

НАЦИОНАЛНИ ПРОГРАМ БЕЗБЕДНОСТИ У ЦИВИЛНОМ ВАЗДУХОПЛОВСТВУ

1. Државна политика и циљеви безбедности

Правни оквир

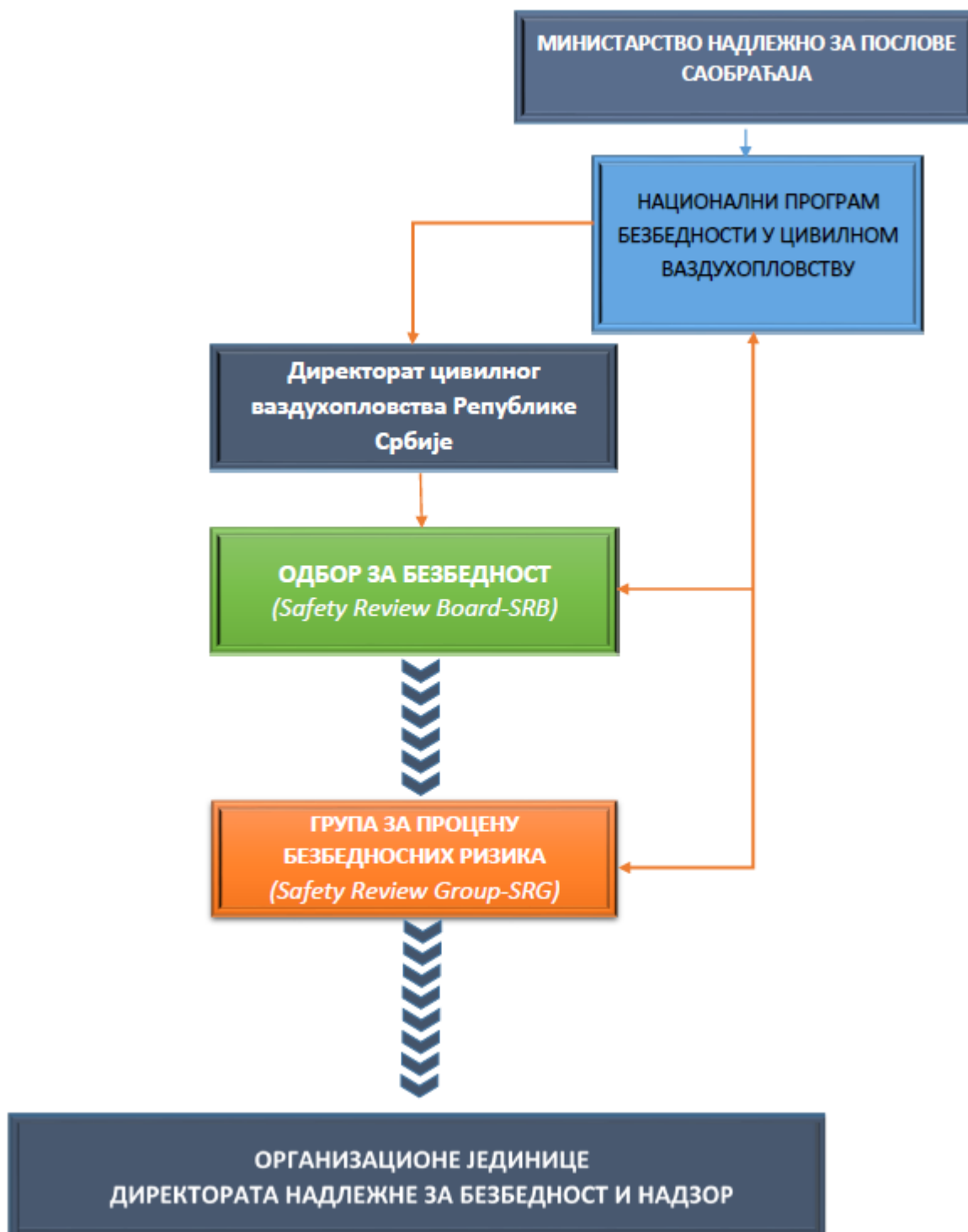
- 1.1.1 Правни основ за успостављање система цивилног ваздухопловства у Републици Србији чини Закон о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15 - др. закон и 83/18 - у даљем тексту: Закон). У Републици Србији Закон уређује услове под којима се ваздушни саобраћај одвија на безбедан и обезбеђен начин. Закон се примењује на ваздухоплове на територији Републике Србије. На цивилне ваздухоплове који су регистровани у Републици Србији, а који се налазе ван њене територије Закон се примењује ако то није супротно прописима државе на чијој се територији налазе.
- 1.1.2 Република Србија је чланица Међународне организације цивилног ваздухопловства (у даљем тексту: ИКАО). Као потписник Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству („Службени лист ФНРЈ – Међународни уговори”, број 3/54 – у даљем тексту Чикашка конвенција), Република Србија је преузела обавезу која се односи на постизање усклађености са одредбама Чикашке конвенције, односно обавезу да прилагоди своје прописе сходно стандардима и препорученој пракси (SARPs) садржаним у анексима уз Чикашку конвенцију, а у циљу постизања највишег могућег степена једнообразности у прописима, стандардима и процедурама у свим питањима где таква једнообразност олакшава и унапређује ваздушни саобраћај.
- 1.1.3 Поред тога што је чланица ИКАО, Република Србија је 29. јуна 2006. године потписала Мултилатерални споразум између Европске заједнице и њених држава чланица, Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Републике Бугарске, Републике Хрватске, Бивше Југословенске Републике Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе Уједињених нација на Косову (у складу са Резолуцијом Савета безбедности УН 1244 од 10. јуна 1999) о успостављању заједничког европског ваздухопловног подручја („Службени гласник РС”, број 38/09 - у даљем тексту: ЕСАА споразум).
- 1.1.4 Циљ ЕСАА споразума је интеграција земаља западног Балкана на постојеће унутрашње европско тржиште посредством хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ (Acquis Communautaire). У Републици Србији прописи ЕУ се не примењују директно, већ се транспонују у правни оквир Републике Србије. Прописи ЕУ који се транспонују у правни оквир Републике Србије у оквиру обавеза које проистичу из ЕСАА споразума обухватају прописе из области економике, безбедности и обезбеђивања у ваздухопловству, у циљу изградње ваздухопловних институција у складу са европским захтевима, унапређења система управљања ваздушним саобраћајем, спровођења заједничких европских стандарда у области управљања аеродромима, заштите корисника, заштите од монополског положаја на тржишту ваздухопловних услуга, заштите животне средине, избегавања државне помоћи, раздвајања пружаоца услуга у ваздушној пловидби од регулаторног тела и успостављање надзорног тела у Републици Србији за службе ваздушног саобраћаја и сл.

