



ДИРЕКТОРАТ  
ЦИВИЛНОГ  
ВАЗДУХОПЛОВСТВА  
РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ



# НАЦИОНАЛНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ У ЦИВИЛНОМ ВАЗДУХОПЛОВСТВУ 2025-2026

## САДРЖАЈ

Садржај.....	1
1. Увод.....	2
2. Системска питања (SYS.RS) .....	3
SYS.RS.001.....	3
SYS.RS.002.....	4
SYS.RS.003.....	5
SYS.RS.004.....	6
SYS.RS.005.....	7
SYS.RS.006.....	8
SYS.RS.007.....	8
SYS.RS.008.....	9
SYS.RS.009.....	10
SYS.RS.010.....	10
SYS.RS.011.....	11
SYS.RS.012.....	11
SYS.RS.013.....	12
SYS.RS.014.....	13
SYS.RS.015.....	14
3. Оперативна питања (OPS.RS) .....	15
OPS.RS.001.....	15
OPS.RS.002.....	17
OPS.RS.003.....	18
OPS.RS.004.....	19
OPS.RS.005.....	19
OPS.RS.006.....	20
OPS.RS.007.....	21
OPS.RS.008.....	22
OPS.RS.009.....	22
OPS.RS.010.....	23
OPS.RS.011.....	23
4. Национална питања (NA.GA.) .....	25
NA.GA.001 .....	25
NA.GA.002 .....	26
NA.GA.003 .....	27
NA.GA.004 .....	27
NA.GA.005 .....	28
NA.GA.006 .....	29
NA.GA.007 .....	29
NA.GA.008 .....	30
NA.GA.009 .....	31
NA.GA.010 .....	31
NA.GA.011 .....	32
5. Безбедносна питања настала интеграцијом нових технологија.....	34
6. Акроними и скраћенице .....	35
7. Безбедносни циљеви и безбедносни индикатори .....	36

## 1. Увод

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

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

Овај план је припремљен за период 2025-2026. године.

Национални план безбедности у цивилном ваздухопловству је документ којим је дефинисан скуп мера и активности за достизање прихватљивог нивоа безбедности у цивилном ваздухопловству. Национални план безбедности се заснива на: процени безбедносних информација прикупљених посредством извештавања о догађајима, међународним и националним подацима о безбедности, подацима прикупљеним током вршења надзора, безбедносним циљевима у Републици Србији, ICAO Глобалном ваздухопловном плану безбедности (ICAO Global Aviation Safety Plan – GASP 2025-2025), Европском регионалном плану безбедности (European Regional Aviation Safety Plan – EUR RASP 2025 – 2025), као и активностима које су предвиђене Европским планом безбедности у цивилном ваздухопловству (EPAS 2024).

У овом плану су поред стандардне европске поделе која обухвата системска, оперативна и безбедносна питања разматрана и питања која настају увођењем нових технологија. Такође, у план су укључена и национална питања која се односе на безбедносне изазове претходно идентификоване у домену опште авијације која се обавља ваздухопловима који не спадају у сложене моторне ваздухоплове.

Националним планом безбедности у цивилном ваздухопловству утврђују се активности и мере за примену Националног програма безбедности. Оне су одређене након анализе стања безбедности којом су утврђени безбедносни проблеми на националном нивоу, као и безбедносни проблеми утврђени на пан-европском нивоу од стране EASA-е кроз EPAS.

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

- системска питања (SYS.RS),
- оперативна питања (OPS.RS),
- национална питања (N.GA),
- безбедносна питања настала интеграцијом нових технологија и нових модела пословања.

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

## 2. Системска питања (SYS.RS)

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

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

**Референца на EPAS: MST.0001**

#### **Опис:**

Сврха ове системске активности је израда Националног програма безбедности у цивилном ваздухопловству, а потом и активности на континуираном ажирирању Националног програма безбедности. Директорат спроводи активности у циљу ефикасне примене Националног програма безбедности и континуираног унапређења активности које су засноване на овом програму. Фокус ових активности је на примени регулаторних захтева који се тичу ваздухопловних власти, идентификацији потенцијалних недостатака у систему надзора, успостављању политика и процедура који омогућавају надзор заснован на ризицима и перформансама, као и успостављању поступака и процедура за прикупљање, анализу, размену и заштиту података који су од значаја за безбедност ваздушног саобраћаја у Републици Србији.

#### **Активности:**

SYS.RS.001 (1). Директорат као јавна агенција којој су поверени послови безбедносног надзора у цивилном ваздухопловству и који је одговоран за безбедност ваздушног саобраћаја у Републици Србији, у оквиру својих надлежности и овлашћења израђује и спроводи Национални програм безбедности. Такође, у складу са примењивим регулаторним захтевима, Директорат успоставља процес управљања безбедносним ризицима.

SYS.RS.001 (2). У склопу процеса управљања безбедносним ризицима, Директорат оснива Одбор за безбедност (Safety Review Board - SRB) и Групу за процену безбедносних ризика (Safety Action Group - SAG). Рад Одбора и рад Групе заснован је на интерним процедурама Директората.

#### **Рокови:**

SYS.RS.001 (1). Континуирана обавеза.

SYS.RS.001 (2). Континуирана обавеза.

#### **Резултати:**

SYS.RS.001 (1). Национални програм безбедности се ажурира, објављен је и спроводи се.

SYS.RS.001 (2). Одбор за безбедност и Група за процену безбедносних ризика су основани решењем директора Директората и обављају своје активности.

#### **Статус:**

SYS.RS.001 (1). Континуирана обавеза.

SYS.RS.001 (2). Континуирана обавеза.

**SYS.RS.002 Израда и спровођење Националног плана безбедности у цивилном ваздухопловству****Референца на EPAS:** MST.0001, MST.0028**Опис:**

Директорат спроводи активности у циљу израде и примене Националног програма безбедности, а потом и израде Националног плана безбедности. Циљеви Националног програма безбедности се реализују кроз реализацију Националног плана безбедности, активним праћењем његове реализације и његовим континуираним унапређењем. Директорат објављује Национални план безбедности на својој интернет страници, ради на промоцији плана, активно комуницира са ваздухопловним субјектима у погледу плана и дефинисаних активности и надзире примену плана од стране ваздухопловних субјеката.

**Активности:**

SYS.RS.002 (1). Директорат је израдио и спроводи Национални план безбедности. Кроз рад Одбора за безбедност и Групе за процену безбедносних ризика континуирано се анализирају безбедносни ризици, као и актуелни нивои безбедности и дају се предлози за ажурирање Националног плана. Ажурирани Национални план безбедности се усваја и објављује на сајту Директората.

**Рокови:**

SYS.RS.002 (1). Континуирана обавеза.

**Резултати:**

SYS.RS.002 (1). Национални план безбедности је ажуриран, објављен и спроводи се. Континуираним увидом у догађаје од значаја за безбедност у цивилном ваздухопловству, као и разматрањем новонасталих услова и ситуација, Одбор и Група добијају улазне податке за ажурирање Националног плана безбедности.

**Статус:**

SYS.RS.002 (1). Континуирана обавеза периодичног ажурирања на годишњем нивоу.

**SYS.RS.003 Управљање безбедносним ризицима у цивилном ваздухопловству**

Референца на EPAS: MST.0001, MST.0028, MST.0040

**Опис:**

У оквиру система управљања безбедношћу, Директорат успоставља систем управљања безбедносним ризицима. Систем управљања безбедносним ризицима у Директорату подразумева прикупљање безбедносних информација, анализу безбедносних информација и процену ризика. Сваки ваздухопловни субјект је одговоран за безбедност својих операција. Свака ваздухопловна организација мора, у оквиру свог система управљања безбедношћу, да идентификује опасности/претње, укључујући претње изазване променама у оперативном окружењу, као и да процени ризике у вези са њеним сопственим операцијама, одреди прихватљив ниво ризика у својим операцијама и предузме све неопходне радње да елиминише ризике или их сведе на прихватљив ниво. Сходно наведеном, планира се и врши надзор над ваздухопловним субјектима као и унапређење регулативе. Такође, Директорат континуирано има сарадњу са ваздухопловном индустријом у циљу унапређења безбедности и процене ефективности предузетих мера на основу које се одређују даље активности. Ваздухопловни субјекти имају прилику да учествују у креирању и ажурирању ризика на националном нивоу учешћем у заједничким радионицама о ризицима и путем безбедносних информација које израђују.

**Активности:**

SYS.RS.003 (1). Директорат успоставља и примењује поступак управљања безбедносним ризицима у цивилном ваздухопловству на начин како је дефинисано у Националном програму безбедности. Процес управљања ризиком за безбедност у ваздухопловству спроводе Директорат и ваздухопловни субјекти у складу са својим улогама и одговорностима.

SYS.RS.003 (2). Кроз рад појединачних организационих јединица Директората, као и рад Одбора и Групе, Директорат редовно координира активности на основу система обавезног и добровољног пријављивања догађаја како у домену безбедности, тако и у домену обезбеђивања (Security) и дигиталне безбедности (Cybersecurity) у циљу интегрисаног приступа управљања ризицима.

**Рокови:**

SYS.RS.003 (1). Континуирана обавеза.

SYS.RS.003 (2). Континуирана обавеза.

**Резултати:**

SYS.RS.003 (1). Поступак управљања безбедносним ризицима у цивилном ваздухопловству је успостављен и примењен.

SYS.RS.003 (2). Механизам за координацију између система извештавања о безбедности, обезбеђивању и дигиталној безбедности (cybersecurity) је успостављен.

**Статус:**

SYS.RS.003 (1). Континуирана обавеза.

SYS.RS.003 (2). Континуирана обавеза.

**SYS.RS.004 Промовисање безбедности****Референца на EPAS:** MST.0002, MST.0033**Опис:**

Сврха активности је подршка ваздухопловним субјектима при успостављању, имплементацији и континуираном унапређењу својих система управљања безбедношћу. Директорат континуирано организује обуке и радионице за ваздухопловне субјекте на којима се, између осталог, промовише значај безбедности и важност континуиране обуке и едукације. Такође, Директорат организује семинаре о безбедности из области саобраћајне делатности, ваздухопловног особља, управљања ваздушним саобраћајем, обезбеђивања у ваздухопловству и аеродрома на којима се ваздухопловна заједница информише о регулаторном уређењу, врши се освежење постојећих знања, размена мишљења и искуства, али и указује на грешке које се најчешће дешавају у летењу.

Поред тога, имајући у виду значај успостављања и примене регулаторних захтева који се односе на ниво знања енглеског језика, сврха активности је подршка ваздухопловној индустрији у циљу примене наведених захтева, промовисања заједничког разумевања о значају и важности адекватног нивоа знања и коришћењу енглеског језика, као и спровођење одговарајућих активности ради отклањања потенцијалних оперативних и безбедносних проблема.

