

1001 fetsel

Republika Hrvatska

Na temelju članka 56. stavak 1. Zakona o zračnom prometu ("Narodne novine", 69/09 i 84/11), Vlada Republike Hrvatske je na sjednici održanoj _____ donijela:

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

Sadržaj

IZJAVA O POLITICI SIGURNOSTI U ZRAČNOM PROMETU

DEFINICIJE I POJMOVI.....	6
SKRAĆENICE.....	7
POGLAVLJE 1 - UVOD.....	9
POGLAVLJE 2 - OKRUŽENJE SIGURNOSTI HRVATSKOG ZRAKOPLOVSTVA.....	11
2.1 Uvod.....	11
2.2 Opis pravnog okvira.....	11
2.3 Hrvatska kao zemlja članica Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva.....	11
2.4 Nadležnosti Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture.....	13
2.5 Nadležnost Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo.....	13
2.6 Nadležnosti Agencije za istraživanje.....	15
2.7 Nadležnosti Ministarstva obrane.....	15
2.8 Nadležnost Državne uprave za zaštitu i spašavanje.....	15
2.9 Ostala tijela nadležna za potragu i spašavanje.....	16
POGLAVLJE 3 - POLITIKA SIGURNOSTI I CILJEVI HRVATSKOG ZRAKOPLOVSTVA.....	17
3.1 Politika sigurnosti i ciljevi.....	17
3.2 Hrvatski pravni okvir kojim se uređuje sigurnost zračnog prometa.....	17
3.3 Odgovornost i sveukupnaodgovornost za Nacionalni program sigurnosti.....	18
3.4 Istraga nesreća i nezgoda.....	20
3.5 Politika provedbe propisa.....	21
POGLAVLJE 4 - UPRAVLJANJE RIZICIMA U HRVATSKOM ZRAKOPLOVSTVU.....	24
4.1 Plan sigurnosti i proces upravljanja rizikom.....	24
4.2 Regionalni i nacionalni rizik.....	24
4.3 Zahtjevi za uspostavu sustava upravljanja sigurnošću kod pružatelja usluga.....	31
4.4 Performanse sigurnosti pružatelja usluga.....	32
POGLAVLJE 5 - OSIGURAVANJE SIGURNOSTI ZRAKOPLOVSTVA.....	34
5.1 Nadzor sigurnosti.....	34
5.2 Prikupljanje, analiza i razmjena podataka vezanih za sigurnost.....	35
5.2.1 Uvod.....	35
5.2.2 Proces izvješćivanja o događajima povezanim sa sigurnošću.....	36

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

5.3 Definiranje plana nadzora područja na koje treba obratiti veću pozornost utvrđenih na temelju informacija o sigurnosti	37
5.3.1 Sigurnost inozemnih zrakoplova	37
POGLAVLJE 6 - PROMOCIJA SIGURNOSTI ZRAKOPLOVSTVA.....	39
6.1 Obuka, komunikacija i distribucija informacija o sigurnosti	39
6.1.1 Interna obuka	39
6.1.2 Komunikacija i distribucija informacija o sigurnosti unutar Povjerenstva	39
6.2 Eksterne obuke, komunikacija i distribucija informacija o sigurnosti	39
6.2.1 Eksterna obuka	40
6.2.2 Eksterna komunikacija i distribucija informacija o sigurnosti	40
DODATAK 1 - PRAVNI OKVIR ZRAKOPLOVNE SIGURNOSTI.....	41
DODATAK 2 - PRIHVATLJIVA RAZINA SIGURNOSTI.....	48
1. Uvod	48
2. Definiranje Prihvatljive razine sigurnosti	49
DODATAK 3 - PROCES UPRAVLJANJA RIZICIMA SIGURNOSTI.....	51
1. Uvod	51
2. Procedura procjene rizika sigurnosti	51
3. Formula za računanje granične linije	54
DODATAK 4 - PLAN SIGURNOSTI	55
EASA POKAZATELJI	55
NACIONALNI POKAZATELJI	64
Pokazatelji i ciljevi sigurnosti vezani uz usluge u zračnoj plovidbi.....	Error! Bookmark not defined.
DODATAK 5 – PROCES IZVJEŠĆIVANJA O DOGAĐAJIMA POVEZANIMA SA SIGURNOŠĆU	73

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

IZJAVA OPOLITICI SIGURNOSTI U ZRAČNOM PROMETU

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu je dokument koji opisuje regulatorne zahtjeve i aktivnosti koje uključeni subjekti poduzimaju u cilju održavanja i unaprjeđenja sigurnosti u zračnom prometu, a razvijen je u skladu sa standardima Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva (ICAO) i programom Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (EASA).

Republika Hrvatska kontinuirano radi na usavršavanju i provedbi Nacionalnog programa sigurnosti u zračnom prometu i odlučna je u nastojanjima da razvija, implementira, održava i stalno unapređuje strategije i procese kako bi se aktivnosti u civilnom zrakoplovstvu na teritoriju i u zračnom prostoru Republike Hrvatske održavale na najvišoj mogućoj razini sigurnosti.

Povjerenstvo za upravljanje sigurnošću u zračnom prometu odgovorno je da u ime Vlade predlaže i prati implementaciju Nacionalnog programa sigurnosti u zračnom prometu.

Naša je namjera uspostaviti standarde sigurnosti zračnog prometa na najvećoj mogućoj razini, kao i poboljšati regionalnu suradnju i suradnju s međunarodnim organizacijama u cilju podizanja razine sigurnosti i razmjene podataka o sigurnosti.

Za Povjerenstvo za upravljanje sigurnošću u zračnom prometu

Predsjednik Povjerenstva

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

DEFINICIJE I POJMOVI

Pojmovi i definicije koje se upotrebljavaju u ovom Programu imaju sljedeće značenje:

Ciljsigurnosti (Safety Target) je konkretan cilj usmjeren prema postizanju prihvatljive razine sigurnosti;

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu (State Safety Program – SSP) predstavlja integrirani set regulative i aktivnosti sa svrhom podizanja razine sigurnosti;

Opasnost (hazard) je stanje ili objekt koji potencijalno može dovesti do ozljede osoba, oštećenja opreme ili strukture, gubitka sredstava ili smanjenja sposobnosti za izvođenje definirane funkcije;

Performansa sigurnosti (Safety Performance) je postignuće države ili pružatelja usluga u području sigurnosti kako je definirano kroz ciljeve i pokazatelje performanse sigurnosti.

Pokazatelj performanse sigurnosti (Safety Performance Indicator) je parametar temeljen na podacima koji se koristi za praćenje i procjenu performanse sigurnosti.

Prihvatljiva razina performanse sigurnosti (Acceptable Level of Safety Performance - ALoSP) je minimalna razina performanse sigurnosti u zračnom prometu neke države, kako je definirano u Nacionalnom programu sigurnosti te države ili pružatelja usluga, te u njegovom SMS-u, izražena u terminima ciljeva performanse sigurnosti i pokazatelja performanse sigurnosti.

Pružatelj usluga u smislu ovoga Programa je bila koja organizacija koja je dužna uspostaviti sustav upravljanja sigurnošću (Safety Management System - SMS). Pojam obuhvaća certificirane organizacije za osposobljavanje koje su tijekom pružanja usluga izložene riziku sigurnosti, operatore zrakoplova, certificirane organizacije održavanja (AMO & CAMO), organizacije odgovorne za dizajn tipa i/ili proizvodnju zrakoplova, pružatelje usluga u zračnoj plovidbi i certificirane operatore aerodroma;

Rizik (Risk) je procjena posljedica opasnosti, iskazana kroz termine predviđene vjerojatnosti i ozbiljnosti, koja za referencu uzima najgoru moguću situaciju. Nakon procjene rizika, potrebno je provesti postupak izbjegavanja ili **ublažavanja (mitigation)** rizika u cilju uklanjanja opasnosti ili smanjenja ozbiljnosti ili vjerojatnosti rizika.

Sigurnost (Safety) je stanje u kojem je rizik od nanošenja štete osobama ili imovini umanjen i održavan na ili ispod prihvatljive razine rizika, kroz kontinuirani postupak prepoznavanja opasnosti i upravljanja rizikom.

Sustav upravljanja sigurnošću (Safety Management System - SMS) je organizirani pristup upravljanja sigurnošću, koji uključuje neophodnu organizacijsku strukturu, nadležnosti, politiku i procedure.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

SKRAĆENICE

Skraćenice koje se upotrebljavaju u ovom Programu imaju sljedeće značenje:

ADREP Accident/Incident Data Report (Sustav izvješćivanja u slučaju nezgode ili nesreće);

AIC Aeronautical Information Circular (Okružnica zrakoplovnih informacija);

AIP Aeronautical Information Publication (Zbornik zrakoplovnih informacija);

ALARP As Low As Reasonably Practicable („što je moguće niže“)

ALoS Acceptable Level of Safety (Prihvatljiva razina sigurnosti);

ANSP Air Navigation Service Provider (Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi);

ANS Air Navigation Service (Usluge u zračnoj plovidbe);

ATM Air Traffic Management (Upravljanje zračnim prometom);

CCAA Croatian Civil Aviation Agency (Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo);

CFIT Controlled Flight into Terrain (Kontrolirani let u teren);

DGCA Director General of Civil Aviation;

EASA European Aviation Safety Agency (Europska agencija za sigurnost zračnog prometa);

EC European Commission (Europska komisija);

ECCAIRS European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems;

ESARR Eurocontrol Safety Regulatory Requirement (Eurocontrol-ovi Sigurnosni zahtjevi);

ESSI European Strategic Safety Initiative (Europska strateška inicijativa za sigurnost);

EU European Union (Europska unija);

Eurocontrol European Organisation for the Safety of Air Navigation (Europske organizacije za sigurnost zračne plovidbe);

FDM Flight Data Management (Praćenje podataka o letu);

HACZ Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo;

HKZP Hrvatska kontrola zračne plovidbe;

ICAO International Civil Aviation Organisation (Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva);

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

- IR..... ImplementingRule (Provedbeni propisi);
- JAA..... JointAviationAuthorities (Zajedničke zrakoplovne vlasti);
- MOR..... MandatoryOccurrenceReport (sustav obveznog izvješćivanja o događajima);
- NSA..... National SupervisoryAuthority (Nacionalno nadzorno tijelo);
- SAFA..... SafetyAssessmentofForeignAircraft (pregled inozemnih zrakoplova na stajanci);
- SAR..... SearchandRescue (potraga i spašavanje);
- SARPs..... StandardsandRecommendedPractices (Standardi i preporučena praksa);
- SES..... SingleEuropeanSky (Jedinstveno europsko nebo);
- SMS..... Safety Management System (Sustav upravljanja sigurnošću);
- SSP..... State SafetyProgramme (Nacionalni program sigurnosti);
- USOAP..... UniversalSafetyOversightAuditProgramme (jedinstveni program nadzora sigurnosti).

POGLAVLJE 1 - UVOD

- 1.1 ICAO definira sigurnost kao stanje u kojem je rizik od nanošenja štete osobama ili imovini umanjen i održavan na ili ispod prihvatljive razine rizika, kroz kontinuirani postupak prepoznavanja opasnosti i upravljanja rizikom.
- 1.2 ICAO standardi i preporučena praksa (SARPs) (sadržani u Aneksima Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu: Aneksi 1, 6, 8, 11, 13 i 14) zahtijevaju od država članica uspostavu Nacionalnog programa sigurnosti u zračnom prometu (u daljnjem tekstu: Nacionalni program sigurnosti) kako bi postigle prihvatljivu razinu sigurnosti (Acceptable Level of Safety - ALoS) u civilnom zrakoplovstvu.
- 1.3 ICAO opisuje Nacionalni program sigurnosti kao integrirani set regulative i aktivnosti usmjeren na podizanje razine sigurnosti. U skladu s odredbama Zakona o zračnom prometu i obvezama koje proizlaze iz Nacionalnog programa sigurnosti pružatelji usluga u zračnom prometu dužni su uspostaviti i održavati sustav upravljanja sigurnošću (u daljem tekstu SMS) pružatelja usluga u zračnom prometu
- 1.4 U procesima upravljanja sigurnošću Nacionalni program sigurnosti kombinira elemente pristupa temeljenog na propisima i pristupa temeljenog na performansama, te obuhvaća četiri glavne komponente i njima pripadajuće elemente:
- Politika sigurnosti i ciljevi
 - a) Nacionalni pravni okvir za područje zrakoplovne sigurnosti
 - b) Odgovornost (responsibility) i sveukupna odgovornost (accountability) za Nacionalni program sigurnosti
 - c) Istraživanje nesreća i nezgoda
 - d) Politika provedbe propisa
 - Upravljanje rizicima
 - a) Zahtjevi za uspostavu SMS-a kod pružatelja usluga
 - b) Sporazum o performansama sigurnosti pružatelja usluga
 - Osiguravanje sigurnosti
 - a) Nadzor sigurnosti
 - b) Prikupljanje, analiza i razmjena podataka
 - c) Definiranje plana nadzora područja na koje treba obratiti veću pozornost
 - Promocija sigurnosti
 - a) Interna obuka, komunikacija i distribucija informacija o sigurnosti
 - b) Eksterna obuka, komunikacija i distribucija informacija o sigurnosti
- 1.5 Na temelju i u skladu s Nacionalnim programom sigurnosti, pružatelji usluga (odobrene organizacije za osposobljavanje koje su tijekom pružanja usluga izložene riziku sigurnosti, operatori zrakoplova, odobrene organizacije za održavanje i upravljanje održavanjem zrakoplova, organizacije odgovorne za dizajn tipa i/ili proizvodnju zrakoplova, pružatelji usluga u zračnoj plovidbi i

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

certificirani aerodromi) odgovorni su za sigurno obavljanje tih poslova ili pružanje tih usluga, te su dužni implementirati sustav upravljanja sigurnošću. Ova obveza proizlazi iz odredbe članka 56. Zakona o zračnom prometu.

- 1.6 Iako zahtjevi za Nacionalni program sigurnosti proizlaze iz ICAO standarda, jasno je da mnoge aktivnosti u hrvatskom zračnom prostoru uključuju zajedničko djelovanje civilnog i vojnog zrakoplovstva. Iz toga razloga, Nacionalni program sigurnosti Republike Hrvatske utvrđuje područja suradnje i odgovornosti oko nadzora i civilnog i vojnog zrakoplovstva u Republici Hrvatskoj.
- 1.7 Nacionalni program sigurnosti razvijen je u skladu s ICAO okvirom definiranim u ICAO dokumentu 9859 (Safety Management Manual), smjernicama Europske komisije definiranim u dokumentu „European Aviation Safety Programme“ COM(2011) 670 i planom „European Aviation Safety Plan“ koji je razvila EASA za razdoblje 2012.-2015.

POGLAVLJE 2 - OKRUŽENJE SIGURNOSTI HRVATSKOG ZRAKOPLOVSTVA

2.1 Uvod

Ovo Poglavlje opisuje postojeće uređenje i nadležnosti oko nadzora sigurnosti u Republici Hrvatskoj kao zemlji članici ICAO-a, te objašnjava pravni okvir i odnose relevantnih državnih tijela.

2.2 Opis pravnog okvira

U pravnom sustavu Republike Hrvatske zahtjevi sigurnosti za svako područje civilnog zrakoplovstva definirani su u Zakonu o zračnom prometu i pravilnicima usvojenima na temelju Zakona. Zakon o zračnom prometu je primarni pravni akt koji definira temelje za usvajanje zahtjeva ICAO Konvencije i ICAO Aneksa kroz pravilnike, ujednačavanje nacionalnih propisa s odgovarajućim EU propisima, te implementira druge statutarne instrumente u području civilnog zrakoplovstva Republike Hrvatske.

Uz zakone i pravilnike zahtjevi sigurnosti definirani su i naredbama (Air Safety Order - ASO) i direktivama, odnosno dokumentima koje izdaje Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo, a koji sadrže obvezujuću aktivnost čije poduzimanje se nalaže onome kome je usmjerena kako bi se osigurala ili ponovno uspostavila prihvatljiva razina sigurnosti, kada postoje dokazi na temelju kojih se može zaključiti da je ista ugrožena.

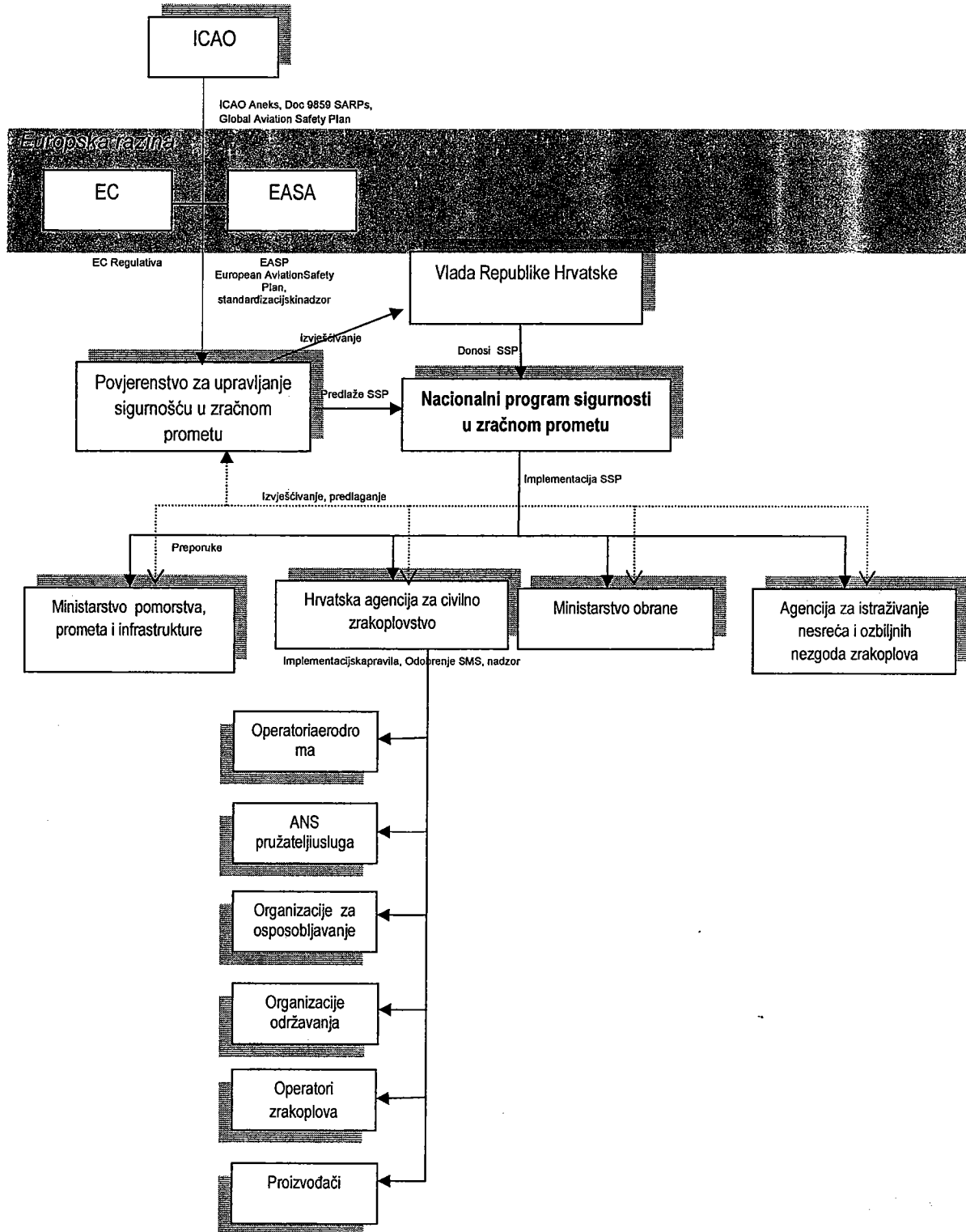
Pravni okvir je podijeljen na obvezujuće propise – zakone, pravilnike, direktive, naredbe; te na neobvezujuće akte koji definiraju prihvatljive načine udovoljavanja - smjernice (npr. GM, AMC). Zadnji su uglavnom tehničkog sadržaja i demonstriraju jedan od mogućih načina ispunjavanja obveza i ciljeva obvezujućih propisa. Kada se govori o EU propisima koji su preneseni u nacionalno zakonodavstvo, EASA ima ovlasti za izdavanje ovih akata, te su isti dostupni na EASA web stranicama. U slučaju objave dodatnih smjernica za provedbu nacionalnih propisa, Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo izdaje sigurnosne informacije (Air Safety Information Letter - ASIL) koje su dostupne na njezinim web stranicama.