Европска комисија спроводи провере над државама потписницама ЕСАА споразума и подноси извештаје о напретку држава. Протокол VI Анекса V ЕСАА споразума прецизира аранжмане који се односе на Републику Србију.

- 1.1.5 Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат) је закључио радне аранжмане са Европском агенцијом за безбедност ваздушног саобраћаја (у даљем тексту: Агенција) у циљу спровођења релевантних одредаба ЕСАА споразума. Агенција спроводи стандардизационе инспекције над радом Директората у циљу утврђивања нивоа усаглашености са европским прописима у Републици Србији.
- 1.1.6 Закон садржи одредбе које се односе на безбедност у ваздушној пловидби, заштиту ваздушног простора, ваздушну пловидбу, ваздушни саобраћај, аеродроме, ваздухопловне производе, делове, уређаје и опрему, ваздухопловно особље, заштиту од буке и од емисије издувних гасова, на транспорт опасне робе ваздушним путем, олакшице, обезбеђивање у ваздухопловству, органе и организације надлежне за ваздушни саобраћај, одите (провере) и инспекцију, казнене, прелазне и завршне одредбе.
- 1.1.7 Директорат доноси прописе и првостепене управне акте (члан 234. Закона) и прописе из области ваздухопловства који су садржани у Анексу I ЕСАА споразума (члан 265. Закона).
- 1.1.8 Разноврсни правни акти који институционализују систем Европске уније и омогућавају његово функционисање чине својеврсни „правни систем Европске уније”, односно тзв. комунитарно право. Примарне изворе права у ЕУ чине оснивачки уговори са њиховим изменама. Секундарне изворе права у ЕУ чине правни акти институција/органа ЕУ – Европског парламента, Савета, Комисије, Европске централне банке и међународни уговори закључени између држава чланица засновани на праву ЕУ.
- 1.1.9 Према Уговору о функционисању ЕУ, у вршењу своје надлежности одговарајуће институције ЕУ доносе уредбе, упутства и одлуке, односно обавезујуће акте и тзв. необавезујуће акте. У ваздухопловном систему Европске уније обавезујуће акте доносе Европски парламент, Савет и Комисија сходно хијерархији правних аката, док тзв. необавезујуће акте доноси Агенција.
У правни систем Републике Србије уводе се ЕУ уредбе и директиве, док се одлуке, односно сертификациони захтеви (CS), прихватљиви начини усаглашавања (AMC), и упутства (Guidance Material - GM) у Републици Србији непосредно примењују и уводе позивањем на оригиналне текстове садржане на страницама Агенције <https://www.easa.europa.eu/regulations>.
- 1.1.10 Сертификациони захтеви (CS) означавају техничке стандарде које је усвојила Агенција, у којима се наводе начини за доказивање усаглашености са Основном Уредбом (ЕЗ) број 216/2008 и њеним спроведбеним правилима и којима се организација може користити ради добијања дозволе.
- 1.1.11 Прихватљиви начини усаглашавања (AMC) су препоручени стандарди које је усвојила Агенција, којима се обезбеђују начини усаглашавања са Основном Уредбом (ЕЗ) број 216/2008 и њеним спроведбеним правилима.
- 1.1.12 Алтернативни начини усаглашавања означавају начине којима се предлаже алтернатива за постојеће прихватљиве начине усаглашавања или оне којима се предлаже нов начин постизања усаглашености са Основном Уредбом (ЕЗ) број 216/2008 и њеним спроведбеним правилима, за које не постоји прихватљив начин усаглашавања који је усвојила Агенција. Директорат је утврдио процедуру за одобравање алтернативних начина усаглашавања.

Органи и организације у Републици Србији надлежни за ваздушни саобраћај

- 1.2.1 Министарство надлежно за послове саобраћаја обавља послове државне управе који се односе на обликовање и вођење политике Владе у области ваздушног саобраћаја, стратегију развоја ваздушног саобраћаја, надзор над радом Директората у вршењу поверених јавних овлашћења и друге послове који су одређени Законом о ваздушном саобраћају и другим законом (члан 232. Закона).
- 1.2.2 Директорат је основан као јавна агенција над којом оснивачка права врши Влада у име Републике Србије и која као јавно овлашћење обавља послове државне управе поверене законом (члан 233. Закона).
- 1.2.3 Органи Директората су управни одбор и директор. Управни одбор има пет чланова, које на предлог министра надлежног за послове саобраћаја, именује Влада на период од пет година и који могу бити поново именовани. Управни одбор има председника кога, на предлог министра надлежног за послове саобраћаја, именује Влада између чланова Управног одбора које је именовала (члан 238. Закона). Управни одбор усваја годишњи програм рада Директората и финансијски план и извештаје које Директорат подноси Влади, доноси опште акте за које није надлежан директор, усмерава рад директора и издаје му упутства за рад, надзире пословање Директората и врши друге послове одређене законом којим се уређују јавне агенције (чл. 236. и 237. Закона).
- 1.2.4 Безбедносни надзор у Републици Србији врши Директорат. Директорат обавља одит (проверу) и инспекцијски надзор. На све што Законом није уређено, у погледу одита (провере) и инспекцијског надзора примењује се закон којим се уређује општи управни поступак, а на инспекцијски надзор – и закон којим се уређује инспекцијски надзор (члан 243. Закона).
- 1.2.5 Ради постизања прихватљивог нивоа безбедносних перформанси, на основу захтева садржаних у ИCAО Анексу 19, Влада усваја Национални програм безбедности у цивилном ваздухопловству - SSP (у даљем тексту: Национални програм). Национални програм успоставља принципе, правила и активности које имају за циљ остваривање и унапређење прихватљивог нивоа безбедносних перформанси у цивилном ваздухопловству Републике Србије.
- 1.2.6 Влада, на предлог министра надлежног за послове саобраћаја, доноси Национални програм. Директорат спроводи тај програм, укључујући успостављање прихватљивог нивоа безбедносних перформанси (Acceptable level of Safety Performance - ALoSP) за Републику Србију и предлагање свих измена Националног програма, како би исти увек био ажуран и релевантан.
- 1.2.7 Основну одговорност за Национални програм има министарство надлежно за послове саобраћаја. Директорат је као регулаторни и надзорни орган одговоран за безбедносни надзор ваздушног саобраћаја у Републици Србији и у оквиру својих надлежности и овлашћења овлашћен је да спроводи Национални програм. Сходно томе Директорат на основу усвојеног Националног програма доноси Национални план безбедности и безбедносне индикаторе.



