



НАЦИОНАЛНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ 2017-2018



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>	Европска агенција за безбедност ваздушног саобраћаја
<i>EASP</i>	Европски програм безбедности у цивилном ваздухопловству
<i>EASp</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 У ЦИВИЛНОМ ВАЗДУХОПЛОВСТВУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

УВОД

Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије је као регулаторни и надзорни орган одговоран за безбедносни надзор ваздушног саобраћаја у Републици Србији и у оквиру својих надлежности и овлашћења овлашћен је да спроводи Национални програм безбедности у цивилном ваздухопловству.

На основу тачке 1.2.7 Националног програма безбедности („Службени гласник РС“, бр. 38/2015), Директорат је утврдио Национални план безбедности за период 2017 - 2018. године.

Националног плана безбедности се заснива на процени безбедносних информација прикупљених посредством извештавања о догађајима, међународних и националних података о безбедности, податка прикупљених током вршења надзора, на основу безбедносних циљева у Републици Србији, Глобалног ваздухопловног плана безбедности (*ICAO Global Aviation Safety Plan – GASP*) као и активностима које су предвиђене Европским планом безбедности у цивилном ваздухопловству (*EASp*).

Прво издање плана базирано је на европској подели која обухвата три широке области: системска, оперативна и новонастала питања безбедности, при чему су у сам план укључена национална питања која се односе на проблеме утврђене у општем ваздушном саобраћају, ваздухопловима који не спадају у сложене моторне ваздухоплове.

Националним планом безбедности утврђују се активности и мере за примену Националног програма безбедности, утврђене кроз безбедносну анализу којом су утврђени безбедносни проблеми на националном нивоу, као и безбедносни проблеми утврђени на пан-европском нивоу од стране *EASA* кроз *EASp*.

Структура националног плана безбедности је урађена у складу са европским планом безбедности у ваздухопловству *EASp*, при чему су активности подељене у следеће категорије:

- * системска питања
- * оперативна питања
- * новонастала питања
- * национална питања

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

Прво издање Националног плана безбедности обухвата **системска, оперативна и национална** питања.

СИСТЕМСКА ПИТАЊА

Системска питања представљају проблеме који 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.

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

Референца на EASp

SYS 1.7

Опис

Сврха ове активности је спровођење Националног програма безбедности у цивилном ваздухопловству

Активности

SYS.RS.001

(1). Директорат ће изградити и започети спровођење Националног плана безбедности

Рок ови

SYS.RS.001 (1). 01.01.2017.

Резултати

SYS.RS.001 (1). Национални план безбедности објављен и започето спровођење

Статус

SYS.RS.001 (1). У току

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

Референца на EASp

SYS 2.7

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)*

Рок ови

SYS.RS.002 (1). 01.01.2017.

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 Flight Data Monitoring- FDM информација (праћење података о лету ваздухоплова)

Референца на EASp

SYS 3.11

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 програмом безбедности, узимајући у обзир све оперативне проблеме утврђене на европском нивоу

Рокови

SYS.RS.003 (1). 31.12.2017.

Резултати

SYS.RS.003 (1). Параметри који се прате FDM програмом су усклађени са Националним програмом безбедности

Статус

SYS.RS.003 (1). У изради

SYS.RS.004 Недостатак ресурса у оквиру цивилних ваздухопловних власти

Референца на EASp

SYS 5.9

Опис

Недостатак ресурса у оквиру појединих цивилних ваздухопловних власти у ЕУ и промовисање уступања особља из других ваздухопловних власти државама којима су ресурси неопходни.

Активности

SYS.RS.004 (1). Како Република Србија није земља чланица ЕУ, стога неће примењивати активности у вези овог питања Европског плана безбедности *EASp*.

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 ризика.

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

Референца на EASp
AER 1.5, 1.9

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 да обезбеди да сви ваздухопловни субјекти у Републици Србији буду упознати са препорукама из *EAPRE-European Action Plan for the Prevention of the Runway Excursion* (*EAPRE* препорука 3.6.8.)
- OPS.RS.001 (3).*** Директорат ће обезбедити у оквиру програма надзора да догађаји који претходе излетању ваздухоплова са рулне или полетно-слетне стазе буду укључени у *FDM* оператера (*EAPRE* препорука 3.4.2.)
- OPS.RS.001 (4).*** Директорат ће обезбедити да у оквиру иницијалне и периодичне обуке пилота, контролора и аеродромског особља буду укључене мере за спречавање излетања ваздухоплова са рулне или полетно-слетне стазе (*EAPRE* препоруке 3.1.5. и 3.6.6.)
- OPS.RS.001 (5).*** Директорат ће обезбедити да се у оквиру система управљања безбедношћу оператера аеродрома укључи процена фактора ризика који претходе *RE* (*EAPRE* препоруке 3.6.4. и 3.6.7.)

Рок ови

- OPS.RS.001 (1).*** Реализовано
- OPS.RS.001 (2).*** 01.06.2017.
- OPS.RS.001 (3).*** 31.12.2017.
- OPS.RS.001 (4).*** 31.12.2017.
- OPS.RS.001 (5).*** 31.12.2017.

Резултати

- OPS.RS.001 (1).*** Фактори ризика за излетање ваздухоплова са рулне или полетно-слетне стазе обухваћени Националним програмом безбедности - безбедносним индикаторима
- OPS.RS.001 (2).*** Ваздухопловни субјекти у Републици Србији упознати са препорукама из *EAPRE*

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

OPS.RS.001 (4). Мере за спречавање *RE* укључене у иницијалну и периодичну обуке пилота, контролора и аеродромског особља.

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

Статус

OPS.RS.001 (1). Реализовано

OPS.RS.001 (2). У изради

OPS.RS.001 (3). У изради

OPS.RS.001 (4). У изради

OPS.RS.001 (5). У изради

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

Референца на *EASp*

AER 2.1

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). 31.12.2017.

OPS.RS.002 (3). 31.12.2017.

Резултати

OPS.RS.002 (1). Фактори ризика за неовлашћени улазак ваздухоплова у ваздушни простор обухваћени Националним програмом безбедности - безбедносним индикаторима

OPS.RS.002 (2). Провера степена усаглашености са препорукама из *EAPAIRR-European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction* 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* 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 EASp

AER 2.8

Опис

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

Активности

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

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

Рок ови

OPS.RS.003 (1). Реализовано

OPS.RS.003 (2). 31.12.2017.

Резултати

OPS.RS.003 (1). Фактори ризика за судар ваздухоплова у ваздуху обухваћени Националним програмом безбедности - безбедносним индикаторима

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

Статус

OPS.RS.003 (1). Реализовано

OPS.RS.003 (2). У изради

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

Референца на EASp

AER 3.4

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од контролисаног лета ваздухоплова у терен као и 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.