**Активности:**

SYS.RS.004 (1). Директорат ће усмерити ваздухопловне субјекте на преузимање промотивних материјала из области ваздухопловне безбедности са интернет страница међународних организација, нарочито у вези са документима који су израђени од стране EASA у оквиру мреже European Safety Promotion Network и SM-ICG (Safety Management International Collaboration Group) групе.

SYS.RS.004 (2). Директорат ће континуирано радити на промовисању безбедности кроз активности на унапређењу нивоа знања и коришћењу енглеског језика у ваздушном саобраћају.

**Рокови:**

SYS.RS.004 (1). 01.01.2025.

SYS.RS.004 (2). 01.01.2025.

**Резултати:**

SYS.RS.004 (1). Директорат на својој интернет страници поставља везу (link) на документа која је израдила EASA, у оквиру рада своје Мреже за промоцију безбедности (European Safety Promotion Network) и своје Међународне радне групе за координацију у управљању безбедношћу (SM-ICG - Safety Management International Collaboration Group).

SYS.RS.004 (2). Директорат у свом раду редовно спроводи активности у циљу подизања свести о значају и важности адекватног нивоа знања и коришћењу енглеског језика и утицају ових фактора на безбедност ваздушног саобраћаја. Активности се спроводе кроз годишње семинаре о безбедности, организовање радионица и скупова где се кроз дељење сазнања о узроку догађаја указује на значај адекватне употребе енглеског језика у ваздухопловству.

**Статус:**

SYS.RS.004 (1). У изради.

SYS.RS.004 (2). Континуирана обавеза

**SYS.RS.005 Промовисање безбедносне културе****Референца на EPAS:** MST.0025, MST.0027, MST.0043**Опис:**

Ради успостављања ефикасног система управљања безбедношћу међу ваздухопловним субјектима који су под надзором Директората, обезбеђивања едукације и подршке свеукупној безбедносној култури, Директорат ради на подизању нивоа свести о ризицима безбедности и двосмерној размени информација у вези са безбедношћу. Сврха активности је подршка ваздухопловним субјектима у успостављању ефикасне безбедносне културе и ефикасне размене информација у вези са безбедношћу.

**Активности:**

SYS.RS.005 (1). Користећи сазнања, искуства и већ објављене материјале како ваздухопловне индустрије на међународном нивоу, тако и других ваздухопловних власти укључујући и EASA (са међународних активности у којима учествује), Директорат разматра и селекује одговарајућа упутства као подршку процесима успостављања и одржавања безбедносне културе у оквиру ваздухопловних субјеката и ваздухопловном особљу у свим доменима ваздухопловства, за које поставља линкове на својој интернет страници.

SYS.RS.005 (2). Директорат континуирано ради на промовисању безбедносне културе путем редовних контаката са индустријом, организовања обука, семинара и радионица намењених ваздухопловном особљу и ваздухопловним субјектима.

SYS.RS.005 (3). Директорат континуирано ради на подизању свести о значају квалитета података садржаних у пријавама догађаја кроз организовање обука, семинара и радионица намењених првенствено подносиоцима пријава (у складу са релевантним правилником).

SYS.RS.005 (4). Директорат ће континуирано радити на промовисању важности ефикасне размене информација од значаја за безбедност између надлежних органа и ваздухопловних субјеката путем објавивања докумената на интернет страници Директората као и организовањем обука, семинара и радионица.

**Рокови:**

SYS.RS.005 (1). 01.09.2025.

SYS.RS.005 (2). 01.01.2025.

SYS.RS.005 (3). 01.01.2025.

SYS.RS.005 (4). 01.01.2025.

**Резултати:**

SYS.RS.005 (1). Директорат континуирано разматра квалитет и адекватност пријава догађаја, достављених кроз систем обавезног пријављивања догађаја.

SYS.RS.005 (2). Директорат организује обуке, семинаре и радионице у циљу промовисања значаја адекватне примене прописа (квалитет података) у домену обавезног пријављивања догађаја.

SYS.RS.005 (3). Директорат организује обуке, семинаре и радионице у циљу промовисања креирања и одржавања нивоа безбедносне културе у оквиру ваздухопловних субјеката.

**Статус:**

SYS.RS.005 (1). Континуирана обавеза.



SYS.RS.005 (2). Континуирана обавеза.

SYS.RS.005 (3). Континуирана обавеза.

## **SYS.RS.006 Процена перформанси система управљања безбедношћу**

Референца на EPAS: MST.0026

### **Опис:**

Сврха ове активности је унапређење вршења надзора Директората коришћењем алата за процену система управљања који је развила EASA (EASA management system assessment tool) током припреме надзорних активности (провере и инспекције).

### **Активности:**

SYS.RS.006 (1). Директорат ће планирати и спроводити своје надзорне активности узимајући у обзир, између осталог, улазне податке добијене применом алата за процену система управљања који је развила EASA (EASA management system assessment tool).

### **Рокови:**

SYS.RS.006 (1). 01.01.2026.

### **Резултати:**

SYS.RS.006 (1). Директорат ће остварити свеобухватније прикупљање података о перформансама система управљања безбедношћу ваздухопловних субјеката и моћи ће да информише EASA о елементима алата за процену система управљања које потенцијално треба унапредити.

### **Статус:**

SYS.RS.006 (1). Континуирана обавеза.

## **SYS.RS.007 Нови модели пословања**

Референца на EPAS: MST.0019

### **Опис:**

Ради повећања ефикасности система управљања безбедношћу, ваздухопловни субјекти су дужни да обезбеде да су све претње, опасности и ризици по безбедност, обезбеђивање и дигиталну безбедност, а који су, или би настали применом нових модела пословања, адекватно идентификовани и анализирани у оквиру система управљања безбедношћу ваздухопловног субјекта, а нарочито у оквиру поступка управљања променама у функционалном систему ваздухопловног субјекта. Директорат пружа подршку у идентификацији и процени опасности и ризика као у процесима умањења ризика који се односе на нове моделе пословања.

### **Активности:**

SYS.RS.007 (1). Директорат ће усмерити ваздухопловне субјекте на преузимање упутстава и других материјала из ове области.

### **Рокови:**

SYS.RS.007 (1). 01.01.2025.

### **Резултати:**

SYS.RS.007 (1). Директорат ће на својој интернет страници објавити упутства „Guidance for the oversight of the group operations“ и „Practical guide: Management of hazards related

to new business models of commercial air transport operators“ као и другу документацију из ове области коју је припремила и објавила EASA.

**Статус:**

SYS.RS.007 (1). Континуирана обавеза.

**SYS.RS.008 Процена безбедносне културе имаоца сертификата ваздухопловног оператера**

Референца на EPAS: MST.0042

**Опис:**

Позитивна безбедносна култура, добра култура извештавања и одржавања атмосфере „Just Culture“ играју кључну улогу у обезбеђивању безбедности ваздушног саобраћаја имаоца сертификата ваздухопловног оператера. Међутим, како мерење и евалуација ових елемената носи многе изазове, EASA тежи да наведене елементе укључи у евалуацију и праћење перформанси оператера на систематичнији начин. Од суштинског је значаја да се прати ефикасност евалуације и да се редовно прикупљају повратне информације од других држава чланица EASA и оператера ваздухоплова, као и да се на основу тих података и искустава развијају даље евалуације. Истовремено је важно да се редовно и континуирано настави са имплементацијом мера које промовишу безбедност.

**Активности:**

SYS.RS.008 (1). У првој фази (која ће бити завршена у првом кварталу 2025. године), ради подршке националним ваздухопловним властима, EASA ће развити смернице и практичне алате за мерење безбедносне културе код АОС (CAT) оператера ваздухоплова. Наведене смернице и алати ће бити доступни државама чланицама. Ова фаза ће бити интерактивна, где ће се тражити доприноси/повратне информације од држава чланица и заинтересованих страна у индустрији.

SYS.RS.008 (2). У другој фази (четврти квартал 2025. године) Директорат ће проценити материјал и алат који је развила EASA, те на основу процене, по потреби, укључити елементе сталне евалуације безбедносне културе у процесе и алате који се користе за оцену перформанси оператера ваздухоплова.

**Рокови:**

SYS.RS.008 (1). 01.04.2025.

SYS.RS.008 (2). 31.12.2025.

**Резултати:**

SYS.RS.008 (1). Учествовање у развијању EASA смерница и практичних алата за мерење безбедносне културе код оператера ваздухоплова

SYS.RS.008 (2). На основу EASA смерница и алата за државе чланице у сврху евалуације безбедносне културе Директорат ће укључити елементе евалуације безбедносне културе у надзор над АОС (CAT) оператерима.

**Статус:**

SYS.RS.008 (1). Континуирана обавеза

SYS.RS.008 (2). Континуирана обавеза

**SYS.RS.009 Надзорни капацитети/област фокуса: систем управљања ризиком од умора (FRMS)**

Референца на EPAS: MST.0034

**Опис:**

Директорат развија компетенције и методе за процену функционалности и ефикасности Система управљања ризиком од умора (FRMS), укључујући развој и имплементацију алата за процену функционалности и перформанси FRMS-а, приликом обављања континуираног надзора над оператерима ваздухоплова.

**Активности:**

SYS.RS.009 (1). Представник Директората учествује у активностима EASA Експертске групе за FTL/FRM. Експертска група стреми да повећа сарадњу и усаглашавање између држава чланица EASA у вези са Системима управљања ризиком од умора. На пример, Група развија постојеће и производи нове смернице на теме FTL и FRM. Поред тога, Директорат учествује у активностима Форума за управљање ризиком од умора ради формирања актуелне, међународне ситуационе слике и добијања најновијих истраживачких сазнања.

**Рокови:**

SYS.RS.009 (1). 31.12.2025.

**Резултати:**

SYS.RS.009 (1). Повећање компетенција инспектора Директората у циљу формирања поуздане слике о функционалности и перформансама FRMS система организација. Повећање сарадње и усаглашавања између држава чланица EASA у вези са Системом управљања ризиком од умора (FRMS).

**Статус:**

SYS.RS.009 (1). Континуирана обавеза

**SYS.RS.010 Развој циљева учења у делу „Метеоролошке информације“ наставног програма за PPL/LAPL**

Референца на EPAS: MST.0036

**Опис:**

Директорат ће развијати адекватне циљеве учења у делу „Метеоролошке информације“ наставног програма PPL/LAPL.

Такви циљеви учења треба да буду основне, неакадемске природе и да се односе на:

- практично тумачење земаљског метеоролошког радара, предности и слабости;
- практичну интерпретацију метеоролошких сателитских снимака, предности и слабости;
- прогнозе из нумеричких модела предвиђања времена, предности и слабости.

**Активности:**

SYS.RS.010 (1). Директорат ће припремати предложене циљеве учења и укључити одговарајућа питања у скуп питања из теорије PPL/LAPL теоријских испита. Организације за обуку АТО/ДТО биће такође обавештене о овом питању и благовремено информисане о предложеним циљевима учења као и питањима која ће бити укључена у

скуп питања из теорије PPL/LAPL теоријских испита. Директорат ће настојати да сарађује са ЕАСА-ом и другим државама чланицама ЕАСА-е у припреми циљева учења како би се постигла усаглашеност.