Расподела одговорности и надлежности за израду, измене и спровођење Националног програма безбедности у цивилном ваздухопловству

- 1.2.8 Одговорни руководиоцац за Национални програм, по функцији директор Директората, одговоран је за спровођење и одржавање Националног програма. Поред дужности и одговорности прописаних чланом 239. Закона, у обавези је, на основу захтева садржаним у одредбама Part ARA, Part ARO, PART-ADR.AR, да успостави процес управљања безбедносним ризицима. Ради надгледања процеса

управљања безбедносним ризицима, Директорат оснива Одбор за безбедност (Safety Review Board - SRB) и Групу за процену безбедносних ризика (Safety Review Group - SRG).

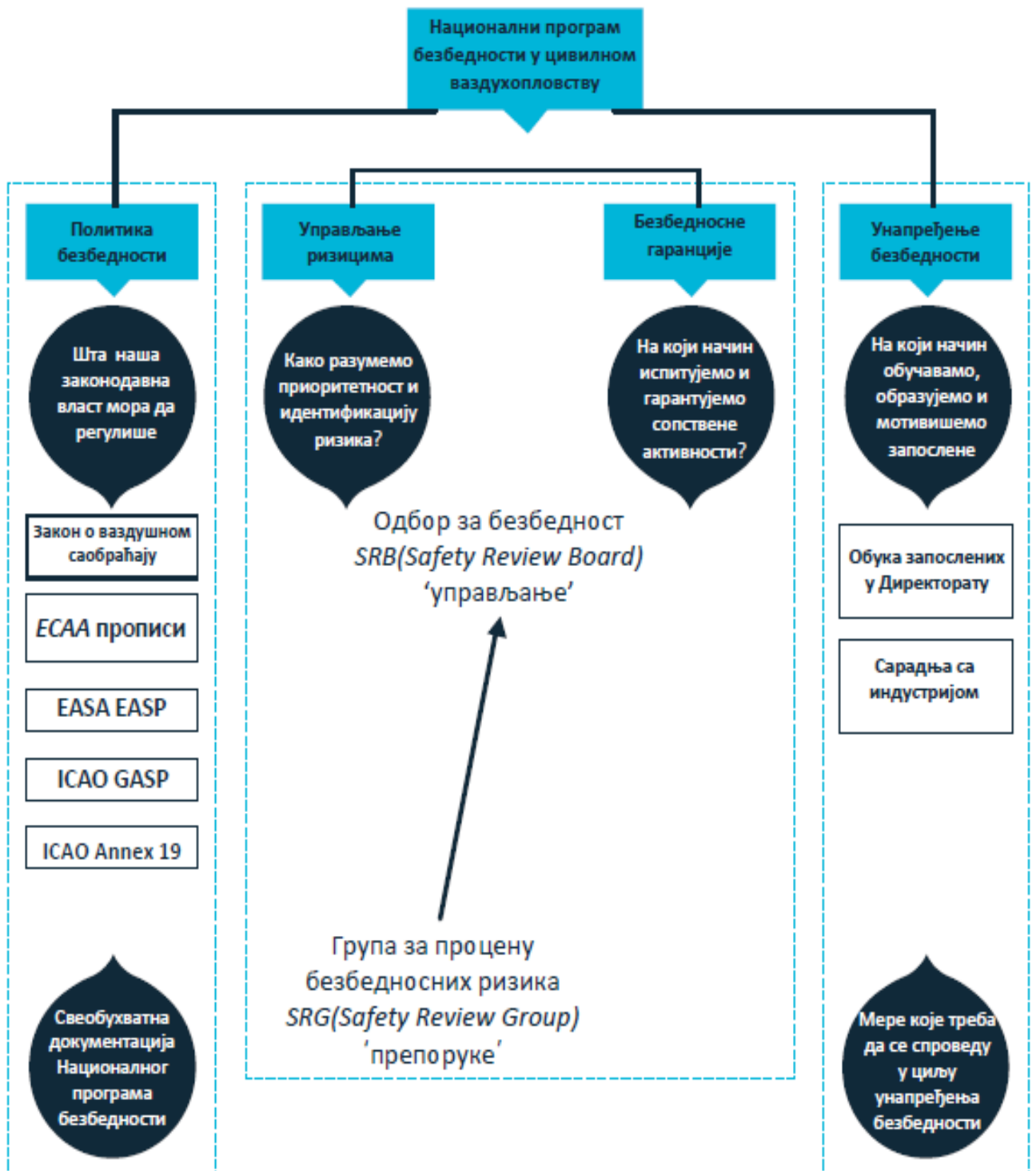
1.2.9 Одбор за безбедност чине руководиоци у чијој непосредној надлежности се налази безбедносни надзор. Одбор за безбедност одређује приоритете, обезбеђује расподелу одговарајућих ресурса у циљу унапређења безбедносних перформанси заснованих на процени ризика и даје стратешке смернице Групи за процену безбедносних ризика.

Дужности Одбора за безбедност су:

- 1) праћење безбедносних перформанси у складу са политиком Директората;
- 2) утврђивање новонасталих безбедносних ризика;
- 3) управљање и праћење ефикасности рада Групе за процену безбедносних ризика;
- 4) обезбеђивање ефикасности безбедносног надзора заснованог на процени и умањењу ризика;
- 5) доношење смерница за стратешки план Директората;
- 6) обезбеђивање ефикасности процеса који се односе на систем управљања безбедношћу.

1.2.10 Групу за процену безбедносних ризика именује директор Директората на предлог руководиоца организационих целина у чијој непосредној надлежности се налази безбедносни надзор и ова група је одговорна за утврђивање безбедносних питања. Група за процену безбедносних ризика утврђује приоритете и презентује их Одбору за безбедност. Дужности Групе за процену безбедносних ризика су:

- 1) уочавање опасности употребом различитих метода;
- 2) процена уочених ризика и података у вези са њима;
- 3) уочавање нових и потенцијалних извора података о безбедности и начина поступања са тим подацима;
- 4) оцена мера за умањење ризика;
- 5) предлагање смерница у вези са питањима безбедносног надзора Одбору за безбедност.