2.3 Hrvatska kao zemlja članica ICAO-a

- 2.3.1 Republika Hrvatska je stranka Čikaške konvencije i članica Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva (ICAO) od 1992. godine. Čikaška konvencija je ključni dokument/sporazum koji na globalnoj razini postavlja načela i propisuje osnovne standarde sigurnosti u zračnom prometu.
- 2.3.2 Sadržaj i implementacija Nacionalnog programa sigurnosti Republike Hrvatske ovisi o veličini i kompleksnosti hrvatskog zrakoplovnog sustava, te zahtjeva koordinaciju više nadležnih državnih tijela.
- 2.3.2 Slika na sljedećoj stranici predstavlja grafički prikaz okruženja hrvatskog zrakoplovstva u odnosu na globalnu ICAO razinu i europsku razinu, te objašnjava odnose, veze i odgovornosti svih nadležnih tijela uključenih u zrakoplovnu sigurnost Republike Hrvatske.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

Globalna razina



Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

2.4 Nadležnosti Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture

- 2.4.1 Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (u daljnjem tekstu: Ministarstvo) nadležno je za cjelokupnu politiku civilnog zrakoplovstva Republike Hrvatske, utvrđivanje nacionalne strategije razvoja civilnog zrakoplovstva, predstavljanje Republike Hrvatske u međunarodnim i europskim organizacijama iz područja civilnog zrakoplovstva, potpisivanje i provedbu dvostranih i mnogostranih ugovora iz područja civilnog zrakoplovstva itd.
- 2.4.2 Unutarnja ustrojstvena jedinica Ministarstva nadležna za civilno zrakoplovstvo u međunarodnim odnosima je Uprava zračnog prometa, elektroničkih komunikacija i pošte.
- 2.4.3 Ministarstvo je nadležno za predlaganje nacrtu zakona s područja civilnog zrakoplovstva, koji moraju biti usvojeni od strane Hrvatskog sabora, kao i za donošenje podzakonskih propisa koji proizlaze iz zakona, Aneksa Čikaške konvencije i drugih međunarodnih ugovora koji obvezuju Republiku Hrvatsku.
- 2.4.4 Nakon provedenog javnog natječaja ministar pomorstva, prometa i infrastrukture (u daljnjem tekstu: ministar) predlaže članove Vijeća Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo i direktora Agencije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova (u daljnjem tekstu: Agencija za istraživanje) koje imenuje Vlada Republike Hrvatske.
- 2.4.5 Sukladno odredbama Zakona o zračnom prometu ministar predlaže članove Povjerenstva za upravljanje sigurnošću u zračnom prometu (u daljnjem tekstu Povjerenstvo).

2.5 Nadležnost Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo

- 2.5.1 Djelatnosti i funkcije Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo definirane su Zakonom o zračnom prometu i uređene Statutom Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo.
- 2.5.2 Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo samostalna je u obavljanju poslova iz svoje nadležnosti, a za svoj rad odgovara Vladi. Voditelj poslovanja Agencije je direktor koji organizira rad i poslovanje Agencije, te predstavlja i zastupa Agenciju. Ovlasti direktora utvrđene su Statutom Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo.
- 2.5.3 Djelatnost Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo obuhvaća poslove vezane za sigurnost zračnog prometa, a osobito certificiranje, nadzor i inspekciju u cilju osiguravanja kontinuiranog udovoljavanja zahtjevima za obavljanje zračnog prijevoza i drugih djelatnosti u zračnom prometu, vođenje propisanih registara i evidencija, te obavljanje drugih poslova utvrđenih Zakonom o zračnom prometu.
- 2.5.4 Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo u sklopu svojih aktivnosti te u suradnji s Ministarstvom sudjeluje u međunarodnim aktivnostima uključujući i procese pregovaranja kod zaključivanja međunarodnih ugovora, sastancima u Organizaciji međunarodnoga civilnog zrakoplovstva (ICAO) i drugim međunarodnim organizacijama i institucijama s područja zračnog prometa, sudjeluje u radu njihovih stručnih tijela i radnih skupina, te surađuje s inozemnim tijelima nadležnim za civilni zračni promet.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

- 2.5.5 Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo priprema nacрте prijedloga podzakonskih propisa iz svoje nadležnosti koje donosi ministar na temelju ovlasti iz Zakona o zračnom prometu.
- 2.5.6 U okviru nadležnosti propisanih Zakonom o zračnom prometu Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo može izdavati obvezujuće direktive i naredbeu svrhuprovedbe ovog Zakona s obzirom na međunarodne ugovore koji obvezuju Republiku Hrvatsku.
- 2.5.7. Direktor Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo, u okviru svojih ovlasti, a u slučaju kada se smatra da hitnost situacije zahtijeva trenutačnu akciju u cilju sigurnosti zračnog prometa, može bez odgađanja poduzeti potrebne i opravdane mjere koje odgovaraju hitnosti situacije te su nužne u interesu sigurnosti zračnog prometa, pod uvjetom da odmah nakon toga pokrene postupak utvrđivanja okolnosti koje su dovele do spomenutih mjera
- 2.5.8 Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo kao Nacionalno nadzorno tijelo (NSA) obavlja poslove koji su propisani odgovarajućim EU propisima. Ti poslovi odnose se na certificiranje pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, obavljanje kontinuiranog nadzora nad pružanjem usluga u zračnoj plovidbi radi osiguravanja kontinuiranog udovoljavanja zajedničkim zahtjevima, kao i druge poslove s tim u svezi, u skladu s propisima donesenim na temelju Zakona o zračnom prometu i odgovarajućim EU propisima.
- 2.5.9 Procjenu sigurnosti inozemnih zrakoplova (SAFA) koji slijeću i/ili uzlijeću s hrvatskih zračnih luka obavlja Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo u skladu s ICAO standardima i odgovarajućim EU propisima o provedbi SAFA pregleda.
- 2.5.10 Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo nadležna je za praćenje provedbe Nacionalnog programa zaštite civilnog zračnogprometa i nadzor primjene mjera zaštite u Republici Hrvatskoj.
- 2.5.11 Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo obavlja stručne poslove za Nacionalno povjerenstvo za upravljanje zračnim prostorom.
- 2.5.12 Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo osigurava da se relevantne informacije o sigurnosti, prikupljaju, analiziraju, čuvaju i distribuiraju u cilju poboljšanja sigurnosti zračnog prometa.Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo surađuje s Agencijom za istraživanje u području izvješćivanja i istraživanja događaja povezanih sa sigurnošću prema shematskom prikazu procesa danom u Dodatku 5. ovog Programa.
- 2.5.13Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo obavlja stručne poslove za Povjerenstvo za upravljanje sigurnošću u zračnom prometu, nadzireoperativnu provedbu Nacionalnog programa sigurnosti u područjima iz svoje nadležnosti i, ukoliko je to potrebno, daje inicijativu Povjerenstvu za izmjenuNacionalnog programa sigurnosti.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

2.6 Nadležnosti Agencije za istraživanje

2.6.1 Agencija za istraživanje je funkcionalno i organizacijski neovisna od svih tijela nadležnih za civilno zrakoplovstvo i od svih pravnih i fizičkih osoba s kojima bi mogla doći u sukob interesa.

2.6.2 Agencija za istraživanje temelju javne ovlasti obavlja poslove istraživanja nesreća, ozbiljnih nezgoda i događaja povezanih sa sigurnošću, kao djelatnosti od interesa za Republiku Hrvatsku, te obavlja i druge poslove u skladu s odredbama Zakona o zračnom prometu i propisima donesenim na temelju tog Zakona te u skladu sa Statutom Agencije za istraživanje.

Agencija za istraživanje obavlja sljedeće poslove:

- istražuje zrakoplovne nesreće, ozbiljne nezgode;
- istražuje događaje ukoliko procijeni da bi to moglo rezultirati preporukama za poboljšanje sigurnosti;
- daje sigurnosne preporuke radi poboljšanja sigurnosti u zračnom prometu;
- vodi Nacionalnu bazu podataka o događajima povezanim sa sigurnošću, nesrećama i ozbiljnim nezgodama zrakoplova;
- dostavlja podatke o događajima iz Nacionalne baze podataka u Središnju bazu Europske komisije;
- razmjenjuje podatke iz svoje Nacionalne baze podataka s drugim istražnim tijelima uz uvjet očuvanja tajnosti podataka;
- daje stručnu pomoć nadležnim istražnim tijelima Republike Hrvatske;
- surađuje s drugim istražnim tijelima članica Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva (ICAO).

2.6.3 Temeljna zadaća rada je provođenje tehničke istrage s ciljem poboljšanja razine zrakoplovne sigurnosti, utvrđivanje uzroka nesreća i ozbiljnih nezgoda te davanje sigurnosnih preporuka s ciljem sprečavanja budućih nesreća ili ozbiljnih nezgoda, a ne utvrđivanje krivnje ili odgovornosti.

2.6.4 Agencija za istraživanje nadležna je za vođenje Nacionalne baze podataka o događajima povezanim sa sigurnošću, nesrećama, ozbiljnim nezgodama i nezgodama zrakoplova, kao i za njihovu distribuciju u skladu s propisom donesenim na temelju Zakona o zračnom prometu i u skladu s odgovarajućim EU propisima.

2.7 Nadležnosti Ministarstva obrane

2.7.1 Ministarstvo obrane Republike Hrvatske regulira vojni zračni promet u Republici Hrvatskoj. Kroz sustav se implementira politika sigurnosti vojnog zrakoplovstva, standardi i upravljanje dizajnirano u svrhu smanjenja rizika sigurnosti.

2.7.2 Hrvatsko ratno zrakoplovstvo i protuzračna obrana grana je Oružanih snaga koja ima ulogu operatora vojnih zrakoplova i korisnika zračnog prostora. Temeljna zadaća je zaštita suvereniteta zračnog prostora Republike Hrvatske te pružanje zrakoplovne potpore drugim granama Oružanih snaga i civilnim institucijama što ostvaruje kroz:

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

- nadzor i zaštitu zračnog prostora Republike Hrvatske;
- pružanje pomoći kod prirodnih, humanitarnih i tehnoloških katastrofa;
- operacije potrage i spašavanja.

2.8 Nadležnosti Državne uprave za zaštitu i spašavanje

- 2.8.1 Državna uprava za zaštitu i spašavanje je samostalna, strukovna i upravna organizacija u Republici Hrvatskoj koja priprema, planira i rukovodi operativnim snagama te koordinira djelovanje svih sudionika zaštite i spašavanja.
- 2.8.2 Uredbom o uvjetima i načinu obavljanja potrage i spašavanja zrakoplova uređuje se sustav potrage i spašavanja zrakoplova u slučajevima nesreće zrakoplova u Republici Hrvatskoj, način usklađivanja djelovanja sudionika u akcijama potrage i spašavanja zrakoplova, sustav uzbuđivanja, operativne mjere potrage i spašavanja, obuka sudionika potrage i spašavanja zrakoplova i financiranje.
- 2.8.3 Državna uprava za zaštitu i spašavanje rukovodi operativnim snagama i koordinira djelovanje drugih sudionika potrage i spašavanja u slučajevima nesreće zrakoplova u području potrage i spašavanja na kopnu i unutarnjim vodama.
- 2.8.4 Način usklađivanja djelovanja sudionika u potrazi i spašavanju zrakoplova na kopnu i unutarnjim vodama uređuje se standardnim operativnim postupkom kojeg donosi ravnatelj Državne uprave za zaštitu i spašavanje.

2.9 Ostala tijela nadležna za potragu i spašavanje

- 2.9.1 Ministarstvo obrane sudjeluje u procesu potrage i spašavanja.
- 2.9.2 Nacionalna središnjica za potragu i spašavanje na moru Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture pruža usluge koordinacije potrage i spašavanja na moru.
- 2.9.3 Ministarstvo unutarnjih poslova sudjeluje u procesu potrage i spašavanja na kopnu.
- 2.9.4 Hrvatska gorska služba spašavanja (HGSS) dobrovoljna je i neprofitna služba javnog karaktera. Specijalizirana je za spašavanje na nepristupačnim mjestima kada pri spašavanju treba primijeniti posebno stručno znanje i upotrijebiti opremu za spašavanje.

POGLAVLJE 3 - POLITIKA SIGURNOSTI I CILJEVI HRVATSKOG ZRAKOPLOVSTVA

3.1 Politika sigurnosti i ciljevi

- 3.1.1. Glavni zadatak svih nadležnih tijela uključenih u provedbu Nacionalnog programa sigurnosti je održavati prihvatljivu razinu sigurnosti zračnog prometa, ispred financijskih, operativnih i drugih faktora. Cilj hrvatskog zrakoplovstva je podizanje razine sigurnosti, gdje je to moguće, iznad one postavljene kroz primjenu međunarodnih zahtjeva i standarda sigurnosti.
- 3.1.2. U cilju pune provedbe Nacionalnog programa sigurnosti principi sustava upravljanja sigurnošću, kontinuirani napredak i pristup temeljen na procjeni rizika trebaju postati temelji sigurnosti zračnog prometa Republike Hrvatske.
- 3.1.3. Odgovornost za sigurnost u zračnom prometu podijeljena je između nadležnih tijela i pružatelja usluga u skladu s njihovim dužnostima, obvezama i domenama rada. Obveza je svih učesnika osigurati strukturu, ekspertizu i resurse potrebne za pravovremenu provedbu svih svojih obveza proizašlih iz Nacionalnog programa sigurnosti.

3.2 Hrvatski pravni okvir kojim se uređuje sigurnost zračnog prometa

- 3.2.1. Republika Hrvatska kao stranka Čikaške konvencije preuzela je obvezu odgovornost pridržavanja standarda i preporučene prakse ICAO-a.
- 3.2.2. Republika Hrvatska potpisala je i 2008. godine ratificirala Sporazum o europskom zajedničkom zračnom prostoru (ECAA Sporazum) te se obvezala na harmonizaciju hrvatske zrakoplovne regulative spravnim stečevinom EU-a, kako bi se u cijelosti integrirala u unutarnje zrakoplovno tržište Europske zajednice.
- 3.2.3. Osnovna uredba EU-a za područje sigurnosti zračnog prometa --Uredba (EZ) br. 216/2008 o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnostima Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (Basic Regulation) prenesena je u nacionalnu regulativu kroz Pravilnik o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnostima Europske agencije za sigurnost zračnog prometa. Temeljni je cilj ove Uredbe uspostavljanje i održavanje visoke ujednačene razine sigurnosti u civilnom zrakoplovstvu u Europi.

Ostali EU propisi i provedbena pravila kojima se definiraju osnovni principi i standardi sigurnosti u Europskoj uniji preneseni su u nacionalnu regulativu kroz pravilnike, primjerice Pravilnik o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja, te o ovlaštenju organizacija i osoblja uključenih u te poslove koji daje ovlasti Hrvatskoj agenciji za civilno zrakoplovstvo da izdaje svjedodžbe i odobrenja u skladu s EU regulativom.

- 3.2.4. Uredba (EZ) br. 216/2008 i prateće provedbene uredbe predviđaju prijelazne mjere za odgodu početka primjene tih uredbi. Zbog primjene prijelaznih mjera koje omogućuju odgodu primjene propisa (out-put), pojedini JAR-ovi pretočeni u nacionalne propise i dalje ostaju primjenjivi za područje komercijalnoga zračnoga prijevoza helikopterima, licenciranje letачkih posada itd.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

3.2.5 Europska komisija razvila je regulatorni okvir Za pružanje usluga u zračnoj plovidbi (ANS) kako bi podržala implementaciju vizije Europske zajednice za uspostavu Jedinственog europskog neba (SES). Europska komisija pokrenula je SES inicijativu 1999. godine kao odgovor na dramatičan porast zračnog prometa, kako bi kroz zakonodavstvo zadovoljila buduće potrebe i sigurnosne zahtjeve. Od tada su usvojena dva ključna zakonodavna paketa - prvi (SES I) 2004. godine, kojim je uređen pravni okvir, propisi o zračnom prostoru, pružanju usluga i interoperabilnosti te drugi paket mjera (SES II) 2011. godine.

SES II paket mjera nadopunjuje pravni okvir s programom mjerenja učinkovitosti (Performance Scheme), odredbama vezanim za uspostavu funkcionalnih blokova zračnog prostora (Functional Airspace Blocks - FAB), utvrđuje pravila za provedbu mrežnih funkcija i zajedničke sheme naplaćivanja naknada za usluge kontrole zračne plovidbe. SES pravni okvir prenesen je u nacionalnu regulativu kroz nekoliko pravilnika.

3.2.6 ICAO standardi pozivaju države na uspostavu Nacionalnog programa sigurnosti kako bi postigle prihvatljivu razinu sigurnosti. Standardi zahtijevaju da države članice uspostave i održavaju zahtijevanu razinu sigurnosti, te da kontinuirano rade na unapređenju sigurnosti. Europska komisija razvila je Europski program sigurnosti (EASP). Temeljem EASP-a, EASA je razvila Europski plan sigurnosti zračnog prometa (EASP) u kojem je definirala regionalne pokazatelje sigurnosti i aktivnosti vezane uz njihovu provedbu. Države članice EU-a, a tako i Republika Hrvatska kao potpisnica Ugovora o pridruživanju, u svojim SSP-ima moraju implementirati europske smjernice.

3.3 Odgovornosti isveukupna odgovornost za Nacionalni program sigurnosti u Republici Hrvatskoj

3.3.1. Vlada Republike Hrvatske je donijela Odluku o osnivanju Povjerenstva za upravljanje sigurnošću u zračnom prometu („Narodne novine“, broj 37/2011, 91/2011, 76/2012) u svrhu uspostave i praćenja provedbe Nacionalnog programa sigurnosti, donošenja strateških odluka i smjernica, te učinkovitog djelovanja na cjelokupni sustav sigurnosti zračnog prometa u Republici Hrvatskoj.

3.3.2 Članovi Povjerenstva su:

- a) čelnik unutarnje ustrojstvene jedinice Ministarstva nadležne za civilno zrakoplovstvo,
- b) Direktor Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo,
- c) jedan predstavnik Agencije za istraživanje,
- d) koordinator Nacionalnog programa sigurnosti u zračnom prometu,
- e) dva predstavnika zrakoplovne industrije koje predlaže Hrvatska gospodarska komora,
- f) jedan predstavnik kojeg predlaže ministarstvo nadležno za poslove obrane,
- g) jedan predstavnik pružatelja usluga u zračnoj plovidbi kojeg predlaže pružatelj usluga u zračnoj plovidbi.

3.3.3 Članove Povjerenstva predlaže ministar, a imenuje Vlada Republike Hrvatske.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

- 3.3.4 Vlada Republike Hrvatske, u cilju postizanja prihvatljive razine sigurnosti u Republici Hrvatskoj, a na prijedlog Povjerenstva, u skladu s odgovarajućim ICAO dokumentima, donosi Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu.
- 3.3.5 Poslovi i nadležnosti Povjerenstva u svezi s provedbom Nacionalnog programa sigurnosti su:
- strateško upravljanje sigurnošću zračnog prometa na teritoriju i u zračnom prostoru Republike Hrvatske prema nacionalnim i međunarodnim zahtjevima i standardima;
 - donošenje strateških odluka i smjernica;
 - predlaganje neophodnih mjera za osiguravanje visokih standarda sigurnosti na državnoj razini;
 - sustavno praćenje i koordiniranje provedbe Nacionalnog programa sigurnosti;
 - predlaganje izmjena i dopuna Nacionalnog programa i Plana sigurnosti, te izvješćivanje Vlade Republike Hrvatske o njihovoj provedbi;
 - predlaganje prihvatljive razine sigurnosti kroz prijedloge izmjena i dopuna Nacionalnog programa i Plana sigurnosti;
 - davanje preporuka i smjernica nadležnim tijelima u vezi s provedbom Programa;
 - kontinuirano praćenje trendova i određivanje prioriteta u cilju usmjeravanja resursa na najvažnija pitanja sigurnosti;
 - unapređenje učinkovitosti sustava upravljanja sigurnošću u Republici Hrvatskoj kroz osiguranje odgovarajuće komunikacije svih učesnika u zračnom prometu.
- 3.3.6 Organizacija i način rada Povjerenstva utvrđuju se poslovníkom koji donosi Povjerenstvo.
- 3.3.7 Povjerenstvo o svom radu i statusu provedbe Nacionalnog programa sigurnosti pisanim putem izvješćuje Vladu Republike Hrvatske najmanje jednom godišnje.
- 3.3.8 Članovi Povjerenstva većinom glasova biraju predsjednika Povjerenstva, koji koordinira radom Povjerenstva, te potpisuje akte koje Povjerenstvo donosi u skladu sa svojim nadležnostima.
- 3.3.9 Obveza svakog člana Povjerenstva je upoznati sa zaključcima i odlukama Povjerenstva subjektačiji je član predstavnik u Povjerenstvu.
- 3.3.10 Nadležna tijela odgovorna su za kvalitetnu, učinkovitu i pravovremenu provedbu Nacionalnog programa sigurnosti i preporuka Povjerenstva u svojoj domeni nadležnosti. Čelnici spomenutih tijeladužni su osigurati sve potrebne resurse te odgovarajuće kompetentno i osposobljeno osoblje za provedbu aktivnosti koje proizlaze iz Nacionalnog programa sigurnosti.
- 3.3.11 Stručne poslove za Povjerenstvo obavlja Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo
- 3.3.12 Koordinator Nacionalnog programa sigurnosti je odgovoran za pripremu periodičkih izvješća o stanju sigurnosti koje predaje Povjerenstvu.
- 3.3.13 Uloga i odgovornosti EC-a i EASA-e za upravljanje sigurnošću na regionalnoj razini detaljnije su opisane u europskom programu sigurnosti u zrakoplovstvu koji je razvila EASA. Iako su mnoge funkcije ostale u nadležnosti nacionalnih tijela, uloga i nadležnost EASA-e se širi pa će se stoga hrvatski Nacionalni program sigurnosti mijenjati kada i kako bude potrebno.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