Рок ови

OPS.RS.004 (1). Реализовано

OPS.RS.004 (2). 31.12.2017.

Резултати

OPS.RS.004 (1). Фактори ризика контролисаног лета ваздухоплова у терен обухваћени Националним програмом безбедности - безбедносним индикаторима

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

Статус

OPS.RS.004 (1). Реализовано

OPS.RS.004 (2). У изради

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

Референца на EASp

AER 4.6, 4.7 и 4.8

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од губитка контроле над ваздухопловом у лету као и узрока који могу да доведу до појаве контролисаног удара у терен.

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.

Рок ови

OPS.RS.005 (1). Реализовано

OPS.RS.005 (2). трећи квартал 2017.

Резултати

OPS.RS.005 (1). Фактори ризика губитка контроле над ваздухопловом у лету су обухваћени Националним програмом безбедности - безбедносним индикаторима.

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

Статус

OPS.RS.005 (1). Реализовано

OPS.RS.005 (2). У изради

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

Референца на EASp

AER 5.2 и 5.4

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 ПСС.

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 да обезбеди 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.

Рокови

OPS.RS.006 (1). Реализовано

OPS.RS.006 (2). 31.12.2017.

Резултати

OPS.RS.006 (1). Фактори ризика неовлашћеног изласка на рулну или полетно-слетну стазу су обухваћени Националним програмом безбедности - безбедносним индикаторима

OPS.RS.006 (2). Ваздухопловни субјекти у Републици Србији су упознати са препорукама из *EAPRI*, препоруке су спроведене и тимови за безбедности (*RST-Runway Safety Team*) су успостављени и функционишу.

Статус

OPS.RS.006 (1). Реализовано

OPS.RS.006 (2). У изради

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

Референца на *EASp*

AER 6.2

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

Рокови

OPS.RS.007 (1). Реализовано

OPS.RS.007 (2). први квартал 2017.

Резултати

OPS.RS.007 (1). Фактори ризика појаве ватре, дима или испарења у ваздухоплову су обухваћени Националним програмом безбедности

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

Статус

OPS.RS.007 (1). Реализовано

OPS.RS.007 (2). У изради

OPS.RS.008 Безбедност земаљских делатности

Референца на EASp

AER 5.9 и 5.10

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

Рок ови

OPS.RS.008 (1). Реализовано

OPS.RS.008 (2). трећи квартал 2017.

Резултати

OPS.RS.008 (1). Фактори безбедности земаљских делатности су обухваћени Националним програмом безбедности - Безбедносним индикаторима.

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

Статус

OPS.RS.008 (1). Реализовано

OPS.RS.008 (2). У изради

OPS.RS.009 Безбедност операција хеликоптера

Референца на EASp

AER 6.2

Биће накнадно обрађено

OPS.RS.010 Неовлашћени улазак у ваздушни простор од стране ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја

Референца на EASp

GA 1.1 и 1.5

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од неовлашћеног уласка у ваздушни простор од стране ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја, ваздухоплова који не спадају у сложене моторне ваздухоплове.

Активности

OPS.RS.010 (1). Директорат ће анализирати активности из *EAPAIRR* које се односе на ваздухоплове општег ваздушног саобраћаја.

OPS.RS.010 (2). Директорат ће спровести активности из *EAPAIRR* које се односе на ваздухоплове општег ваздушног саобраћаја.

Рок ови

OPS.RS.010 (1). трећи квартал 2017.

OPS.RS.010 (2). Биће накнадно одређен

Резултати

OPS.RS.010 (1). Активности из *EAPAIRR* које односе се на ваздухоплове општег ваздушног саобраћаја су анализирани

OPS.RS.010 (2). Уочене активности из *EAPAIRR* које се односе на ваздухоплове општег ваздушног саобраћаја 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 *EASp*

нема

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

Рок ови

OPS.RS.011 (1). Биће накнадно одређен

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

НАЦИОНАЛНА ПИТАЊА

Национална питања се односе на активности у општем ваздушном саобраћају, ваздухоплова који **не спадају у сложене моторне ваздухоплове**. Директорат ће у оквиру ових активности у Национални план уврстити препоруке Тима за безбедност општег ваздушног саобраћаја у Европи - *EGAST (The European General Aviation Safety Team)* које се односе на: избегавање судара, доношење одлука, процене метеоролошке ситуације, губитак контроле над ваздухопловом услед слома узгона и ковита, службу ваздухопловног информисања, 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 EASp

нема

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану као последица непридржавања процедура за избегавање судара ваздухоплова.

Активности

NA.GA.001 (1). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* дефинисати надзорне активности којима ће се обухватити удесе ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед непридржавања процедура за избегавање судара ваздухоплова у ваздуху.

NA.GA.001 (2). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упуства, семинари, процедуре итд.) које се односе на удесе ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану непридржавања процедура за избегавање судара ваздухоплова у ваздуху.

Рок ови

NA.GA.001 (1). други квартал 2017.

NA.GA.001 (2). други квартал 2017.

Резултати

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

NA.GA.001 (2). Дефинисане активности у циљу унапређења безбедности (упуства, семинари, процедуре, итд.) које се односе на умањење ризика од удеса ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед непридржавања процедура 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 EASp
нема

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед неадекватног доношења одлука.

Активности

NA.GA.002 (1). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)*, дефинисати надзорне активности које ће обухватити удесе ваздухоплова у ваздуху који могу да настану услед неадекватног доношења одлука

NA.GA.002 (2). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упуства, семинари, процедуре, итд.) које ће обухватити удесе ваздухоплова у ваздуху који могу да настану услед неадекватног доношења одлука.

Рокови

NA.GA.002 (1). други квартал 2017.

NA.GA.002 (2). други квартал 2017.

Резултати

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

NA.GA.002 (2). Дефинисане активности у циљу унапређења безбедности (упуства, семинари, процедуре итд.) које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја 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 EASp
нема

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед лоше процене метеоролошке ситуације.

Активности

NA.GA.003 (1). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* дефинисати надзорне активности које ће обухватити удесе ваздухоплова који могу да настану услед лоше процене метеоролошке ситуације

NA.GA.003 (2). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упуства, семинари, процедуре, итд.) које ће обухватити удесе ваздухоплова који могу да настану

услед лоше процене метеоролошке ситуације.

Рок ови

NA.GA.003 (1). други квартал 2017.

NA.GA.003 (2). други квартал 2017.

Резултати

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

Статус

NA.GA.003 (1). У изради

NA.GA.004 (2). У изради

NA.GA.004 Летење у близини брдско-планинских предела

Референца на EASp

Нема

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед летења у близини брдско-планинских предела.

Активности

NA.GA.004 (1). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* дефинисати надзорне активности које ће обухватити удесе ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед летења у близини брдско-планинских предела.**NA.GA.004 (2).** Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре, итд.) које ће обухватити удесе ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед летења у близини брдско-планинских предела.