Структура Националног програма безбедности у цивилном ваздухопловству

Истраживање удеса и озбиљних незгода

- 1.3.1 За обављање стручних послова који се односе на организацију и спровођење истраживања удеса и озбиљних незгода у цивилном ваздушном саобраћају, као и на предлагање мера за спречавање нових удеса, образован је Центар за истраживање несрећа у саобраћају (у даљем тексту: Центар за истраживање), као посебна организација на основу Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 66/15 и 83/18). Центар за истраживање има својство правног лица. Седиште Центар за истраживање је у Београду. Центром за истраживање руководи Главни истражитељ који има положај директора посебне организације. Главног истражитеља поставља Влада на пет година, на предлог председника Владе. Стручни послови који се односе на истраживања несрећа су независни од кривичних истрага или других паралелних истрага којима се утврђује одговорност или одређује степен кривице. Истраживање и откривање узрока несрећа, нема за циљ утврђивање кривичне, привредно преступне, прекршајне, дисциплинске, грађанско правне или неке друге одговорности. Центар може да спроводи истражне поступке у сарадњи са надлежним органима за истраживање несрећа других држава у складу са овим законом и потврђеним међународним уговорима.
- 1.3.2 Центар за истраживање обавља стручне послове утврђивања узрока удеса и озбиљних незгода и даје безбедносне препоруке ради побољшања безбедности у ваздушном саобраћају, води базу података о удесима и озбиљним незгодама, доставља податке о удесима и озбиљним незгодама из базе података у Централну базу Европске комисије, размењује податке о удесима и озбиљним незгодама из базе података с надлежним органима за истраживање удеса и озбиљних незгода заинтересованих држава уз услов чувања тајности података, даје стручну помоћ надлежним правосудним органима Републике Србије, сарађује с надлежним органима за истраживање удеса и озбиљних незгода ваздухоплова у државама чланицама организације међународног цивилног ваздухопловства (ИКАО) и другим међународним организацијама, објављује резултате истраживања уз поштовање начела тајности, учествује на међународним скуповима и семинарима о питањима истраживања, као и усавршавања лица која се баве спровођењем истраживања, као и друга безбедносна истраживања у складу са Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају.
- 1.3.3. Центар за истраживање делује самостално или у сарадњи са телима надлежним за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава, ако је то предвиђено потврђеним међународним уговором.
- 1.3.4. Центар је дужан да истражи сваки удес или озбиљну незгоду ваздухоплова укупне масе на полетању веће од 2250 кг. У случају удеса или озбиљне незгоде других ваздухоплова, Центар истражује сваки удес или озбиљну незгоду при којој је дошло до смртне повреде, док у осталим случајевима може да покрене истраживање уколико сматра да је у интересу безбедности ваздушног саобраћаја.
- 1.3.5. Власник, као и корисник ваздухоплова који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди, члан посаде, свако лице које учествује у одржавању, пројектовању, производњи тог ваздухоплова или у обуци његове посаде, свако лице које је учествовало у пружању том ваздухоплову услуге контроле летења, информисање ваздухоплова у лету или аеродромских услуга, запослени у цивилној

ваздухопловној власти Републике Србије, као и свако лице, уколико имају сазнања да се догодио удес или озбиљна незгода у обавези су да о томе, без одлагања, обавесте Центар.

- 1.3.6. Свака истрага завршава се извештајем о истрази по облику и садржини који одговара врсти и тежини удеса или озбиљне незгоде.

Извештај о истрази садржи непосредне чињенице о догађају, записник о истрази и испитивању, анализу и закључке, предузете мере и препоруке за унапређење безбедности. Извештај о истрази не садржи податке о личности.

Податке из извештаја, са безбедносним препорукама, Центар уноси у базу података о удесима и озбиљним незгодама у ваздушном саобраћају.

База података о удесима и озбиљним незгодама у ваздушном саобраћају садрже податке који се односе на чињеничне информације у вези незгоде са историјатом лета, податке о повредама, оштећењима на ваздухоплову, штети проузрокованој трећим лицима, податке о посади без уношења личних података, податке о ваздухоплову, његовој опреми и погонској групи, податке о терену места несреће, податке о месту полетања, метеоролошке податке, стање на месту несреће, податке који се односе на трагање и спасавање, анализу несреће, непосредне и посредне узроке незгоде, као и безбедносне препоруке. База података не садржи податке о личности.

Центар има неометани приступ бази догађаја који води Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије.

- 1.3.7. Центар издаје безбедносне препоруке на основу анализе података и резултата спроведене истраге. Центар може да издаја безбедносне препоруке и на основу анализе серије удеса, озбиљних незгода и незгода ваздухоплова.

Препоруке се упућују странама на које се односе, надлежним органима и организацијама у Републици Србији, као и надлежним органима и организацијама заинтересованих других држава и међународним организацијама. Органи и организације којима се упућују препоруке, осим органа и организација других држава и међународних организација, дужни су да преузму потребне мере у циљу спровођења безбедносних препорука и о томе обавесте Центар као и да најмање једном годишње поднесу извештај Центру о мерама које су предузете или су планиране да се предузму на основу планираних препорука.

Политика примене мера прописаних Законом

- 1.4.1 Надзор над спровођењем Закона, подзаконских аката донетих на основу тог закона, међународних аката и прихваћених домаћих и међународних стандарда и препоручене праксе врши Директорат путем одита (у даљем тексту: провера) (члан 244. Закона) и инспекцијског надзора (члан 250. Закона).

Проверу спроводе овлашћена лица Директората (проверивачи). Провери подлежу привредно друштво, друго правно лице, орган државне управе, организација и предузетник који обављају делатности или пружају услуге у ваздухопловству (у даљем тексту: објекат провере). Провером се утврђује да ли објекат провере испуњава услове за обављање делатности или пружање услуга у ваздухопловству. Зависно од резултата провере, Директорат може наложити објекту провере да предложи корективне мере за отклањање неправилности и рокове за њихово предузимање. Директорат је дужан да процени корективне мере које је предложио објекат провере и да их прихвати ако су погодне за отклањање неправилности, а

објекат провере дужан је да примени корективне мере које је прихватио Директорат.

Уколико Директорат процени да предузете мере нису задовољавајуће, или обављене у датим роковима, предузима мере за суспендовање одобрења, у целини или делимично.

- 1.4.2 Инспекцијски надзор врши Директорат преко ваздухопловног инспектора. Инспекцијски надзор се врши над пружаоцем услуга у ваздушној пловидби, авио-превозиоцем, власником или корисником ваздухоплова, оператером аеродрома, инвеститором аеродрома, ваздухопловно-техничком организацијом, ваздухопловним особљем, као и над другим привредним друштвима, другим правним лицима, предузетницима и физичким лицима која обављају делатности, послове или пружају услуге у ваздухопловству (објекат инспекцијског надзора) (члан 250. Закона).