3.4 Istraga nesreća i nezgoda

- 3.4.1 U članku 12., stavku 8. Zakona o zračnom prometu, uspostava neovisne Agencije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova definirana je kao aktivnost od posebnog interesa za sigurnost zračnog prometa Republike Hrvatske.
- 3.4.2 Direktiva 94/56/EZ koja je prenesena u nacionalnu regulativu putem Pravilnika o izvješćivanju i istraživanju događaja koji ugrožavaju sigurnost te nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova, a koja je stavljena izvan snage Uredbom Europskog parlamenta i Vijeća (EU) 996/2010 o istraživanju i prevenciji nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu, definira da su „države članice dužne u sklopu svoga djelokruga unutar pravnoga sustava, definirati pravni status istraživanja koji će omogućiti istražiteljima provođenje zadaća na najučinkovitiji način i u najkraćem vremenu”. Pravilnik o izvješćivanju i istraživanju ugrožavanja sigurnosti, nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova, koji je razvijen u skladu s odredbama ICAO Aneksa 13, i EU direktivama 94/56 i 2003/42, uspostavlja osnovne principe koji uređuju istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda civilnih zrakoplova i zahtjeva zemlje u kojoj se događaj dogodio ili zemlje u kojoj je zrakoplov registriran (ukoliko niti jedna druga zemlja ne provede istragu) da istraži nesreću ili nezgodu.
- 3.4.3 Agencija za istraživanje provodi neovisni postupak istrage nesreća i ozbiljnih nezgoda civilnih zrakoplova. Ministarstvo obrane provodi istragu ugrožavanja sigurnosti letenja vojnih zrakoplova. Ako su u nesreći ili ozbiljnoj nezgodi sudjelovali civilni i vojni zrakoplov, istraživanje nesreće ili ozbiljne nezgode zajednički provode Agencija za istraživanje i predstavnici koje imenuje ministar nadležan za poslove obrane. Osnovna svrha tehničke istrage je unaprijediti sigurnost u zrakoplovstvu kroz određivanje uzroka nesreća i ozbiljnih nezgoda, te dati sigurnosne preporuke kako bi se spriječilo ponavljanje sličnih događaja. Svrha nije utvrđivanje krivnje ili traženje odgovornosti. Kao što je već navedeno, s rezultatima istraga zrakoplovnih nesreća mora se žurno postupiti, posebno kada se odnose na nedostatke u konstrukciji zrakoplova i/ili operacijama.
- 3.4.4 Sigurnosne preporuke kao rezultat istrage osnovni su alat za unapređenje sigurnosti u zrakoplovstvu, čija je svrha prevencija nesreća i nezgoda. Sigurnosne preporuke nikako ne smiju ukazivati na pretpostavku krivnje ili odgovornost za nesreću ili ozbiljnu nezgodu.
- 3.4.5 Agencija za istraživanje provodi istragu događaja povezanih sa sigurnošću zrakoplova ukoliko procijeni da će iz toga izvući pouke za sigurnost zračnog prometa.
- 3.4.6 Agencija za istraživanje će u koordinaciji s Agencijom izvijestiti EASA-u o informacijama važnim za sigurnost (safety-significant information), koje proizlaze iz procesa izvješćivanja.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

3.5 Politika provedbe propisa (Enforcement policy)

3.5.1 Politika provedbe propisa definira okolnosti koje zahtijevaju postupanje nadležnih tijela u slučaju kada ona utvrde da pojedini subjekt odstupa od propisanih zahtjeva sigurnosti. Njome se postavljaju opća načela koja tijela nadležna za nadzor provedbe propisa moraju pritom slijediti i definira pravni okvir u kojem su propisane ovlasti tih tijela i njihovog osoblja u provedbi njihovih zadaća. U pravilu će to osoblje biti inspektori.

3.5.2 Svrha politike provedbe propisa je:

a) osigurati da oni koji imaju obvezu poštivati propise to i rade u svakom trenutku teda bez odgađanja reagiraju na okolnosti koje predstavljaju rizik za sigurnost,

b) promovirati i održavati kontinuirano udovoljavanje propisima,

c) osigurati da se sankcioniraju oni koji imaju obavezu poštivati propise, a koji tu obavezu ne izvršavaju.

Cilj politike provedbe propisa je sprječavanje ugrožavanja života i zdravlja ljudi, te ugrožavanje imovine, do kojih može doći ukoliko se zbog nepoštivanja propisa smanji razina sigurnosti hrvatskog zrakoplovstva.

3.5.3 Nadležna tijela imaju na raspolaganju nekoliko mjera kojima osiguravaju provedbu propisa. Odabir mjera ovisi o svakom konkretnom slučaju. Uvijek treba težiti poduzimanju blažih mjera ako se procijeni da bi one mogle postići svrhu. Pri odlučivanju o vrsti mjera koje će se poduzeti, nadležna tijela moraju imati mogućnost diskrecijske ocjene vodeći se ovlastima propisanim nacionalnim propisima, ali i najboljom međunarodnom praksom ako je ona poznata ili dokumentirana i uvijek moraju uložiti najveći profesionalni integritet prilikom odlučivanja o vrsti mjera. Dugoročno, odabir mjera mora pokazati da je stvoren dosljedan i održiv sustav.

3.5.4 Propisi ponekad ne definiraju detaljno kako subjekt mora postupati u izvršenju propisane obaveze, već samo postavljaju ciljeve što se mora napraviti ili postići. Zbog toga subjekti procedurama moraju uspostaviti i dokumentirati interni sustav za izvršavanje svojih obaveza.

To jednako vrijedi i za nadležna tijela koja imaju ovlast u nadzoru provedbe propisa. I nadležna tijela procedurama moraju uspostaviti i dokumentirati interni sustav za provedbu svojih ovlasti u nadzoru poštivanja propisa.

3.5.5 Prema Zakonu o zračnom prometu, Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo ima ovlast poduzeti mjere u slučaju utvrđenog neudovoljavanja propisanim standardima. Ako utvrdi da se ovlaštenja i posebne ovlasti iz dozvole, svjedodžbe ili odobrenja provode protivno propisanim primjenjivim zahtjevima, uvjetima i ograničenjima, ili izvan opsega operativnih specifikacija, Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo može oduzeti dozvolu, svjedodžbu ili odobrenje, ili ih privremeno oduzeti te odrediti korektivnu akciju ili daljnju provjeru. Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo može, kao alternativnu mjeru, odrediti dodatna ograničenja u operativnim specifikacijama i korektivnu akciju, ako je to dovoljno po pitanju sigurnosti.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

- 3.5.6 U obavljanju poslova nadzora sigurnosti, zrakoplovni inspektor Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo ovlašten je obaviti pregled zrakoplova, zrakoplovne komponente, aerodroma i objekata, sredstava i opreme za sigurnost zračnog prometa, isprava, knjiga i druge dokumentacije te pregledati dozvole zrakoplovnog osoblja. Ako inspektor utvrdi kršenje odredbi Zakona o zračnom prometu i propisa donesenih na temelju ovog Zakona te naredbi i direktiva Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo, ovlašten je izdavati upozorenja, naređenja, izricati zabrane i privremeno oduzimati potvrde, svjedodžbe, dozvole i licencije.
- 3.5.7 Uz neposredne mjere koje može poduzeti Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo, Zakon o zračnom prometu predvidio je i slučajeve kada se neudovoljavanje Zakonu i pravilnicima donesenima na temelju njega karakterizira kao prekršaj. Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo za prekršaje saznaje izvršavanjem svojih nadležnosti propisanih Zakonom o zračnom prometu. Kada utvrdi da je počinjeno djelo koje je Zakonom okarakterizirano kao prekršaj, Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo ovlaštena je i odgovorna istražiti kršenja te u skladu s internim propisanim postupcima i Prekršajnim zakonom pokrenuti prekršajni postupak. U prekršajnim postupcima za prekršaje navedene u Zakonu o zračnom prometu u prvom stupnju odlučuje Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, a u drugom stupnju Visoki prekršajni sud.
- 3.5.8 Za slučajeve kršenja propisa i nepoštivanja standarda saznaje se i putem sustava obveznog i dobrovoljnog izvješćivanja o događajima povezanim sa sigurnošću (occurrencereporting).
- Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo usmjerena je podizanju svijesti o uzrocima događaja povezanih sa sigurnošću, s ciljem otklanjanja ili umanjivanja vjerojatnosti za ponavljanjem istih događaja kroz analiziranje događaja, programe osposobljavanja i obnove znanja, obznaniivanje prikupljenih znanja publikacijom relevantnih informacija, održavanje sastanaka s industrijom i slične aktivnosti.
- 3.5.9 Zakon o zračnom prometu i pravilnik kojim je uređeno izvješćivanje i istraživanje događaja povezanih sa sigurnošću propisuju obvezu svih pružatelja usluga da o operativnom prekidu, defektu, kvaru ili drugoj neregularnoj okolnosti koja je utjecala ili je mogla utjecati na sigurnost leta (događaji povezani sa sigurnošću) izvijeste Hrvatsku agenciju za civilno zrakoplovstvo i Agenciju za istraživanje.
- 3.5.10 U skladu s internim sustavom za upravljanje sigurnošću koji se temelji na ICAO Doc 9859, pravne osobe na koje se događaj odnosi dužne su analizirati svaki događaj, te izvještavati Hrvatsku agenciju za civilno zrakoplovstvo o tijeku analize događaja i rezultatima provedene analize onih događaja za koje je propisana obveza izvješćivanja. Izvješće o analizi događaja mora, gdje je to primjenjivo, sadržavati i popis mjera koje pravna osoba namjerava poduzeti radi sprječavanja budućih događaja.
- 3.5.11 Svako zaprimljeno izvješće mora se inicijalno analizirati. Određivanje koji slučajevi će se dalje detaljnije analizirati ovisit će o tome dali je događaj klasificiran kao događaj povezan sa sigurnošću ili prekršaj, te o procijenjenom riziku. Svrha je ovih analiza utvrditi što se dogodilo, zašto se dogodilo i što je moguće poduzeti kako bi se spriječilo ponavljanje.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

- 3.5.12 Ne dovodeći u pitanje primjenu kaznenog i prekršajnog zakonodavstva, Pravilnik o izvješćivanju i istraživanju događaja koji ugrožavaju sigurnost propisuje da bi se nadležna tijela trebala suzdržati od pokretanja postupaka ako se za djelo saznalo isključivo putem sustava izvješćivanja o događajima, a ne radi se o namjernom kršenju propisa. Propisano je i da osoba koja je izvijestila o događaju ne smije snositi negativne posljedice od strane svog poslodavca zbog toga što je izvijestila o događaju. Ovim pristupom potiče se kultura pravičnosti (justculture) i prijavljivanje što više događaja povezanih sa sigurnošću kako bi se stekao što bolji uvid u razinu zrakoplovne sigurnosti i na vrijeme poduzele mjere za smanjenje broja takvih događaja.

POGLAVLJE 4 - UPRAVLJANJE RIZICIMA U HRVATSKOM ZRAKOPLOVSTVU

4.1 Plan sigurnosti i proces upravljanja rizikom

- 4.1.1 Proces definiranja plana sigurnosti uključuje model „od dna prema vrhu”, u kojem se koristi ekspertiza raspoloživa unutar organizacija kako bi se identificirali potencijalni rizici, a potom započeo novi proces „odvrha prema dnu” definiranja prioriteta kroz postavljanje nacionalnih pokazatelja. Inicijalni pokazatelji određuju se prema procijenjenim rizicima koji proizlaze iz podataka prikupljenih preko sustava izvješćivanja o događajima povezanim sa sigurnošću, nesrećama i ozbiljnim nezgodama zrakoplova, obavljenih nadzora, statističkog praćenja i ostalih izvora podataka.
- 4.1.2 Zadaća je Povjerenstava analizirati prikupljene informacije i procijeniti rizike identificirane opasnosti koje su od strateške važnosti, te da definira aktivnosti neophodne za izbjegavanje i/ili ublažavanje rizika.
- 4.1.3 Plan sigurnosti daje pregled onih područja kojima su potrebna/moguća poboljšanja, a na koje Povjerenstvo i cjelokupna zrakoplovna zajednica trebaju fokusirati svoje aktivnosti.
- 4.1.4 Povjerenstvo na strateškoj razini koordinira sustav upravljanja rizikom. Aktivnosti Povjerenstva usmjerene su na uspostavu proaktivnog sustava upravljanja rizicima koje osigurava kvalitetne i utemeljene informacije, preporuke, te predlaže smjer aktivnosti Vladi Republike Hrvatske i nadležnim tijelima.
- 4.1.5 Proces upravljanja rizicima sigurnosti opisan je u Dodatku 3. ovoga Programa.
- 4.1.6 Plan sigurnosti je definiran u Dodatku 4. ovoga Programa.

4.2 Regionalni i nacionalni rizik

- 4.2.1 Europski plan sigurnosti u zračnom prometu (European Aviation Safety Plan), koji se ažurira na godišnjoj razini, razvila je EASA u suradnji s ostalim regulatornim tijelima, europskim organizacijama za područje sigurnosti i industrijom. Europski plan sigurnosti u zračnom prometu definira prvu razinu prioriteta koji se dalje upotpunjuju programima i planovima sigurnosti na nacionalnoj razini. Plan je i integralni dio Europskog programa sigurnosti u zračnom prometu (European Aviation Safety Programme), koji je rezultat regionalnog pristupa u ispunjavanju ICAO zahtjeva. Rizici identificirani kroz ovaj plan trebali bi biti umanjeni uz pomoć definiranih mjera, planova aktivnosti, čija je provedba u nadležnosti zemalja članica, EUROCONTROL-a, Europske komisije, industrije i EASA-e.

U Dodatku 4. ovoga Programa razrađuju se aktivnosti koje će se poduzimati na nacionalnoj razini u cilju smanjenja rizika identificiranih u Europskom planu sigurnosti u zračnom prometu.

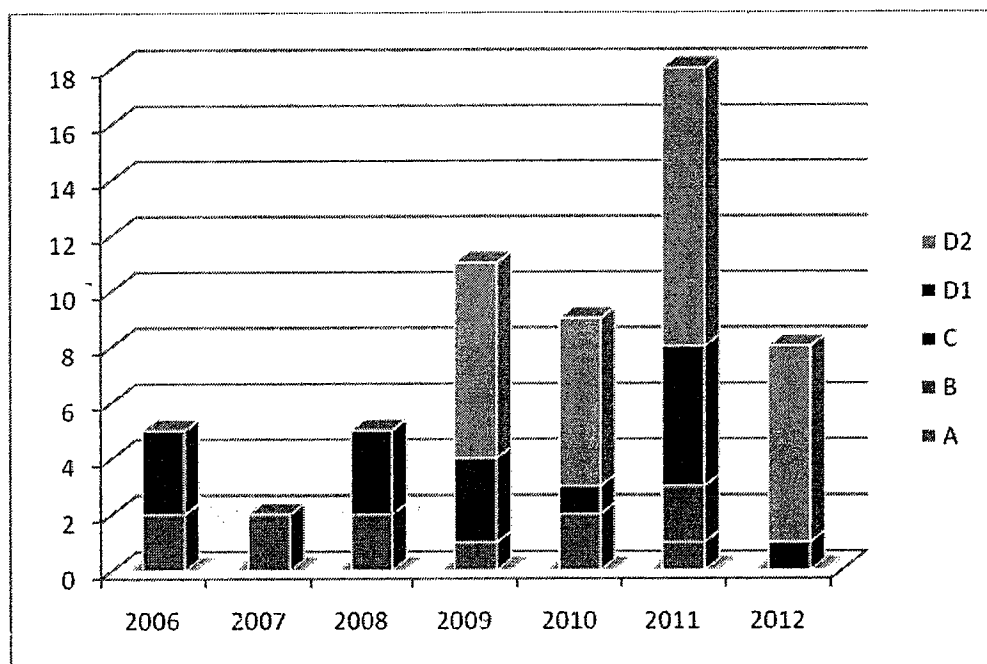
Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

4.2.2 Polazna točka u procesu definiranja nacionalnih pokazatelja i ciljeva sigurnosti su podaci prikupljeni kroz reaktivne procese upravljanja sigurnošću, tj. podaci o nesrećama i ozbiljnim nezgodama zrakoplova, koje vodi Agencija za istraživanje. Treba napomenuti da su u dokumentu statistički obrađeni preliminarni podaci o nesrećama i ozbiljnim nezgodama za 2011. i 2012. godinu. Točni podaci biti će poznati nakon okončanja istraga ovih događaja.

Svaki događaj se statistički prati s obzirom na kategoriju zrakoplova:

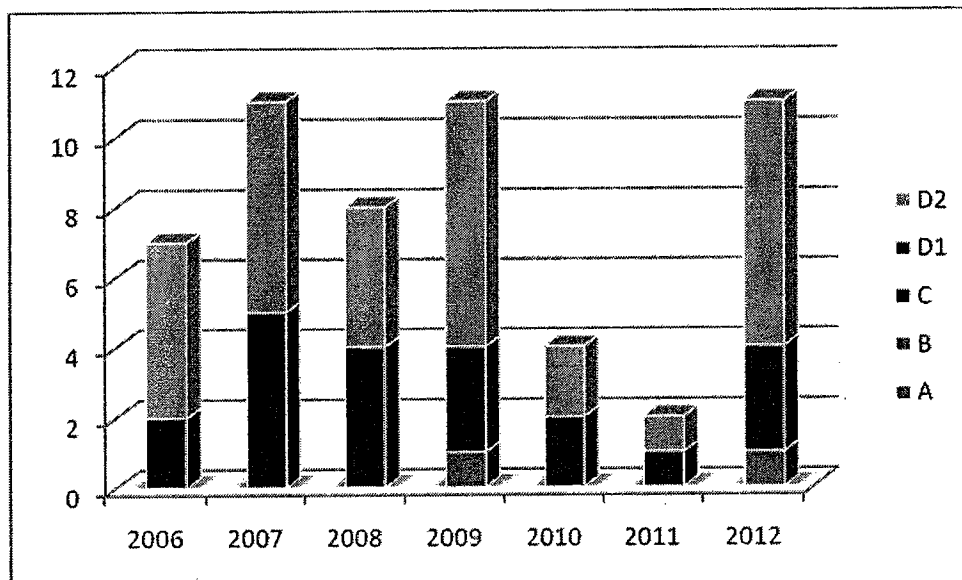
KATEGORIJE	OZNAKA
Avioni iznad 5700 kg MTOW i helikopteri iznad 3175 kg MTOW korišteni u komercijalnim operacijama	A
Avioni ispod 5700 kg MTOW i helikopteri ispod 3175 kg MTOW korišteni u komercijalnim operacijama	B
Avioni iznad 2700kg MTOW i helikopteri iznad 3175 kg MTOW korišteni u nekomercijalnim operacijama	C
Zrakoplovi ispod 2700 kg MTOW i helikopteri ispod 3175 kg MTOW korišteni u nekomercijalnim operacijama: Avioni i helikopteri Ostali: jedrilice, mikrolaki, paraglideri, itd.	D1
	D2

Pregled ukupnog broja ozbiljnih nezgoda prema kategorijama zrakoplova



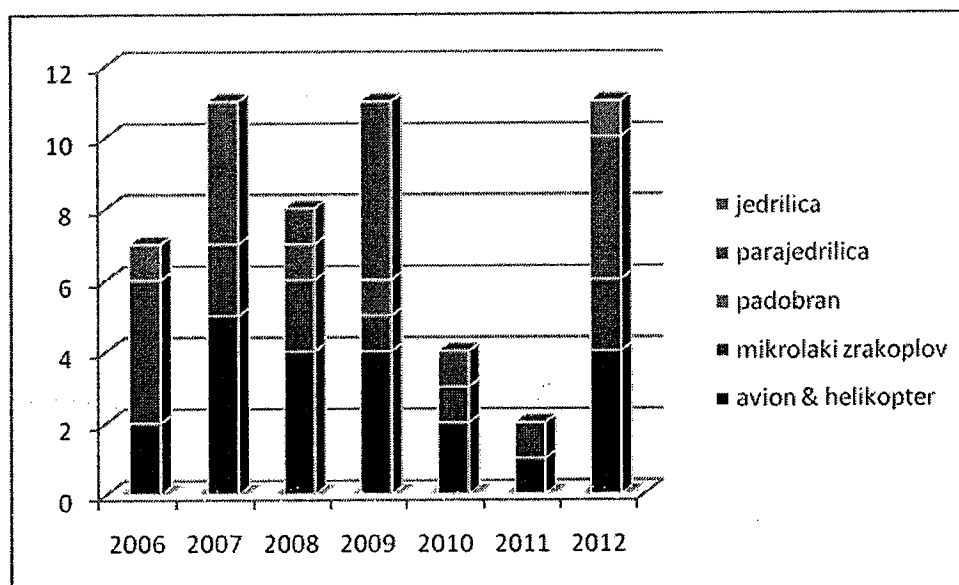
Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

Pregled ukupnog broja nesreća prema kategorijama zrakoplova



Analizom gore prikazanih podataka utvrđeno je da u proteklih nekoliko godina broj nesreća zrakoplova ispod 2700 kg MTOW koji se koriste u nekomercijalnim operacijama (operacije sportskim zrakoplovima) uglavnom konstantan sa sitnim pomacima (npr. 2011), dok se broj ozbiljnih nezgoda zrakoplova ove kategorije znatno povećao. Detaljnijim pregledom podataka o nesrećama zrakoplova spomenute skupine utvrđena su prioritetna područja djelovanja.