Рок ови

NA.GA.004 (1). други квартал 2017.

NA.GA.004 (2). други квартал 2017.

Резултати

NA.GA.004 (1). Дефинисане надзорне активности у циљу унапређења безбедности које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед летења у близини брдско-планинских предела.

NA.GA.004 (2). Дефинисане активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре итд.) које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед летења у близини брдско-планинских предела.

NA.GA.005 Залеђивање карбуратора клипних мотора

Референца на EASp
нема

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед залеђивања карбуратора клипних мотора.

Активности

NA.GA.005 (1). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* дефинисати надзорне активности које ће обухватити удесе ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед залеђивања карбуратора клипних мотора.

NA.GA.005 (2). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упуства, семинари, процедуре, итд.) које ће обухватити удесе ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед залеђивања карбуратора клипних мотора.

Рок ови

NA.GA.005 (1). други квартал 2017.

NA.GA.005 (2). други квартал 2017.

Резултати

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

NA.GA.005 (2). Дефинисане активности у циљу унапређења безбедности (упуства, семинари, процедуре итд.) које се односе на умањење фактора ризика од удесваздухоплова општег ваздушног саобраћаја 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 EASp
нема

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед неправилног коришћења навигацијских уређаја.

Активности

NA.GA.006 (1). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* дефинисати надзорне активности које ће обухватити удесе ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед неправилног коришћења навигацијских уређаја.

NA.GA.006 (2). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation*

Safety Team) дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре, итд.) које ће обухватити удесе ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед неправилног коришћења навигацијских уређаја.

Рок ови

NA.GA.006 (1). други квартал 2017.

NA.GA.006 (2). други квартал 2017.

Резултати

NA.GA.006 (1). Дефинисане надзорне активности у циљу унапређења безбедности које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја 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 општег ваздушног саобраћаја 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 EASp

нема

Опис

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

Активности

NA.GA.007 (1). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* дефинисати надзорне активности које ће обухватити удесе ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед губитка контроле над ваздухопловом као последица појаве слома узгона и ковита.

NA.GA.007 (2). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* дефинисати активности унапређења безбедности (упутства , семинари, процедуре, итд.) које ће обухватити удесе ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед губитка контроле над ваздухопловом као последица појаве слома узгона и ковита.

Рок ови

NA.GA.007 (1). други квартал 2017.

NA.GA.007 (2). други квартал 2017.

Резултати

NA.GA.007 (1). Дефинисане надзорне активности у циљу унапређења безбедности које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед губитка контроле над ваздухопловом као

последица 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 општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед губитка контроле над ваздухопловом као последица појаве слома узгона и ковита.

Статус

NA.GA.007 (1). У изради

NA.GA.007 (2). У изради

NA.GA.008 Пружалац услуга ваздухопловног информисања – FIS (Flight Information Service)

Референца на EASp

нема

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед неадекватне услуге или неадекватног коришћења добијених информација од стране пружаоца услуга ваздухопловног информисања.

Активности

NA.GA.008 (1). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* дефинисати надзорне активности које ће обухватити удесе ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану неадекватне услуге или неадекватног коришћења добијених информација од стране пружаоца услуга ваздухопловног информисања.

NA.GA.008 (2). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре, итд.) које ће обухватити удесе ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед неадекватне услуге или неадекватног коришћења добијених информација од стране пружаоца услуга ваздухопловног информисања.

Рок ови

NA.GA.008 (1). други квартал 2017.

NA.GA.008 (2). други квартал 2017.

Резултати

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

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

Статус

NA.GA.008 (1). У изради

NA.GA.008 (2). У изради

NA.GA.009 Опасност од удара птица

Референца на EASp

нема

Опис

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед удара птица.

Активности

NA.GA.009 (1). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* дефинисати надзорне активности које ће обухватити удесе ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед удара птица.

NA.GA.009 (2). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре, итд.) које ће обухватити удесе ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед удара птица.

Рок ови

NA.GA.009 (1). трећи квартал 2017

NA.GA.009 (2). трећи квартал 2017

Резултати

NA.GA.009 (1). Дефинисане надзорне активности у циљу унапређења безбедности које се односе на умањење фактора ризика од удеса ваздухоплова општег ваздушног саобраћаја 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 општег ваздушног саобраћаја 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 EASp

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 на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* дефинисати надзорне активности које ће обухватити удесе који могу да настану као последица летења ваздухоплова на ваздухопловним манифестацијама.

NA.GA.010 (2). Директорат ће на основу препорука *EGAST (European General Aviation Safety Team)* 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..

Рок ови

NA.GA.010 (1). трећи квартал 2017.

NA.GA.010 (2). трећи квартал 2017.

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 општег ваздушног саобраћаја 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 EASp

нема

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 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 општег ваздушног саобраћаја који могу да настану услед залеђивања структуре ваздухоплова.

Рок ови

NA.GA.011 (1). трећи квартал 2017.

NA.GA.011 (2). трећи квартал 2017.

Резултати

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

Статус

NA.GA.011(1). У изради

NA.GA.011 (2). У изради

БЕЗБЕДНОСНИ ИНДИКАТОРИ

УДЕСИ



НЕЗГОДЕ



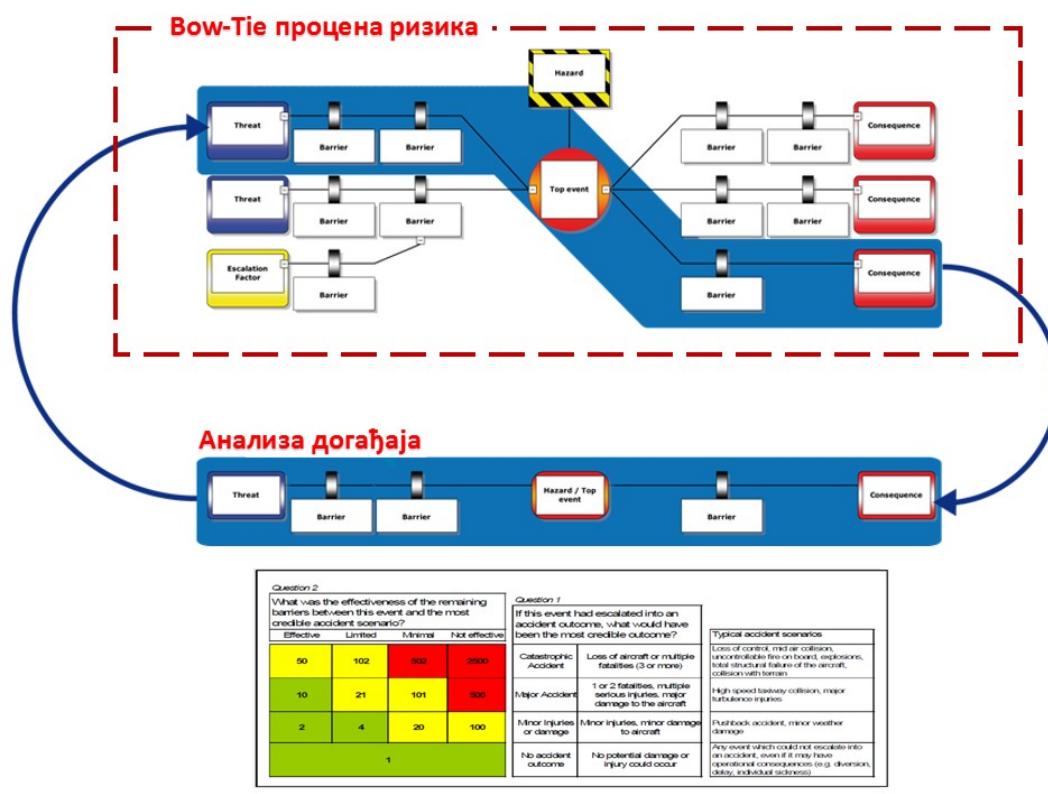
Безбедносни циљеви и безбедносни индикатори у Републици Србији