Ако током вршења надзора ваздухопловни инспектор уочи неправилност, ваздухопловни инспектор решењем налаже објекту инспекцијског надзора да отклони неправилности, а ако током вршења инспекцијског надзора ваздухопловни инспектор уочи да је дошло до прекршаја законских одредаба наведених у чл. 258 и 260. Закона, ваздухопловни инспектор покреће процедуру за покретање прекршајног поступка.

- 1.4.3 Ваздухопловни субјект и друго лице дужни су да пријаве сваки догађај Директорату (члан 17. Закона). По пријему информације о догађају, Директорат поступа у складу са поглављем 3.2 овог програма.

- 1.4.4 У складу са принципима система управљања безбедношћу пружаоци услуга су у обавези да изврше класификацију сваког догађаја, утврде узроке који су довели до догађаја, утврде неопходне корективне и превентивне мере и прате њихово спровођење.

- 1.4.5. Директорат на основу одредаба ARA.GEN.350, ARO.GEN. 350 и ADR.AR.C.055 успоставља систем за анализу налаза ради утврђивања њиховог утицаја на безбедност. У случају налаза нивоа 1, Директорат одмах предузима меру забране или ограничења обављања делатности и ако је потребно, меру стављања ван снаге дозволе или посебног одобрења, њихово ограничење или потпуну или делимичну суспензију, у зависности од обима налаза нивоа 1, све док организација успешно не предузме корективне мере. У случају налаза нивоа 2, Директорат одобрава организацији рок за спровођење корективних мера који одговара природи налаза. Ако организација не поднесе прихватљив план корективних мера или не примени корективне мере у року који је Директорат одредио, налаз се мења у налаз нивоа 1 и поступа се сходно томе.

Управљање безбедносним ризицима

- 2.1.1 Систем управљања безбедношћу обухвата систематски приступ који укључује административну структуру, одговорност, политику безбедности и процедуре неопходне за управљање безбедношћу. Систем управљања безбедношћу се

- користи за идентификацију опасности по безбедност и процену ризика, како би се обезбедило да се оствари прихватљиви ниво безбедносних перформанси.
- 2.1.2 ИСАО Анекс 19 захтева од пружаоца услуга (ваздухопловног субјекта) да уведу систем управљања безбедношћу у складу са обимом делатности коју спроводе. ИСАО стандарди односе се на одобрене организације за обуку ваздухопловног особља, оператере авиона и хеликоптера, одобрене организације за одржавање, одобрене организације за пројектовање и производњу ваздухоплова, пружаоце услуга у ваздушној пловидби и оператере аеродрома.
- 2.1.3 Ваздухопловни субјекти имају обавезу да успоставе систем управљања безбедношћу (члан 16. Закона). У Републици Србији захтеви за успостављање система управљања безбедношћу који се односе на одобрене организације за обуку ваздухопловног особља ближе су прописани одредбама ORA.GEN.200-220, у оквиру поглавља IV Уредбе Комисије (ЕУ) број 805/2011, захтеви за успостављање система управљања безбедношћу за оператере авиона и хеликоптера ближе су прописани одредбама ORO.GEN.200-220, захтеви за успостављање система управљања безбедношћу пружаоца услуга у ваздушној пловидби ближе су прописани одредбама (ЕУ) 1035/2011, захтеви за успостављање система управљања безбедношћу за оператере аеродрома ближе су прописани у оквиру ADR.OR.D.005 (a).
- 2.1.4. Захтеви за успостављањем система управљања безбедношћу одобрених организација за одржавање биће транспоновани у правни систем Републике Србије по њиховом доношењу у ЕУ, а у циљу испуњавања обавеза које је Република Србија преузела кроз ЕСАА споразум.
- 2.1.5 Захтеви за успостављањем система управљања безбедношћу одобрених организација за пројектовање и производњу ваздухоплова биће уведени у правни систем Републике Србије по њиховом доношењу у ЕУ, а у циљу испуњавања обавеза које је Република Србија преузела кроз ЕСАА споразум.
- 2.1.6 Директорат је у обавези да, на основу захтева садржаним у одредбама Part ARA, Part ARO, PART-ADR.AR, успостави и одржава систем управљања безбедношћу, који мора да обухвати документоване политике и процедуре којима описује своју организацију, начин и метод за постизање усаглашености са применљивим прописима. Процедуре се редовно ажурирају и служе као основни оперативни документи Директората за све одговарајуће задатке система управљања. Директорат успоставља и процес управљања безбедносним ризицима.

Споразум о безбедносним перформансама ваздухопловних субјеката

- 2.2.1 Важан део Националног програма безбедности је дефинисање прихватљивог нивоа безбедносних перформанси (Acceptable level of Safety Performance - AloSP) кроз дефинисање безбедносних индикатора, безбедносних циљева и одређивање одговарајућег нивоа упозорења. Безбедносни циљеве представљају најнижи ниво безбедности који ваздухопловни субјекти морају да постигну у свом раду. Постизање прихватљивог нивоа безбедносних перформанси се контролише преко безбедносних индикатора за сваки циљ.
- 2.2.2 Након дефинисања прихватљивог нивоа безбедносних перформанси за ваздухопловне субјекте у различитим областима ваздушног саобраћаја, Директорат контролише унапређење нивоа безбедности и интервенисаће ако

одговарајући ниво безбедности није постигнут, одређивањем одговарајућег нивоа упозорења.