**Рокови:**

SYS.RS.010 (1). Четврти квартал 2025.

**Резултати:**

SYS.RS.010 (1). Подизање компетенција и спремности ималаца дозволе пилота PPL/LAPL у погледу метеоролошких информација и њихове употребе кроз практичне циљеве учења.

**Статус:**

SYS.RS.010 (1). У изради.

**SYS.RS.011 Коришћење података из уређаја за бележење података о лету (Flight Data Monitoring - FDM)**

Референца на EPAS: MST.0003

**Опис:**

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

**Активности:**

SYS.RS.011 (1). Директорат ће кроз спровођење програма надзора обезбедити да оператери у оквиру њихових FDM програма дефинишу догађаје који су одређени Националним планом безбедности, узимајући у обзир све оперативне проблеме утврђене на европском нивоу.

**Резултати:**

SYS.RS.011 (1). Директорат ће на својој веб страници објављивати информације везане за рад FDM форума европских оператора (European operators FDM forum - EOFDM).

**Рокови:**

SYS.RS.011 (1). Први квартал 2025.

**Статус:**

SYS.RS.011 (1). У изради.

**SYS.RS.012 Распоживост адекватног кадра (по броју и компетентности) у оквиру цивилних ваздухопловних власти**

Референца на EPAS: MST.0032, MST.0037, SI-3003

**Опис:**

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

**Активности:**

SYS.RS.012 (1). Директорат континуирано води проактивну кадровску политику како би се благовремено обезбедили неопходни квалификовани кадрови за успешну реализацију безбедносног надзора.

**Резултати:**

SYS.RS.012 (1). Директорат има одговарајући број стручног и компетентног особља потребних за спровођење послова Директората који су дефинисани Законом о ваздушном саобраћају, нарочито у погледу надзора над ваздухопловним субјектима у Републици Србији.

**Рокови:**

SYS.RS.012 (1). Континуирана обавеза.

**Статус:**

SYS.RS.012 (1). Континуирана обавеза.

**SYS.RS.013 Разматрање комплексности и утицаја структура ваздушног простора на ваздушни саобраћај**

**Референца на EPAS: MST.0038**

**Опис:**

Базирано на законским и подзаконским прописима, а у склопу регулаторних послова и процеса планирања надзора у домену ANS, Директорат заједно са националним пружаоцем услуга у ваздушној пловидби и другим надлежним државним органима узима у обзир и разматра организацију и комплексност целокупног националног ваздушног простора, као и обим и комплексност актуелног и прогнозираног саобраћаја, и услуга које се пружају. У оквиру EATMN (European Air Traffic Management Network) пружалац услуга разматра ваздушни простор у својој надлежности заједно са осталим организацијама и пружаоцима услуга. Такође пружалац услуга у ваздушној пловидби је сертификован за пружање услуга израде процедура за инструментално летење над чиме Директорат врши надзор. На основу Закона одређене структуре ваздушног простора успостављају Директорат (наредбама и правилницима) и Влада (уредбама).

**Активности:**

SYS.RS.013 (1). Директорат и пружалац услуга у ваздушној пловидби ће наставити са наведеним активностима, посебно имајући у виду нарушавање ваздушног простора (Airspace infringement), уређивање саобраћајних токова ради умањења ризика од судара у ваздуху (реф: European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction - EAPAIRR), као и раздвајање IFR и VFR саобраћаја. Процеси везани за пружаоца услуга дефинисани су подзаконским актима и интерним документима. Процеси у Директорату ће бити формализовани кроз ажурирање процедура за рад организационе јединице Директората надлежне за ваздушну пловидбу.

**Рокови:**

SYS.RS.013 (1). Први квартал 2025. године

**Резултати:**

SYS.RS.013 (1). Ажуриране процедуре за рад организационе јединице Директората надлежне за ваздушну пловидбу.

**Статус:**

SYS.RS.013 (1). У изради.

## **SYS.RS.014 Усаглашавање процеса пријављивања у области комерцијалних операција хеликоптера**

**Референца на EPAS: MST.0041**

### **Опис:**

На нивоу EASA, циљ је да се усагласе, у мери у којој је то могуће, и поједноставе процеси пријављивања у области комерцијалних операција хеликоптерима, укључујући употребу заједничких пријавних формулара и листа усклађености у следећим аспектима:

- успостављање усаглашеног процеса, стандардизоване листе за проверу/упутство за пријаву и промене сертификата и оперативних спецификација (АОС/OPS SPECS), са могућим проширењем на организације САМО и АТО;
- усаглашавање процеса додавања/уклањања хеликоптера из сертификата (АОС);
- усаглашавање/стандардизација пракси држава чланица и развијање заједничког процеса пријављивања (нпр. заједнички пријавни формулар за уклањање ставке са MEL-а);
- развијање смерница за примену одредби о EFB-у у погледу разноврсности хеликоптерских операција.

### **Активности:**

SYS.RS.014 (1). Директорат ће спровести анкету како би утврдио да ли мали хеликоптерски оператери сматрају да су тренутни прописи који се односе на комерцијалне хеликоптерске оператере превише оптерећујући. У оквиру анкете, Директорат ће послати упитник на ову тему хеликоптерским оператерима.

SYS.RS.014 (2). На нивоу EASA, циљ је смањити вишак административног рада и поједноставити процесе сертификације хеликоптерских оператера. Уколико на основу резултата анкете, оператери буду сматрали да су тренутни прописи проблематични, Директорат ће проценити свој процес надзора, оценити потребу за променама и учествовати у развојном раду у оквиру експертске групе за хеликоптере у EASA како би допринели побољшању ситуације.

### **Рокови:**

SYS.RS.014 (1). Други квартал 2025. године

SYS.RS.014 (2). Трећи квартал 2025. године

### **Резултати:**

SYS.RS.014 (1). Анкета о утицају прописа који се односе на комерцијалне хеликоптерске оператере из перспективе малих оператера и било које накнадне активности.

SYS.RS.014 (2). Измена и усаглашавање процеса одобравања сертификата оператера хеликоптера (АОС), процедуре рада и листе за проверу које користи Директорат.

### **Статус:**

SYS.RS.014 (1). У изради.

SYS.RS.014 (1). У изради.

**SYS.RS.015 Безбедност цивилних ваздухоплова у случајевима пресретања од стране војних ваздухоплова („Due Regard“)**

Референца на EPAS: MST.0024

**Опис:**

У ваздушном простору Републике Србије су законским и подзаконским актима дефинисани су поступци пресретања цивилних ваздухоплова од стране војних ваздухоплова. У складу са прописима поступци пилота објављени су у националним ваздухопловним публикацијама, а поступци контролора летења дефинисани су интерним актима пружаоца услуга у ваздушној пловидби (процедуре за рад) и базирани су на ваздухопловним прописима и споразумима између пружаоца услуга и државних органа надлежних за послове одбране. Послови цивилно-војне координације укључујући и управљање ваздушним простором и интероперабилност техничких система и уређаја дефинисани су законима и подзаконским актима, и њима се осигурава безбедност одвијања цивилног ваздушног саобраћаја у ваздушном простору Републике Србије. Законом о ваздушном саобраћају формиран је Национални ваздухопловни комитет као повремено радно тело које образује Влада у чијем саставу су и војни и цивилни представници. У склопу активности и задатака Комитета су и оптимизација употребе ваздушног простора од стране војних и цивилних ваздухоплова као и преиспитивање и израда начела за цивилно-војну координацију у складу са законима, подзаконским актима и ICAO Manual on Civil-Military Cooperation in Air Traffic Management (Doc 10088). Анализом пријављених догађаја утврђују се узроци који су везани за ваздушни простор, цивилно-војну координацију и интероперабилност.

**Активности:**

SYS.RS.015 (1). Директорат прати развој регулаторног оквира у овом домену на светском и европском нивоу (ICAO и EASA) и учествује у раду Комитета и прати наведене процесе а све релевантне промене се објављују у ваздухопловним публикацијама.

**Рокови:**

SYS.RS.015 (1). Стална активност.

**Резултати:**

SYS.RS.015 (1). По потреби, то су измене структура ваздушног простора, правила употребе ваздушног простора и правила летења, као и правила интероперабилности кроз измену регулативе.

**Статус:**

SYS.RS.015 (1). Континуирана активност.

### 3. Оперативна питања (OPS.RS)

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

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

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

**Референца на EPAS:** MST.0028, SI-1043, SI-1032, SI-0014, SI-0007, SI-0017, SI-0037, SI-0006, SI-0044, SI-4015, SI-8040, SI-7013, SI-7014

**Опис:**

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

**Активности:**

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

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

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

OPS.RS.001 (4). Директорат је обезбедио да у планове и програме основне, континуиране и обуке за освежење знања буду укључене теме о мерама за спречавање излетања ваздухоплова са рулне или полетно-слетне стазе (GAPPRE препоруке OPS 3, ANSP1).

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

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

**Рокови:**

OPS.RS.001 (1). Реализовано.

OPS.RS.001 (2). Континуирана обавеза.

OPS.RS.001 (3). Континуирана обавеза.

OPS.RS.001 (4). Континуирана обавеза.

OPS.RS.001 (5). Континуирана обавеза.

OPS.RS.001 (6). Континуирана обавеза.



**Резултати:**

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

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

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

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

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

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

**Статус:**

OPS.RS.001 (1). Реализовано.

OPS.RS.001 (2). Континуирана обавеза.

OPS.RS.001 (3). Континуирана обавеза.

OPS.RS.001 (4). Континуирана обавеза.

OPS.RS.001 (5). Континуирана обавеза.

OPS.RS.001 (6). Континуирана обавеза.

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

**Референца на EPAS:** SI-2025, SI-5515, SI-0034

### **Опис:**

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

### **Активности:**

OPS.RS.002 (1). Директорат је безбедносним индикаторима обухватио 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 примене препорука из EAPAIRR-European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction, а у складу са регулаторним захтевима из ове области.

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). Четврти квартал 2025.

OPS.RS.002 (3). Четврти квартал 2025.

### **Резултати:**

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

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

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

### **Статус:**

OPS.RS.002 (1). Реализовано.

OPS.RS.002 (2). У изради.

OPS.RS.002 (3). У изради.

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

**Референца на EPAS:** SI-2001, SI-2014, SI-2019, SI-2025, SI-2013, SI-2002, SI-2016, SI-2017, SI-2027, SI-2003, SI-2022, SI-2004, SI-6010, SI-0043, SI-4010, SI-0034, SI-3022, SI-4010, SI-4019, SI-4021, SI-8028, SI-70005, SI-5508, SI-5532, SI-5509, SI-5030, SI-5506

### **Опис:**

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

### **Активности:**

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

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

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

### **Рокови:**

OPS.RS.003 (1). Реализовано.