Pregled nesreća po vrstama sportskih zrakoplova (generalna avijacija)



Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

U skladu s gore navedenim podacima definiran je prvi nacionalni pokazatelj sigurnosti – oznaka GEN, naveden u Planu sigurnosti iz Dodatka 4. ovoga Programa.

Podaci o nesrećama i ozbiljnim nezgodama nisu dovoljni da bi se postiglo značajno poboljšanje. Stoga se u postupku analize sigurnosti u zračnom prometu isti nadopunjuju podacima prikupljenim putem proaktivnog procesa upravljanja sigurnošću, tj. podacima o događajima povezanim sa sigurnošću prijavljenima putem programa obaveznog i dobrovoljnog izvješćivanja. Kroz sustav upravljanja sigurnošću svaki se prijavljeni događaj koji se dogodio na teritoriju Republike Hrvatske analizira, kako je opisano u točki 3.5.4 i 3.5.6 ovoga Programa, u cilju identifikacije opasnosti, procjene rizika, definiranja mjera za ublažavanje rizika te praćenja poboljšanja. Događaji koji su se dogodili hrvatskom zrakoplovu izvan teritorija Republike Hrvatske, odnosno inozemnom zrakoplovu kojega je u vrijeme događaja na temelju ugovora o zakupu koristio hrvatski operator, također su uključeni u ovaj sustav. Rizici procijenjeni putem uspostavljenih mehanizama unutar Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo periodički se prate, te čine osnovu za definiranje nacionalnih pokazatelja sigurnosti.

Sustav upravljanja sigurnošću Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo statistički prati sljedeće pokazatelje:

- ATC (Događaj vezan uz kontrolu leta);
- CNS (Događaj vezan uz navigacijske uređaje);
- TECH (Događaj u letu vezan uz tehnički status zrakoplova);
- OPS (Događaj u letu vezan uz letačke operacije);
- MAI (Događaj u održavanju zrakoplova);
- AP (Događaj vezan uz zračnu luku);
- BS (Sudari s pticama)
- DG (Opasne robe)

Nakon usvajanja Nacionalnog programa sigurnosti statističko praćenje proširit će se i na usvojene regionalne i nacionalne pokazatelje iz Dodatka 4. ovoga Programa.

Parametri koje Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo koristi za praćenje i statističku obradu podataka su:

- Broj ATC događaja na 1000 operacija
- Broj CNS događaja u mjesec dana
- Broj TECH događaja na 1000 FH
- Broj OPS događaja na 1000 FH
- Broj MAI događaja u mjesec dana
- Broj AP događaja na 1000 operacija
- Broj BS na 1000 operacija

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

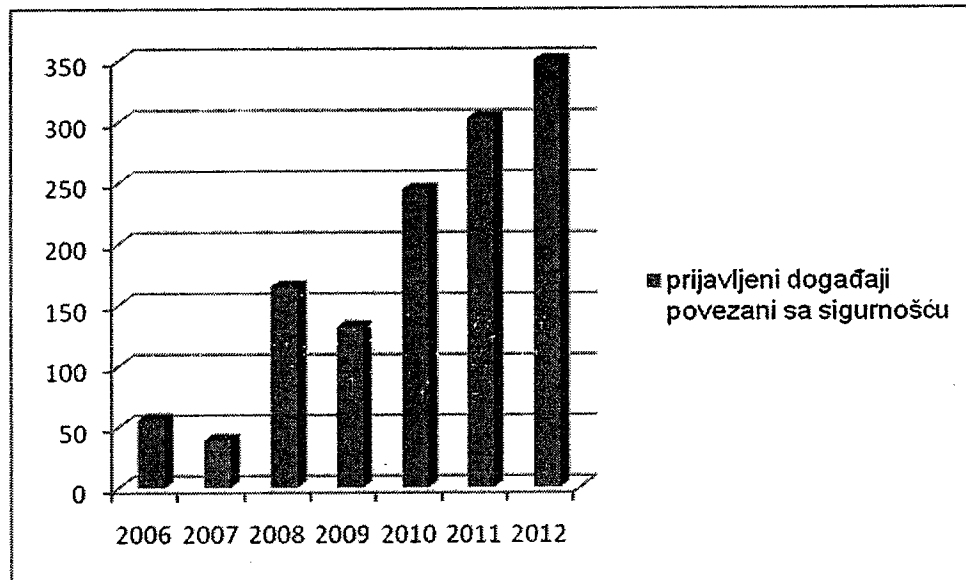
Svaki se događaj, ukoliko je to primjenjivo, razmatra s obzirom na kategoriju zrakoplova na koji je potencijalna opasnost imala/mogla imati utjecaja i primjenjive parametre za praćenje.

KATEGORIJE	OZNAKA	Praćenje (primjer)
Avioni iznad 5700 kg MTOW i helikopteri iznad 3175 kg MTOW korišteni u komercijalnim operacijama	A	Broj događaja na 1000 FH ili 1000 operacija
Avioni ispod 5700 kg MTOW i helikopteri ispod 3175 kg MTOW korišteni u komercijalnim operacijama	B	
Avioni iznad 2700kg MTOW i helikopteri iznad 3175 kg MTOW korišteni u nekomercijalnim operacijama	C	Broj događaja na broj zrakoplova u registru
Zrakoplovi ispod 2700 kg MTOW i helikopteri ispod 3175 kg MTOW korišteni u nekomercijalnim operacijama: Avioni i helikopteri Ostali: jedrilice, mikrolaki, paraglideri, itd.	D1	
	D2	

Prema statističkim podacima u razdoblju 2006.–2012. godine prikupljena su izvješća o 939 događaja. Broj prijavljenih događaja u 2012. godini šest je puta veći nego u 2006. godini. Ovaj podatak ne treba navoditi na zaključak da je razina sigurnosti ozbiljno narušena s obzirom na značajan porast broja prijavljenih događaja povezanih sa sigurnošću. Veći broj prijavljenih događaja ukazuje na činjenicu da je sustav izvješćivanja, iako tek nedavno uspostavljen, dobro prihvaćen i prepoznat kao važan čimbenik u procesu poboljšanja razine sigurnosti u zračnom prometu.

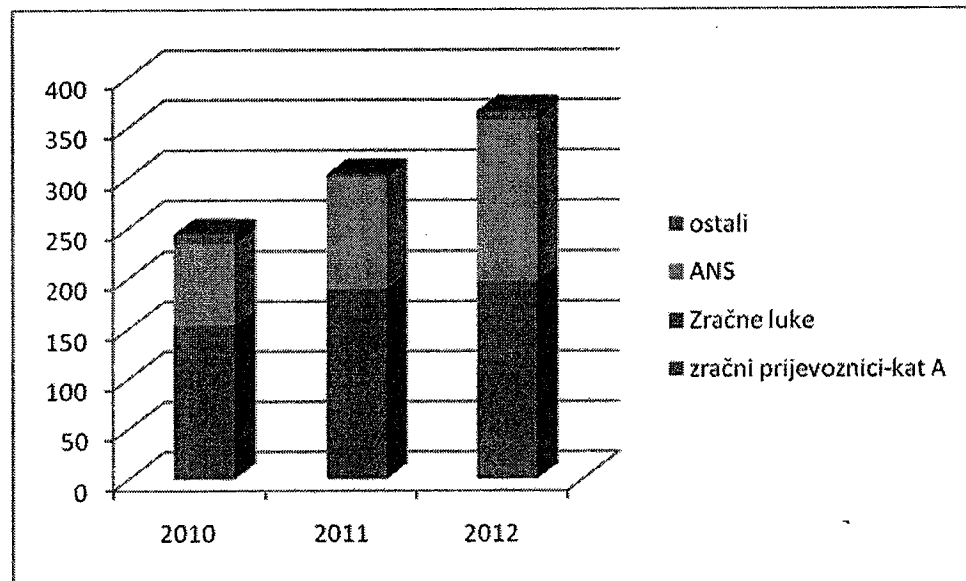
Prikaz rasta broja prijavljenih događaja povezanih sa sigurnošću u proteklom razdoblju

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu



Ono što još uvijek zabrinjava i čemu u idućem razdoblju treba posvetiti veću pažnju je ograničen broj podnositelja izvješća. U tom će pogledu biti potrebne dodatne aktivnosti u cilju promocije i jačanja kulture izvješćivanja, posebice među sudionicima generalne avijacije.

Pregled podnositelja izvješća o ugrožavanju sigurnosti

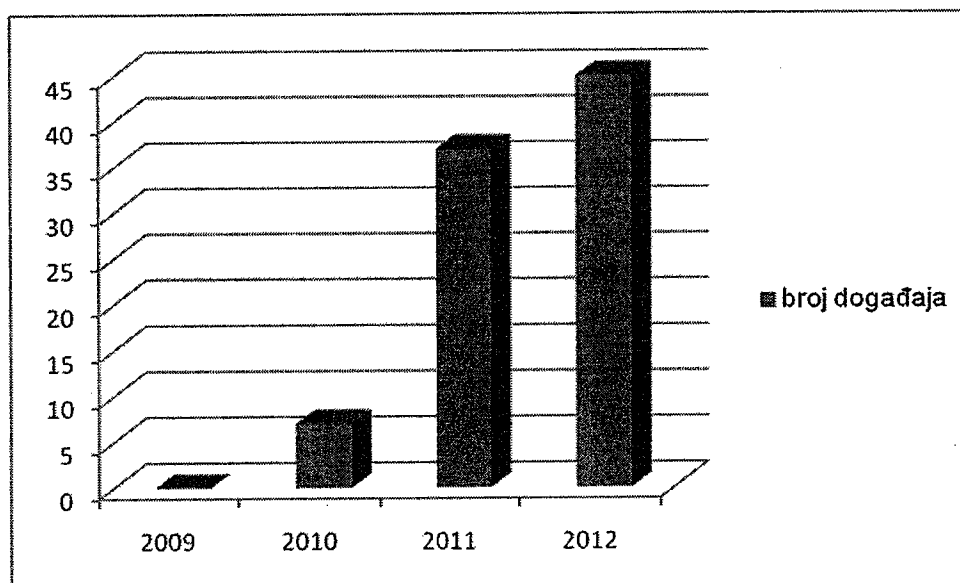


Organizacijska kultura u području upravljanja sigurnošću oblikuje procedure prijavljivanja događaja povezanih sa sigurnošću i primjenu tih procedura od strane operativnog osoblja. Identifikacija opasnosti temeljna je aktivnost sustava upravljanja sigurnošću. Nitko nije u boljoj poziciji da izvjesti o potencijalnim opasnostima nego osoba koja se svakodnevno suočava s tim opasnostima. Stoga je operativno okruženje u kojem je operativno osoblje odgovarajuće osposobljeno, informirano o važnosti prijavljivanja i potaknuto da prijavljuje događaje povezane sa sigurnošću preduvjet učinkovitog sustava upravljanja sigurnošću.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

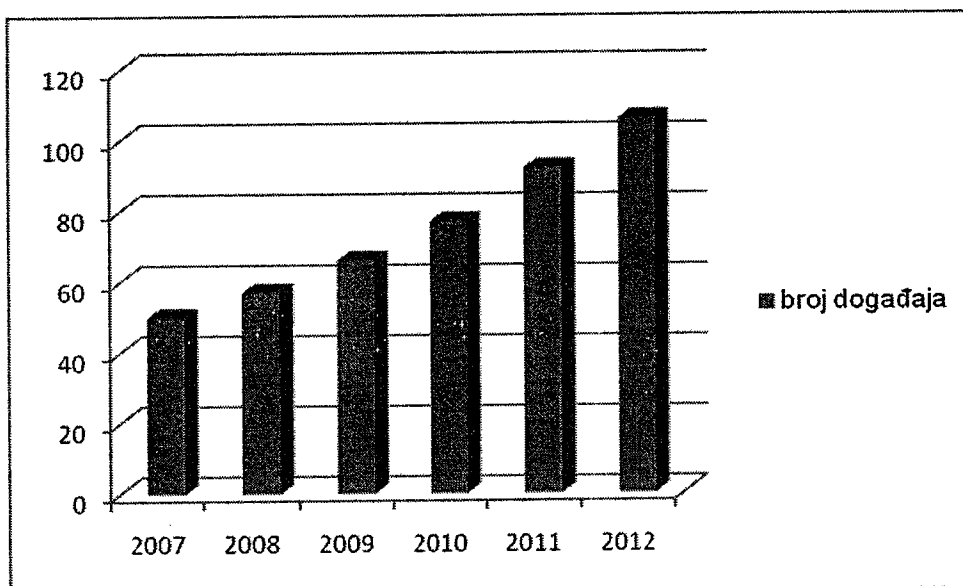
Analizom prikupljenih podataka o događajima povezanim sa sigurnošću uočene su potencijalne opasnosti razinama rizika koji su u stalnom porastu. Zbog velike učestalosti javljanja u proteklom razdoblju događaji povezani s ometanjem rada posade laserom i sudari s pticama uvršteni su u nacionalne pokazatelje sigurnosti detaljnije razrađene u Dodatku 4. ovoga Programa.

Broj prijavljenih događaja ometanja rada posada laserom



Broj prijavljenih događaja sudara s pticama

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu



4.3 Zahtjevi za uspostavu sustava upravljanja sigurnošću kod pružatelja usluga

4.3.1 Hrvatski zakonodavni sustav u postupku je pune implementacije ICAO standarda u dijelu sustava upravljanja sigurnošću (SMS). U skladu s postojećim ICAO standardima, Zakonom o zračnom prometu, pravilnicima koji prenose relevantne odredbe europskih uredbi Zrakoplovnom naredbom ASO-2010-004, zahtijeva se uspostava sustava za upravljanje sigurnošću zaodobrene organizacije za osposobljavanje koje su tijekom pružanja usluga izložene riziku sigurnosti, operatore zrakoplova, odobrene organizacije za održavanje i upravljanje održavanjem zrakoplova, organizacije odgovorne za dizajn tipa i/ili proizvodnju zrakoplova, pružatelje usluga u zračnoj plovidbi i certificirane aerodrome.

4.3.2 ICAO Aneks 6 nalaže operatoru zrakoplova i organizacijama za održavanje zrakoplova uspostavu SMS-a. Također, zahtjevi EU-OPS (Uredba Komisije (EZ) br. 859/2008), transponirani kroz Pravilnik o usklađivanju tehničkih propisa i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva, postavljaju osnovu za definiranje performanse sigurnosti. Budući da je kontinuirano unapređenje performansi sigurnosti cilj Nacionalnog programa sigurnosti, definicija performanse sigurnosti mora odrediti pokazatelje (indikatore) sigurnosti i ciljeve za unapređenje. Važne komponente za određivanje i praćenje performanse sigurnosti su već uspostavljene, budući da EU-OPS zahtijeva praćenje podataka u letu i analizu, kao i sustav obaveznog izvješćivanja. Propisima kojima je regulirano izvođenje operacija operator je dužan uspostaviti i održavati sustav za sprječavanje nesreća i program sigurnosti u letu koji se koristi za identificiranje potencijalnih opasnosti i implementaciju korektivnih mjera.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

- 4.3.3 ICAO Aneks 8 nalaže implementaciju SMS-a od strane organizacija odgovornih za dizajn tipa ili proizvodnju zrakoplova od 14. studenog 2013. godine.
- 4.3.4 Za ATS pružatelje usluga, zahtjevi za uspostavu SMS-a definirani su u Uredbi Komisije (EU) br. 1035/2011 transponiranoj kroz Pravilnik o uvjetima i načinu izdavanja svjedodžbe pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.
- 4.3.5 ICAO Aneks 14 zahtijeva još od 2005. godine uspostavu SMS-a od strane operatora aerodroma. ICAO standardi usvojeni su kroz Pravilnik o uvjetima kojima mora udovoljavati operator aerodroma za izdavanje te način izdavanja svjedodžbe aerodroma i Pravilnik o aerodromima.
- 4.3.6 Učinkovitost SMS-a kod pružatelja usluga procjenjuje se kroz kontinuirani nadzor koji provodi Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo. Proces prikupljanja, analize i razmjene podataka o sigurnosti, kao i metoda nadzora kojom se nadzor ciljno usmjerava na područja koja su od većega utjecaja na sigurnost, daju jasnu informaciju o tome jesu li regulatorni mehanizmi za kontrolu rizika integrirani u SMS sustav pružatelja usluga, održava li organizacija dogovorene performanse sigurnosti, te imaju li dogovoreni mehanizmi i aktivnosti planirani učinak na rizik sigurnosti.

4.4 Performanse sigurnosti pružatelja usluga

- 4.4.1 Kako bi se odredila prihvatljiva razina sigurnosti, Povjerenstvo je u okviru Nacionalnog programa sigurnosti postavilo niz prijedloga inicijalnih pokazatelja sigurnosti koji će se koristiti za procjenu performanse sigurnosti iza uspostavu ciljeva sigurnosti. Prijedlozi inicijalnih pokazatelja sigurnosti opisani su u Planu sigurnosti iz Dodatka 4. Nacionalnog programa sigurnosti.
- 4.4.2 Implementacija Nacionalnog programa sigurnosti mora omogućiti uspostavu prihvatljive razine sigurnosti primjenjive na pružatelje usluga u postupku implementacije njihovoga SMS-a. Republika Hrvatska primjenjuje fazni pristup u skladu s ICAO Priručnikom za upravljanje sigurnošću (SMM) Doc 9859. Budući da je implementacija SMS-a tek započela, relevantni pokazatelji tek se očekuju. Iz toga razloga, iskustvo potrebno za definiranje performanse sigurnosti i ciljeva sigurnosti s raspoloživim organizacijama (pružateljima usluga) je malo. Kriterij koji će se koristiti za procjenu rizika sigurnosti uspostaviti će se u suradnji s pružateljima usluga u narednom razdoblju, kako oni budu implementirali, razvijali i usklađivali svoj SMS s Nacionalnim programom sigurnosti.

Svaki pružatelj usluga treba uzeti u obzir one pokazatelje iz Plana sigurnosti koji se odnose na njegove aktivnosti i kroz svoj SMS razraditi aktivnosti koje će poduzeti u svrhu održavanja zahtijevanih performansi i postizanja ciljeva sigurnosti te pratiti njihovu provedbu.

Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo utvrđuje sporazum o performansama sigurnosti s pružateljem usluga u zračnom prometu koji je obavezan uspostaviti SMS. Prilikom definiranja

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

sporazuma o performansama sigurnosti sa svakim pojedinačnim pružateljem usluga u obzir se mora uzeti kompleksnost operacija i operativnog okruženja pružatelja usluga, kao i dostupnost potrebnih resursa za bavljenje rizicima sigurnosti. Sporazum o performansama sigurnosti sa svakim pojedinačnim pružateljem uslugaće se nakon uspostaveredovito pratiti i ažurirati, kako bi se osiguralo da pokazatelji performanse sigurnosti i ciljevi performanse sigurnosti ostanu relevantni i odgovarajući za tog pružatelja usluga.

- 4.4.3 Pravni sustav omogućava pružateljima usluga odstupanje od sustava temeljenog na udovoljavanju zahtjevima, ukoliko je razina performansi sigurnosti alternativnog načina udovoljavanja barem ekvivalentna. Ekvivalentnost se može verificirati uz pomoć SMS-a. Primjenom principa upravljanja sigurnošću, organizacijski sustav može se u sve većoj mjeri orijentirati na sustav temeljen na performansama.