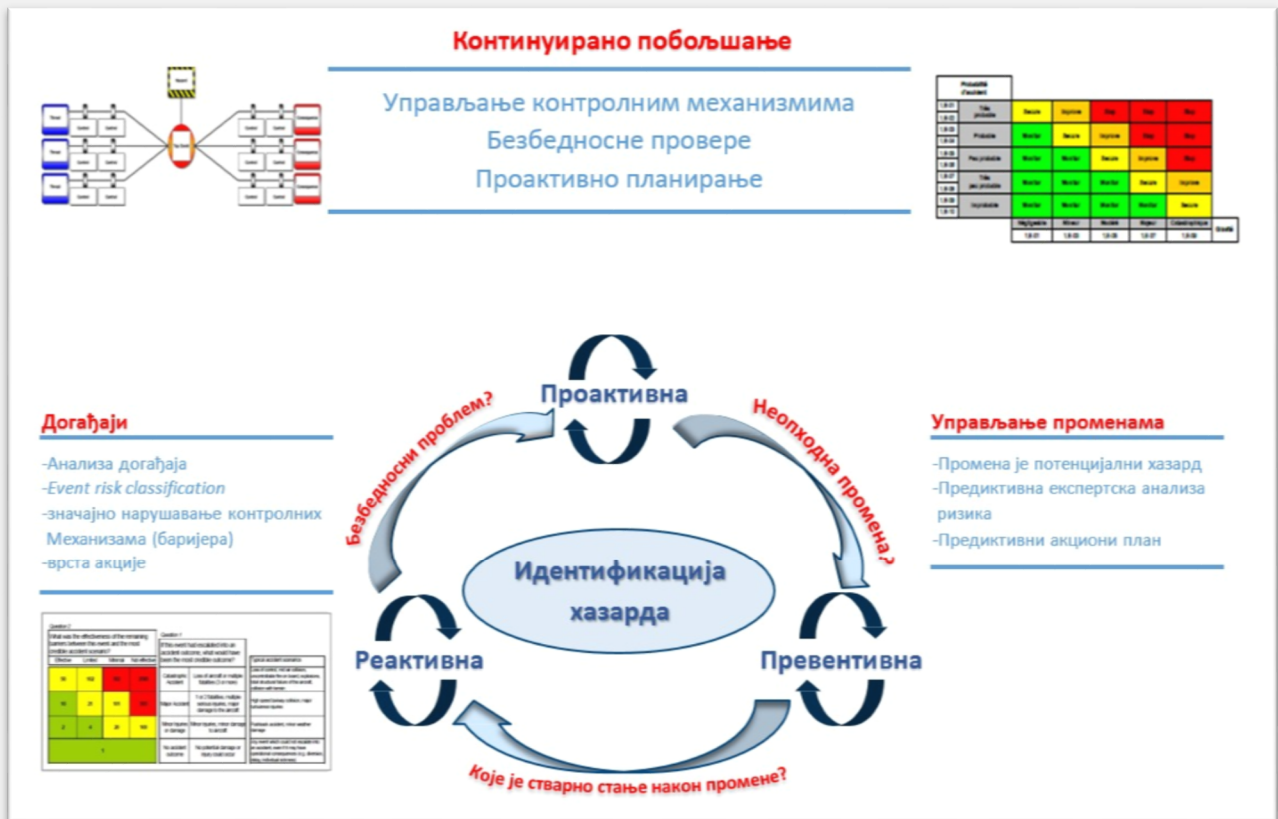
Циљ безбедносне анализе и процене ризика је праћење свеобухватне ситуације система у циљу унапређења безбедности у цивилном ваздухопловству.

Овакав приступ даје основ за праћење нивоа безбедносних перформанси и ефикасности контролних механизма (баријера) односно успостављање метода надзора на основу безбедносних перформанси и анализе ризика, као и приоритизовање надзора у областима повећаног ризика.

Безбедносни индикатори представљају главно средство приликом анализирања података, омогућавајући да се идентификују опасности по безбедност. Ови показатељи често одражавају промене у броју догађаја. Анализирајући саме догађаје и њихове узроке утврђују се опасности по безбедност, негативни трендови и проналазе се мере за спречавање, елиминисање или умањење опасности

Континуирано праћење са свим оперативним подацима





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 и мерење појава које за резултат имају озбиљне последице, као што су удеси или озбиљне незгоде.

Безбедносни индикатори друге категорије који се користе за праћење делова система у којима је неопходно применити безбедносне мере - најчешће утврђени удеси или озбиљне незгоде. Ови типови незгода су дефинисани у складу са међународним дефиницијама (ICAO).

Безбедносни индикатори треће категорије су заправо узрочни фактори удеса и незгода који припадају другој категорији. Након утврђивања удеса и незгода као и њихових узрочних фактора, одређени су њихови индикатори. Праћењем индикатора треће категорије, дефинисањем циљева безбедности избегавају се незгоде друге категорије. Истовремено, праћење индикатора треће категорије помаже у мерењу дефинисаних безбедносних циљева.

Безбедносни индикатори треће категорије могу бити узрочни фактори у више типова удеса и незгода друге категорије.

На основу тачке 1.2.7 Националног програма безбедности („Службени гласник РС“, бр. 38/2015), Директорат доноси безбедносне индикаторе у Републици Србији. Активности које предузима Директорат како би се остварили успостављени безбедносни циљеви и пратили безбедносни индикатори прве и друге категорије описане су у Националном плану безбедности.