OPS.RS.003 (2). Реализовано.

OPS.RS.003 (3). Континуирана обавеза.

### **Резултати:**

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

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

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

### **Статус:**

OPS.RS.003 (1). Реализовано.

OPS.RS.003 (2). Реализовано.

OPS.RS.003 (3). Континуирана обавеза.

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

**Референца на EPAS:** SI-6006, SI-6007, SI-6005, SI-6001, SI-6008, SI-6003, SI-7011, SI-7012, SI-2028, SI-0035, SI-8019, SI-8031, SI-8036, SI-5501A

### **Опис:**

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

### **Активности:**

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

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

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

### **Рокови:**

- OPS.RS.004 (1). Реализовано
- OPS.RS.004 (2). Реализовано.
- OPS.RS.004 (3). Континуирана обавеза.

### **Резултати:**

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

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

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

### **Статус:**

- OPS.RS.004 (1). Реализовано.
- OPS.RS.004 (2). Реализовано.
- OPS.RS.004 (3). Континуирана обавеза.

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

**Референца на EPAS:** MST.0028, SI-0001, SI-0009, SI-0012, SI-0018, SI-0024, SI-8027, SI-8024, SI-8025, SI-4012, SI-4001, SI-7007, SI-1005

### **Опис:**

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

### **Активности:**

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

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

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

**Рокови:**

- OPS.RS.005 (1). Реализовано.
- OPS.RS.005 (2). Реализовано.
- OPS.RS.005 (3). Континуирана обавеза.

**Резултати:**

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

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

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

**Статус:**

- OPS.RS.005 (1). Реализовано.
- OPS.RS.005 (2). Реализовано.
- OPS.RS.005 (3). Континуирана обавеза.

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

**Референца на EPAS:** MST.0028, SI-0005, SI-0006, SI-0025, SI-1018, SI-1029, SI-2005, SI-2006, SI-2007, SI-2008, SI-2009

**Опис:**

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

**Активности:**

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

OPS.RS.006 (2). Директорат је обезбедио да су сви ваздухопловни субјекти у Републици Србији упознати са препорукама из EAPPRI-European Action Plan for the Prevention of the Runway Incursion и EAPPRE-European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (EAPPRE), да су препоруке EAPPRI и EAPPRE спроведене и да су тимови за безбедност (RST-Runway Safety Team) успостављени и да функционишу.

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

**Рокови:**

- OPS.RS.006 (1). Реализовано.
- OPS.RS.006 (2). Континуирана обавеза.
- OPS.RS.006 (3). Континуирана обавеза.

**Резултати:**

OPS.RS.006 (1). Фактори ризика неовлашћеног изласка на рулну или полетно-слетну стазу су обухваћени Националним планом безбедности путем одговарајућих безбедносних индикатора.

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

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

**Статус:**

OPS.RS.006 (1). Реализовано.

OPS.RS.006 (2). Континуирана обавеза.

OPS.RS.006 (2). Континуирана обавеза.

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

**Референца на EPAS:** SI-1011, SI-1017, SI-6014, SI-0027, SI-0052, SI-8048

**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 је безбедносним индикаторима обухватио појаву ватре, дима или испарења у ваздухоплову и фактора који могу до тога да доведу.

OPS.RS.007 (2). Директорат је укључио у програм надзора питање ватре, дима или испарења у ваздухоплову и фактора који могу да претходе томе.

OPS.RS.007(3). Праћење пријављених догађаја у случајевима појаве неконтролисане ватре, дима или испарења у ваздухоплову.

**Рокови:**

OPS.RS.007 (1). Реализовано.

OPS.RS.007 (2). Реализовано.

OPS.RS.007 (3). Континуирана обавеза.

**Резултати:**

OPS.RS.007 (1). Фактори ризика појаве ватре, дима или испарења у ваздухоплову су обухваћени Националним планом безбедности путем одговарајућих безбедносних индикатора.

OPS.RS.007 (2). Питање појаве ватре, дима или испарења у ваздухоплову и фактора који могу да претходе томе је укључено у програм надзора Директората.

OPS.RS.007 (3). Праћење пријављених догађаја појаве ватре, дима или испарења у ваздухоплову у циљу уочавања потенцијалних ризика у операцијама оператера.

**Статус:**

OPS.RS.007 (1). Реализовано.

OPS.RS.007 (2). Реализовано.

OPS.RS.007 (2). Континуирана обавеза.

## **OPS.RS.008 Безбедност земаљских делатности**

**Референца на EPAS:** SI-1004, SI-4014, SI-1001, SI-1044, SI-1042, SI-1026, SI-1023, SI-1024, SI-1008, SI-1021, SI-1031, SI-1033, SI-1015, SI-1003, SI-1013, SI-1028, SI-1002

### **Опис:**

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

### **Активности:**

OPS.RS.008 (1). Директорат је безбедносним индикаторима обухватио безбедност земаљских делатности.

OPS.RS.008 (2). Директорат је укључио у програм надзора питање безбедности земаљских делатности.

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

### **Рокови:**

OPS.RS.008 (1). Реализовано.

OPS.RS.008 (2). Реализовано.

OPS.RS.008 (3). Континуирана обавеза.

### **Резултати:**

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

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

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

### **Статус:**

OPS.RS.008 (1). Реализовано.

OPS.RS.008 (2). Реализовано.

OPS.RS.008 (3). Континуирана обавеза.

## **OPS.RS.009 Безбедност летачких активности хеликоптера**

**Референца на EPAS:** MST0015, EASA-European Rotorcraft Roadmap

### **Опис:**

Директорат, у сарадњи са представницима индустрије, треба да организује догађаје на тему унапређења безбедности летачких активности хеликоптера сваке године или сваке 2 године.

### **Активности:**

OPS.RS.009 (1). Директорат ће формирати тим за безбедност летачких активности хеликоптера (Flight helicopter safety team – FHST), сарађујући са представницима индустрије, у циљу промоције безбедности која ће бити презентована оператерима хеликоптера најмање једном у две године, а по могућству једном годишње. Директорат ће промовисати безбедносне информације које су презентоване на европском нивоу оператерима хеликоптера. Поред тога, оператери хеликоптера ће бити упућени на

информисање са EASA веб странице за безбедност летачких активности хеликоптера European Safety Promotion Network Rotorcraft (ESPN-R).

**Рокови:**

OPS.RS.009 (1). Четврти квартал 2025.

**Резултати:**

OPS.RS.009 (1). Унапређивање безбедности.

**Статус:**

OPS.RS.009 (1). У изради.

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

**Референца на EPAS:** EASA- General Aviation Road Map 2.0

**Опис:**

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

**Активности:**

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

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

**Рокови:**

OPS.RS.010 (1). Четврти квартал 2025.

OPS.RS.010 (2). Четврти квартал 2025.

**Резултати:**

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

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

**Статус:**

OPS.RS.010 (1). У изради.

OPS.RS.010 (2). У изради.

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

**Референца на EPAS:** SI-1005, SI-4013, SI-5010, SI-0045

**Опис:**

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

**Активности:**

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



**Рокови:**

OPS.RS.011 (1). Четврти квартал 2025.

**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.

## 4. Национална питања (NA.GA)

Национална питања се односе на активности опште авијације које се обављају ваздухопловима који не спадају у сложене моторне ваздухоплове. Активности које се односе на ризике су мере управљања ризицима и умањења њиховог појављивања односно умањења евентуалних последица. Она се утврђују кроз анализу пријављених догађаја, а обухватају значајне догађаје који могу довести до удеса, на основу којих се идентификују оперативни ризици у општој авијацији (GA).

Активности које се односе на ризике су мере управљања ризицима и умањења њиховог појављивања односно умањења евентуалних последица. Директорат ће у оквиру ових активности у Национални план уврстити препоруке из актуелне Европске мапе пута опште авијације 2.0 (EASA-General Aviation Road Map 2.0) које се односе на:

- избегавање судара,
- процес одлучивања (у лету),
- процене метеоролошке ситуације,
- губитак контроле над ваздухопловом услед слома узгона и ковита,
- услугу информисања ваздухоплова у лету,
- летење у планинским пределима,
- залеђивање карбуратора клипних мотора,
- безбедно коришћење напредних навигацијских уређаја и опасности од удара птица.

### NA.GA.001 Избегавање судара

**Референца на EPAS:** SI-4010, SI-0043, SI-2030 (Deconfliction between IFR and VFR traffic), PJ.11-A4 (Enhanced airborne collision avoidance for general aviation)

#### Опис:

Сврха ове активности је умањење ризика од удеса ваздухоплова опште авијације, који могу да настану као последица непридржавања правила летења, неадекватног пружања услуга у ваздушној пловидби или непридржавања поступака за избегавање судара ваздухоплова.

#### Активности:

NA.GA.001 (1). Директорат ће спровести анализу и дефинисати препоруке са мерама за умањење ризика од настанка удеса и озбиљних незгода ваздухоплова опште авијације сударом који могу да настану услед непридржавања поступака за избегавање судара ваздухоплова у лету. Анализа ће укључити и могућност коришћења напредних уређаја и система за спречавање судара у ваздуху између ваздухолова који лете по VFR правилима.

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

#### Рокови:

NA.GA.001 (1). Четврти квартал 2025.

NA.GA.001 (2). Четврти квартал 2025.

**Резултати:**

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

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

**Статус:**

NA.GA.001 (1). У изради.

NA.GA.001 (2). У изради.

**NA.GA.002 Доношење одлуке**

**Референца на EPAS:** SI.4003

**Опис:**

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

**Активности:**

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

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

**Рокови:**

NA.GA.002 (1). Четврти квартал 2025.

NA.GA.002 (2). Четврти квартал 2025.

**Резултати:**

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

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

**Статус:**

NA.GA.002 (1). У изради.

NA.GA.002 (2). У изради.

## NA.GA.003 Употреба метеоролошких података

Референца на EPAS: SI.2019, EASA-Weather Information to Pilots Strategy Paper

### Опис:

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

### Активности:

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

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

### Рокови:

NA.GA.003 (1). Четврти квартал 2025.

NA.GA.003 (2). Четврти квартал 2025.

### Резултати:

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

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

### Статус:

NA.GA.003 (1). У изради.

NA.GA.003 (2). У изради.

## NA.GA.004 Летење у брдско-планинским областима

Референца на EPAS: N/A

### Опис:

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

### Активности:

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

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

**Рокови:**

NA.GA.004 (1). Четврти квартал 2025.

NA.GA.004 (2). Четврти квартал 2025.

**Резултати:**

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

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

**Статус:**

NA.GA.004 (1). У изради.

NA.GA.004 (2). У изради.

## **NA.GA.005 Залеђивање карбуратора клипних мотора**

**Референца на EPAS:** N/A

**Опис:**

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

**Активности:**

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

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

**Рокови:**

NA.GA.005 (1). Трећи квартал 2025.