POGLAVLJE 5 - OSIGURAVANJE SIGURNOSTI ZRAČNOG PROMETA

5.1 Nadzor sigurnosti

- 5.1.1 Djelatnost Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo obuhvaća poslove vezane za sigurnost zračnog prometa, a osobito certificiranje, nadzor i inspekciju u cilju osiguravanja kontinuiranog udovoljavanja zahtjevima za obavljanje zračnog prijevoza i drugih djelatnosti u zračnom prometu. Osnovne ustrojstvene jedinice Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo kontinuirano provode nadzor sigurnosti iz svog djelokruga rada nad pružateljima usluga u civilnom zrakoplovstvu, a naročito nadzor nad primjenom propisa o uvjetima kojima moraju udovoljavati, te nad primjenom propisanih postupaka, preporučene prakse i međunarodnih standarda; organiziraju i provode nadzore, inspekcijske preglede i druge stručne poslove vezano uz provođenje kontinuiranog nadzora.
- 5.1.2 U skladu sa svojim vlastima Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo mora osigurati pravilno funkcioniranje i kontinuirano unapređenje uspostavljenih mehanizama razvijenih u svrhu osiguravanja učinkovitog praćenja osamnajvažnijih elemenata sigurnosti prema ICAO-u. Ovi uspostavljeni mehanizmi moraju osigurati da su opasnosti identificirane, te da proces upravljanja rizicima od strane pružatelja usluga prati regulatorne mjere uspostavljene u formi zahtjeva, specifičnih operativnih propisa i implementacijskih instrumenata.
- 5.1.3 Godišnji plan nadzora u obzir treba uzeti veličinu organizacije, relevantne podatke iz okruženja, aktivnosti u vezi certifikacije, kao i podatke s proteklih nadzora. Nadzor mora obuhvatiti ključne elemente i identificirati sve nedostatke. Planiranje nadzora treba obuhvatiti rezultate identifikacije opasnosti i analize rizika koju provodi i održava pružatelj usluga u sklopu vlastitoga sustava upravljanja sigurnošću. Kod planiranja nadzora u obzir treba uzeti i druge elemente (učestalost događaja koji utječu na sigurnost, rezultate SAFA/SANA inspekcija itd.), kao i poslovne pokazatelje (npr. financijski i ekonomski rezultati) Podatke je moguće kombinirano koristiti kako bi se prepoznali nepoželjni trendovi, te kako bi se utvrdila potencijalna područja na koja treba usmjeriti veću pažnju.
- 5.1.4 Nadzor sigurnosti nad pružateljima usluga u civilnom zrakoplovstvu provode zrakoplovni inspektori. Zrakoplovni inspektor vodi postupak, donosi rješenja i poduzima mjere u opsegu svojih prava i obveza određenih Zakonom o zračnom prometu, propisima donesenim na temelju Zakona, drugim propisima, naredbama i direktivama Agencije, međunarodnim obvezama i u skladu s odgovarajućim EU propisima.
- 5.1.5 Proces certificiranja i nadzora pružatelja usluga opisan je u internim dokumentima Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo. Postupak nadzora je glavni alat kojim nadležne vlasti pribavljaju objektivne dokaze o usklađenosti organizacije s propisanim obvezama.
- 5.1.6 Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo predmetom je eksternih standardizacijskih inspekcija. Ekspertni timovi Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (EASA) kroz standardizacijske inspekcije provjeravaju način i status implementacije europske regulative. Nadalje, u sklopu USOAP programa (Universal Safety Oversight Audit Programme), ICAO provodi redoviti audit sustava nadzora sigurnosti zračnog prometa svih 190 ICAO zemalja članica prema ICAO SARPs.

5.2 Prikupljanje, analiza i razmjena podataka povezanih sa sigurnošću

5.2.1 Uvod

Pravilnik o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnostima Europske agencije za sigurnost zračnog prometa postavlja brojne ciljeve. Jedan od ciljeva je promocija „kulture sigurnosti“ uspostavljanjem sustava izvješćivanja o događajima povezanim sa sigurnošću čija svrha nije dokazivanje krivnje ili kažnjavanje.

Ovaj se cilj može postići samo uz osiguranje odgovarajuće zaštite takvih informacija. Drugi cilj je osigurati izvješćivanje javnosti o razini sigurnosti u zrakoplovstvu.

5.2.1.1 Zakon o zračnom prometu propisuje da je svaka osoba za koju je utvrđena obveza izvješćivanja, a koja sazna za nesreću, ozbiljnu nezgodu ili nezgodu zrakoplova, obvezna o tome odmah izvijestiti ministarstvo nadležno za unutarnje poslove ili nadležnu kontrolu zračnog prometa na najbližem aerodromu, ili središnje tijelo državne uprave nadležno za zaštitu i spašavanje putem pozivnog broja 112 za hitne službe, ili Agenciju za istraživanje.

Nadalje, svaka osoba za koju je propisana obveza izvješćivanja, koja je u okviru obavljanja zadaća iz svoje nadležnosti sudjelovala u ili saznala za događaj povezan sa sigurnošću, a izvješćivanje kojeg je obvezno u skladu s posebnim propisom kojim je utvrđeno izvješćivanje događaja povezanih sa sigurnošću, obvezna je o tome na propisani način izvijestiti Hrvatsku agenciju za civilno zrakoplovstvo i Agenciju za istraživanje.

Dodatno, svaka osoba bi trebala dobrovoljno izvijestiti Hrvatsku agenciju za civilno zrakoplovstvo i Agenciju za istraživanje o svim događajima za koje smatra da predstavljaju stvarnu ili potencijalnu opasnost za sigurnost.

5.2.1.2 Pravilnik o izvješćivanju i istraživanju događaja koji ugrožavaju sigurnost, te nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova zahtijeva od nadležnih tijela uspostavu sustava za prikupljanje, analiziranje, pohranu i distribuciju relevantnih podataka u cilju analize, praćenja trendova, provedbe odgovarajućih korektivnih mjera te sprečavanja budućih nesreća. Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo i Agencija za istraživanje surađuju u procesu prikupljanja i procesuiranja događaja. Agencija za istraživanje odgovorna je za održavanje Nacionalne baze podataka o ugrožavanju sigurnosti, nesrećama i ozbiljnim nezgodama zrakoplova, kao i za distribuciju tih podataka u skladu sa zahtjevima pravilnika.

Podaci pohranjeni u Nacionalnoj bazi podataka, statistički obrađeni, služe Povjerenstvu za identifikaciju specifičnih opasnosti, procjenu pridruženog rizika i identifikaciju područja koja zahtijevaju dodatnu pozornost, u svrhu određivanja prioriteta.

Distribucija informacija iz Nacionalne baze podataka obavlja se u skladu s odredbama EU Uredbe 1330/2007.

5.2.1.3 Kako bi se naglasila važnost identifikacije i analize stvarnih i potencijalnih opasnosti, oba pravilnika (Pravilnik o izvješćivanju i istraživanju događaja koji ugrožavaju sigurnost, te nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova i Pravilnik o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnostima Europske agencije za sigurnost zračnog prometa) promoviraju

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

važnost razmjene informacija povezanih sa sigurnošću zračnog prometa. Ove informacije moraju biti dostupne tijelima koja imaju nadležnost nad nadzorom sigurnosti, donošenjem propisa iz područja sigurnosti zračnog prometa i nad istraživanjem nesreća, nezgoda i događaja povezanih sa sigurnošću.

5.2.1.4 Europska unija prepoznala je važnost suradnje u postizanju zadanih ciljeva te su slijedom toga pokrenute brojne inicijative na razini Zajednice. Pravilnik o izvješćivanju i istraživanju događaja koji ugrožavaju sigurnost, te nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova obuhvaća i zahtjeve Uredbe Komisije (EZ) br.1321/2007, koja uređuje pitanja praktične integracije informacija o sigurnosti zemalja članica u Europski centralni registar (ECR) uspostavljen od strane Europske komisije.

5.2.2 Proces izvješćivanja o događajima povezanim sa sigurnošću

5.2.2.1 Proces obveznog izvješćivanja ima za cilj doprinijeti podizanju razine zrakoplovne sigurnosti putem sprječavanja budućih događaja koji ugrožavaju sigurnost, nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova, a ne utvrđivanje krivnje ili odgovornosti, tako što će se relevantne informacije o sigurnosti izvijestiti, prikupiti, pohraniti, zaštititi i distribuirati. Pravna je obveza pružatelja usluga u zračnom prometu osigurati uspostavu i funkcioniranje sustava obveznog izvješćivanja.

5.2.2.2 Proces obveznog izvješćivanja usklađen je s odredbama europske pravne stečevine i standardima ICAO Aneks 13. Ove odredbe sadrže zahtjeve prema kojima kompetentne zrakoplovne vlasti moraju osigurati slobodan i neometan proces izvješćivanja, te politiku postupanja prema kojoj se u slučaju nenamjeranih i nehotičnih kršenja propisao kojima se saznalo kroz proces izvješćivanja neće pokretati postupak dokazivanja krivnje ili odgovornosti (kazneni ili prekršajni postupak).

5.2.2.3 U skladu s nacionalnom regulativom obveza je Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo razviti metodu analize podataka prikupljenih kroz proces obveznog izvješćivanja i odrediti potrebne preventivne mjere. Proces prikupljanja i analize podataka opisan je u internom dokumentu (QSM-MAN-003) Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo.

5.2.2.4 Agencija za istraživanje nadležna je za dostavu podataka o događajima koji ugrožavaju sigurnost europskom centru ECCAIRS (European coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems) uspostavljenom od strane JRC (Joint Research Centre). Ovaj sustav, koji sponzorira Europska komisija, zahtijeva od zemalja članica dostavu svih relevantnih podataka o sigurnosti u centralnu europsku bazu i distribuciju informacija zainteresiranim stranama. ECCAIRS softver također omogućuje zemljama članicama ICAO-a dostavljanje ADREP izvješća o nesrećama i ozbiljnim nezgodama ICAO-u.

5.2.2.5 Bitan dio procesa izvješćivanja o sigurnosti je uspostava i održavanje kulture pravičnosti „just culture”. Ovo vrlo kompleksno područje ne može se implementirati samo uz pomoć regulative, već su potrebne različite akcije/mjere koje će potaknuti na otvoreniju kulturu izvješćivanja u Republici Hrvatskoj, unutar svakog pružatelja usluga i prema nadležnim tijelima.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

5.3 Definiranje plana nadzora područja na koje treba obratiti veću pozornost utvrđenih na temelju informacija o sigurnosti

ICAO okvir za Nacionalni program sigurnosti definira obvezu koji glasi:

Nadležna zrakoplovna vlast dužna je uspostaviti procedure za određivanje prioriteta inspekcija, audita i nadzora područja nakoja treba obratiti veću pozornost, a na temelju analize podataka o opasnostima, njihovim posljedicama u operacijama i procijenjenog rizika za sigurnost.

- 5.3.1. Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo kao nadležna zrakoplovna vlast za pitanja sigurnosti definira godišnji plan nadzora koji identificira operatore/flotu/zrakoplove na koje treba obratiti veću pozornost. Principi i smjernice za definiranje plana nadzora sigurnosti opisane su u poglavlju 5.1 ovoga Programa.
- 5.3.2 Svi nalazi neudovoljavanja identificirani tijekom nadzora prate se kroz bazu nalaza u cilju pravovremenog upozorenja u slučaju da operatorove operacije, iako trenutačno iznad minimalne prihvatljive razine sigurnosti, ukazuju na negativan trend koji će ukoliko ne dođe do poboljšanja uskoro rezultirati neprihvatljivom razinom sigurnosti.
- 5.3.3. Podaci o funkcioniranju SMS-a također mogu poslužiti kao alat za određivanje prioriteta inspektorskih aktivnosti. Evaluacija SMS performansi može ukazati na opravdanost "kreditiranja" u cilju i obimu nadzora u slučaju demonstracije dobrih rezultata, kao i što može ukazati na potrebu pojačanog nadzora u slučaju loših rezultata i funkcioniranja sustava upravljanja sigurnošću
- 5.3.4 Analiza nalaza iz prethodnih nadzora, prikupljeni podaci o sigurnosti i rezultati provedenih analiza događaja koriste se za procjenu potencijalnog rizika i određivanje prioriteta nadzora (učestalost inspekcija i audita; fokusiranje na određena područja itd.).

5.3.1 Sigurnost inozemnih zrakoplova

- 5.3.1.1 Vrlo koristan alat koji se može koristiti na razini Europske unije za određivanje prioriteta inspekcija i audita je i SAFA baza podataka.
- 5.3.1.2 Europska konferencija civilnog zrakoplovstva (ECAC) je 1996. godine pokrenula Program procjene sigurnosti inozemnih zrakoplova (SAFA) kao dopunu auditima koje provodi ICAO fokusirajući se na stvarne preglede zrakoplova u zračnim lukama (pregled na stajanci) u cilju osiguranja provođenja ICAO standarda. Od 1. siječnja 2007. program SAFA pod isključivom je nadležnošću Unijete ga sada vodi Europska komisija zajedno s EASA-om. Republika Hrvatska aktivno sudjeluje u ovom Programu od studenog 2012. godine kada je Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo potpisala SAFA Radni sporazum s EASA-om.
- 5.3.1.3 Proces nadzora sigurnosti inozemnih zrakoplova uzima u obzir informacije s drugih SAFA pregleda obavljenih unutar EU sustava SAFA inspekcija.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

5.3.1.4 Regulatorna Europske unije (Europske zajednice) o sigurnosti inozemnih zrakoplova na zračnim lukama Europske unije, transponirana u nacionalnu regulativu kroz Pravilnik o obavljanju pregleda inozemnih zrakoplova na stajanci, zahtjevima za potrebnim kvalifikacijama osoblja koje ih obavlja te o uspostavljanju popisa zračnih prijevoznika koji imaju zabranu izvođenja operacija na području Republike Hrvatske, obvezuje Hrvatsku agenciju za civilno zrakoplovstvo da vrši inspekciju zrakoplova registriranih izvan Unije ukoliko se sumnja na neusklađenost s ICAO međunarodnim standardima. Zrakoplovi zemalja članica EU-a također mogu biti predmetom pregleda na stajanci ukoliko se sumnja na neusklađenost s međunarodnim standardima.

5.3.1.5 EASA provodi periodičke i ad-hoc analize rezultata izvršenih SAFA inspekcija. Ove analize omogućuju EASA-i, ali i nadležnim zrakoplovnim vlastima, otkrivanje negativnih trendova i identifikaciju onih operatora na koje treba obratiti posebnu pažnju.

Rezultate provedenih analiza EASA koristi u različite svrhe, uključujući određivanje prioriteta inspekcija, aktivnosti Air Safety Committee u svezi s ažuriranjem liste zračnih prijevoznika koji imaju zabranu letenja unutar teritorija zračnog prostora Unije (ujedno i Republike Hrvatske), izbor organizacija koje EASA namjerava posjetiti prilikom obavljanja standardizacijskih audita itd.

5.4 Lokalno povjerenstvo za sigurnost

2.8.1. U skladu s odredbama Dodatka 4. Pravilnika o uvjetima kojima mora udovoljavati operator aerodroma za izdavanje te način izdavanja svjedodžbe aerodroma i EUROCONTROL preporukama operatori aerodroma dužni su osnovati lokalno povjerenstvo za sigurnost (Local Runway Safety Team) zaduženo za koordinaciju primjene mjera iz Nacionalnog programa sigurnosti.

2.8.2. Lokalno povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa sastoji se od predstavnika operatora aerodroma i pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, te po potrebi operatora zrakoplova.

POGLAVLJE 6 - PROMOCIJA SIGURNOSTI ZRAKOPLOVSTVA

6.1 Obuka, komunikacija i distribucija informacija o sigurnosti

Za uspješniju provedbu Nacionalnog programa sigurnosti, važno je da svi učesnici nacionalnog sustava sigurnosti razumiju funkcioniranje sustava, te svoje uloge i odgovornosti unutar tog sustava. Nadalje, da bi se kultura sigurnosti usvojila od strane osoblja i organizacija, principi i politika sigurnosti moraju biti uspostavljeni i jasni.

Stoga je obuka o upravljanju sigurnošću preduvjet za provedbu spomenutog sustava. Sadržaj obuke trebao bi biti prilagođen ulozi svakog pojedinca.

6.1.1 Interna obuka

6.1.1.1 Kako definira ICAO, nadležno tijelo mora osigurati obuku, upoznavanje i dvosmjernu komunikaciju vezanu uz relevantne informacije o sigurnosti, kako bi potaknulo razvoj pozitivne organizacijske kulture koja pomaže razvoju učinkovitog i uspješnog Nacionalnog programa sigurnosti. Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo, kao tijelo nadležno za provedbu Nacionalnog programa sigurnosti, uspostavila je interni program obuke o sigurnosti koji osigurava da su zrakoplovni inspektori osposobljeni i kompetentni za svoje dužnosti u okviru Nacionalnog programa sigurnosti.

6.1.1.2 U skladu s procedurama i zahtjevima definiranim u Programu osposobljavanja, Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo uspostavila je odgovarajuće SMS radionice i tečajeve za svoje osoblje, kako inicijalne tako i tečajeve za kontinuiranu obnovu znanja.

6.1.1.3 Obuka se provodi i za članove Povjerenstva, kako bi svi učesnici bili upoznati sa svojim odgovornostima i obvezama koje proizlaze iz međunarodnih obveza i Nacionalnog programa sigurnosti.

6.1.2 Komunikacija i distribucija informacija o sigurnosti unutar Povjerenstva

6.1.2.1 O radu Povjerenstva vodi se zapisnik koji se zajedno sa svim odlukama, zaključcima i pratećim materijalima dostavlja članovima Povjerenstva.

6.1.2.2 Interni dokumenti koji proizlaze iz rada Povjerenstva smatraju se javnim dokumentima osim ukoliko Povjerenstvo ne klasificira dokument drukčije.

6.1.2.3 Rad i način rada Povjerenstva uređuje se Poslovníkom.

6.2 Eksterne obuke, komunikacija i distribucija informacija o sigurnosti

U skladu s ICAO zahtjevima, države članice moraju uspostaviti i održavati formalni način komunikacije prema industriji koji osigurava da je osoblje pružatelja usluga u potpunosti upoznato s Nacionalnim programom sigurnosti i njegovom vezom sa SMS-om, da se važne

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

informacije o sigurnosti prenosepružatelju usluga i da pružatelj usluga razumije zašto se specifične aktivnosti poduzimaju.

6.2.1 Eksterna obuka

6.2.1.1 Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo osigurava pružateljima usluga potporu u implementaciji SMS zahtjeva kroz objavu smjernica i organiziranje radionica i tečajeva. Ove su aktivnosti definirane u godišnjem planu rada Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo.

6.2.2 Eksterna komunikacija i distribucija informacija o sigurnosti

6.2.2.1 Vlada Republike Hrvatske na prijedlog Povjerenstva donosi Nacionalni program sigurnosti, koji se objavljuje u „Narodnim novinama”, kao i na web stranicama Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo i Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture.

6.2.2.2 Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo na svojim web stranicama zrakoplovnoj industriji i javnosti daje obavijesti i informacije o provedenim i planiranim izmjenama nacionalne i međunarodne regulative. Posebne obavijesti i smjernice daju se u slučaju specifičnih problema/pitanja povezanih sa sigurnošću zračnog prometa na koje pružatelji usluga trebaju obratiti pažnju prilikom obavljanja svojih aktivnosti.

6.2.2.3 Agencija za istraživanje na svojim web stranicama izvještava javnost o tijeku i rezultatima istraživanja nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova.

DODATAK 1 - PRAVNI OKVIR ZRAKOPLOVNE SIGURNOSTI

Propisi navedeni u ovom dokumentu ažurni su na dan donošenja ovoga Programa i bit će podložni izmjenama na godišnjoj razini.

Hrvatski pravni okvir koji uređuje područje zrakoplovne sigurnosti kombinacija je europske i nacionalne regulative. Prema hijerarhiji ovaj se okvir sastoji od primarnih propisa (zakoni) i sekundarnih provedbenih propisa (pravilnici i naredbe o zrakoplovnoj sigurnosti) u nekim slučajevima dodatno definiranih kroz AMC i ASIL (naputak o prihvatljivom načinu udovoljavanja). Ovaj dodatak opisuje trenutnu situaciju nacionalnog pravnog okvira za područje zračnog prometa.

Glavni su zahtjevi civilnog zrakoplovstva definirani u Zakonu o zračnom prometu (NN 69/09 i 84/11) koji sadrži odredbe koje se primjenjuju na sve aktivnosti u civilnom zrakoplovstvu koje se izvode na teritoriju i u zračnom prostoru Republike Hrvatske, kao i na aktivnosti koje se izvode izvan teritorija i zračnog prostora Republike Hrvatske zrakoplovima registriranim u Republici Hrvatskoj.

Kao što je definirano u članku 149. Zakona o zračnom prometu, provedbena pravila vezana uz sigurnost zračnog prometa donose se:

- radi ujednačavanja nacionalnih propisa s odgovarajućim EU propisima, na način da sadrže tekst odgovarajućeg EU propisa u prijevodu na hrvatski jezik i, kada je to potrebno, odredbe o načinu provedbe odnosnog EU propisa,
- radi ujednačavanja nacionalnih propisa s ICAO standardima,
- radi ujednačavanja nacionalnih propisa s ICAO preporučenom praksom u opsegu u kojem je ta preporučena praksa primjenjiva i relevantna za civilno zrakoplovstvo u Republici Hrvatskoj,
- radi ispunjavanja preuzetih obveza koje proizlaze iz Europske organizacije za sigurnost zračne plovidbe – EUROCONTROL (npr. ESARR), osim ako su već sadržane u odgovarajućim EU propisima, te drugih međunarodnih konvencija i ugovora iz područja zračnog prometa,
- radi ujednačavanja nacionalnih propisa s međunarodnim standardima Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (EASA).

Pravilnik o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnostima Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (NN 36/12) definiran u skladu s Uredbom Komisije (EZ) 216/2008 uspostavlja zajednička pravila u području civilnog zrakoplovstva koja uređuju pitanja dizajna, proizvodnje, održavanja i operacije aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja, kao i certificiranje osoblja i organizacija uključenih u operacije zrakoplova. Ovaj Pravilnik također definira područje djelovanja EASA-e.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

Plovidbenost

Detaljni zahtjevi za certifikaciju, plovidbenost i kontinuiranu plovidbenost definirani su u dva seta provedbenih propisa.

Prvi set provedbenih pravila definiran u Pravilniku o certifikaciji zrakoplova, te projektnih i proizvodnih organizacija (NN 134/09 i 57/10) prenosi Uredbu Komisije (EZ) br. 1702/2003 (certifikacijski pravilnik) koja uređuje certifikaciju, plovidbenost i utjecaja na okoliš zrakoplova i proizvoda, dijelova i uređaja, kao i certifikaciju dizajna i proizvodnih organizacija.