1. Безбедносни индикатори прве категорије

1.1 Удес

Дефиниција

Удес је догађај који је повезан са коришћењем ваздухоплова, а десио се, ако је реч о ваздухоплову са посадом, од укрцавања лица у ваздухоплов ради намеравањег лета до искрцавања лица из ваздухоплова, или, ако је реч о ваздухоплову без посаде, од тренутка када је ваздухоплов спреман да се покрене у сврху лета до тренутка када се заустави на крају лета и када се угаси основна погонска група, у којој је :

а) особа озбиљно повређена или су настале повреде са смртним исходом као резултат:

- боравка у ваздухоплову, или
- директног контакта са било којим делом ваздухоплова, укључујући и делове ваздухоплова који су одвојени од ваздухоплова, или
- директне изложености издувном млазу млазног мотора

изузев када су повреде наступиле као последица природних узрока, самоповређивања, када су их проузроковала друга лица или када су се задесили „слепи путници” који су се скривали изван делова који су на располагању путницима и посади;

б) оштећење ваздухоплова или оштећење његове структуре који негативно делује на јачину структуре, перформансе или карактеристике лета ваздухоплова, захтева већу поправку или замену оштећене компоненте, изузев отказа или оштећења мотора када је оштећење ограничено на један мотор (укључујући његове капотаже или агрегате), оштећења елиса, крајева крила, антена, сонди, лопатица, гума, кочница, точкова, аеродинамичке 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);

ц) ваздухоплов је нестао или му није могуће прићи.

Озбиљна повреда представља повреду које је доживело лице у удесу која подразумева

- а) боравак у болници више од 48 сати, у року од 7 дана од дана задобијања повреде
- б) прелом било које кости (осим прелома прстију, ножних прстију или носа),
- ц) повреда било којег унутрашњег органа
- д) опекотине другог или трећег степена, или било које опекотине које захватају више од 5% површине тела
- е) Потврђена изложеност инфективним супстанцама или штетним зрачењима.

Извори података

Главни извор података је пријављивање догађаја.

Мерење

Потребно је пратити број догађаја, укупан и класификован у односу на јавни авио-превоз и општи ваздушни саобраћај. Узети у обзир број догађаја према броју сати налета или према временском интервалу.

Безбедносни циљеви

2017: Јавни авио-превоз: Без удеса Општи ваздушни саобраћај: Без удеса

1.2 Озбиљна незгода

Дефиниција

Озбиљна незгода у ваздухопловству

Озбиљна незгода је догађај који укључује околности које указују да постоји велика вероватноћа за удес, а повезана је са коришћењем ваздухоплова и десила се, ако је реч о ваздухоплову са посадом, од укрцавања лица у ваздухоплов ради намеравањег лета до искрцавања лица из ваздухоплова, или, ако је реч о ваздухоплову без посаде, од тренутка када је ваздухоплов спреман да се покрене у сврху лета до тренутка када се 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 редундантност система. (Референца ЕУ 996/2010)

Извори података

Главни извор података пријављивање догађаја.

Мерење

Потребно је пратити број догађаја, укупан и класификован у односу на јавни авио-превоз и општи ваздушни саобраћај. Узети у обзир број незгода према броју сати налета

Безбодносни циљеви

2017: Јавни авио-превоз: смањити стопу озбиљних незгода у односу на обим саобраћаја (узети у обзир петогодишњи просек)

Општи ваздушни саобраћај: 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 без или са намером, на пример, као резултат одређеног маневра.	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: RE Потребно је пратити укупан број случајева у односу општи ваздушни саобраћај и вредности индикатора групе циљаних индикатора за пружаоце услуга у ваздушној пловидби.	2017. година: 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	Неовлашћени излазак на 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 општи ваздушни саобраћај и вредности индикатора групе циљаних индикатора за пружаоце услуга у ваздушној пловидби.	2017. година: 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	Судар ваздухоплова у ваздуху и опасно приближавање (Mid-air Collisions and near misses-MAC)	<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 лета, удаљеност између ваздухоплова, као и њихове релативне позиције и брзине такве да безбедност тих ваздухоплова може бити угрожена. "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 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 ваздухоплова у лету и све TCAS RA случајеве.</p>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	<p>Скраћеница: MAC</p> <p>Потребно је пратити укупан број случајева у односу општи ваздушни саобраћај и вредности индикатора групе циљаних индикатора за пружаоце услуга у ваздушној пловидби.</p>	2017. година: Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности у циљу умањења или елиминисања ризика, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте.

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>	<p>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.</p> <p>Овај безбедносни индикатор обухвата све случајеве при којима је угрожено минимално раздвајање између ваздухоплова у лету и препрека.</p>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: C-FIT Потребно је пратити укупан број случајева у односу општи ваздушни саобраћај и вредности индикатора групе циљаних индикатора за пружаоце услуга у ваздушној пловидби.	2017. година: 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 на 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 општи ваздушни саобраћај и вредности индикатора групе циљаних индикатора за пружаоце услуга у ваздушној пловидби.	2017. година: 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	<p>Безбедност земаљских делатности (<i>RAMP, G-COL, LOAD, DE-ICE</i>)</p>	<p>Ова категорија укључује сударе на земљи до којих може доћи услед сервисирања, укрцавања, утовара или истовара ваздухоплова, приликом рулања ваздухоплова, удара лопатиче пропелера, ротора или фенске лопатиче ваздухоплова, гурања и вуче ваздухоплова, ова категорија укључује и неправилан утовар ваздухоплова и неправилно осигуран терет у ваздухоплову, (<i>RAMP</i>).</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, (<i>GCOL</i>).</p> <p>Безбедност земаљских делатности обухвата две категорије судара у зависности да ли се ваздухоплов креће на сопствени погон или не и грешке приликом утовара и грешке при одлеђивању и спречавању залеђивања. Судари који су изазвани неовлашћеним изласком на полетно-слетну стазу нису обухваћени овим безбедносним индикатором.</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћенице: GH (<i>RAMP, GCOL, LOAD, DE-ICE</i>)</p> <p>Потребно је пратити укупан број случајева у односу општи ваздушни саобраћај и вредности индикатора групе циљаних индикатора за пружаоце услуга у ваздушној пловидби.</p>	<p>2017. година: 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 општи ваздушни саобраћај и вредности индикатора групе циљаних индикатора за пружаоце услуга у ваздушној пловидби.	2017. година: Потребно је спровести процену ризика сопствених операција, утврдити неопходне активности у циљу умањења или елиминисања ризика, спровести утврђене активности и пратити њихове ефекте.