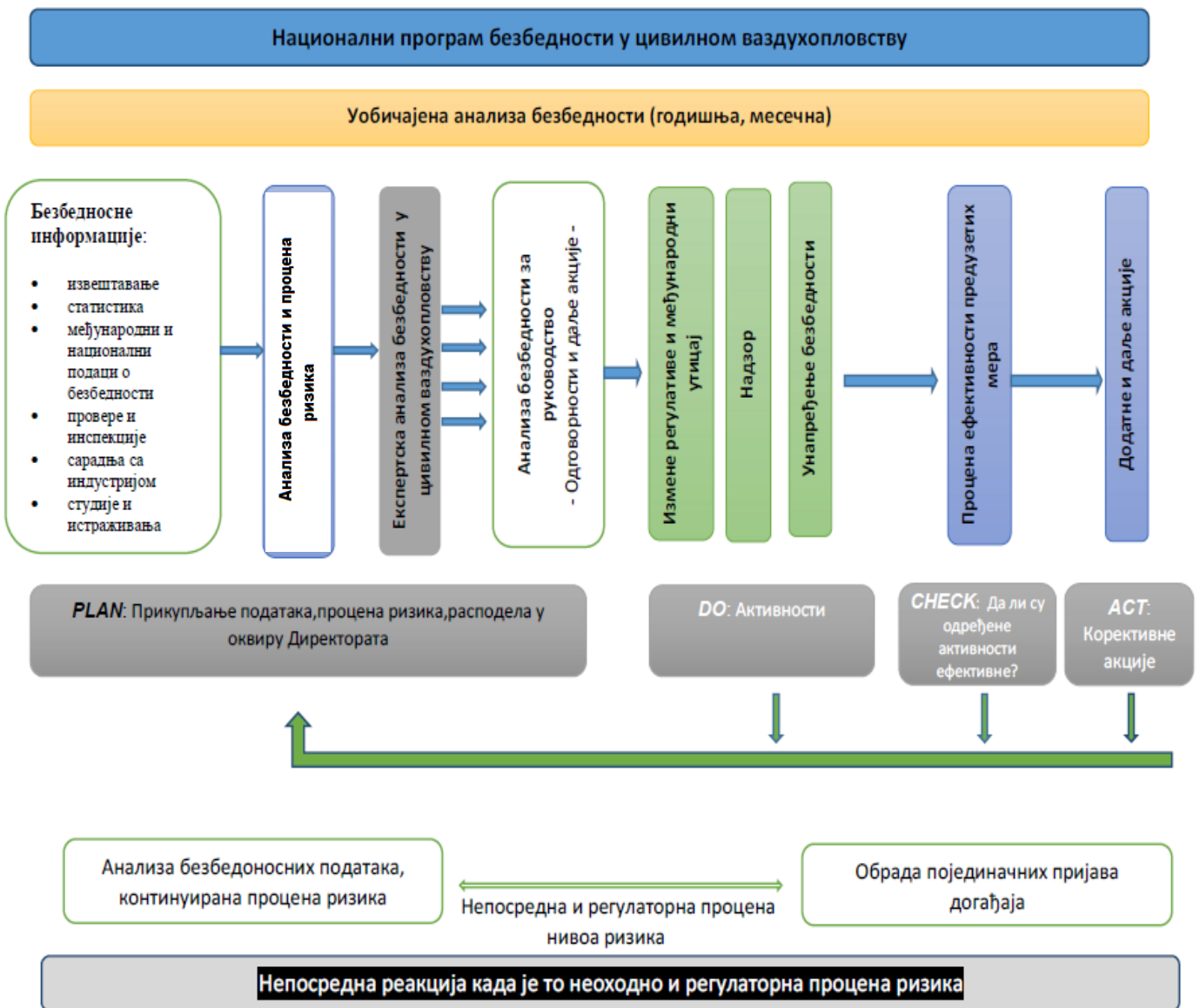
- 2.2.3. Главни циљ дефинисања безбедносних индикатора је успостављање систематских и сталних метода контроле. Безбедносни индикатори су, поред тога, добар начин за структурирање великог броја података из различитих извора.
- 2.2.4. Важан елемент Националног програма укључује споразум о безбедносним перформансама са пружаоцима услуга, односно ваздухопловним субјектима. За одобрене организације за обуку летачког особља, оператере авиона и хеликоптера и оператере аеродрома, ови захтеви додатно су допуњени и захтевима садржаним у одредбама које се односе на програме надзора ARA.GEN 305, ARO.GEN.305, ADR.AR.C.010. Ради постизања споразума о безбедносним перформансама, неопходно је утврдити безбедносне циљеве и безбедносне индикаторе.
- 2.2.5. Безбедносни индикатори су у најопштијем смислу показатељи безбедносних перформанси. ICAO дефинише индикаторе озбиљних последица (High-consequence indicators) као показатеље безбедносних перформанси који се односе на праћење и мерење појава које за резултат имају озбиљне последице, као што су удеси или озбиљне незгоде. Индикаторе мање озбиљних последица (Lower-consequence indicators) ICAO дефинише као показатеље безбедносних перформанси који се односе на праћење и мерење појава, догађаја или активности, као што су незгоде, налази неусаглашености или одступања од регулаторних захтева, који за резултат имају мање последице и не могу се сврстати у удесе или озбиљне незгоде.
- 2.2.6. С обзиром на јединствену природу европског ваздухопловног система, где је извршен трансфер институционалних надлежности између држава чланица и европских институција, Агенција, на предлог Европске комисије, је развила Европски програм безбедности у цивилном ваздухопловству (EASP) и редовно доноси и ажурира Европски план безбедности у цивилном ваздухопловству (EPAS). Европски програм безбедности у цивилном ваздухопловству структуриран је у односу на циклус активности, а активности тог програма подељене су у четири фазе: PLAN, DO, CHECK и ACT. Свака од ових фаза подразумева низ активности које је потребно да предузму државе чланице ЕУ, европске институције, Агенција и ваздухопловни субјекти. Државе чланице ЕУ, поред активности које су у обавези да спроводе на основу Европског програма безбедности у цивилном ваздухопловству (EASP) и Европског плана безбедности у цивилном ваздухопловству (EPAS), спроводе и активности које су у обавези да спроведу на основу њихових индивидуалних програма безбедности које проистичу из њихових чланстава у ICAO, узимајући у обзир јединствену природу европског ваздухопловног система.
- 2.2.7. У оквиру европског ваздухопловног система безбедносни индикатори се групишу и дефинишу у три категорије. Безбедносни индикатори прве категорије који по својој суштини одговарају ICAO индикаторима озбиљних последица, односе се на праћење и мерење појава које за резултат имају озбиљне последице, као што су удеси или озбиљне незгоде. Безбедносни индикатори друге категорије се користе како би се вршило праћење делова система где је неопходно применити безбедносне мере и активности. Безбедносни индикатори треће категорије се користе како би се добиле информације о ефективности безбедносних мера, иницијатива и активности.
- 2.2.8. У оквиру обавеза које проистичу из ЕСАА споразума Република Србија се обавезала да у свој правни систем транспонује прописе ЕУ. С обзиром да је

Република Србија у области цивилног ваздухопловства транспоновала прописе ЕУ (Acquis communautaire) приликом израде Националног програма и планирања активности у односу на захтеве ИКАО, а у оквиру Националног програма, Република Србија узима у обзир Европски програм безбедности у цивилном ваздухопловству (EASP) и активности које су предвиђене Европским планом безбедности у цивилном ваздухопловству (EPAS).