Drugi set provedbenih pravila sadržan je u Pravilniku o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja, te o ovlaštenju organizacija i osoblja uključenih u te poslove (NN 115/09, 152/09, 72/10, 139/10, 79/12 i 144/12) koji prenosi Uredbu Komisije (EZ) br. 2042/2003 i njene amandmane, a koja uređuje kontinuiranu plovidbenost zrakoplova, dijelova i uređaja, kao i odobrenje organizacije i osoblja uključenih u ove poslove (uključujući održavanje).

Većina zahtjeva sadržana je u dodacima spomenutih Pravilnika. Dodaci su dijelovi pravilnika i kao takvi su pravno obvezujući. Dodatak Pravilnika o certifikaciji je Part 21. Dodaci Pravilnika o kontinuiranoj plovidbenosti su Part M, Part 145, Part 66 i Part 147.

Pravilnik o projektiranju, prihvaćanju, gradnji i održavanju zrakoplova koji nisu u nadležnosti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (EASA) (NN 40/12) propisuje uvjete za projektiranje, prihvaćanje, gradnju i održavanje zrakoplova koji nisu u nadležnosti EASA-e, u skladu s Dodatkom II Uredbe (EZ-a) br. 216/2008.

Komercijalne operacije

Pravilnik o usklađivanju tehničkih propisa i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva (NN 117/09) prenosi odredbe EC Uredbe 3922/1991 kojese odnose na komercijalni zračni promet avionom i na osobe i organizacije koje su uključene u obavljanje pojedinih zadataka s tim u vezi.

Dodatak III ovoga Pravilnika nazvan EU-OPS (Uredba Komisije (EZ) br. 859/2008 koja nadopunjuje Uredbu Komisije (EZ) br. 3922/91) sadrži detaljne zahtjeve za operacije komercijalnog prijevoza avionom.

Pravilnik o zahtjevima zajedničkih zrakoplovnih vlasti i upravnim postupcima koji se primjenjuju na komercijalni zračni prijevoz helikopterom (JAR OPS 3) (NN 103/09) definira zahtjeve koji se primjenjuju u operacijama komercijalnog prijevoza helikopterom.

Pravilnik o uvjetima i načinu prijevoza opasnih roba zrakom (NN 30/13).

Usluge u zračnoj plovidbi

Pravilnik o upravljanju zračnim prostorom (NN 138/09) harmoniziranje s Uredbom Komisije (EZ) br. 2150/2005 koja uspostavlja zajednička pravila o fleksibilnom korištenju zračnog prostora (FUA regulativa), Uredbom Komisije (EZ) br. 551/2004 o organizaciji i korištenju zračnog prostora u okviru Jedinственоеuropeanskog neba (regulative o zračnom prostoru) i Uredbom Komisije (EZ) br. 730/2006 o klasifikaciji zračnog prostora i o pristupu letova, upravljanih u skladu s pravilima vizualnog letenja, u zračni prostor iznad razine leta 195.

Pravilnik o upravljanju protokom zračnog prometa (NN 73/11) prenosi Uredbu Komisije (EU) br. 255/2010 i propisuje način upravljanja protokom zračnog prometa u Republici Hrvatskoj u kontekstu koncepta Jedinственоеuropeanskog neba, zahtjeve kojima mora udovoljavati ATFM u cilju optimizacije raspoloživog kapaciteta Europske mreže za upravljanje zračnim prometom i poboljšanja ATFM procesa, te obaveze relevantnih subjekata da poduzmu potrebne mjere kako bi se osiguralo da Središnja jedinica za ATFM optimizira sveukupne učinke mjera ATFM-a na Europsku mrežu za upravljanje zračnim prometom (EATMN), kao i nadležnosti Središnje jedinice za ATFM.

Pravilnik o uvjetima i načinu pružanja usluga u zračnoj plovidbi (NN 115/09 i 64/10) prenosi Uredbu Komisije (EZ) br. 550/2004 (regulativa o pružanju usluga) koja uspostavlja zajednički sustav licenciranja civilnih ATM pružatelja usluga, Uredbu Komisije (EZ) br. 549/2004 (pravni okvir) o postavljanju Europske komisije kao regulatora za civilni sektor i Odbora Jedinственоеuropeanskog neba koji pomaže Komisiji u regulatornim aktivnostima i Uredbu 1070/2009 Europskog Parlamenta i Vijeća o izmjenama i dopunama Uredbe 549/2004, 550/2004, 551/2004 i 552/2004 radi poboljšanja izvedbe i održivosti Europskog zrakoplovnog sustava.

Pravilnik o uvjetima i načinu izdavanja svjedodžbe pružatelja usluga u zračnoj plovidbi (NN 117/09 i 110/12) prenosi u nacionalnu regulativu sljedeće EC Uredbe:

- 1) Uredbu (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća o definiranju pravnog-okvira za stvaranje Jedinственоеuropeanskog neba (pravni okvir);
- 2) Uredbu (EZ) br. 550/2004 Europskog Parlamenta i Vijeća o pružanju usluga u zračnoj plovidbi unutar Jedinственоеuropeanskog neba (Uredba o pružanju usluga) kako je izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ) br. 1070/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća;
- 3) Provedbenu uredbu Komisije (EU) br. 1035/2011 o utvrđivanju zajedničkih zahtjeva za pružanje usluga u zračnoj plovidbi i izmjeni Uredaba (EZ) br. 482/2008 i (EU) br. 691/2010;
- 4) Provedbenu uredbu Komisije (EU) br. 1034/2011 o nadzoru sigurnosti u upravljanju zračnim prometom i uslugama u zračnoj plovidbi i o izmjeni Uredbe (EU) br. 691/2010.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

5) Uredbu Komisije (EZ-a) br. 482/2008 o uspostavljanju sustava za osiguravanje sigurnosti softvera, koji moraju uvesti pružatelji usluga u zračnoj plovidbi, i kojom se izmjenjuje i dopunjuje Dodatkom II. Uredbi (EZ-a) br. 2096/2005.

Pravilnik o dozvolama, ovlaštenjima i posebnim ovlastima kontrolora zračnog prometa (NN 50/2012) prenosi Uredbu Komisije (EU) br. 805/2011 i propisuje uvjete i način stjecanja, izdavanja, obnavljanja, produžavanja, privremenog oduzimanja i oduzimanja dozvola, ovlaštenja, posebnih ovlasti ovlaštenja i posebnih ovlasti dozvole kontrolora zračnog prometa i kontrolora zračnog prometa – studenta, kao i uvjete kojima moraju udovoljavati osobe i organizacije koje su uključene u postupak licenciranja, osposobljavanja, provođenja ispita, ocjenjivanja stručnosti ili utvrđivanja zdravstvene sposobnosti kontrolora i studenata-kontrolora.

Pravilnik o interoperabilnosti u mreži upravljanja europskim zračnim prometom (NN 18/11 i 99/11) prenosi Uredbu Komisije (EZ) br. 552/2004 o interoperabilnosti mreže upravljanja Europskim zračnim prometom i Uredbu (EZ) br. 1070/2009 Europskog Parlamenta i Vijeća o izmjenama i dopunama Uredbe (EZ) br. 549/2004, (EZ) br. 550/2004, (EZ) br. 551/2004 i (EZ) br. 552/2004 radi poboljšanja izvedbe i održivosti Europskog zrakoplovnog sustava, kao i Specifikacije Zajednice koje se odnose na interoperabilnost.

Pravilnik o oblikovanju i načinu utvrđivanja postupaka i drugih uvjeta za sigurno uzlijetanje i slijetanje zrakoplova (NN 14/13)

Zahtjevi ESARR 2 već su preneseni u nacionalnu regulativu kroz Pravilnik o izvješćivanju i istraživanju događaja koji ugrožavaju sigurnost, nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova (NN 138/09) razvijen u skladu s Direktivom 2003/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o izvješćivanju o događajima koji ugrožavaju sigurnost u civilnom zrakoplovstvu i Direktivom Vijeća 94/56/EZ o istraživanju nesreća i nezgoda.

Licenciranje

Pravilnik o uvjetima i načinu stjecanja, izdavanja, obnavljanja i produžavanja dozvole i ovlaštenja zrakoplovnom osoblju – pilotima aviona (NN 133/11) izrađen je u skladu s JAR-FCL zahtjevima i propisuje uvjete i način stjecanja, izdavanja, obnavljanja i produžavanja valjanosti dozvole i ovlaštenja pilota aviona, programe za stručno osposobljavanje, provjere i utvrđivanje stručne sposobnosti te uvjete kojima moraju udovoljavati pravne osobe koje obavljaju stručno osposobljavanje pilota aviona.

Pravilnik o uvjetima i načinu stjecanja, izdavanja, obnavljanja i produžavanja dozvole i ovlaštenja zrakoplovnom osoblju - pilotima helikoptera (NN 54/10 i 133/11) izrađen je u skladu s JAR-FCL zahtjevima te propisuje uvjete i način stjecanja, izdavanja, obnavljanja i produžavanja dozvole i ovlaštenja pilota helikoptera, programe za stručno osposobljavanje, provjeru i utvrđivanje stručne sposobnosti i uvjete kojima moraju udovoljavati pravne osobe koje obavljaju stručno osposobljavanje pilota helikoptera.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

Pravilnik o utvrđivanju zdravstvene sposobnosti zrakoplovnog osoblja i uvjetima kojima mora udovoljavati poduzetnik koji obavlja liječničke preglede zrakoplovnog osoblja (NN 31/10 i 110/11) prenosi zahtjeve JAR-FCL 3.

Pravilnik o uvjetima i načinu izdavanju, produžavanja i obnavljanja dozvola i ovlaštenja pomoćnom zrakoplovnom osoblju koje obavlja poslove upravljanja i održavanja ATM opreme odobrene za operativno korištenje (NN 29/11)

Pravilnik o uvjetima i načinu stjecanja, izdavanja, obnavljanja i produžavanja dozvole i ovlaštenja zrakoplovnom osoblju za pripremu, otpremu i praćenje leta (NN 86/11)

Pravilnik o zahtjevima koje mora ispuniti pomoćno zrakoplovno osoblje (NN 4/01)

Pravilnik o uvjetima kojima mora udovoljavati pomoćno zrakoplovno osoblje meteorološkog osiguranja zračne plovidbe (NN 68/01)

Pravilnik o stručnom osposobljavanju zaposlenika i drugih ugovornih djelatnika aerodroma, pružatelja zemaljskih usluga i korisnika usluga aerodroma koji samostalno obavljaju zemaljske usluge (NN 7/13)

Generalna avijacija

Pravilnik o zahtjevima za izvođenje operacija zrakoplovima i o organizacijskim zahtjevima kojima moraju udovoljavati operatori zrakoplova (NN 54/10,34/11 i 39/12)

Pravilnik o padobranstvu (NN 11/12)

Pravilnik o osposobljavanju, ispitima, dozvolama i ovlaštenjima pilota balona (NN 29/11)

Pravilnik o osposobljavanju, ispitima, dozvolama i ovlaštenjima pilota jedrilica (NN 46/11)

Pravilnik o uvjetima i načinu uporabe ovjesne jedrilice i parajedrilice (NN 58/11)

Pravilnik o uvjetima i načinu uporabe mikrolakih zrakoplova (NN 56/08)

Pravilnik o uvjetima kojima moraju udovoljavati pravne osobe koje obavljaju stručno osposobljavanje zrakoplovnog osoblja – pilota zrakoplovno-sportske letjelice (NN 49/06)

Aerodromi

U ovom trenutku regulativa koja uređuje pojedine aspekte operacija aerodroma definirana je kroz sljedeće pravilnike:

Pravilnik o aerodromima (NN 64/12) koji propisuje minimalne tehničke i druge standarde koji se primjenjuju tijekom projektiranja, izgradnje, rekonstrukcije i označavanja aerodroma, gradnje i

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

postavljanja prepreka na području aerodroma, te posebne uvjete građenja u području prilaznih i odletnih površina. Minimalni tehnički i drugi standardi iz ovoga Pravilnika temelje se na standardima i preporučenim praksama iz ICAO Aneksa 14, Svezak I.

Pravilnik o helidromima (NN 24/11) propisuje minimalne tehničke i druge standarde koji se primjenjuju tijekom projektiranja, izgradnje, rekonstrukcije i označavanja helidroma, gradnje i postavljanja prepreka na području helidroma, te posebne uvjete građenja u području prilaznih i odletnih površina helidroma. Minimalni tehnički i drugi standardi iz ovoga Pravilnika temelje se na standardima i preporučenim praksama iz ICAO Aneksa 14, Svezak II.

Pravilnik o aerodromima na vodi (NN 35/11 i 86/12) propisuje minimalne tehničke i druge standarde koji se primjenjuju tijekom projektiranja, izgradnje, rekonstrukcije i označavanja aerodroma na vodi, gradnje i postavljanja prepreka na području aerodroma na vodi, te posebne uvjete građenja u području prilaznih i odletnih površina.

Pravilnik o uvjetima kojima mora udovoljavati operator aerodroma za izdavanje te način izdavanja svjedodžbe aerodroma (NN 64/10 i 107/10) propisuje uvjete kojima mora udovoljavati operator aerodroma za izdavanje te način izdavanja svjedodžbe aerodrome.

Pravilnikom o vremenskim slotovima i usuglašavanju redova letenja na zračnim lukama (NN 110/09 i 84/10) utvrđuju se zajednička pravila za dodjelu vremenskih slotova i usuglašavanje redova letenja na zračnim lukama u Republici Hrvatskoj, planiranje prometa na reguliranoj ili koordiniranoj zračnoj luci, te rad regulatora redova letenja, koordinatora slotova i Koordinacijskog odbora, s ciljem provedbe učinkovite regulacije i koordinacije prometa na zračnim lukama s povećanom prometnom potražnjom.

Pravilnikom o spasilačko-vatrogasnoj zaštiti na aerodromu (NN 39/09) uređuje se spasilačko-vatrogasna zaštita na aerodromu i helidromu u smislu uvjeta za organizaciju spasilačko-vatrogasne službe, minimalne opreme i sredstava SVS na aerodromu i helidromu, te uvjeta kojima mora udovoljavati spasilačko-vatrogasno osoblje.

Pravilnik o održavanju i pregledanju aerodroma te mjerama potrebnim za njegovu sigurnu uporabu (NN 65/05) propisuje način održavanja te pregledanja uzletno-sletnih staza, drugih staza, stajanka i drugih površina na aerodromu koje služe za kretanje zrakoplova i način održavanja objekata, instalacija, uređaja, opreme i sredstava aerodromskih službi koji omogućavaju sigurno uzlijetanje, slijetanje i boravak zrakoplova kao i prihvat i otpremu zrakoplova, putnika i stvari.

Pravilnik o hitnoj medicinskoj službi na aerodromu (NN 57/12) propisuje organizaciju, stručno osoblje i tehničke uvjete za rad hitne medicinske službe na svim aerodromima otvorenim za komercijalni zračni prijevoz ili za one aerodrome koji se koriste za školovanje letačkog osoblja za stjecanje dozvola i ovlaštenja privatnog ili profesionalnog ili prometnog pilota aviona i helikoptera.

Ostali propisi vezani uz sigurnost

Pravilnik o obavljanju pregleda inozemnih zrakoplova na stajanci, zahtjevima za potrebnim kvalifikacijama osoblja koje ih obavlja te o uspostavljanju popisa zračnih prijevoznika koji imaju zabranu izvođenja operacija na području Republike Hrvatske (NN 126/09) kojim se transponira europska regulativa koja uređuje ovu problematiku.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

Pravilnik o letenju zrakoplova (NN 30/13) prenosi standarde i preporučenu praksu ICAO Aneksa 2.

Pravilnik o sadržaju i načinu vođenja Hrvatskog registra civilnih zrakoplova (NN137/12)

Pravilnik o izvješćivanju i istraživanju događaja koji ugrožavaju sigurnost te nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova (NN 138/09) propisuje način izvješćivanja i analize događaja koji ugrožavaju sigurnost, distribuciju informacija o tim događajima, ovlasti i obveze Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo, te način istraživanja događaja koji ugrožavaju sigurnost, nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova, ovlast i obveze Agencije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova. Ovaj Pravilnik usklađen je s međunarodnim propisima:

- 1) Direktivom 2003/42/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća o izvješćivanju događaja koji ugrožavaju sigurnost u civilnom zrakoplovstvu;
- 2) Uredbom Komisije (EZ-a) br. 1321/2007 kojom se utvrđuju provedbena pravila za uključivanje informacija o izvanrednim događajima u civilnom zrakoplovstvu koje se razmjenjuju u skladu s Direktivom 2003/42/EZ;
3. Uredbom Komisije (EZ-a) br. 1330/2007 kojom se utvrđuju provedbena pravila za prosljeđivanje informacija zainteresiranim strankama o izvanrednim događajima u civilnom zrakoplovstvu iz članka 7. stavka 2. Direktive 2003/42/EZ ;
4. Direktivom 94/56/EEZ kojom se utvrđuju temeljna načela provođenja istraživanja nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu;
5. ICAO Aneks 13

Detaljan i ažuriran pregled nacionalnog zakonodavstva za područje civilnog zračnog prometa dostupan je na web stranicama Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture i Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo.

Vojno zrakoplovstvo

Vojni zračni promet je zračni promet u kojem sudjeluju hrvatski i inozemni vojni zrakoplovi, a koji isključivo služi u vojne svrhe. Hrvatski vojni zrakoplov je zrakoplov registriran u vojnom registru Republike Hrvatske. Letovi hrvatskih vojnih zrakoplova su u nadležnosti ministra obrane.

Operacije hrvatskog vojnog zrakoplovstva su izuzete od većine propisa Zakona o zračnom prometu, člankom 20, ali se moraju pridržavati drugih zrakoplovnih propisa, gdje je to primjenjivo, uključujući i one koji proizlaze iz pan-Europskih programa, kao što je SES inicijativa. Glavni zahtjevi vojnog zrakoplovstva definirani su u Zakonu o obrani (NN 33/02, 58/02, 100/04, 76/07 i 153/09).

Svaki državni zrakoplov upisan u registar civilnih zrakoplova Republike Hrvatske koji nije vojni zrakoplov mora prema nacionalnim propisima udovoljavati civilnim zahtjevima.

DODATAK 2 - PRIHVATLJIVA RAZINA SIGURNOSTI

1. Uvod

- 1.1 ICAO standardi postavljaju pred zemlje članice obvezu uspostave Nacionalnog programa sigurnosti u cilju postizanja prihvatljive razine sigurnosti (Acceptable level of safety- ALoS). ICAO standardi izričito navode da ALoS definira i uspostavlja svaka zemlja članica, a pružatelji usluga moraju uspostaviti s primjenjivim ALoS uskladiti svoj SMS. ICAO naglašava da ALoS treba biti povezan sa Nacionalnim programom sigurnosti i SMS-om kao sredstvom/načinom za mjerenje i praćenje operativne uspješnosti Nacionalnog programa sigurnosti i SMS-a.
- 1.2 Usvajanje Nacionalnog programa sigurnosti i SMS-a zahtijeva temeljne regulatorne promjene koje bi nadopunile pristup temeljen na usklađenosti sa zahtjevima s pristupom temeljenim na performansama. Nije više moguće pretpostaviti da će samo usklađenost s regulatornim zahtjevima omogućiti poboljšanje sigurnosti. Više proaktivan pristup temeljen na performansama je neophodan za postizanje kontinuiranog poboljšanja sigurnosti. Kako bi se to postiglo, od regulatora i pružatelja usluga se zahtijeva uspostava i praćenje objektivnih pokazatelja performansi sigurnosti, uspostava ciljeva performansi sigurnosti i poduzimanje mjera, gdje je to potrebno, za poboljšanje sigurnosti.
- 1.3 Neophodno je postaviti ključne elemente koji definiraju prihvatljivu razinu sigurnosti:
 - **mjerenje sigurnosti (safetymeasurement)** – kvantifikacija ishoda izabраних događaja na visokoj razini s ozbiljnim posljedicama, kao što je stopa nesreća i ozbiljnih nezgoda;
 - **mjerenje performanse sigurnosti (safetyperformancemeasurement)** - kvantifikacija ishoda izabраних procesa na niskoj razini s malim posljedicama, kao što je npr. broj stranih objekata na stajanci (FOD) na određeni broj operacija;
 - **pokazatelji performanse sigurnosti (safetyperformaceindicator)** - kratkoročni, jasni i mjerljivi parametri, iskazani u brojčanim vrijednostima, koji omogućavaju mjerenje performanse sigurnosti;
 - **ciljevi performanse sigurnosti (safetyperformancetarget)** – dugoročni, mjerljivi i jasni ciljevi, iskazani u brojčanim vrijednostima, prihvatljivi učesnicima (stakeholders) i vezani uz pokazatelje performanse sigurnosti.
- 1.4 S obzirom na mali obim prometa i mali broj zrakoplova u registru, te neznatnu količinu podataka o broju nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova na teritoriju i u zračnom prostoru Republike Hrvatske za neka ozbiljnija i kvalitetnija statistička razmatranja, Nacionalni program sigurnosti će se prilikom definiranja parametara vezanih uz mjerenje sigurnosti u jednoj mjeri oslanjati na EASA parametre mjerenja sigurnosti i ciljeve sigurnosti.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

- 1.5 Pokazatelji i ciljevi performanse sigurnosti vezani uz prihvatljivu razinu sigurnosti definirati će se kroz Nacionalni program sigurnosti uz pomoć izabranih mjera performanse sigurnosti, kako je i prikazano u Dodatku 4. ovoga Programa.
- 1.6 ICAO standardi zahtijevaju da prihvatljivu razinu sigurnosti definira zemlja članica. Ipak, za uspostavu prihvatljive razine sigurnostineophodna je suradnja regulatora i pružatelja usluga, kako bi se kroz Nacionalni program sigurnosti i SMS pružatelja usluga uspostavili slični ALoS.
- 1.7 ICAO navodi da je u postupku definiranja ALoS neophodno u obzir uzeti brojne čimbenike kao što su procijenjena razina rizika sigurnosti, analiza troškova i koristiunapređenja sustava i očekivanja javnosti o sigurnosti u zrakoplovnoj industriji. ALoS također u obzir treba uzeti kompleksnost operacija svakog pojedinog pružatelja usluga i dostupnost potrebnih resursa.
- 1.8 ICAO navodi da se “unutar zemlje članice moraju uspostaviti različiti ALoS za različite sustave SMS pružatelja usluga koji se dogovaraju između nadležnih zrakoplovnih vlasti koje provode nadzor sigurnosti i svakog pojedinačnog pružatelja usluga”. Dogovoreni ALoS se izražava brojnim pokazateljima i ciljevima performanse sigurnosti, a isporučuje se kroz provedbu akcijskog plana. Akcijski plan predstavlja alate i sredstva (operativne procedure, tehnologija, programi i slično) potrebne za realizaciju dogovorenih ciljeva sigurnosti. ICAO predlaže da ALoS bude predmetom periodičke procjene kako bi se osiguralo da pokazatelji ostanu pružatelju usluga relevantni i odgovarajući.