NA.GA.005 (2). Трећи квартал 2025.

**Резултати:**

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

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

**Статус:**

NA.GA.005 (1). У изради.

NA.GA.005 (2). У изради.

## **NA.GA.006 Безбедно коришћење напредних навигацијских уређаја**

**Референца на EPAS:** N/A

**Опис:**

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

**Активности:**

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

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

**Рокови:**

NA.GA.006 (1). Четврти квартал 2025.

NA.GA.006 (2). Четврти квартал 2025.

**Резултати:**

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

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

**Статус:**

NA.GA.006 (1). У изради.

NA.GA.006 (2). У изради.

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

**Референца на EPAS:** N/A

**Опис:**

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

**Активности:**

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

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

**Рокови:**

NA.GA.007 (1). Четврти квартал 2025.

NA.GA.007 (2). Четврти квартал 2025.

**Резултати:**

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

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

**Статус:**

NA.GA.007 (1). У изради.

NA.GA.007 (2). У изради.

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

**Референца на EPAS:** N/A

**Опис:**

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

**Активности:**

NA.GA.008 (1). Директорат ће кроз надзорне активности обухватити опасности релевантне за ваздухоплове опште авијације и ризике који из њих проистичу услед неадекватне услуге или неадекватног коришћења добијених информација од стране пружаоца услуга информисања ваздухоплова у лету.

NA.GA.008 (2). Директорат ће дефинисати активности у циљу унапређења безбедности (упутства, семинари, процедуре, итд.) које ће обухватити удесе ваздухоплова опште авијације који могу да настану услед неадекватне услуге или неадекватног коришћења добијених информација од стране пружаоца услуга информисања ваздухоплова у лету.

**Рокови:**

NA.GA.008 (1). Четврти квартал 2025.

NA.GA.008 (2). Четврти квартал 2025.

**Резултати:**

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

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

неадекватног коришћења добијених информација од стране пружаоца услуга информисања ваздухоплова у лету.

**Статус:**

NA.GA.008 (1). Континуирана обавеза.

NA.GA.008 (2). У изради.

**NA.GA.009 Опасност од удара птица**

**Референца на EPAS:** SI-.1005, SI-.4013, SI-.5010, SI-0045.

**Опис:**

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

**Активности:**

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

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

**Рокови:**

NA.GA.009 (1). Четврти квартал 2025.

NA.GA.009 (2). Четврти квартал 2025.

**Резултати:**

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

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

**Статус:**

NA.GA.009 (1). У изради.

NA.GA.009 (2). У изради.

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

**Референца на EPAS:** N/A

**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 кроз надзорне активности обухватити опасности који могу да настану као последица летења ваздухоплова на ваздухопловним манифестацијама и ризике које из њих настају.



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

**Рокови:**

NA.GA.010 (1). Четврти квартал 2025.

NA.GA.010 (2). Четврти квартал 2025.

**Резултати:**

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

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

**Статус:**

NA.GA.010 (1). У изради.

NA.GA.010 (2). У изради.

**NA.GA.011 Залеђивање структуре ваздухоплова у лету (In-flight icing)**

**Референца на EPAS:** SI.0001, SI.0002

**Опис:**

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

**Активности:**

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

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

**Рокови:**

NA.GA.011 (1). Четврти квартал 2025.

NA.GA.011 (2). Четврти квартал 2025.

**Резултати:**

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

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

**Статус:**

NA.GA.011(1). У изради.

NA.GA.011 (2). У изради.

## 5. БЕЗБЕДНОСНА ПИТАЊА НАСТАЛА ИНТЕГРАЦИЈОМ НОВИХ ТЕХНОЛОГИЈА

Безбедносна питања настала употребом нових технологија и нових модела пословања разматрају се на нивоу Директората и на нивоу одељења.

Техничко-технолошки развој ваздухопловства подразумева развој и примену нових технологија као што су вештачка интелигенција (Artificial Intelligence), дигитализација, електричне погонске групе (E-Flight) или VTOL ваздухоплови, у многоме мењају постојеће концепте и стандарде као и технологију рада у свим доменима ваздухопловства.

Циљ и сврха развоја је смањење и оптимизација трошкова, побољшање перформанси система и повећање безбедности, као и испуњавање циљева датим у стратешким европским и националним документима у домену саобраћаја (стратегије и политике).

Главна карактеристика нових технологија је да се оне уводе постепено, како њихова примена не би имала негативан утицај на безбедност и како се трошкови не би повећавали, што развој може да учини несврсисходним, што је посебно битно имајући у виду тржиште и индустрију у Републици Србији.

Примена нових технологија на нивоу Директората разматра се кроз континуирано унапређивање регулаторног оквира који би омогућио њихову примену и промоцију безбедности, а на нивоу одељења врши се од случаја до случаја процена ризика, процена безбедносних перформанси као и унапређење планова надзора и надзор над променама у функционалном систему. Увођење одређених нових концепата и технологија захтева мултидисциплинарни приступ па у таквим случајевима више одељења и група сарађује на одређеним пројектима.

Такође, Директорат сарађује са научно-образовним институцијама у Републици Србији, а представници Директората активно учествују радним групама и специјализованим телима међународних ваздухопловних организација и прате развој ваздухопловства у овом домену, и сходно тим активностима, ажурирају се како Национални план безбедности, тако и прописи и планови надзора, односно представљају континуирану активност и обавезу Директората.

Референца на EPAS:

- Vol.III, Chapter 15
- 15.1.1 New business models
- 15.1.2 New products, systems, technologies and operations
- 15.1.3 SESAR deployment

## 6. АКРОНИМИ И СКРАЋЕНИЦЕ

Превод и објашњења за стране изразе, акрониме и специфичне термине коришћене у овом Плану дати су у следећој табели.

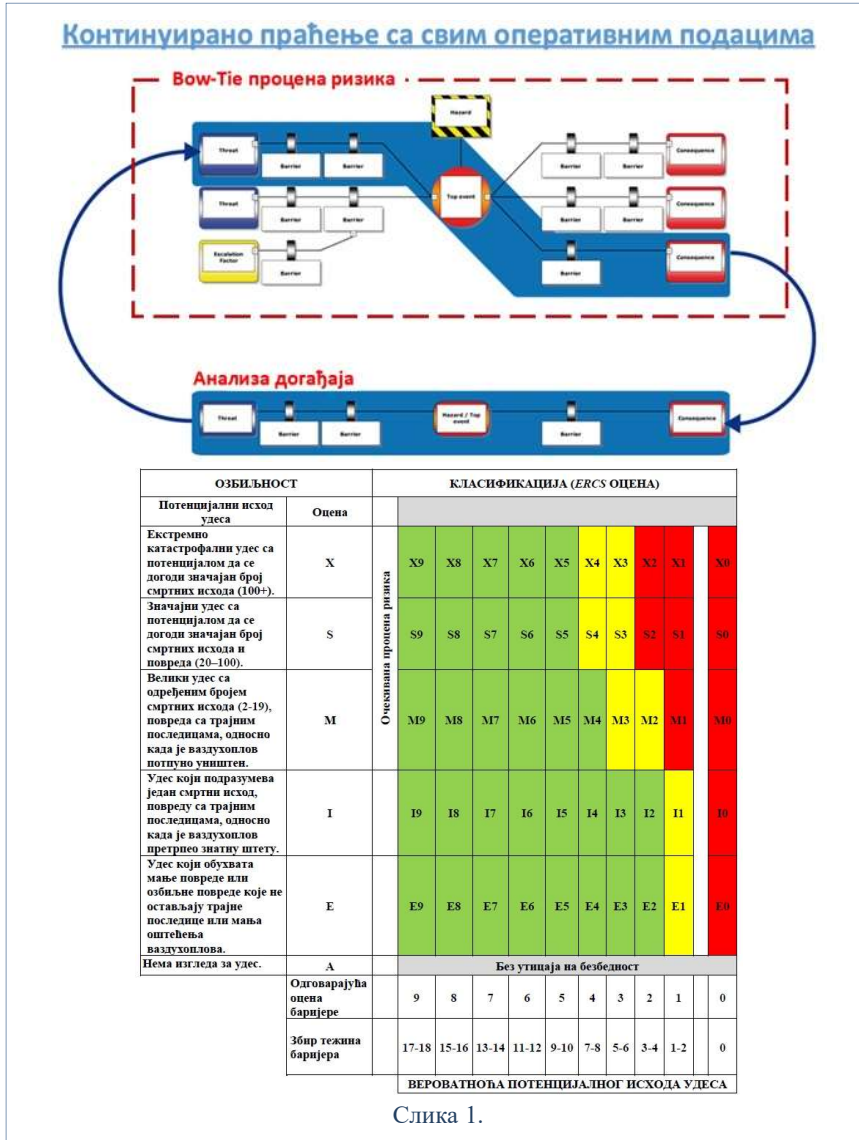
<b>ALoSP</b>	Прихватљиви ниво безбедносних перформанси
<b>Директорат</b>	Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије
<b>EAPAIRR</b>	Европски акциони план за смањење ризика од неовлашћеног уласка ваздухоплова у ваздушни простор
<b>EAPPRE</b>	Европски акциони план за превенцију излетања ваздухоплова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

## 7. БЕЗБЕДНОСНИ ЦИЉЕВИ И БЕЗБЕДНОСНИ ИНДИКАТОРИ



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

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



Слика 1.

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



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

Безбедносни индикатори се групишу у три категорије:

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

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

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

**Безбедносни индикатори прве категорије:****1.1 Удес****Дефиниција:**

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

- смрт или тешка телесна повреда лица услед боравка у ваздухоплову, директног контакта са било којим делом ваздухоплова, укључујући и делове који су се одвојили од ваздухоплова, или услед директне изложености издувном млазу млазног мотора, изузев када су смрт и тешка телесна повреда наступили као последица природних узрока, самоповређивања, или су их проузроковала друга лица или када су смрт и тешка телесна повреда задесиле следеће путнике који су се скривали изван делова који су доступни путницима и посади,
- оштећење ваздухоплова, отказ његове структуре који негативно делује на јачину структуре или карактеристике лета ваздухоплова или захтева већу поправку или замену оштећене компоненте, изузев отказа или оштећења мотора, када је оштећење ограничено на један мотор (укључујући његове капотаже или агрегате) или, изузев оштећења елиса, крајева крила, антена, сонди, лопатица, гума, кочница, точкова, аеродинамичне оплате, панела, врата стајног трапа, ветробрана, оплате ваздухоплова (као што су мала удубљења или мали отвори) или мањих оштећења на лопатицама главног ротора или на лопатицама репног ротора, стајног трапа и оних оштећења која су настала дејством града или ударом птица (укључујући и рупе на радарској куполи),
- ваздухоплов је нестао или му није могуће прићи.

