


**PROGRAM BEZBJEDNOSTI**  
**zračne plovidbe u Bosni i Hercegovini**  
**(State Safety Programme)**

**ODOBRENO IZDANJE**



## Informacije o dokumentu

	ORGANIZACIJA BHDCA	<b>ORG.03.00.00</b>
	PROGRAM BEZBJEDNOSTI zračne plovidbe u Bosni i Hercegovini	Izdanje: 1.0 Datum: 12.04.2010. godine Br. protokola:1-6-04-1-421-1/10

## Zapisi o izmjenama dokumenta

Usvojeno izdanje:		1.0				
Period usaglašavanja:	početak:	01.02.2010				
	završeno:	09.04.2010				
Pregledao/la:	SMD					
	Datum:	09.04.2010				
Odobrio/la:	Generalni direktor					
	Datum:	12.04.2010				

Broj revizije	Opis izmjena

## Lista distribucije dokumenta:

## Izdanje

R.br.	Kome se dostavlja	datum prijema	potpis
1.	Ministarstvo komunikacija i prometa BIH		na posebnom dokumentu u QAD
2.	Sektor za bezbjednost letenja i zrakoplovnu bezbjednost (FSSD)		
3.	Sektor za zrakoplovnu navigaciju i aerodrome (ANAD)		
4.	Odjeljenje za upravljanje sistemom bezbjednosti (SMD)		
5.	Odjeljenje za obezbjeđenje kvaliteta (QAD)		
6.	Odjeljenje za međunarodnu saradnju, harmonizaciju propisa i pravne poslove (IR/LD)		
7.	Odsjek za plovidbenost		
8.	Odsjek za operacije zrakoplova		
9.	Odsjek za licence letačkog osoblja		
10.	Odsjek za zrakoplovnu navigaciju		
11.	Odsjek za aerodrome		

## Sadržaj

Informacije o dokumentu .....	ii
Sadržaj.....	iii
Uvod .....	iv
Skraćenice .....	v
1 Organizacija bezbjednosti zračne plovidbe Bosne i Hercegovine.....	1
1.1 Bezbjednost zračne plovidbe kao cilj politike Bosne i Hercegovine u oblasti civilnog zrakoplovstva .....	1
1.2 Organizacija zrakoplovnih vlasti u Bosni i Hercegovini.....	1
1.3 Karakteristike zrakoplovnih aktivnosti koje nadzire BHDCA .....	3
1.4 Uravnotežen pristup pri kontroli i nadzoru .....	3
1.5 Model „životnog ciklusa” .....	4
2 Program bezbjednosti zračne plovidbe u Bosni i Hercegovini .....	7
2.1 Zakonodavni okvir bezbjednosti zračne plovidbe .....	7
2.2 Odgovornosti (responsibilities) i nadležnosti (accountabilities) za bezbjednost zračne plovidbe .....	8
2.3 Istraga incidenata i nesreća .....	9
2.3.1 Cilj istrage.....	9
2.3.2 Odgovornost za istragu.....	9
2.3.3 Organizacija i vođenje istrage .....	9
2.4 Provođenje propisa (Enforcements Policy) .....	9
2.4.1 Politika BHDCA u vezi provođenja propisa u SMS okruženju .....	10
3 Upravljanje rizicima koji utiču na bezbjednost zračne plovidbe .....	14
3.1 Plan bezbjednosti zračne plovidbe BHDCA i proces upravljanja rizicima .....	14
3.2 Savjet za bezbjednost zračne plovidbe BHDCA.....	14
3.3 Uspostavljanje Sistema za upravljanje bezbjednosti (SMS) kod pružaoca usluga..	15
3.4 Način na koji se pružalac usluga bavi bezbjednosti zračne plovidbe.....	16
3.5 Implementacija SSP u Bosni i Hercegovini .....	16
3.6 Implementacija SMS u Bosni i Hercegovini.....	17
4 Osiguranje bezbjednosti zračne plovidbe.....	18
4.1 Nadzor bezbjednosti zračne plovidbe (Safety Oversight).....	18
4.2 Prikupljanje podataka koji se odnose na bezbjednost zračne plovidbe, njihova analiza i razmjena .....	19
4.3 Procjena bezbjednosti stranih zrakoplova .....	21
5 Promocija bezbjednosti zračne plovidbe .....	22
5.1 Obuka BHDCA osoblja .....	22
5.2 Komunikacija i slanje informacija vezanih za bezbjednost zračne plovidbe.....	22

## Uvod

ICAO standardi zahtijevaju da države uspostave Državni program bezbjednosti zračne plovidbe (SSP) u namjeri da se dostignu prihvatljivi nivoi bezbjednosti zračne plovidbe (ALoS). ICAO standardi takođe eksplicitno zahtijevaju da države uspostave ALoS koji će biti dostignuti implementacijom i prihvatanjem SSP-a i Sistema za upravljanje bezbjednosti zračne plovidbe (SMS) od strane pružalaca usluga. ICAO opisuje SSP kao integrisan set propisa i aktivnosti koje imaju za cilj poboljšanje bezbjednosti zračne plovidbe.