2. Definiranje Prihvatljive razine sigurnosti

- 2.1 Iako ICAO pomaže zemljama članicama brojnim naputcima o konceptu ALoS, još uvijek postoje neke dvojbe oko toga što definira ALoS i kako bi zemlje iste trebale uspostaviti.
- 2.2 Jasno je iz rasprava unutar Europe da su tumačenja što definira ALoS vrlo različita. Jedan od pristupa je da dizajn zrakoplova i operativna pravila određuju ALoS kojeg treba postići. Proces donošenja propisa u Europi je javni proces kojeg potvrđuje Europski Parlament. Pridržavanje pravilima i propisima donesenim u ovom procesu bi značilo da će ALoS biti postignut. Ukoliko se to ne postigne, tada propise i pravila treba mijenjati.
- 2.3 Drugi pristup smatra da je prvi pristup ALoS-u samo tumačenje tradicionalnog pristupa temeljenog na usklađenosti sa zahtjevima, te da ne prepoznaje svrhu uspostave Nacionalnog programa sigurnosti i SMS s ciljem razvoja pristupa temeljenog na performansama. Ovaj drugi pristup prepoznaje ICAO nastojanje da razvije sposobnost potvrđivanja zadovoljavajućih performansi sustava, bez obzira da li u okviru Nacionalnog programa sigurnosti ili SMS-a. ALoS se stoga treba vezati za sveukupnu performansu sigurnosti sustava zračnog prometa ili pojedinih elemenata ovoga sustava. Performanse sigurnosti sustava su krajnji ishodi kompleksne kombinacije faktora.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

- 2.4 Povjerenstvo podupire drugi pristup. Uz primjere tradicionalnih pokazatelja performanse sigurnosti (na primjer, broj upada na uzletno-sletnu stazu na 100,000 operacija) neophodno je razviti pokazatelje u svezi s proaktivnim i prediktivnim procesima upravljanja sigurnošću.
- 2.5 Povjerenstvo smatra da sadašnju razinu sigurnosti hrvatskih pružatelja uslugavih sektora zrakoplovstva treba mjeriti raznim pokazateljima performanse sigurnosti u cilju otkrivanja potencijalnih područja ugrožavanja sigurnosti. Očekivanje je javnosti da bi sigurnost trebalo progresivno poboljšavati uz razumne ekonomske izdatke i u razumnim vremenskim rokovima.
- 2.6 ICAO naglašava da uspostava ALoS za Nacionalni program sigurnosti i SMS ne umanjuje obvezu pružatelja usluga od udovoljavanja nacionalnim propisima i zahtjevima proizašlim iz Čikaške konvencije. Iz ovoga proizlazi da su Nacionalni program sigurnosti i SMS načini na koje treba osigurati poboljšanje sigurnosti iznad one razine koju osigurava pristup temeljen na udovoljavanju regulatornim zahtjevima.

DODATAK 3 - PROCES UPRAVLJANJA RIZICIMA SIGURNOSTI

1. Uvod

Rizik se često definira u terminima kombinacije ozbiljnosti posljedica događaja i vjerojatnosti pojave tih događaja. Upravljanje rizicima je usmjereno na realizaciju potencijalnih šansi uz upravljanje neželjenim učincima.

Proces upravljanja rizicima je sustavna primjena politike, procedura i prakse pružatelja usluga u cilju definiranja konteksta, identificiranja opasnosti, analize, procjene i tretiranja rizika, praćenje učinaka poduzetih akcija/mjera i preispitivanje.

Upravljanje rizicima se primjenjuje na uspostavu čvrste osnove za planiranje operacija ili aktivnosti i za donošenje odluka. Upravljanje rizicima osigurava pružateljima usluga primjenu proaktivnog prediktivnog pristupa, umjesto reaktivnog pristupa. Ovo se postiže prikupljanjem i analiziranjem dostupnih informacija kako bi se identificirale opasnosti i uspostavila kontrola rizika već u fazi planiranja operacija, a ne suočavanje s istima nakon što operacije započnu i stvari krenu krivim putem.

Upravljanje rizicima također se treba primijeniti i u slučajevima izmjene i dopune postojećih planova, te u procesu evaluacije kakav učinak na sigurnost imaju promjene u organizaciji.

Nije moguće eliminirati svaki rizik vezan uz aktivnosti, ali ga je moguće svesti u prihvatljive okvire. U procesu upravljanja, rizici se procjenjuju kako bi se utvrdili uzroci događaja i tretirali na način da se dostigne prihvatljiva razina rizika. Određivanje prihvatljive razine rizika je, u načelu, odgovornost menadžmenta i ovisi o brojnim, ne samo unutarnjim, već i vanjskim čimbenicima koji utječu na organizaciju. Zakoni, pravilnici, financijski aspekti, reputacija, etika i društvo općenito utječu na prihvatljivost rizika, kao i brojni drugi čimbenici kao što su visina police osiguranja i percepcija putnika.

Kao dio procesa upravljanja rizicima, postoji potreba razrade procedura postupanja uslučajopasnosti i/ili nesreće. Plan postupanja u slučaju opasnosti ili nesreće je priprema pružatelja usluga za smanjenje budućih posljedica nakon što se nesreća ili nezgoda dogodi.

2. Procedura procjene rizika sigurnosti

Procedura opisana u ovom Dodatku definira službenu metodologiju procjene rizika sigurnosti Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo.

Procedura procjene rizika započinje podacima o sigurnosti kao što su podaci o statusu implementacije SMS-a, rezultati provedenih nadzora, rezultati analiza događaja povezanih sa sigurnošću itd.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

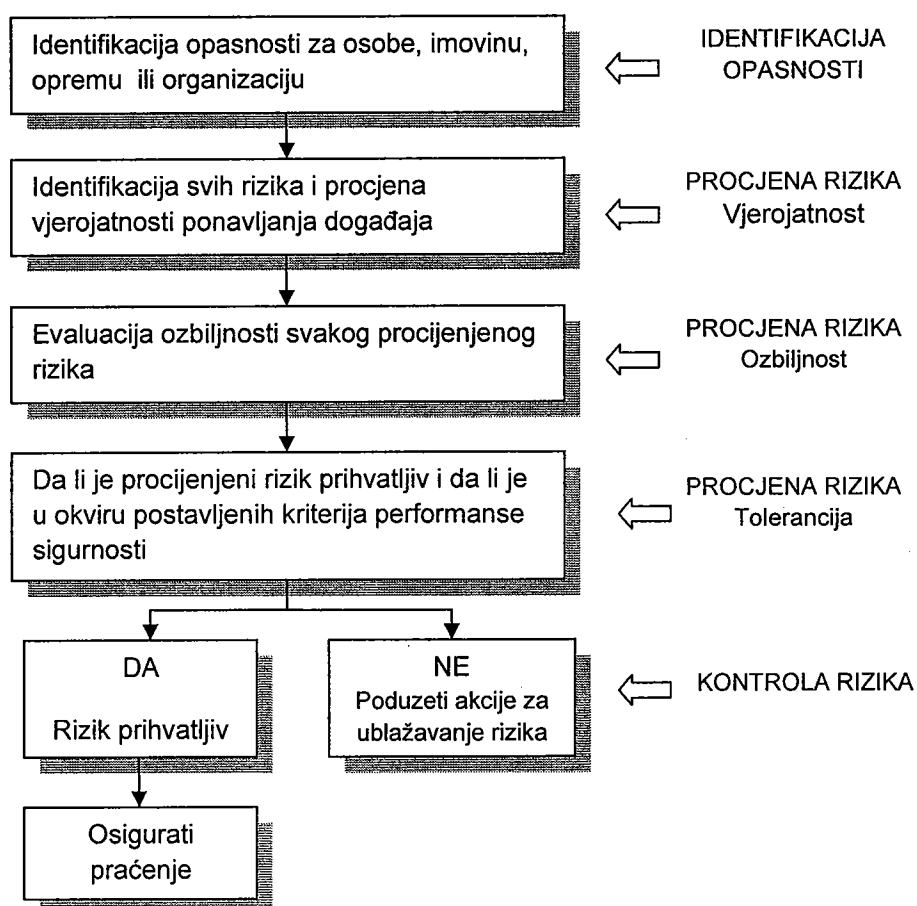
Ulazni elementi su tipični događaji. Iz toga razloga i zbog potrebe da se utvrde stavke koje zahtijevaju hitnu korektivnu mjeru, prvi je korak brzi pregled svih pristiglih podataka o događajima. Svrha nije detaljna analiza, već samo početna klasifikacija. Prikupljeni podaci pohranjuju se u bazu podataka i koriste se za analizu i praćenje trendova.

Praćenje trendova može ukazati na potrebu poduzimanja nekih preventivnih ili korektivnih akcija/mjera i bez formalne procjene rizika. Ključni je korak identificirati slučaj koji može utjecati na sigurnost. (SI)

Nakon toga slijedi detaljna procjena rizika slučaja koji može utjecati na sigurnost. SI najčešće nisu izolirani događaji (iako se i bilo koji pojedinačni slučaj može klasificirati kao SI), već su isti zamijećeni u nekoliko slučajeva.

Identifikacija rizika slučaja koji može utjecati na sigurnost se vrši putem ICAO modela.

Dijagram procesa analize opasnosti i procjene rizika je prikazan na slici dolje:



Procjena rizika u obzir uzima vjerojatnost i ozbiljnost bilo koje negativne posljedice koja može biti rezultat identificirane opasnosti.

Matrica rizika je koristan alat za procjenu opasnosti. Dok se ozbiljnost posljedica nekoga događaja može dosta lako identificirati, procjena vjerojatnosti događaja podliježe subjektivnosti.

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

Primjer Matrice procjene rizika:

Vjerojatnost / Probability

5 Učestalo <i>Frequent</i>				5D	5E
4 Povremeno <i>Occasional</i>			4C	4D	4E
3 Rijetko <i>Remote</i>		3B	3C	3D	3E
2 Neznatno <i>Improbable</i>	2A	2B	2C	2D	2E
1 Izuzetno neznatno <i>Extremely imp</i>	1A	1B	1C	1D	1E
	A Katastrofalna <i>Catastrophic</i>	B Opasna <i>Hazardous</i>	C Znatna <i>Major</i>	D Mala <i>Minor</i>	E Neznatna <i>Negligible</i>
	Ozbiljnost / Severity				

Rizik = Ozbiljnost x Vjerojatnost



Područje koje se tolerira prihvatljivo na temelju procjene rizika i ublažavanja (u koliko se procjeni neophodnim). Može zahtijevati odluku rukovodstva.

Prihvatljivo područje

Ublažavanje rizika: Rizicima se treba upravljati kako bi ih se zadržalo na prihvatljivoj razini. Rizicima se treba upravljati na način da se balansira između vremena, troškova i teškoće provođenja mjera u cilju smanjenja ili eliminiranja rizika. Razina rizika se može smanjiti umanjujući ozbiljnost događaja ili umanjujući izloženost riziku. Korektivne mjere moraju u obzir uzeti bilo koje elemente postojeće obrane, kao i nemogućnost te obrane da održi prihvatljivu razinu sigurnosti. Korektivne mjere trebaju biti predmet daljnjih postupaka procjene rizika, kako bi bili u mogućnosti odrediti da je rizik sada na prihvatljivoj razini, te da se u operacijama nisu pojavili dodatni rizici.

Granične linije koje Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo koristi za praćenje trendova određuju se uz pomoć standardne devijacije. Uobičajeno se koriste podaci zadnjih 12 mjeseci za određivanje granične linije.

3. Formula za računanje granične linije

standardna devijacija (σ):

$$\sigma = \sqrt{\frac{\sum(x^2) - \frac{(\sum x)^2}{N}}{N-1}}$$

Gdje je : x = vrijednost parametra u jednom mjesecu

Σ = suma

N = broj mjeseci u kontroliranom periodu

Granična linija (UpperControllimits -UCL):

$$UCL = \bar{x} + k\sigma$$

Gdje je: $\bar{x} = \Sigma x / N$

k = multiplikator (postavljen je na 2)

Primjenjujući standardnu devijaciju 2σ kod normalne razdiobe, vjerojatnost za pojavu pogrešnog alarma se kreće oko 4,5%

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

DODATAK 4 - PLAN SIGURNOSTI

Plan sigurnosti sadrži aktivnosti i mjere koje će se provoditi u razdoblju od 3 godine (2012- 2014). Ukoliko se za to ukaže potreba, plan će se dopunjavati na godišnjoj razini. Plan sigurnosti obvezuje sve učesnike za provedbu mjera u rokovima definiranim u ovom dokumentu. Mjere su indikativne, te se njihova izmjena i dopuna može razmotriti u periodu koji dolazi.

EASA POKAZATELJI

AERI	Rizik od izlijetanja sa staze (<i>Runway Excursion risk</i>)	RE
	<p>Događaji povezani sa sigurnošću koji doprinose riziku: nemogućnost izvedbe prekinutog prilaza (goaround); ledni/bočni vjetar, smanjena vidljivost ili njihova brza promjena; nedostatak ažurnih informacija o vremenu; kontaminacija uzletno-sletne staze, nemogućnost zaustavljanja zrakoplova u slučaju prekinutog uzlijetanja, problemi spodvozem zrakoplova nestabilizirani prilazid.</p>	

Aktivnosti u cilju poboljšanja sigurnosti

NO.	Mjera	Nadležnost	Rok za provedbu	Rezultat
1.	Uspostaviti sustavno praćenje događaja povezanih sa sigurnošću koji doprinose RE riziku	HACZ	2012. IZVRŠENO	Trend kretanja RE
2.	Definirati Graničnu liniju vezanu uz RE rizik	HACZ	2013.	Granična linija
3.	Definirati cilj sigurnosti vezan uz RE rizik	Povjerenstvo	2014.	Objava ciljeva sigurnosti
4.	Definiranje mjera potrebnih za ublažavanje rizika na temelju procjene rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	2014.	Plan
5.	Nadzor nad provedbom i praćenje učinkovitosti dogovorenih mjera za ublažavanje RE rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	kontinuirano	Izvjешća
6.	Aktivno sudjelovanje na međunarodnim radionicama vezanim uz temu prevencije događaja izlijetanja sa staze i distribucija informacija prema industriji	HACZ	kontinuirano	Radionice Seminari
7.	Kontinuirano praćenje EASA, EUROCONTROL, ECAST, IATA itd. studija, strategija, programa i planova, te, ukoliko je potrebno, davanje inicijative za dopunu Nacionalnog programa	HACZ	kontinuirano	Studije, izvješća, prijedlog za izmjenu Nacionalnog programa sigurnosti

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

AER2	Rizik od nedozvoljenog ulaska u kontrolirani zračni prostor (<i>Airspaceinfringementrisk</i>)	AI
------	--	----

	Događaji povezani sa sigurnošću koji doprinose riziku: Kvar/nedostatak uređaja za zrakoplovnu navigaciju; Odstupanje/devijacija od ATC odobrenja; Operativna pogreška pilota ili kontrolora; Letenje bez predanog plana leta; Letenje bez komunikacije s nadležnom kontrolom itd.
--	---

Aktivnosti u cilju poboljšanja sigurnosti				
No	Mjera	Nadležnost	Rok za provedbu	Rezultat
1.	Uspostaviti sustavno praćenje događaja povezanih sa sigurnošću koji doprinose AI riziku	HACZ	2012. IZVRŠENO	Trend kretanja AI
2.	Definirati Graničnu liniju vezanu uz AI rizik	HACZ	2013.	Granična linija
3.	Definirati cilj sigurnosti vezan uz AI rizik	Povjerenstvo	2014.	Cilj sigurnosti
4.	Definiranje mjera potrebnih za ublažavanje rizika na temelju procjene rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	2014.	Plan
5.	Nadzor nad provedbom i praćenje učinkovitosti dogovorenih mjera za ublažavanje AI rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	kontinuirano	Izvešća
6.	Objava ASIL u svezi europskog akcijskog plana za smanjenje rizika od nedozvoljenog ulaska u kontrolirani zračni prostor "European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction" (ref. LSSIP, item SAF04)	HACZ	2013.	ASIL
7.	Priprema plana za provedbu mjera europskog akcijskog plana za smanjenje rizika od nedozvoljenog ulaska u kontrolirani zračni prostor	Učesnici (Stakeholder) na koje se plan odnosi	2013.	Plan provedbe
8.	Prihvatanje planova i praćenje provedbe planova za provedbu mjera europskog akcijskog plana za smanjenje rizika od nedozvoljenog ulaska u kontrolirani zračni prostor	HACZ	2013.	Odluka, Izvešće

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

AER2.8	Rizik od sudara zrakoplova u zraku (Mid-air collisions risk)	MAC
---------------	---	------------

	<p>Događaji povezani sa sigurnošću koji doprinose riziku: Opasno približavanje zrakoplova u letu; Nepoštivanje propisanih brzina snižavanja Nepridržavanje instrukcija kontrole leta itd.</p>
--	---

Aktivnosti u cilju poboljšanja sigurnosti				
No	Mjera	Nadležnost	Rok za provedbu	Rezultat
1.	Uspostaviti sustavno praćenje događaja povezanih sa sigurnošću koji doprinose MAC riziku	HACZ	2012. IZVRŠENO	Trend kretanja MAC
2.	Definirati Graničnu liniju vezanu uz MACrizik	HACZ	2013.	Granična linija
3.	Definirati cilj sigurnosti vezan uz MAC rizik	Povjerenstvo	2014.	Cilj sigurnosti
4.	Definiranje mjera potrebnih za ublažavanje rizika na temelju procjene rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	2014.	Plan
5.	Nadzor nad provedbom i praćenje učinkovitosti dogovorenih mjera za ublažavanje MAC rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	kontinuirano	Izvešća
6.	Aktivno sudjelovanje na međunarodnim radionicama vezanim uz temu prevencije događaja sudara zrakoplova u zraku i distribucija informacija prema industriji	HACZ	kontinuirano	Radionice Seminari
7.	Kontinuirano praćenje studija, strategija, programa i planova razvijenih od strane EASA-e i ostalih stručnih tijela, te, ukoliko je potrebno, davanje inicijative Povjerenstvu za dopunu Nacionalnog programa	HACZ	kontinuirano	Studije, izvješća, prijedlog za izmjenu Nacionalnog programa sigurnosti

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

AER3	Rizik od upravljivog leta u prepreku/teren (Controlled Flight Into Terrain (CFIT) risk)	CFIT
------	---	------

	<p>Događaji povezani sa sigurnošću koji doprinose riziku: Umor i dezorijentacija pilota; Nesporazum u komunikaciji s kontrolorom; Utjecaj vremenskih prilika (npr. kiša, turbulencija ili zaleđivanje) Nejasne procedure prilaza; ICAO karte aerodromskih prepreka tipa "B" i Aerodrome Terrain and Obstacle Chart nisu objavljene; Nestabilizirani prilaz itd.</p>
--	--

Aktivnosti u cilju poboljšanja sigurnosti				
No.	Mjera	Nadležnost	Rok za provedbu	Rezultat
1.	Uspostaviti sustavno praćenje događaja povezanih sa sigurnošću koji doprinose CFIT riziku	HACZ	2012. IZVRŠENO	Trend kretanja CFIT
2.	Definirati Graničnu liniju vezanu uz CFIT rizik	HACZ	2013.	Granična linija
3.	Definirati cilj sigurnosti vezan uz CFIT rizik	Povjerenstvo	2014.	Cilj sigurnosti
4.	Definiranje mjera potrebnih za ublažavanje rizika na temelju procjene rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	2014.	Plan
5.	Nadzor nad provedbom i praćenje učinkovitosti dogovorenih mjera za ublažavanje CFIT rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	kontinuirano	Izvešća
6.	Aktivno sudjelovanje na međunarodnim radionicama vezanim uz temu prevencije događaja upravljivog leta u prepreku/teren i distribucija informacija prema industriji	HACZ	kontinuirano	Radionice Seminari

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

AER4	Rizik od gubitka kontrole u letu (Loss of control in flight)	LOCF
-------------	---	-------------

	<p>Događaji povezani sa sigurnošću koji mogu doprinijeti riziku: Opasni vremenski uvjeti (zaleđivanje, udar vjetrova, turbulencija, udar groma itd.) koji mogu uzrokovati oštećenje zrakoplova ili gubitak/neispravnost bilo koje nužne funkcije; Kvar na zrakoplovu povezan s komandama leta i pogonskim grupama Pogrešno upravljanje automatikom zrakoplova (FCU, EFIS, ECAM i slično.) Odstupanje od planirane putanje zrakoplova itd.</p>
--	--

Aktivnosti u cilju poboljšanja sigurnosti				
No.	Mjera	Nadležnost	Rok za provedbu	Rezultat
1.	Uspostaviti sustavno praćenje događaja povezanih sa sigurnošću koji doprinose LOCF riziku	HACZ	2012. IZVRŠENO	Trend kretanja LOCF
2.	Definirati Graničnu liniju vezanu uz LOCF rizik	HACZ	2013.	Granična linija
3.	Definirati cilj sigurnosti vezan uz LOCF rizik	Povjerenstvo	2014.	Cilj sigurnosti
4.	Definiranje mjera potrebnih za ublažavanje rizika na temelju procjene rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	2014.	Plan
5.	Nadzor nad provedbom i praćenje učinkovitosti dogovorenih mjera za ublažavanje LOCF rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	kontinuirano	Izvešća
6.	Aktivno sudjelovanje na međunarodnim radionicama vezanim uz temu prevencije događaja gubitka kontrole u letu i distribucija informacija prema industriji	HACZ	kontinuirano	Radionice Seminari
7.	Kontinuirano praćenje studija, strategija, programa i planova razvijenih od strane EASA-e i ostalih stručnih tijela, te, ukoliko je potrebno, davanje inicijative Povjerenstvu za dopunu Nacionalnog programa sigurnosti	HACZ	kontinuirano	Studije, izvješća, prijedlog za izmjenu Nacionalnog programa sigurnosti

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

AER5.1	Rizik od neodobrenog ulaska (upada) na stazu (Runwayincursion (RI) (risk))	RI
	Događaji povezani sa sigurnošću koji mogu doprinijeti riziku: Vremenski uvjeti; Dizajn aerodroma; ATC frazeologija i frazeologija posade; Više mjesta za ulazak na stazu; (Divlje) životinje na stazi itd.	

