаци приликом склапања, недостаци приликом праћења делова, грешке приликом надгледања, грешке у поступцима одржавања, погрешан унос у техничку књигу авиона и др. <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс II, 3.(11), (12), (13))</i>	Главни извори података су пријављивање догађаја, провере и инспекције.	Скраћеница: <i>MC</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: ови случајеви могу бити повезани са губитком контроле над ваздухопловом у лету

					(<i>Loss of control in flight - LOC I</i>).
3.42	Догађаји приликом одржавања ваздухоплова (Occurrences in maintenance operations)	Случајеви где процедуре одржавања нису биле потпуне или тачне или нису спровођене. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс II, 3.(12)) Одржавање ваздухоплова мора се спроводити по утврђеним процедурама. Недостатак надзора приликом одржавања може довести до тога да ваздухоплов није пловидбен.	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>IM</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: ови случајеви могу бити повезани са губитком контроле над ваздухопловом у лету (<i>Loss of control in flight -LOC I</i>).
3.43	Озбиљни технички кварови ваздухоплова током лета (Serious technical problems in aircraft during flight)	Случајеви где технички кварови узрокују да дође до прекида лета и извршења поступака непосредне опасности или до приземљења ваздухоплова. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 4) Озбиљни технички кварови могу да доведу до озбиљних инцидената и удеса.	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>TECHNICAL</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: ови случајеви могу бити повезани са губитком контроле над ваздухопловом у лету

					(Loss of control in flight -LOC I) и узрок озбиљних незгода и удеса.
3.44	Било који догађај који је довео до проглашавања ванредне ситуације <i>(Any event leading to the declaration of an emergency – Mayday or PAN call)</i>	Догађаји који воде ка проглашењу ванредне ситуације. <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 4.(1)</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>PAN/MAYDAY</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: ови случајеви могу бити повезани са губитком контроле над ваздухопловом у лету (Loss of control in flight -LOC I) и узрок озбиљних незгода и удеса.

GROUND HANDLING

Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
3.45	Оштећења приликом земаљског опслуживања <i>(Ground handling damage)</i>	Случајеви где је дошло до оштећења ваздухоплова на земљи услед контакта са другим возилом. Ово нарочито укључује случајеве непосредно пред полетање или после слетања. <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс IV, 2.3 (12))</i> Оштећења на ваздухоплову могу да узрокују да дође до губитка контроле над ваздухопловом у лету, ако нису на време откривена. Такође, поправке узроковане овим појавама узрокују кашњења и додатне трошкове.	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: GH Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Безбедносни циљеви Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: RAMP, LOC-I.
3.46	Превлачење и таксирање ваздухоплова <i>(Push-back, power-back or taxi interference by vehicle, equipment or person)</i>	Случајеви где је дошло до ометања кретања ваздухоплова од стране возила, особе или опреме приликом превлачења или таксирања. Ови случајеви обухватају судар - ваздухоплов/ваздухоплов и ваздухоплов/возило. <i>(Референца: Уредба ЕУ 2015/1018 Анекс IV, 1.1 (9))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: PB Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: G-COL.

3.47	<p>Недовољан надзор на платформи (<i>Insufficient supervision at apron</i>)</p>	<p>Случајеви где је услед недовољног надзора на платформи дошло до ситуације да се путници нађу на местима на којима није дозвољен приступ. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс IV, 1.1 (10))</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: APRON</p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: GH.</p>
3.48	<p>Присуство страних објеката на маневарским површинама и платформи (<i>Foreign Object Debris FOD in the maneuvering area and apron and damaged caused GCOL</i>)</p>	<p>Присуство страних објеката на маневарским површинама и платформи укључује присуство свих објеката и материјала на аеродрому, на местима где не би требало да се налазе и где могу да узрокују оштећења опреме и повреде људи. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5 (5))</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: FOD</p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: G-COL, RE.</p>

3.49	<p>Догађаји који се односе на радове/одржавање/блокаде на полетно-слетним стазама или у њиховој близини <i>Events related to work / maintenance / blocking on or in the vicinity of runways or utilities</i></p>	<p>Догађаји у којима због рада/одржавања или блокаде на полетно-слетној стази дође до излетања ваздухоплова са рулне или полетно- слетне стазе <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс IV, 1.1</i></p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: ARDM_M Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: 1. RE.</p>
3.50	<p>Удар животиња, укључујући и птице, на полетно-слетној стази или у ваздуху <i>(Wildlife strike including bird strike)</i></p>	<p>Контакт са животињама (укључујући и птице) на писти или у ваздуху <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5. (4))</i> <i>Анекс IV, 1.1 (2))</i></p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: WILD/BIRD Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI:G-COL, RE.</p>

FIRE

Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
3.51	Незгоде и догађаји приликом пуњења ваздухоплова горивом <i>(Refueling incidents and occurrences)</i>	Случајеви где је дошло до незгоде или догађаја као резултат одступања од процедура. <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.2(1), Анекс IV, 1.3(5),</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: FUELLING Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: F-NI.
3.52	Незгоде и догађаји где је дошло до цурења флуида. <i>(Leakage of any fluid which resulted in a fire hazard or possible hazardous contamination of aircraft structure, systems or equipment, or which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.)</i>	Случајеви где је дошло до цурења било ког флуида на ваздухоплову које је резултирало хазардом од пожара или могуће контаминације структуре ваздухоплова, система или опреме која је могла да угрози ваздухоплов, лица у ваздухоплову, или било које друго лице. <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 2.1(4).</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: LEAKAGE Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: F-NI.