- 2.2.9 Утврђивање безбедносних индикатора у Републици Србији темељи се на ИКАО методологији и заснива се на индикаторима који су одређени на међународном и пан-европском нивоу. Поред тога, индикатори које је утврдила Агенција, користе се како би се развили индикатори као специфични показатељи за Републику Србију.
- 2.2.10 Сваки ваздухопловни субјект у Републици Србији је у обавези да узме у обзир безбедносне циљеве у оквиру индикатора безбедности. На основу тих безбедносних циљева, ваздухопловни субјекти су у обавези да дефинишу активности које је неопходно предузети, како би се они достигли.
- 2.2.11 Безбедносни индикатори и циљеви се анализирају сваке године и сходно резултатима прегледа се доносе измене плана и утврђују се безбедносни циљеви за наредни период.

Безбедносно планирање

- 2.3.1 Безбедносно планирање се заснива на процени безбедносних информација прикупљених посредством извештавања о удесима, догађајима, међународних и националних података о безбедности, податка прикупљених током вршења надзора, на основу безбедносних циљева у Републици Србији као и активности које су предвиђене Европским планом безбедности у цивилном ваздухопловству (EPAS).
- 2.3.2 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. Осим тога, Директорат предузима активности у области измене регулативе, надзора и унапређења безбедности и процену ефективности предузетих мера на основу које се одређују додатне даље активности и спроводи се на начин описан у тач. 1.2.8, 1.2.9 и 1.2.10 овог програма.
- 2.3.3 Основе Националног плана, базирају се на утврђеним активностима кроз систем управљања безбедносним ризицима, активностима које су предвиђене Европским планом безбедности у цивилном ваздухопловству (EPAS) .



Процес управљања безбедносним ризицима

Остваривање политике безбедности у ваздухопловству

Директорат остварује политику безбедности у ваздухопловству првенствено посредством безбедносног надзора, потом прикупљањем, анализом и разменом података о безбедности, да би на крају дао приоритет активностима надзора над областима које захтевају већу пажњу на основу безбедносних података.

Безбедносни надзор

- 3.1.1 Директорат врши безбедносни надзор у Републици Србији. Методе безбедносног надзора су одит (провера) и инспекцијски надзор (чланови 243, 244. и 250. Закона).
- 3.1.2 Обавезе Директората приликом вршења надзора поред тога се одређују и одредбама ARA.GEN.300, ARO.GEN.300, ADR.AR.C.005. Ове одредбе прописују обавезу Директората да приликом вршења надзора проверава усаглашеност са захтевима који се примењују на организације, пре издавања сертификата или одобрења организацији, у зависности шта је примењиво, сталну усаглашеност организације која је сертифицивана са применљивим захтевима и примену одговарајућих безбедносних мера које је наложио Директорат.
- 3.1.3 Одредбе ARA.GEN.305, ARO.GEN.305, ADR.AR.C.010 обавезују Директорат да успостави и одржава програме надзора. Програми надзора се припремају узимајући у обзир специфичну природу организације, сложеност њених делатности, резултате претходних инспекција и провера (надзорних активности) који се захтевају у ARA.GEN ARO.GEN и ARO.RAMP и заснивају се на процени повезаних ризика.
- 3.1.4 Тач. 3.2.4 и 3.2.5 ближе описују начин коришћења безбедносних информација прикупљених посредством установљеног пријављивања догађаја ради успостављања методологије надзора на основу ризика.
- 3.1.5 Директорат је обавезан, на основу захтева садржаних у одредбама ARA.GEN.200, ARO.GEN.200, ADR.AR.B.005, да успостави и одржава систем управљања, који мора да обухвати документоване политике и процедуре којима описује своју организацију, начин и метод за остваривање усаглашености са применљивим прописима. Процедуре се редовно ажурирају и служе као основни оперативни документи Директората за одговарајуће задатке.
- 3.1.6 У оквиру система управљања, Директорат успоставља функцију праћења усаглашености система управљања са релевантним захтевима и праћења адекватности процедура. У оквиру система праћења усаглашености са стандардима, Директорат спроводи интерну проверу усаглашености поступака рада са применљивим одредбама закона и подзаконских аката.
- 3.1.7 Систем управљања у Директорату укључује и процес управљања безбедносним ризицима, који је описан у тач. 1.2.8, 1.2.9, 1.2.10 и 2.3.2 овог програма.
- 3.1.8 Рад Директората подложен је екстерним проверама усаглашености са релевантним захтевима садржаним у анексима уз Чикашку конвенцију (SARPs) од стране ИКАО у склопу Универзалног програма сталног праћења и контроле надзора безбедности (USOAP CMA) и стандардизационим инспекцијама од стране Агенције у оквиру склопљених Радних аранжмана.

Прикупљање, анализа и размена података о безбедности

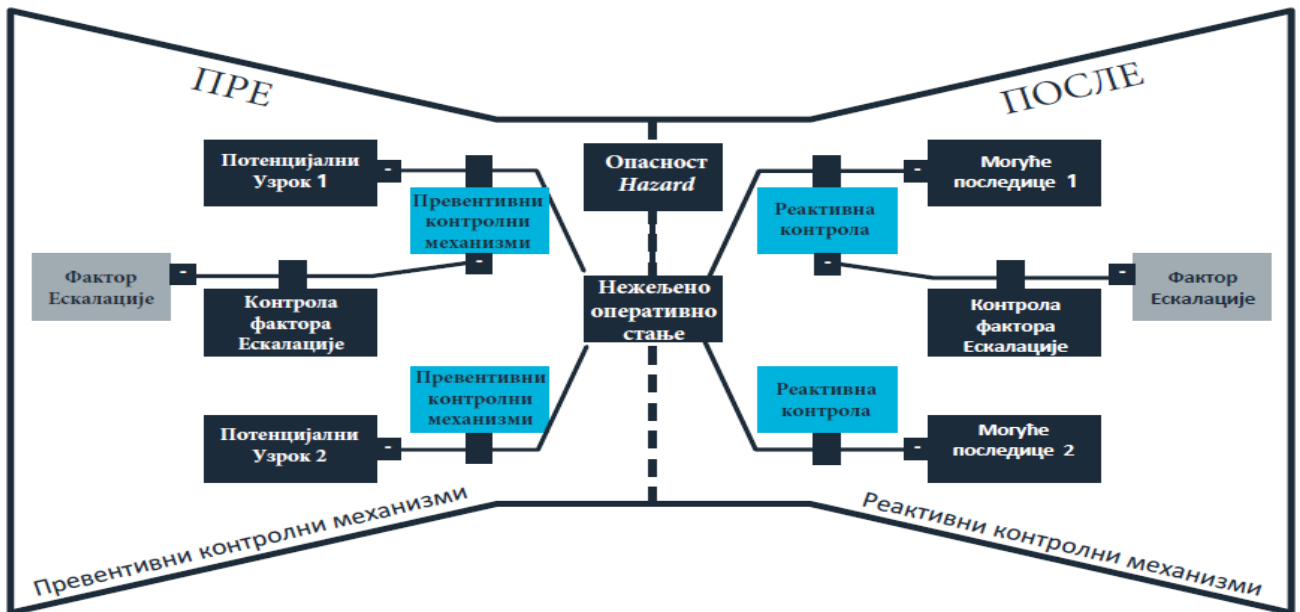
- 3.2.1. Директорат прикупља податке о безбедности из различитих извора, посредством вршења надзора, SAFA програма, извештаја о удесима и незгодама и посредством пријављивања догађаја и опасности.
- 3.2.2 Ваздухопловни субјект и друго лице одређено прописом дужни су да пријаве сваки догађај Директорату, а остала лица могу то учинити добровољно, ако сматрају да догађај представља стварну или потенцијалну опасност (члан 17. Закона). Правилник о пријављивању догађаја у цивилном ваздухопловству