Безбедносни индикатори треће категорије

RUNWAY EXCURSION					
Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
3.1	Нестабилан прилаз-<i>UA</i>	<p>Нестабилан прилаз је свака ситуација у којој прилаз авиона није стабилан у складу са критеријумима наведеним у Оперативном приручнику. <i>(Референца (EY) 2015/1018 Анекс I, 1.3 (8))</i></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: <i>UA</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017 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 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>)	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. <i>(Референца (EY) 2015/1018 Анекс I, 2)</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	<p>Скраћеница: LG/REV</p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>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>)</p>

3.3	<p>Недостаци у пружању информација о стању рулне или полетно-слетне стазе (<i>Deficiencies in runway condition and related information</i>)</p>	<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 (<i>EY</i>) 2015/1018 Анекс I, 3 (1), 5(6))</p> <p>Ови случајеви могу довести до излетања са рулне или полетно-слетне стазе.</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: <i>RWYCON</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017 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 полетно-слетне стазе (<i>Runway excursion - RE</i>)</p>
3.4	<p>Случајеви где брзина ветра премашује дефинисан максимум а ваздухоплов наставља слетање или полетање (<i>Downwind landings and takeoffs</i>)</p>	<p>Случајеви где брзина ветра премашује дефинисане максимуме (чеони, бочни, леђни ветар), а ваздухоплов ипак наставља слетање или полетање. (Референца (<i>EY</i>) 2015/1018 Анекс I, 5)</p> <p>Ови случајеви могу довести до излетања са рулне или полетно-слетне стазе.</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци добијени посредством FDM могу бити коришћени као додатни подаци.</p>	<p>Скраћеница: <i>WIND</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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 полетно-слетне стазе (<i>Runway excursion - RE</i>)</p>

3.5	<p>Неправилан контакт са рулном или полетно-слетном стазом (ПСС) приликом полетања или слетања (<i>Abnormal runway contact</i>)</p>	<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 (ЕУ) 2015/1018 Анекс 1, 1.3 (7), (11),(12))</p> <p>Ови случајеви могу довести до излетања са рулне или полетно-слетне стазе.</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци добијени посредством FDM могу бити коришћени као додатни подаци.</p>	<p>Скраћеница: ARC</p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017 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 полетно-слетне стазе (<i>Runway excursion - RE</i>)</p>
3.6	<p>Случајеви прекинутог полетања (<i>Any rejected takeoff</i>)</p>	<p>Случајеви где је извршено прекинуто полетање. (Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс 1, 1.3 (4))</p> <p>Случајеви прекинутог полетања при великим брзинама могу довести до излетања са полетно-слетне стазе.</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци добијени посредством FDM могу бити коришћени као додатни подаци.</p>	<p>Скраћеница: RTO</p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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 полетно-слетне стазе (<i>Runway excursion - RE</i>)</p>

3.7	<p>Немогућност постизања потребних или очекиваних перформанси током полетања, неуспелог прилаза или слетања <i>(Inability to achieve required or expected performance during take-off, go-around or landing)</i></p>	<p>Немогућност да се постигну захтеане или очекиване перформансе током полетања, неуспелог прилаза или слетања. <i>(Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс 1, 1.3 (5))</i></p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци добијени посредством FDM могу бити коришћени као додатни подаци.</p>	<p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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 полетно-слетне стазе (<i>Runway excursion – RE</i>, Губитак контроле у лету - <i>LOC-I</i>)</p>
3.8	<p>Полетање или покушај полетања, прилаз или слетање у неправилној конфигурацији <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 (ЕУ) 2015/1018 Анекс 1, 1.3 (6))</i></p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци добијени посредством FDM могу бити коришћени као додатни подаци.</p>	<p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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 полетно-слетне стазе (<i>Runway excursion – RE</i>, Губитак контроле у лету <i>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. (Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.3 (2))	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>RI-VAP</i> Потребно је пратити укупан број случајева у односу општи ваздушни саобраћај и вредности индикатора групе циљаних индикатора за пружаоце услуга у ваздушној пловидби.	2017. 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: 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. (Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.3 (2))	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.	2017. 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: Неовлашћено присуство ваздухоплова на рулној полетно-слетној стази (<i>Runway incursion – RI-VAP</i>)

3.11	<p>Неовлашћено присуство возила или људи на рулној или полетно-слетној стази <i>(Runway incursion by vehicle or person)</i></p>	<p>Случајеви неовлашћеног присуства возила или људи на рулној полетно-слетној стази. <i>(Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.3 (2))</i></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>2017. 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 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	Нарушавање минимума раздвајања (<i>Separation minima infringements caused by aircraft</i>)	Ово се односи на ситуације где нису одржани прописани минимуми раздвајања између ваздухоплова или између ваздухоплова и ваздушног простора за који је минимум одвајања прописан. (Референца ЕУ 2015/1018 Анекс III, 1 (2))	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>SMI</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 АТС.	2017 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: Судар ваздухоплова у ваздуху (<i>Mid-air collision and near misses MAC</i>)
3.13	Нарушавање минимума раздвајања узроковано директним или индиректним поступцима АТС (<i>Separation minima infringements with direct/indirect ATC contribution</i>)	Случајеви где су поступци АТС изазвали нарушавање минималног раздвајања између ваздухоплова, ваздухоплова и терена или између ваздухоплова у контролисаном ваздушном простору. (Референца ЕУ 2015/1018 Анекс III, 1 (2))	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>SMI ATCO</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 АТС.	2017. 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: Судар ваздухоплова у ваздуху (<i>Mid-air collision and near misses MAC</i>)

3.14	<p>Повреде ваздушног простора (<i>Airspace infringements</i>)</p>	<p>Повреде ваздушног простора укључујући неовлашћени улазак у ваздушни простор. (Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс III, 1 (10)(б))</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: <i>AI</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p> <p>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>2017 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: Судар ваздухоплова у ваздуху (Mid-air collision and near misses MAC)</p>
3.15	<p>Одступање од задатог нивоа лета (<i>Level bust</i>)</p>	<p>Одступање од задатог нивоа лета настаје када ваздухоплов одступи од задатог нивоа лета без обзира да ли је прекршио минимуме раздвајања са другим ваздухопловом. (Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.4 (3))</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: <i>LB</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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: Судар ваздухоплова у ваздуху (Mid-air collision and near misses MAC)</p>

3.16	ACAS-RA (ACAS-RA)	Случајеви где је дошло до активирања ACAS-RA. (Референца (EY) 2015/1018 Анекс 1, 5 (2))	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: ACAS-RA Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2017. 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: Судар ваздухоплова у ваздуху (<i>Mid-air collision and near misses MAC</i>)
3.17	Бочно одступање од путање лета (Lateral deviations from cleared flight path)	Случајеви где је ваздухоплов одступио од путање лета, бочно одступање од одобрене путање од стране АТС, Одступање од SID/STAR: 1. 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. (EY) 2015/1018 Анекс 1, 1, 1.1 (1)) 2. Ненамерно одступање од намеравање или задате путање које је дупло мање од захтеване навигационе перформансе или . (Референца (EY) 2015/1018 Анекс 1, 1.4 (5))	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: NAV ERROR Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2017. 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: Судар ваздухоплова у ваздуху (<i>Mid-air collision and near misses MAC</i>)