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

- хоспитализацију дужу од 48 h, која започне у року од седам дана од дана када је нанета повреда везана за удес или озбиљну незгоду,
- прелом било које кости (изузев једноставних прелома прстију руку, ножних прстију или прелома носа),
- раздеротине које изазивају озбиљна крварења, оштећење нерава, мишића или тетива,
- повреде било ког унутрашњег органа,
- опекотине другог или трећег степена или опекотине која захватају више од 5% површине тела,
- потврђено излагање заразним супстанцама или штетним зрачењима.

**Извори података:**

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



**Мерење:**

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

**Безбедносни циљеви за период 2025-2026 (на годишњем нивоу):**

Јавни авио-превоз: Без удеса

Општа авијација: Без удеса

**1.2 Озбиљна незгода****Дефиниција:**

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

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

**Извори података:**

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

**Мерење:**

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

**Безбедносни циљеви за период 2025-2026 (на годишњем нивоу):**

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

Општа авијација: Смањење броја озбиљних незгода.

### Безбедносни индиктори друге категорије:

У оквиру безбедносних индикатора друге категорије који се прати се укупно 8 врста догађаја и то су:

- 2.1 Излетање ваздухоплова са рулне или полетно-слетне стазе (Runway Excursions-RE);
- 2.2 Стварни или могући неовлашћени излазак на рулну или полетно-слетну стазу (Runway Incursion-RI-VAP);
- 2.3 Судар или непосредна опасност од судара ваздухоплова у ваздуху и опасно приближавање (Mid-air Collisions and near misses-MAC);
- 2.4 Контролисани лет у терен и сличне ситуације (Controlled flight into terrain and similar situations-CFIT);
- 2.5 Губитак контроле над ваздухопловом у лету (Loss of control in flight-LOC-I);
- 2.6 Безбедност земаљских делатности (RAMP, G-COL, LOAD, DE-ICE);
- 2.7 Појава ватре или дима у ваздухоплову у лету или на земљи која није резултат удара (Fire/smoke non impact F-NI)
- 2.8 Остали догађаји (Other)

### Извор података:

За све индикаторе друге категорије је систем обавезног и добровољног пријављивања догађаја.

### Мерење:

За све индикаторе друге категорије потребно је пратити укупан број случајева у односу на обим општег ваздушног саобраћаја (GAT) и вредности индикатора групе циљаних индикатора за пружаоце услуга у ваздушној пловидби. Обим општег ваздушног саобраћаја подразумева, укупан број операција на одређеном аеродрому, укупан број операција у одређеном делу ваздушног простора (изражен преко броја ваздухоплова којима је пружена услуга или укупног броја часова током којих је пружена одређена услуга) или број операција ваздухоплова, односно број часова налета, у зависности шта је прихватљиво.

Ради могућности поређења праћених параметара са претходним (из разлога промене обима саобраћаја), број се нормализује на одређену вредност (на 100.000 операција за аеродроме, на 100.000 часова налета за пловидбеност и саобраћајну делатност, или на 1.000.000 IFR операција за управљање саобраћајем, или на 10.000 сати у центрима за обуку).

### Безбедносни циљ за референтни период 2025-2026 (на годишњем нивоу):

Безбедносни циљ постављен за индикаторе друге категорије дат је као општи циљ, односно то је да се умање бројеви догађаја и ризици везани за те типове догађаја у односу на претходно анализирани период.

Рад и постизања безбедносних циљева и одржавања постигнутог нивоа безбедности, анализа осим праћења обухвата и спровођење процене ризика сопствених операција, утврђивање неопходних активности у циљу умањења или елиминисања ризика, њиховог спровођења и праћења и процене ефеката предметних активности.

### Дефиниције:

Дефиниције догађаја који обухватају индикаторе друге категорије су дате у следећој табели:

**НАЦИОНАЛНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ У ЦИВИЛНОМ ВАЗДУХОПЛОВСТВУ 2025-2026**

Р.бр.	Назив	Дефиниција
<b>RUNWAY EXCURSION</b>		
2.1	Излетање ваздухоплова са рулне или полетно-слетне стазе ( <i>Runway Excursions-RE</i> )	Излетање ваздухоплова са рулне или полетно-слетне стазе представља неконтролисан излазак ваздухоплова са рулне или полетно-слетне стазе приликом полетања или слетања. Излетање може бити ненамерно или намерно (на пример, као резултат одређеног маневра).
<b>RUNWAY INCURSION</b>		
2.2	Стварни или могући неовлашћени излазак на рулну или полетно-слетну стазу ( <i>Runway Incursion-RI-VAP</i> )	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)
<b>MID AIR COLLISION</b>		
2.3	Судар или непосредна опасност од судара ваздухоплова у ваздуху и опасно приближавање ( <i>Mid-air Collisions and near misses-MAC</i> )	Судар ваздухоплова у ваздуху представља ситуацију у којој ваздухоплов који је у ваздуху долази у контакт са другим ваздухопловом. Опасно приближавање ( <i>AIRPROX-aircraft proximity, near miss</i> ) представља ситуацију у којој су, по мишљењу пилота или контролора летења удаљеност између ваздухоплова, као и њихове релативне позиције и брзине такве да безбедност тих ваздухоплова може бити угрожена. "Близина ваздухоплова се класификује по ICAO Doc 4444. Овај безбедносни индикатор обухвата све случајеве при којима је угрожено минимално раздвајање између ваздухоплова у лету и све TCAS RA случајеве.
<b>CONTROLLED FLIGHT INTO TERRAIN</b>		
2.4	Контролисани лет у терен и сличне ситуације ( <i>Controlled flight into terrain and similar situations-CFIT</i> )	Контролисани лет у терен (ка терену) се јавља када ваздухоплов који је пловидбен и исправан за безбедно летење и који је под потпуном контролом пилота грешком удари у терен, водену површину или препреку. Овај безбедносни индикатор обухвата све случајеве при којима је угрожено минимално раздвајање између ваздухоплова у лету и препрека.
<b>LOSS OF CONTROL IN FLIGHT</b>		
2.5	Губитак контроле над ваздухопловом у лету ( <i>Loss of control in flight - LOC-I</i> )	Губитак контроле над ваздухопловом у лету представља ситуацију при којој пилот губи контролу над ваздухопловом у лету, што резултира значајним одступањем од намераване путање лета. Губитак контроле над ваздухопловом може бити привремен или потпун и може бити изазван људском грешком, механичким кваром или спољним фактором.
<b>GROUND HANDLING</b>		
2.6	Безбедност земаљских делатности ( <i>RAMP, G-COL, LOAD, DE-ICE</i> )	Ова категорија укључује сударе на земљи до којих може доћи услед сервисирања, укрцавања, утовара или истовара ваздухоплова, приликом рулања ваздухоплова, удара лопатице пропелера, ротора или фенске лопатице ваздухоплова, гурања и вуче ваздухоплова, ова категорија укључује и неправилан утовар ваздухоплова и неправилно осигуран терет у ваздухоплову, ( <i>RAMP</i> ). 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> ). Безбедност земаљских делатности обухвата две категорије судара у зависности да ли се ваздухоплов креће на сопствени погон или не, као и грешке приликом утовара и грешке при одлеђивању и спречавању залеђивања. Судари који су изазвани неовлашћеним изласком на полетно-слетну стазу нису обухваћени овим безбедносним индикатором.
<b>FIRE</b>		
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.
<b>OTHER</b>		
2.8	Остали догађаји ( <i>Other</i> )	Сви остали догађаји који се не могу сврстати у претходне индикаторе.

## Безбедносни индиктори треће категорије:

У оквиру безбедносних индикатора треће категорије прати се укупно 60 врста догађаја који су због повезаности са безбедносним индикаторима друге категорије распоређени у 8 група (дати даље у табели).

Група	Име
Група 1	Runway Excursion
Група 2	Runway Incursion
Група 3	Mid Air Collision
Група 4	Controlled Flight Into Terrain
Група 5	Loss Of Control In Flight
Група 6	Ground Handling
Група 7	Fire
Група 8	Other

Безбедносни индикатори треће категорије су суштински повезани са једним преобладајућим индикатором друге категорије (природа догађаја), али могу бити повезани и са више различитих индикатора друге категорије, или се ради о догађајима који могу имати различите последицу и различито класификовани (празно у табели), као што су на пример догађаји узроковани људском грешком (Occurrences caused by human error-PHUF), где последица може бити коначни догађај који може да спада у било коју од 8 категорија.

### Извор података:

За све индикаторе друге категорије је систем обавезног и добровољног пријављивања догађаја, ако и анализа FDM коју спроводе оператери ваздухоплова у сарадњи са Директоратом.

### Мерење:

За све индикаторе друге категорије потребно је пратити укупан број случајева у односу на обим општег ваздушног саобраћаја (GAT) и вредности индикатора групе циљаних индикатора за пружаоце услуга у ваздушној пловидби. Обим општег ваздушног саобраћаја подразумева, укупан број операција на одређеном аеродрому, укупан број операција у одређеном делу ваздушног простора (изражен преко броја ваздухоплова којима је пружена услуга или укупног броја часова током којих је пружена одређена услуга) или број операција ваздухоплова, односно број часова налета, у зависности шта је прихватљиво.

Ради могућности поређења праћених параметара са претходним (из разлога промене обима саобраћаја), број се нормализује на одређену вредност (на 100.000 операција или на 1000.000 часова лета/контролисаног лета) у зависности од природе индикатора.

### Безбедносни циљ за референтни период 2025-2026 (на годишњем нивоу):

Безбедносни циљ постављен за индикаторе друге категорије дат је као општи циљ, односно **то је умањење броја догађаја у односу на претходно анализирани период.**

Ради постизања безбедносних циљева и одржавања постигнутог нивоа безбедности, анализа осим праћења обухвата и спровођења процене ризика сопствених операција, садржи и утврђивање неопходних активности у циљу умањења или елиминисања ризика, њиховог споровађења и праћења и процене ефеката предметних активности.