(„Службени гласник РС”, број 54/12 и 88/16) прописује догађаје који се морају пријавити Директорату.

- 3.2.3 Директорат прикупља информације о догађајима, обезбеђује одговарајућу заштиту личних података подносиоца пријаве о догађајима, организује и спроводи обраду и анализу пријава о догађајима, образује и води базу података о догађајима и размењује податке о догађајима са ваздухопловним властима других држава и међународним ваздухопловним организацијама.
- 3.2.4 Директорат по пријему информације о догађају приступа обради догађаја. Обрада догађаја подразумева да се, по сазнању за догађај, врши квалификација догађаја у погледу ризика. За догађаје класификоване као догађаје повећаног ризика спроводи се инспекцијски надзор и утврђују се и налажу корективне мере које ваздухопловни субјект мора да предузме. Догађаји који нису класификовани као догађаји повећаног ризика анализирају се и такође се уносе у базу података.
- 3.2.5 Поред обраде догађаја, Директорат је успоставио и одржава базу података о догађајима са циљем квантитативне и квалитативне анализе података, односно утврђивања трендова и одређивања опасности по безбедност у ваздухопловству.

Надзор Директората над областима које захтевају већу пажњу на основу безбедносних података

- 3.3.1 Безбедносни ризици се утврђују у оквиру процеса управљања безбедносним ризицима, на начин описан у тачки 2.3.2. овог програма. На највишем нивоу то обухвата утврђивање новонасталих безбедносних ризика, потом кроз анализу удеса и озбиљних незгода, на пан-европском нивоу кроз анализу Европског програма безбедности у цивилном ваздухопловству (EASP) и Европског плана безбедности у цивилном ваздухопловству (EPAS) и на националном нивоу кроз анализу удеса, озбиљних незгода и догађаја. Ова анализа омогућава да се активности надзора приоритизују кроз повећан број инспекција или провера или кроз спровођење надзорних активности у одговарајућим областима. Ова анализа исто тако омогућава да се развије „безбедносни сценарио” за сваки од безбедносних индикатора повећаног ризика.
- 3.3.2 За сваки од безбедносних индикатора повећаног ризика развијају се модели по методологији препрека (Bowtie). Ова методологија се користи у циљу ефикасне анализе и демонстрирања односа узрока и последица за утврђивање безбедносних индикатора повећаног ризика. Ова методологија подразумева да за сваки безбедносни индикатор повећаног ризика постоји опасност, непожељно оперативно стање, потенцијални узроци, могуће последице, превентивни контролни механизми (баријере), реактивни контролни механизми (баријере) и фактори ескалације који слабе контролне механизме. У оквиру програма надзора ваздухопловних субјеката, методологија препрека се користи како би се утврдиле „критичне” безбедносне мере, како би се у односу на утврђено стање развио програм инспекција. Приликом одређивања методе надзора као и учесталости, активности се одређују и усмеравају на превентивне и реактивне контролне механизме. Методологија препрека се такође користи да би се извршила анализа да ли се врше одговарајуће инспекције.



3.3.3 У складу са одредбама ARA.GEN.305, ARO.GEN.305, ADR.AR.C.010 Директорат утврђује и редовно ажурира програме надзора који обухватају надзорне активности захтеване у ARA.GEN.300, ARO.GEN.300 и ARO.RAMP и заснивају се на безбедносним перформансама ваздухопловног субјекта.

УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ

Интерна обука, комуникација и ширење сазнања о безбедности

- 4.1.1 Директорат има високо квалификовано техничко особље које је одговарајуће образовано и обучено. При развијању програма и плана обуке запослених, Директорат нарочиту пажњу посвећује обуци особља, како би одржао њихове квалификације у смислу одржавања овлашћења која су им додељена и унапреди стручно усавршавање и образовање запослених.
- 4.1.2 Интерна комуникација и ширење сазнања о безбедности. Информације прикупљене кроз успостављени систем обавезног и добровољног пријављивања догађаја и опасности прослеђују се особљу које ради на пословима безбедносног надзора. Прослеђене информације се користе за истраживање или информисање. Активности спроведене на основу прослеђених информација се документују и чувају ради њиховог праћења и морају бити приказане у периодичним извештајима.
- 4.1.3 Одбор за безбедност Директората мора бити обавештен о свим удесима, озбиљним незгодама и догађајима, а Група за процену безбедносних ризика мора да проследи том одбору сваку измену у процени ризика која представља последицу различитих процена. Такође, Група за процену безбедносних ризика размењује и координира информације од значаја за безбедност између Одбора за безбедност и проверивача и инспектора у Директорату. Поред тога, Директорат промовише двосмерну комуникацију у вези са информацијама од значаја за

безбедност у оквиру организације и подржава развој организационе културе која промовише делотворан и ефикасан Национални програм.

Екстерна обука, комуникација и ширење сазнања о безбедности

- 4.2.1 Ради успостављања ефикасног система управљања безбедношћу међу ваздухопловним субјектима који су под надзором Директората, обезбеђивања едукације и подршке свеукупној безбедносној култури, Директорат, у складу са Националном програмом, ради на подизању нивоа свести о ризицима безбедности и двосмерној комуникацији информација у вези са безбедношћу. Сви годишњи или периодични извештаји Директората у вези са безбедношћу, прослеђују се ваздухопловним субјектима како би били обавештени и упознати са њима. Директорат је у обавези да обавести ваздухопловне субјекте о свакој промени циљева или начина процене безбедносних ризика.