Aktivnosti u cilju poboljšanja sigurnosti				
No	Mjera	Nadležnost	Rok za provedbu	Rezultat
1.	Uspostaviti sustavno praćenje događaja povezanih sa sigurnošću koji doprinose RI riziku	HACZ	2012. IZVRŠENO	Trend kretanja RI
2.	Definirati Graničnu liniju vezanu uz RI rizik	HACZ	2013.	Granična linija
3.	Definirati cilj sigurnosti vezan uz RI rizik	Povjerenstvo	2014.	Cilj sigurnosti
4.	Definiranje mjera potrebnih za ublažavanje rizika na temelju procjene rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	2014.	Plan
5.	Nadzor nad provedbom i praćenje učinkovitosti dogovorenih mjera za ublažavanje RI rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	2014.	Izvešća
6.	Uspostava lokalnih timova za sigurnost USS-e (localrunwaysafetyteam) na zračnim lukama	Zračne luke	2013.	Izvešće o napretku
7.	Nadzor nad uspostavljanjem i učinkovitosti djelovanja lokalnih timova za sigurnost USS-e	HACZ	2013.	Plan audita Izvešće
8.	Na svim zračnim lukama na kojima nije postavljen sustav "Stop bar" svjetala, ili sustav "sigurnosnih svjetala", nužno je postaviti ista u dogovorenom roku, a u međuvremenu definirati obvezne procedure kretanja i zadržavanja na manevarskoj površini kako bi se spriječio nekontrolirani ulaz na istu	Zračne luke	2013.	procedure
9.	Objava ASIL u svezi europskog akcijskog plana za prevenciju rizika od neodobrenog ulaska na stazu "EuropeanAction Plan for PreventionofRunwayIncursion"	HACZ	2013.	ASIL

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

10.	Priprema plana za provedbu mjera europskog akcijskog plana za prevenciju rizika od neodobrenog ulaska na stazu	Zračne luke	2013.	Plan provedbe
11.	Prihvatanje planova i praćenje provedbe planova za provedbu mjera europskog akcijskog plana za prevenciju rizika od neodobrenog ulaska na stazu	HACZ	2013.	Odluka, izvješće
12.	Aktivno sudjelovanje na međunarodnim radionicama vezanim uz temu prevencije događaja neodobrenog ulaska na stazu i distribucija informacija prema industriji	HACZ	kontinuirano	Radionice Seminari

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

AER5.9	Rizik vezan uz operacije na zemlji (<i>Ground Operation Risk</i>)	GO
--------	---	----

	<p>Događaji povezani sa sigurnošću koji mogu doprinijeti riziku: Fizičke karakteristike aerodroma: neadekvatan pregled staze/blizina struktura Nepravilnost u radu zrakoplova Aktivnosti na zemlji (npr. ukrcaj, pogreške prilikom nadolijevanja goriva); Aktivnosti oko održavanja (npr. pogreške prilikom održavanja, popravak zrakoplova na zemlji) Koordinacija s ATC itd.</p>
--	--

Aktivnosti u cilju poboljšanja sigurnosti				
No	Mjera	Nadležnost	Rok za provedbu	Rezultat
1	Uspostaviti sustavno praćenje događaja povezanih sa sigurnošću koji doprinose GO riziku	HACZ	2012. IZVRŠENO	Trend kretanja GO
2	Definirati Graničnu liniju vezanu uz GO rizik	HACZ	2013.	Granična linija
3	Definirati cilj sigurnosti vezan uz GO rizik	Povjerenstvo	2014.	Cilj sigurnosti
4	Definiranje mjera potrebnih za ublažavanje rizika na temelju procjene rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	2014.	Plan
5	Nadzor nad provedbom i praćenje učinkovitosti dogovorenih mjera za ublažavanje GO rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	kontinuirano	Izvješća
6	Provesti procjenu rizika svih nesukladnosti zračnih luka u odnosu na važeću regulativu	HACZ	2013.	Izvješće
7	Dogovoriti načine za financiranje aktivnosti vezanih uz otklanjanje nesukladnosti	Ministarstvo Zračne luke	2014.	Financijski plan
8	Aktivno sudjelovanje na međunarodnim radionicama na temu smanjenja rizika vezanog uz operacije na zemlji i distribucija informacija prema industriji	HACZ	kontinuirano	Radionice Seminari
9	Pripremiti nacrt pravilnika kojim će detaljnije biti uređena pitanja vezana uz operacije na zemlji s aspekta sigurnosti	HACZ	2014.	Nacrt pravilnika

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

HE13	HELIKOPTERSKE OPERACIJE	HE
------	-------------------------	----

Aktivnosti u cilju poboljšanja sigurnosti				
No.	Mjera	Nadžeznost	Rok za provedbu	Rezultat
1	Kontinuirano praćenje EHEST studija, strategija, programa i planova te, ukoliko je potrebno, davanje inicijative Povjerenstvu za dopunu Nacionalnog programa sigurnosti	HACZ	kontinuirano	Studije, izvješća, prijedlog za izmjenu Nacionalnog programa sigurnosti

NACIONALNI POKAZATELJI

HR 01	Rizik vezan uz operacije sportskih zrakoplova (mikrolaki, modelari, jedrilice, paraglideri, padobranci, itd.)	GEN
-------	---	-----

	<p>Događaji povezani sa sigurnošću koji mogu doprinijeti riziku: Letenje bez dvosmjernе komunikacije s kontrolom, Letenje bez plana leta; Nenajavljeno letenje u formaciji; Letenje zrakoplova s nacionalnim „Dozvolama za letenje“ bez odobrenja itd.</p>
--	---

Aktivnosti u cilju poboljšanja sigurnosti				
No	Mjera	Nadležnost	Rok za provedbu	Rezultat
1	Uspostaviti sustavno praćenje događaja povezanih sa sigurnošću koji doprinose GEN riziku	HACZ	2012. IZVRŠENO	Trend kretanja GEN
2	Definirati Graničnu liniju vezanu uz GEN rizik	HACZ	2013.	Granična linija
3	Definirati cilj sigurnosti vezan uz GEN rizik	Povjerenstvo	2014.	Cilj sigurnosti
4	Definiranje mjera potrebnih za ublažavanje rizika na temelju procjene rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	2014.	Plan
5	Nadzor nad provedbom i praćenje učinkovitosti dogovorenih mjera za ublažavanje GEN rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	kontinuirano	Izvešća
6	Pripremiti nacrt izmjene i nadopune postojeće regulative, te pripremiti nacrt propisa koji nedostaju	HACZ	2013.	Nacrt propisa
7	Uspostaviti bolje informiranje pripadnika zajednice pilota generalne avijacije	HACZ	2013.	Radionice, bilteni
8	Omogućiti potencijalnim organizacijama za osposobljavanje, operatorima, vlasnicima i korisnicima jednostavnije postupke ishođenja potrebnih odobrenja, svjedodžbi i slično	HACZ	2013.	Pojednostavljene procedure
9	Intenzivirati inspekcijski nadzor nad operacijama generalne avijacije	HACZ	2013.	Plan audita
10	Promovirati važnost kulture izvješćivanja o događajima povezanim sa sigurnošću	HACZ	kontinuirano	Radionice, bilteni

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

HR 02	Rizici vezani uz civilno-vojne operacije	MIL
-------	--	-----

	<p>Događaji povezani sa sigurnošću koji mogu doprinijeti riziku: Aerodromi koji se koriste u civilne i vojne svrhe; Prekid rada i nenajavljeni radovi na vojnim radarima umreženim u civilni sustav kontrole; Istraživanje događaja povezanih sa sigurnošću koji uključuju civilni i vojni zrakoplov itd.</p>
--	---

Aktivnosti u cilju poboljšanja sigurnosti				
No.	Mjera	Nadležnost	Rok za provedbu	Rezultat
1	Sklapanje sporazuma o suradnji između Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo i Ministarstva obrane	HACZ MORH	2013.	Sporazum
2	Uspostaviti sustavno praćenje događaja povezanih sa sigurnošću koji doprinose MIL riziku	HACZ MORH	2013.	Trend kretanja MIL
3	Uspostaviti bolju suradnju u području razmjene informacija o aspektima sigurnosti koji utječu na civilni zračni promet	HACZ MORH	2013.	Distribucija informacija
4	Definirati cilj sigurnosti vezan uz MIL rizik	Povjerenstvo	2014.	Cilj sigurnosti
5	Definiranje mjera potrebnih za ublažavanje rizika na temelju procjene rizika	HACZ MORH	2014.	Plan

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

HR 03	Ometanje rada posade laserom	LAS
Događaji povezani sa sigurnošću koji mogu doprinijeti riziku: Lasersko svjetlo usmjereno prema zrakoplovu u letu		

Aktivnosti u cilju poboljšanja sigurnosti				
No	Vrijeme	Nadležnost	Rok za provedbu	Rezultat
1	Uspostaviti statističko praćenje događaja povezanih sa sigurnošću koji doprinose LAS riziku	HACZ	2012. IZVRŠENO	Statistika
2	Dogovor oko nadležnosti uključenih tijela (Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo, MUP, HKZP, Državno odvjetništvo, Ministarstvo zdravstva) postupanja nakon prijave događaja	HACZ	2013.	Zapisnik sa sastanka
3	Objaviti ASO u vezi s postupanjem u slučaju događaja ometanja rada posade laserom	HACZ	2013.	Sigurnosna direktiva
4	Izraditi operativne procedure u vezi s postupanjem u slučaju događaja ometanja rada posade laserom	Nadležna tijela iz točke 2	2013.	SOP
5	Informiranje šire javnosti o rizicima vezanim uz ometanje rada posade laserom	HACZ	2013.	ASIL, priopćenja

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

HR 01

Sudari zrakoplova s pticama/ divljači

BS

Aktivnosti u cilju poboljšanja sigurnosti				
№	Mjera	Nadležnost	Rok za provedbu	Rezultati
1	Uspostaviti statističko praćenje događaja povezanih sa sigurnošću koji doprinose BS riziku	HACZ	2012. IZVRŠENO	Statistika
2	Analiza problema i definiranje preporuka vezanih uz mjere za smanjenje rizika od sudara zrakoplova s pticama/ divljači	Povjerenstvo za ptice	kontinuirano	Preporuke
3	Priprema nacrtu nacionalnog plana aktivnosti za smanjenje rizika od sudara zrakoplova s pticama/ divljači	Povjerenstvo za ptice	2014.	Plan
4	Izrada i objava karte migracija ptica na području aerodroma	Zračne luke	2013.	Karte
5	Praćenje provedbe preporuka Povjerenstva za ptice	HACZ	kontinuirano	Plan audita

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

#R05	Rizik od nejasno definiranih nadležnosti u sustavu rješavanja o događajima povezanim sa sigurnošću	ORG
------	--	-----

	Preklapanje nadležnosti u vezi postupanja s događajima povezanim sa sigurnošću, Neučinkovita koordinacija nadležnih tijela; Nestandardizirano postupanje s događajima povezanim sa sigurnošću; Statističko praćenje događaja; itd.
--	---

Aktivnosti u cilju poboljšanja sigurnosti				
No	Mjera	Nadležnost	Rok za provedbu	Rezultat
1	Analiza potencijalnih problema u vezi s nadležnostima oko postupanja s događajima povezanim sa sigurnošću	Povjerenstvo	2012. IZVRŠENO	Izvešće
2	Prijedlog izmjene i dopune Zakona o zračnom prometu	Ministarstvo HACZ	2013.	Prijedlog izmjene Zakona
3	Priprema nacrtu Pravilnika o izvješćivanju o događajima povezanim sa sigurnošću	HACZ AZI	2012. IZVRŠENO	Nacrt Pravilnika
4	Izraditi zajedničke operativne procedure u vezi s postupanjem u slučaju događaja povezanim sa sigurnošću	HACZ AZI	2013.	SOP

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

HR 06	Rizik utemeljen na neusklađenosti aerodromske infrastrukture i opreme s obzirom na odredbe Pravilnika o aerodromima (ICAO Anex a 14)	AP-INFR
<p>Događaji povezani sa sigurnošću koji mogu doprinijeti riziku:</p> <p>Fizičke karakteristike operativne površine: neadekvatna širina osnovne staze, neadekvatna širina staza za vožnju, nedostatak ramena USSe i ramena staza za vožnju, nedostatak sigurnosne površine kraja USSe (RESA) i čistine; Prepreke u prostoru s ograničenjem prepreka; Nedovoljna točnost i nedostatak određenih aeronautičkih podataka u Zborniku zrakoplovnih informacija; Neadekvatno označavanje prepreka u prostoru; Neadekvatno održavanje i rekonstrukcija objekata na operativnoj površini (bez odgovarajuće projektne dokumentacije); Nepotpuna implementacija cjelovitog sustava upravljanja sigurnošću (SMS), posebno proaktivnog dijela sustava; Nedostatak određenih sustava navođenja zrakoplova na operativnoj površini, posebno sustava prilaznih svjetala, sustava rasvjete središnje crte USSe, odgovarajućih oznaka, te znakova naredbi i informativnih znakova.</p>		

Mjere za poboljšanje sigurnosti				
No.	Mjera	Nadležnost	Rok za provedbu	Rezultat
1	Utvrđiti postojeće činjenično stanje na temelju detaljne analize neusklađenosti aerodromske infrastrukture s Pravilnikom o aerodromima.	HACZ	2012. IZVRŠENO	Izvešće
2	Uspostaviti sustavno praćenje događaja povezanih sa sigurnošću koji doprinose AP-INFR riziku	HACZ	2012. IZVRŠENO	Trend kretanja AP-INFR
3	Definirati graničnu liniju vezanu uz AP-INFR rizik	HACZ	2013.	Granična linija
4	Definirati cilj sigurnosti vezan uz AP-INFR rizik	Povjerenstvo	2014.	Cilj sigurnosti
5	Definiranje mjera potrebnih za ublažavanje rizika na temelju procjene rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	2014.	Plan
6	Nadzor nad provedbom i praćenje učinkovitosti dogovorenih mjera za ublažavanje AP-INFR rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	kontinuirano	Izvešća

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

7	Dogovoriti načine za financiranje aktivnosti vezanih uz otklanjanje nesukladnosti	Ministarstvo Zračne luke	2014.	Financijski plan
---	---	-----------------------------	-------	------------------

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

Pokazatelji i ciljevi sigurnosti vezani uz usluge u zračnoj plovidbi (ANS)

Europska Komisija je objavila drugi SES paket mjera u vezi s uspostavom i mjerenjem ANS pokazatelja te u jednom dijelu, i pokazatelja ciljeva sigurnosti. Trenutno je EUROCONTROL u postupku pripreme prijedloga ovih elemenata. Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo i HKZP će aktivno sudjelovati u ovom projektu. Nakon uspostave pokazatelja i ciljeva sigurnosti Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo i HKZP će prilagoditi i uspostaviti sustavno praćenje događaja povezanih sa sigurnošću koji doprinose ANS riziku, te aktivno sudjelovati u definiranju i provedbi mjera za smanjenje identificiranih rizika.

U međuvremenu, LSSIP plan Croatia 2011- 2015 dodatno prepoznaje sljedeće rizike SAF04 i SAF05, za koje su aktivnosti u cilju poboljšanja sigurnosti definirane u ovom Planu:

HR 07 Rizik od probijanja dozvoljene razine leta (Level Bust Risk) LB

Aktivnosti u cilju poboljšanja sigurnosti				
No	Mjera	Nadležnost	Rok za provedbu	Rezultat
1	Uspostaviti sustavno praćenje događaja povezanih sa sigurnošću koji doprinose LB riziku	HACZ	2012. IZVRŠENO	Trend kretanja LB
2	Definirati Graničnu liniju vezanu uz LB rizik	HACZ	2013.	Granična linija
3	Definirati cilj sigurnosti vezan uz LB rizik	Povjerenstvo	2014.	Cilj sigurnosti
4	Definiranje mjera potrebnih za ublažavanje rizika na temelju procjene rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	2014.	Plan
5	Nadzor nad provedbom i praćenje učinkovitosti dogovorenih mjera za ublažavanje LB rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	kontinuirano	Izvešća
6	Objava ASIL u svezi europskog akcijskog plana za prevenciju rizika od probijanja dozvoljene razine leta "European Action Plan for Prevention of Level Bust"	HACZ	2013.	ASIL
7	Priprema plana za provedbu mjera europskog akcijskog plana za prevenciju rizika od probijanja dozvoljene razine leta	Učesnici na koje se plan odnosi	2013.	Plan provedbe
8	Prihvatanje planova i praćenje provedbe planova za provedbu mjera europskog akcijskog plana za prevenciju rizika od probijanja dozvoljene razine leta	HACZ	2013.	Odluka, Izvešće

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

HRP 08

Rizik od pogreške u komunikaciji zemlja/zrak
(Air/Ground Communication Risk)

COM

Aktivnosti u cilju poboljšanja sigurnosti				
No.	Mjera	Nadležnost	Rok za provedbu	Rezultat
1	Uspostaviti sustavno praćenje događaja povezanih sa sigurnošću koji doprinose COM riziku	HACZ	2012. IZVRŠENO	Trend kretanja COM
2	Definirati Graničnu liniju vezanu uz COM rizik	HACZ	2013.	Granična linija
3	Definirati cilj sigurnosti vezan uz COM rizik	Povjerenstvo	2014.	Cilj sigurnosti
4	Definiranje mjera potrebnih za ublažavanje rizika na temelju procjene rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	2014.	Plan
5	Nadzor nad provedbom i praćenje učinkovitosti dogovorenih mjera za ublažavanje COM rizika	Svako tijelo u domeni svoje nadležnosti	kontinuirano	Izvješća
6	Objava ASIL u svezi europskog akcijskog plana za prevenciju rizika od pogreške u komunikaciji zemlja/zrak "European Action Plan for Air Ground Communications Safety"	HACZ	2013.	ASIL
7	Priprema plana za provedbu mjera europskog akcijskog plana za prevenciju rizika od pogreške u komunikaciji zemlja/zrak	Učesnici na koje se plan odnosi	2013.	Plan provedbe
8	Prihvatanje planova i praćenje provedbe planova za provedbu mjera europskog akcijskog plana za prevenciju rizika od pogreške u komunikaciji zemlja/zrak	HACZ	2013.	Odluka, izvješće

Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu

DODATAK 5 – PROCES IZVJEŠĆIVANJA O DOGAĐAJIMA POVEZANIM SA SIGURNOŠĆU