		Одступање од путање лета може довести до губитка раздвајања, повреде ваздушног простора или опасног приближавања.			
--	--	---	--	--	--

CONTROLLED FLIGHT INTO TERRAIN

Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
3.18	<p>Активирање уређаја за упозорење близине земље</p> <p>(Ground Proximity Warning System GPWS terrain warnings)</p>	<p>Случајеви где се активира уређај за упозорење близине земље GPWS или EGPWS. (Референца (EY) 2015/1018 Анекс 1, 5 (3))</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>2017. 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: Контролисани лет у терен (Controlled flight into terrain C-FIT)</p>
3.19	<p>Грешке и пропусти у ваздухопловним базама података</p> <p>(Errors and omissions in aeronautical database)</p>	<p>Случајеви где се некоректни подаци налазе у ваздухопловним базама података, укључујући неажурне податке, некоректне информације за SID/STAR. (Референца (EY) 2015/1018 Анекс III, 2 (2))</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>2017. 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: Контролисани лет у терен (Controlled flight into terrain C-FIT; and Mid-air collision and near misses MAC)</p>

3.20	<p>Операције са неправилно подешеним висиномером <i>(Operation with incorrect altimeter setting)</i></p>	<p>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 (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.4 (7))</i></p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: <i>ALT</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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: Контролисани лет у терен <i>(Controlled flight into terrain C-FIT)</i></p>
------	--	--	--	--	---

LOSS OF CONTROL IN FLIGHT

Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
3.21	<p>Брзина ваздухоплова изнад максималне дозвољене брзине или испод минималне дозвољене брзине</p> <p><i>(Low speed and high speed cases)</i></p>	<p>Случајеви где је брзина ваздухоплова изнад максималне дозвољене брзине или испод минималне дозвољене брзине током било које фазе лета. <i>(Референца (ЕУ) 2015/1018, Анекс I, 1.4 (6))</i></p> <p>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.</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци могу бити прикупљени додатно посредством FDM.</p>	<p>Скраћеница: <i>SPEED</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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: Губитак контроле над ваздухопловом у лету <i>(Loss of control in flight LOC-I)</i></p>
3.22	<p>Турбуленција у трагу другог ваздухоплова</p> <p><i>(Wake turbulence incidents)</i></p>	<p>Случајеви где ваздухоплов наилази на турбуленцију у трагу другог ваздухоплова. <i>(Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5 (7))</i></p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци могу бити прикупљени додатно посредством FDM.</p>	<p>Скраћеница: <i>WAKE</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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: Губитак контроле над ваздухопловом у лету <i>(Loss of control in flight LOC-I)</i></p>

3.23	<p>Лет кроз подручје јаких турбуленција или лет кроз турбуленцију која је проузроковала повреде особа у ваздухоплову или се захтева преглед ваздухоплова након лета</p> <p><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>Лет кроз подручје јаких турбуленција или лет кроз турбуленцију која је проузроковала повреде особа у ваздухоплову или се захтева преглед ваздухоплова након лета. <i>(Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5 (11))</i></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>2017. 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: Губитак контроле над ваздухопловом у лету <i>(Loss of control in flight LOC-I)</i></p>
3.24	<p>Лет кроз подручје јаког смицања ветра и олујног времена којим се угрозио или могао угрозити ваздухоплов, особе у њему или било која друга особа</p> <p><i>(A significant windshear or thunderstorm encounter which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person)</i></p>	<p>Лет кроз подручје јаког смицања ветра и олујног времена којим се угрозио или могао угрозити ваздухоплов, особе у њему или било која друга особа. <i>(Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5 (12))</i></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>2017. 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: Губитак контроле над ваздухопловом у лету <i>(Loss of control in flight LOC-I)</i></p>

3.25	<p>Лет у условима залеђивања које је проузроковало 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></p>	<p>Лет у условима залеђивања које је проузроковало потешкоће при управљању, оштећење ваздухоплова или губитак или неисправност било ког система ваздухоплова . <i>(Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5 (13))</i></p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци могу бити прикупљени додатно посредством FDM.</p>	<p>Скраћеница: <i>ICE</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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: Губитак контроле над ваздухопловом у лету <i>(Loss of control in flight LOC-I)</i></p>
3.26	<p>Неправилан положај ваздухоплова <i>(Aircraft upset, exceeding normal pitch attitude, bank angle or airspeed inappropriate for the conditions)</i></p>	<p>Неправилан положај ваздухоплова, нагиб ваздухоплова по попречној оси већи од уобичајеног, угао бочног нагиба или брзина лета неприкладни за услове лета. <i>(Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.4 (2))</i></p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци могу бити прикупљени додатно посредством FDM.</p>	<p>Скраћеница: <i>A/C UPSET</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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: Губитак контроле над ваздухопловом у лету <i>(Loss of control in flight LOC-I)</i></p>

3.27	<p>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></p>	<p>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 (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.4 (4))</i></p> <p>Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци могу бити прикупљени додатно посредством FDM.</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја, подаци могу бити прикупљени додатно посредством FDM.</p>	<p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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: Губитак контроле над ваздухопловом у лету <i>(Loss of control in flight LOC-I)</i></p>
3.28	<p>Превоз опасног терета <i>(Transport of dangerous goods)</i></p>	<p>Случајеви где је приликом транспорта опасног терета утврђено да је опасни терет непрописно припремљен за превоз, оштећен приликом паковања тако да се запалио у робним одељцима или оштећен приликом утовара тако да се запалио у робним одељцима, случајеви где се превози забрањен и непријављен опасни терет који се запалио у путничкој кабини, случајеви где је дошло до појаве пожара или дима електронске опреме која се напаја литијумским батеријама. <i>(Референца ЕУ 2015/1018 Анекс I, 1.1 (2))</i></p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: DG</p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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: 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 <i>(Loss of control in flight LOC-I)</i></p>

3.29	<p>Грешке при одлеђивању и спречавању залеђивања (<i>Deicing and anti-icing errors</i>)</p>	<p>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. (Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.2 (2))</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: <i>DE-ICE</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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: Губитак контроле над ваздухопловом у лету (Loss of control in flight LOC-I), излетање са рулне или полетно – слетне стазе (Runway excursions)</p>
3.30	<p>Грешке проузроковане погрешним израчунавањем масе и положаја тежишта и погрешним утоваром/истоваром ваздухоплова (<i>Weight and balance errors</i>)</p>	<p>Случајеви који обухватају све грешке повезане са израчунавањем масе и положаја тежишта и погрешним утоваром/истоваром ваздухоплова. (Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс IV, 2.3 (1))</p> <p>Грешке приликом израчунавања масе и положаја тежишта могу довести до померања центра тежишта ваздухоплова и губитка контроле над ваздухопловом у лету.</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: <i>LOAD</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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: Губитак контроле над ваздухопловом у лету (Loss of control in flight LOC-I)</p>