### Дефиниције:

Дефиниције догађаја који обухватају индикаторе треће категорије заједно са референцама на регулативу су дате у следећој табели:

НАЦИОНАЛНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ У ЦИВИЛНОМ ВАЗДУХОПЛОВСТВУ 2025-2026

Група 1:		RUNWAY EXCURSION	
Р.Бр.	Име	Дефиниција	Повезани SPI:
3.1	Нестабилан прилаз UA	Нестабилан прилаз је свака ситуација у којој прилаз авиона није стабилан у складу са критеријумима наведеним у Оперативном приручнику. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.3 (8)) Нестабилан прилаз може резултирати излетањем са полетно-слетне стазе и/или контролисаним летом у терен.	RE, CFIT
3.2	Неисправности кочионог система и уређаја за кочење фенском струјом (Landing gear and reverse thrust malfunctions) LG/REV	Случајеви који укључују кварове кочионог система или уређаја за кочење фенском струјом. Ови случајеви укључују пуцање гума, али искључују грешке инструмента показивача. Кварови кочионог система или уређаја за кочење фенском струјом могу довести до излетања са рулне или полетно-слетне стазе. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 2)	RE
3.3	Недостаци у пружању информација о стању рулне или полетно-слетне стазе (Deficiencies in runway condition and related information) RWY CON	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 ATS није пружио коректне информације). (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 3 (1), 5(6)) Ови случајеви могу довести до излетања са рулне или полетно-слетне стазе.	RE
3.4	Случајеви слетања и полетања при леђном ветру већем од прописаног (Downwind landings and takeoffs) WIND	Случајеви где брзина ветра премашује дефинисане максимуме (чеони, бочни, леђни ветар), а ваздухоплов ипак наставља слетање или полетање. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5) Ови случајеви могу довести до излетања са рулне или полетно-слетне стазе.	RE
3.5	Неправилан контакт са рулном или полетно-слетном стазом (ПСС) приликом полетања или слетања (Abnormal runway contact) ARC	Случајеви где приликом полетања или слетања ваздухоплов остварује неправилан контакт са ПСС. (Hard/heavy landings, long/fast landings, off-center landings, tail strikes, etc). (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.3 (7), (11),(12)). Ови случајеви могу довести до излетања са рулне или полетно-слетне стазе.	RE
3.6	Случајеви прекинутог полетања (Any rejected takeoff) RTO	Случајеви где је извршено прекинуто полетање. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.3 (4)) Случајеви прекинутог полетања при великим брзинама могу довести до излетања са полетно-слетне стазе.	RE
3.7	Немогућност постизања захтеваних или очекиваних перформанси у току полетања, прекинутог слетања или слетања (Inability to achieve required or expected performance during take-off, go-around or landing) TO/GO/LNDG	Случајеви где није било могуће постићи захтеване или очекиване перформансе приликом полетања, слетања или прекинутог слетања (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.3 (5)) Случајеви прекинутог полетања при великим брзинама могу довести до излетања са полетно-слетне стазе.	RE
3.8	Полетање или покушај полетања, прилаз или слетање са неправилном конфигурацијом (Actual or attempted take-off, approach or landing with incorrect configuration setting) CONFIG	Полетање или покушај полетања, прилаз или слетање у неправилној конфигурацији (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.3 (6))	RE, LOC-I
Група 2:		RUNWAY INCURSION	
Р.Бр.	Име	Дефиниција	Повезани SPI:
3.9	Неовлашћено присуство ваздухоплова на рулној или ПСС супротно инструкцијама које је добио од АТЦ (Runway incursion by aircraft) RI-VAP	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: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.3 (2))	RI-VAP
3.10	Неовлашћено присуство ваздухоплова на рулној или ПСС узроковано поступцима АТЦ (Runway incursion with direct / indirect ATC contribution) RI-ATCO	Случајеви где је поступак АТЦ директно или индиректно довео до ситуације да се ваздухоплов нашао на рулној или полетно-слетној стази. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс III, 1.3 (7))	Runway incursion – RI-VAP

3.11	Неовлашћено присуство возила или људи на рулној или ПСС (Runway incursion by vehicle or person) RI-OTHER	Случајеви неовлашћеног присуства возила или људи на рулној полетно-слетној стази. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.3 (2))	RI-VAP
<b>Група 3:</b>		<b>MID AIR COLLISION</b>	
<b>Р.Бр.</b>	<b>Име</b>	<b>Дефиниција</b>	<b>Повезани SPI:</b>
3.12	Нарушавање прописаних норми раздвајања-изазвано радом посаде ваздухоплова (Separation minima infringements caused by aircraft) SMI-ACF	Ово се односи на ситуације где нису одржани прописани минимуми раздвајања између ваздухоплова или између ваздухоплова и ваздушног простора за који је минимум раздвајања прописан. (Референца Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс III, 1 (2))	MAC
3.13	Нарушавање прописаних норми раздвајања изазвано радом контроле летења (Separation minima infringements with direct/indirect ATC contribution) SMI ATCO	Случајеви где су поступци АТЦ изазвали нарушавање минималног раздвајања између ваздухоплова, ваздухоплова и терена или између ваздухоплова у контролисаном ваздушном простору. (Референца Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс III, 1 (2))	MAC
3.14	Нарушавање прописаних норми раздвајања-изазвано радом оператера беспилотног ваздухоплова (Separation minima infringements caused by UAS) SMI UAS	Случајеви где су беспилотни ваздухоплови довели до нарушавања минималног раздвајања између ваздухоплова у контролисаном ваздушном простору. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс III, 1 (2))	MAC
3.15	Повреде ваздушног простора (Airspace infringements) AI	Повреде ваздушног простора укључујући неовлашћени улазак у ваздушни простор. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс III, 1 (10)(б))	MAC
3.16	Одступање од задатог нивоа лета (Level bust) LB	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: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.4 (3))	MAC
3.17	ACAS-RA ACAS-RA	Случајеви где је дошло до активирања ACAS-RA. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5 (2))	MAC
3.18	Бочно одступање од одобрене путање лета (Lateral deviations from cleared flight path) NAV ERROR	Случајеви где је ваздухоплов одступио од одобрене путање лета, бочно одступање од одобрене путање од стране АТЦ, Одступање од SID/STAR: Коришћење нетачних података или погрешан унос података у опрему која се користи за навигацију или израчунавање перформанси, које може даугрози ваздухоплов, лица у њему или било која друга лица. Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1, 1.1 (1)) Ненамерно одступање од намеране или задате путање које је дупло мање од захтеване навигационе перформансе или . (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.4 (5)) Одступање од путање лета може довести до губитка раздвајања, повреде ваздушног простора или опасног приближавања.	MAC
3.19	Неадекватно раздвајање (Inadequate separation - In the absence of prescribed separation minima, a situation in which aircraft were perceived to pass too close to each other for pilots to ensure safe separation.) (IS)	Случајеви где је дошло до неодговарајуће сепарације. ваздухоплова у ваздушном простору где није прописана минимална сепарација, . (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс III, 1 (3))	MAC
<b>Група 4:</b>		<b>CONTROLLED FLIGHT INTO TERRAIN</b>	
<b>Р.Бр.</b>	<b>Име</b>	<b>Дефиниција</b>	<b>Повезани SPI:</b>
3.20	Активирање система за упозорење на близину земље (Ground Proximity Warning System GPWS terrain warnings)	Случајеви где се активира систем за упозорење на близину земље GPWS или EGPWS. (Референца ( ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5 (3)) У случају активирања уређаја за упозорење близине земље GPWS, уколико летачка посада одмах не предузме активност долази до контролисаног лета у терен.	C-FIT

3.21	Грешке и пропусти у ваздухопловним базама података (Errors and omissions in aeronautical database) NAV DAT	Случајеви где се некоректни подаци налазе у ваздухопловним базама података, укључујући неажурне податке, некоректне информације за SID/STAR. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс III, 2 (2)) Грешке и пропусти у навигационим базама података могу довести до нарушавања норми раздвајања или контролисаног лета у терен.	C-FIT, MAC
3.22	Операције са неправилно подешеним висиномером (Operation with incorrect altimeter setting) ALT	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. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.4 (7))	C-FIT
3.23	Случајеви инструменталног прилажења испод прописаних минималних висина са неадекватном видљивошћу (Continuation of an instrument approach below published minimums with inadequate visual references) MIN ALT	Случајеви где је дошло до инструменталног прилажења испод прописаних минималних висина са неадекватном видљивошћу. Овај индикатор обухвата случајеве где промена подешавања висиномера од QNH на стандардни притисак, или обратно је заборављена, или где је дошло до неправилног подешавања висиномера. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.3 (9))	C-FIT
<b>Група 5:</b>		<b>LOSS OF CONTROL IN FLIGHT</b>	
<b>Р.Бр.</b>	<b>Име</b>	<b>Дефиниција</b>	<b>Повезани SPI:</b>
3.24	Случајеви летења ваздухоплова брзином већом од максимално прописане или мањом од минимално прописане (Low speed and high speed cases) SPEED	Случајеви где је брзина ваздухоплова била изнад максималне дозвољене брзине, или испод минималне дозвољене брзине, током било које фазе лета. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018, Анекс I, 1.4 (6)) Летење ваздухоплова испод минималне дозвољене брзине доводи до губитка силе узгона. Летење ваздухоплова изнад максималне дозвољене брзине доводи до угрожавања структуре ваздухоплова и губитка контроле над ваздухопловом.	LOC-I
3.25	Случајеви турбуленција у трагу другог ваздухоплова (Wake turbulence incidents) WAKE	Случајеви где ваздухоплов наилази на турбуленцију у трагу другог ваздухоплова. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5 (7))	LOC-I
3.26	Случајеви летења кроз подручје јаких турбуленција или случајеви када је дошло до повреда посаде и путника или када се захтева преглед ваздухоплова након лета (Severe turbulence encounter or any encounter resulting in injury to occupants or deemed to require a "turbulence check" of the aircraft ) TURB	Случајеви летења кроз подручје јаких турбуленција или случајеви када је дошло до повреда посаде и путника или када се захтева преглед ваздухоплова након лета. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5 (11))	LOC-I
3.27	Лет кроз подручје јаког смицања ветра и олујног времена којим се угрозио или могао угрозити ваздухоплов, лица у њему или било које друго лице (A significant windshear or thunderstorm encounter which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person ) WSTRW	Лет кроз подручје јаког смицања ветра и олујног времена којим се угрозио или могао угрозити ваздухоплов, лица у њему или било које друго лице. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5 (12))	LOC-I
3.28	Случајеви појаве залеђивања у лету који су проузроковали потешкоће при управљању, оштећење ваздухоплова или губитак или неисправност било ког система ваздухоплова (Icing encounter resulting in handling difficulties, damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system) ICE	Случајеви појаве залеђивања у лету који су проузроковали потешкоће при управљању, оштећење ваздухоплова или губитак или неисправност било ког система ваздухоплова. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5 (13))	LOC-I

НАЦИОНАЛНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ У ЦИВИЛНОМ ВАЗДУХОПЛОВСТВУ 2025-2026