OTHER

Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
3.53	Догађаји узроковани људском грешком (Occurrences caused by human error)	Догађаји узроковани људском грешком. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.5 (3), Анекс II, 3. (17), Анекс IV 2.3. (13)	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>PHUF</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Ови догађаји могу бити повезани са више индикатора друге категорије.
3.54	Замор летачке посаде током лета, замор оперативног особља током пружања услуга у ваздушној пловидби, замор ваздухопловног особља приликом одржавања ваздухоплова или пружања услуга земаљског ослуживања. (Fatigue during flight operations, aircraft	Случајеви где замор умањује радну способност. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 4 (11), Анекс II, 3 (17), Анекс III, 3.(6), Анекс IV, 1.3 (8)	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>FAT</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Ови догађаји могу бити повезани са више индикатора друге категорије.

	<i>maintenance, air navigation services, or ground handling)</i>				
3.55	Догађаји који произилазе из активности обуке на оперативном радном месту <i>(Occurrences resulting from on job training)</i>	Догађаји условљени обуком на радном месту. <i>(Референца Уредба (ЕЗ) 216/2008)</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: TRAINING Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Ови догађаји могу бити повезани са више индикатора друге категорије.
3.56	Догађаји ометања лета ваздухоплова или ометања пружања услуга у ваздушној пловидби <i>(Interference with an aircraft, an ATS unit or a radio communication transmission including by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high-powered lights lasers, Remotely Piloted Aircraft</i>	Догађаји који настају ометањем ваздухоплова, јединице услуга у ваздушној пловидби или радио комуникације, ватреним оружјем, пиротехничким средствима за ватромет, змајем, ласерским осветљењем, јаким светлом, ласерима, беспилотним летилицама и сл. <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс Анекс III, 3.(2),(3))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	<i>Скраћеница</i> LASER/COM/UAS Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Ови догађаји могу бити повезани са више

	<i>Systems, model aircraft or similar means)</i>				индикатора друге категорије.
3.57	Догађаји потпуног или делимичног губитка услуга или функција ANS. <i>(Occurrences related to Air Navigation Services, Degradation or total Loss of services or functions)</i>	Догађаји потпуног или делимичног губитка услуга или функција ANS (ATS, CNS, MET и AIS), односно потпуна и делимична немогућност пружања услуга и вршења функција у оквиру ATM-а (ASM и ATFCM), а што укључује и изостанак или нетачне, неадекватне информације издате од стране ATS, ATIS, MET и AIS. <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс III, 2)</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	ANS_FAILURE Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Ови индикатори прате се у складу са вредностима индикатора групе CNS индикатора документа „Ваздушна пловидба у Републици Србији, индикатори безбедности и капацитета у ваздушној пловидби прихватљиви ниво безбедности до 2022. године“.
3.58	Догађаји везани за појаву беспилотних ваздухоплова у близини аеродрома, која је довела или могла да доведе до судара <i>(Unmanned aircraft System - UAS incidents which could cause ground damage, injury, or airborne encounters)</i>	Догађаји појаве беспилотних ваздухоплова <i>(Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс III, 1.(2.))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	<i>Скраћеница UAS</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Ови индикатори прате се у складу са вредностима индикатора групе CNS индикатора документа „Ваздушна пловидба у Републици Србији, индикатори безбедности и капацитета у ваздушној пловидби прихватљиви ниво безбедности до 2022. године“.

3.59	Деградација или тотални губитак аеродромских услуга или функција (<i>Degradation or total loss of services or function</i>)	Деградација или тотални губитак аеродромских услуга. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс IV, 2.2)	Главни извор података је пријављивање догађаја.	<i>Скраћеница ARDM_D</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте. Потребно је смањити број случајева у оквиру сопствених операција. Повезани индикатори друге категорије SPI: Ови догађаји могу бити повезани са више индикатора друге категорије.
3.60	Остали догађаји (<i>Other</i>)	Ови случајеви обухватају све догађаје који се не могу сврстати у неки од претходно наведених догађаја.	Главни извор података је пријављивање догађаја	Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2022. година: Смањење броја догађаја у односу на анализирани период. Потребно је спровести процену ризика сопствених операција.