3.31	<p>Откази управљачких система (<i>Control system failures</i>)</p>	<p>Случајеви који обухватају један или више отказа контролних система, укључујући отказ командних површина, отказ система аутоматског управљања и одговарајућих индикатора. (Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 2)</p> <p>Отказ управљачких система утиче на управљивост ваздухоплова и свест о ситуацији.</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја и FDM.</p>	<p>Скраћеница: <i>FCONT</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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: 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</i>)</p>
3.32	<p>Двоструки кварови на системима (<i>Dual system failures</i>)</p>	<p>Случајеви где је дошло до отказа више од једног система. (Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 2.1 (3))</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: <i>DUAL</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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: ови случајеви могу бити повезани са губитком контроле над ваздухопловом у лету (<i>Loss of control in flight - LOC I</i>).</p>

3.33	<p>Грешке при коришћењу листе минималне исправности и техничке књиге авиона (<i>Occurrences in Minimum Equipment List and technical log use</i>)</p>	<p>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. (Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс II, 3 (8))</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: <i>MEL</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017 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: ови случајеви могу бити повезани са губитком контроле над ваздухопловом у лету (<i>Loss of control in flight - LOC I</i>).</p>
3.34	<p>Догађаји при одржавању ваздухоплова и контроле пловидбености (<i>Occurrences in maintenance and airworthiness monitoring</i>)</p>	<p>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. (Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс II)</p>	<p>Главни извори података су пријављивање догађаја, провере и инспекције.</p>	<p>Скраћеница: <i>MC</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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: ови случајеви могу бити повезани са губитком контроле над ваздухопловом у лету (<i>Loss of control in flight - LOC I</i>).</p>

3.35	<p>Догађаји приликом одржавања ваздухоплова (<i>Occurrences in maintenance operations</i>)</p>	<p>Случајеви где процедуре одржавања нису биле потпуне или тачне или нису спровођене. (<i>Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс II</i>)</p> <p>Одржавање ваздухоплова мора се спроводити по утврђеним процедурама. Недостатак надзора приликом одржавања може довести до тога да ваздухоплов није пловидбен.</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: <i>IM</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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: ови случајеви могу бити повезани са губитком контроле над ваздухопловом у лету (Loss of control in flight - LOC I).</p>
3.36	<p>Озбиљни технички кварови ваздухоплова (<i>Serious technical problems in aircraft</i>)</p>	<p>Случајеви где технички кварови узрокују да дође до прекида лета и извршења поступака непосредне опасности, или до приземљења ваздухоплова. (<i>Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 4</i>)</p> <p>Озбиљни технички кварови могу да доведу до озбиљних инцидената и удеса.</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: <i>TECHNICAL</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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: 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.</p>

GROUND HANDLING

Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
3.37	Оштећења приликом земаљског опслуживања (<i>Ground handling damage</i>)	<p>Случајеви где је дошло до оштећења ваздухоплова на земљи услед контакта са другим возилом. Ово нарочито укључује случајеве непосредно пред полетање или после слетања. (Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс IV, 2.3 (12))</p> <p>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.</p>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	<p>Скраћеница: GH</p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. година: 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.</p> <p>Повезани индикатори друге категорије SPI: <i>LOC-I</i></p>
3.38	Превлачење и таксирање ваздухоплова (<i>Pushback or taxi interference</i>)	<p>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. (Референца ЕУ 2015/1018 Анекс IV, 1.1 (9))</p>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	<p>Скраћеница: PB</p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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: <i>G-COL</i></p>

3.39	<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. <i>(Референца ЕУ 2015/1018 Анекс IV, 1.1 (10))</i></p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: APRON</p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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: <i>GH</i></p>
3.40	<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. <i>(Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5 (5))</i></p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: FOD</p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017 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: <i>G-COL, RE</i></p>

OTHER

Редни број	Назив	Дефиниција	Извор података	Мерење	Безбедносни циљ
3.41	Незгоде и догађаји приликом точења горива (<i>Refueling incidents and occurrences</i>)	Случајеви где је дошло до незгоде или догађаја као резултат одступања од процедура. <i>Анекс I, 1.2(1))</i>	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>FUELLING</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2017. 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: Ови догађаји могу бити повезани са више индикатора друге категорије.
3.42	Догађаји узроковани људском грешком (<i>Occurrences caused by human error</i>)	Догађаји узроковани људском грешком. (<i>Референца (EУ) 2015/1018 Анекс I, 1.5 (3))</i>)	Главни извор података је пријављивање догађаја.	Скраћеница: <i>PHUF</i> Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.	2017. 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: Ови догађаји могу бити повезани са више индикатора друге категорије.

3.43	<p>Умор током обављања лета или пружања навигационих услуга (<i>Fatigue during flight operations and air navigation services</i>)</p>	<p>Случајеви где умор умањује радну способност. (Референца (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 4 (11), Анекс II, 3 (17), Анекс IV, 1.1 (10))</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Скраћеница: <i>FAT</i></p> <p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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:</p> <p>Ови догађаји могу бити повезани са више индикатора друге категорије.</p>
3.44	<p>Догађаји који произилазе из активности обуке (<i>Occurrences resulting from on job training</i>)</p>	<p>Догађаји условљени обуком на радном месту. (Референца (ЕЦ) 216/2008)</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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:</p> <p>Ови догађаји могу бити повезани са више индикатора друге категорије.</p>

3.45	<p>Догађаји који произилазе ометањем лета ваздухоплова или ометањем пружања услуга у ваздушној пловидби</p> <p><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 Systems, model aircraft or similar means)</i></p>	<p>Догађаји који произилазе 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.</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017. 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:</p> <p>Ови догађаји могу бити повезани са више индикатора друге категорије.</p>
3.46	<p>Догађаји потпуног или делимичног отказа услуга или функција ANS.</p> <p><i>(Occurrences related to Air Navigation Services, Degradation or total Loss of services or functions)</i></p>	<p>Догађаји потпуног или делимичног отказа услуга или функција ATM. Потпуно или делимично отказивање услуга или функција и потпуна и делимична немогућност пружања услуга и вршења функција, што укључује и изостанак или нетачне, неадекватне информације издате од стране <i>ATS, ATIS, MET, AIS</i>.</p> <p><i>(Референца (EY) 2015/1018 Анекс III, 2)</i></p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја.</p>	<p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>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 2020. године“.</p>
3.47	<p>Остали догађаји (Other)</p>	<p>Ови случајеви обухватају све догађаје који се не могу сврстати у неки од претходно наведених догађаја</p>	<p>Главни извор података је пријављивање догађаја</p>	<p>Овај индикатор се прати на годишњем нивоу.</p>	<p>2017 година: Потребно је спровести процену ризика сопствених операција.</p>