3.29	Случајеви неправилног положаја ваздухоплова у лету (Aircraft upset, exceeding normal pitch attitude, bank angle or airspeed inappropriate for the conditions) A/C UPSET	Случајеви днеправилног положаја ваздухоплова у лету, нагиб вазухоплова по попречној оси већи од уобичајеног, угао бочног нагиба или брзина лета неприкладни за услове лета. (Референца: (Е)У 2015/1018 Анекс I, 1.4 (2))	LOC-I
3.30	Ненамеран улазак у ИМС услове или губитак оријентације (Unintended flight in IMC or loss of reference in flight) UIMC	Догађаји у којима пилот ненамерно уђе у инструменталне метеоролошке услове или изгуби оријентацију (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.5 (2))	LOC-I
3.31	Неодговарајући поступци посаде ваздухоплова, неправилно коришћење система и инструмената ваздухоплова (Unappropriate action by the crew, unsuitable use of aircraft systems and instruments) AMAN	Догађаји у којима због неодговарајућег поступка посаде ваздухоплова или неправилног коришћења система и инструмената дође до: контролисаног лета у терен (CFIT), удеса ваздухоплова услед губитка контроле над ваздухопловом у лету, излетања ваздухоплова са рулне или полетно- слетне стазе, судара ваздухоплова у ваздуху или опасног приближавања (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.5 (3))	CFIT, LOC-I, RE, MAC
3.32	Активирање било ког система заштите који се односи на перформансе ваздухоплова (Activation of any flight envelope protection, including stall warning, stick shaker, stick pusher and automatic protections )	Активирање било ког система заштите који се односи на перформансе ваздухоплова, укључујући упозорење губитка узгона, укључивање упозорења вибрацијом команде, потискивача команде и аутоматске заштите. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.4 (4))	LOC-I
3.33	Транспорт опасне робе (Transport of dangerous goods) DG	Случајеви где је приликом транспорта опасне робе утврђено да је опасна роба непрописно припремљена за превоз, оштећена приликом паковања тако да се запалила у робним одељцима или оштећена приликом утовара тако да се запалила у робним одељцима, случајеви где се превози забрањена и непријављена опасна роба која се запалила у путничкој кабини, случајеви где је дошло до појаве пожара или дима електронске опреме која се напаја литијумским батеријама. (Референца: Уредба (Е)У 2015/1018 Анекс I, 1.1 (2))	F-NI), LOC-I
3.34	Грешке при одлеђивању и спречавању залеђивања пре лета (Deicing and anti-icing errors) DE-ICE	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: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.2 (2))	
3.35	Догађаји проузроковани погрешним прорачуном масе или положаја тежишта и/или погрешним утоваром истоваром ваздухоплова (Weight and balance errors) LOAD	Случајеви који обухватају све грешке повезане са израчунавањем масе и положаја тежишта и/или погрешним утоваром/истоваром ваздухоплова. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс IV, 2.3 (1)) Грешке приликом израчунавања масе и положаја тежишта могу довести до померања центра тежишта ваздухоплова и губитка контроле над ваздухопловом у лету.	LOC-I
3.36	Откази управљачких система (Control system failures) FCONT	Случајеви који обухватају један или више отказа контролних система, укључујући отказ командних површина, отказ система аутоматског управљања и одговарајућих индикатора. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 2)  Отказ управљачких система утиче на управљивост ваздухоплова и свест о ситуацији.	LOC-I, RE
3.37	Случајеви где је дошло до губитка редундантности, односно отказа неког од система који обезбеђује редундантност (Loss of redundancy of a system) REDUNDANT	Случајеви где је дошло до отказа неког од система који обезбеђује редундантност. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 2.1 (3))	LOC I.
3.38	Отказ мотора на вишемоторном ваздухоплову (One engine inoperative on multi-engine aircraft) SCF-PP	Догађаји у којима због отказа једног мотора на вишемоторном ваздухоплову може да дође до удеса ваздухоплова услед губитка контроле над ваздухопловом у лету (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 2.2 (8))	LOC I, RE.



НАЦИОНАЛНИ ПЛАН БЕЗБЕДНОСТИ У ЦИВИЛНОМ ВАЗДУХОПЛОВСТВУ 2025-2026

3.39	Отказ мотора на једномоторном ваздухоплову (Engine failure on single-engine aircraft) SCF-PP	Догађаји у којима због отказа једног мотора на једномоторном ваздухоплову може да дође до удеса ваздухоплова услед губитка контроле над ваздухопловом у лету	LOC-I.
3.40	Грешке при коришћењу листе минималне исправности и техничке књиге авиона (Occurrences in Minimum Equipment List and technical log use) MEL	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: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс II, 3 (8))	LOC I
3.41	Догађаји при одржавању ваздухоплова и контроле пловидбености (Occurrences in maintenance and airworthiness monitoring) MC	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: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс II, 3.(11), (12), (13))	LOC-I
3.42	Догађаји приликом одржавања ваздухоплова (Occurrences in maintenance operations) IM	Случајеви где процедуре одржавања нису биле потпуне или тачне или нису спровођене. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс II, 3.(12)) Одржавање ваздухоплова мора се спроводити по утврђеним процедурама. Недостатак надзора приликом одржавања може довести до тога да ваздухоплов није пловидбен.	LOC-I
3.43	Озбиљни технички кварови ваздухоплова током лета (Serious technical problems in aircraft during flight TECHNICAL)	Случајеви где технички кварови узрокују да дође до прекида лета и извршења поступака непосредне опасности или до приземљења ваздухоплова. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 4) Озбиљни технички кварови могу да доведу до озбиљних инцидената и удеса.	LOC-I
3.44	Било који догађај који је довео до проглашавања ванредне ситуације (Any event leading to the declaration of an emergency – Mayday or PAN call) PAN/MAYDAY	Догађаји који воде ка проглашењу ванредне ситуације. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 4.(1))	LOC-I
<b>Група 6:</b>		<b>GROUND HANDLING</b>	
<b>Р.Бр.</b>	<b>Име</b>	<b>Дефиниција</b>	<b>Повезани SPI:</b>
3.45	Оштећења приликом земаљског опслуживања (Ground handling damage) GH	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: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс IV, 2.3 (12)) 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.	RAMP, LOC-I
3.46	Превлачење и таксирање ваздухоплова (Push-back, power-back or taxi interference by vehicle, equipment or person PB)	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: Уредба ЕУ 2015/1018 Анекс IV, 1.1 (9))	G-COL
3.47	Недовољан надзор на платформи (Insufficient supervision at apron) APRON	Случајеви где је услед недовољног надзора на платформи дошло до ситуације да се путници нађу на местима на којима није дозвољен приступ. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс IV, 1.1 (10))	GH
3.48	Присуство страних објеката на маневарским површинама и платформи (Foreign Object Debris FOD in the maneuvering area and apron and damaged caused GCOL) FOD	Присуство страних објеката на маневарским површинама и платформи укључује присуство свих објеката и материјала на аеродрому, на местима где не би требало да се налазе и где могу да узрокују оштећења опреме и повреде људи. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5 (5))	G-COL, RE
3.49	Догађаји који се односе на радове/одржавање/ блокаде на полетно- слетним стазама или у њиховој близини (Events related to work / maintenance / blocking on or in the vicinity of runways or utilities) ARDM M	Догађаји у којима због рада/одржавања или блокаде на полетно-слетној стази дође до излетања ваздухоплова са рулне или полетно- слетне стазе (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс IV, 1.1	RE

3.50	Удар животиња, укључујући и птице, на полетно-слетној стази или у ваздуху (Wildlife strike including bird strike) WILD/BIRD	Контакт са животињама (укључујући и птице) на писти или у ваздуху (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 5. (4)) Анекс IV, 1.1 (2))	G-COL, RE.
<b>Група 7:</b>		<b>FIRE</b>	
<b>Р.Бр.</b>	<b>Име</b>	<b>Дефиниција</b>	<b>Повезани SPI:</b>
3.51	Незгоде и догађаји приликом пуњења ваздухоплова горивом (Refueling incidents and occurrences) FUELLING	Случајеви где је дошло до незгоде или догађаја као резултат одступања од процедура. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.2(1), Анекс IV, 1.3(5).	F-NI
3.52	Незгоде и догађаји где је дошло до цурења флуида. (Leakage of any fluid which resulted in a fire hazard or possible hazardous contamination of aircraft structure, systems or equipment, or which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.) LEAKAGE	Случајеви где је дошло до цурења било ког флуида на ваздухоплову које је резултирало хазардом од пожара или могуће контаминације структуре ваздухоплова, система или опреме која је могла да угрози ваздухоплов, лица у ваздухоплову, или било које друго лице. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 2.1(4).	F-NI.
<b>Група 8:</b>		<b>OTHER</b>	
<b>Р.Бр.</b>	<b>Име</b>	<b>Дефиниција</b>	<b>Повезани SPI:</b>
3.53	Догађаји узроковани људском грешком (Occurrences caused by human error) PHUF	Догађаји узроковани људском грешком. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 1.5 (3), Анекс II, 3. (17), Анекс IV 2.3. (13)	
3.54	Замор летачке посаде током лета, замор оперативног особља током пружања услуга у ваздушној пловидби, замор ваздухопловног особља приликом одржавања ваздухоплова или пружања услуга земаљског ослуживања. (Fatigue during flight operations, aircraft maintenance, air navigation services, or ground handling) FAT	Случајеви где замор умањује радну способност. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс I, 4 (11), Анекс II, 3 (17), Анекс III, 3.(6), Анекс IV, 1.3 (8)	
3.55	Догађаји који произилазе из активности обуке на оперативном радном месту (Occurrences resulting from on job training) TRAINING	Догађаји условљени обуком на радном месту. (Референца Уредба (ЕЗ) 216/2008 )	
3.56	Догађаји ометања лета ваздухоплова или ометања пружања услуга у ваздушној пловидби (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) LASER/COM/UAS	Догађаји који настају ометањем ваздухоплова, јединице услуга у ваздушној пловидби или радио комуникације, ватреним оружјем, пиротехничким средствима за ватромет, змајем, ласерским осветљењем, јаким светлом, ласерима, беспилотним летилицама и сл. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс Анекс III, 3.(2), (3))	
3.57	Догађаји потпуног или делимичног губитка услуга или функција ANS. (Occurrences related to Air Navigation Services, Degradation or total Loss of services or functions) ANS_FAILURE	Догађаји потпуног или делимичног губитка услуга или функција ANS (ATS, CNS, MET и AIS), односно потпуна и делимична немогућност пружања услуга и вршења функција у оквиру ATM-a (ASM и ATFCM), а што укључује и изостанак или нетачне, неадекватне информације издате од стране ATS, ATIS, MET и AIS. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс III, 2) 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 2025. године“.	

3.58	Догађаји везани за појаву беспилотних ваздухоплова у близини аеродрома, која је довела или могла да доведе до судара (Unmanned aircraft System - UAS incidents which could cause ground damage, injury, or airborne encounters) UAS	Догађаји појаве беспилотних ваздухоплова (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс III, 1.(2.)) Ваздушна пловидба у Републици Србији, индикатори безбедности и капацитета у ваздушној пловидби прихватљиви ниво безбедности до 2025. године“.	
3.59	Деградација или тотални губитак аеродромских услуга или функција (Degradation or total loss of services or function) ARDM D	Деградација или тотални губитак аеродромских услуга. (Референца: Уредба (ЕУ) 2015/1018 Анекс IV, 2.2)	
3.60	Остали догађаји (Other)	Ови случајеви обухватају све догађаје који се не могу сврстати у неки од претходно наведених догађаја.	