Državni program bezbjednosti zračne plovidbe je novi koncept. Ovim dokumentom opisano je na koji način Bosna i Hercegovina rješava pitanja koje je pokrenuo ICAO u vezi SSP-a.

Uspostavom SSP, države kao i pružaoci usluga, imaju odgovornosti za bezbjednost zračne plovidbe i obezbjeđenje okvira unutar koga se od pružaoca usluga zahtijeva uspostavljanje SMS-a.

Trenutno, ICAO standardi za SSP su sadržani u Aneksu 6 (Operacije zrakoplova), Aneksu 11 (Službe zračne plovidbe) i Aneksu 14 (Aerodromi). ICAO namjerava da ažurira i pruži dalje upravljanje SSP-om i SMS-om pružaoca usluga da bi se uključile slične odredbe unutar Aneksa 1 (Licenciranje osoblja), Aneksa 8 (Plovidbenost zrakoplova), Aneksa 6 (Dio III – Helikopteri) i Aneksa 13 (Istrage i nesreća i incidenata zrakoplova). ICAO je odredio 18. novembar 2010. godine kao datum primjene za sve ove Amandmane.

Konceptom uspostavljanja ALoS pokušava se dopuniti postojeći pristup upravljanju bezbjednosti zračne plovidbe baziran na pridržavanju regulatornih zahtjeva. ICAO pruža određenu vrstu uputstva koji objašnjava od čega su sastavljeni ALoS.

U Europi, postoji aktivnost EASA i Eurocontrol-a po pitanju SSP i ALoS, ali te aktivnosti još uvijek nisu povezane. Eurocontrol promovise europski program bezbjednosti zračne plovidbe (ESP) dok EASA razvija zajednički program upravljanja bezbjednosti zračne plovidbe (CSP) i promovise sisteme upravljanja (koji uključuju SMS) za zrakoplovne operatore.

Uspostavljanje SSP, Bosna i Hercegovina se oslanja na ICAO standarde. SSP Bosne i Hercegovine je razvijen korištenjem ICAO SSP okvira.

## Skraćenice

ALoS	<i>Acceptable Level of Safety</i> – Prihvatljivi nivo bezbjednosti zračne plovidbe
ANSP	<i>Air Navigation Service Providers</i> - Pružaoc usluga u zračnoj plovidbi
ASP	<i>Agency Safety Programme</i> – Program bezbjednosti zračne plovidbe EASA-e
ATM	<i>Air Traffic Management</i> - Upravljanje zračnim saobraćajem
BHDCA	<i>Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation</i> – Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine
CSP	<i>Community Safety Programme</i> – Zajednički program bezbjednosti zračne plovidbe
EASA	<i>European Aviation Safety Agency</i> – Europska agencija za bezbjednost zračne plovidbe
EASP	<i>European Aviation Safety Programme</i> – Europski program bezbjednosti zračne plovidbe
ECAC	<i>European Civil Aviation Conference</i> - Europska konferencija civilnog zrakoplovstva
ESARR	<i>Eurocontrol Safety Regulatory Requirements</i> – Eurocontrolovi regulatorni zahtjevi za bezbjednost zračne plovidbe
EU	<i>European Union</i> – Europska unija
EUROCONTROL	<i>European Organisation for the Safety of Air Navigation</i> - Europska organizacija za bezbjednost zračne plovidbe
ICAO	<i>International Civil Aviation Organisation</i> – Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo
JAA	<i>Joint Aviation Authorities</i> – Zajedničke zrakoplovne vlasti
JAR	<i>Joint Aviation Regulation</i> - Zajednički zrakoplovni propisi
MS	<i>Member State</i> – Država članica
SAFA	<i>Safety Assessment of Foreign Aircraft</i> - Bezbjednosna provjera stranog zrakoplova na platformi aerodroma
SC	<i>Safety Committee</i> – Savjeti za bezbjednost zračne plovidbe
SES	<i>Single European Sky</i> – Jedinstveno europsko nebo
SMS	<i>Safety Management System</i> – Upravljanje Sistemom bezbjednosti zračne plovidbe
SSP	<i>State's Safety Programme</i> – Državni program bezbjednosti zračne plovidbe
USOAP	<i>Universal Safety Oversight Audit</i> – Univerzalni nadzor bezbjednosti zračne plovidbe

# 1 Organizacija bezbjednosti zračne plovidbe Bosne i Hercegovine

## 1.1 Bezbjednost zračne plovidbe kao cilj politike Bosne i Hercegovine u oblasti civilnog zrakoplovstva

Vijeće ministara, u skladu sa svojim nadležnostima, međunarodnim obavezama Bosne i Hercegovine, kao potpisnice Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (Čikaška konvencija iz 1944.godine) i na osnovu standarda i preporuka Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO) će donijeti politiku Bosne i Hercegovine u oblasti civilnog zrakoplovstva.

Politika Bosne i Hercegovine u oblasti civilnog zrakoplovstva će, između ostalog, služiti kao smjernica Ministarstvu komunikacija i prometa BiH i BHDCA, šta treba da postignu u pogledu bezbjednosti zračne plovidbe u Bosni i Hercegovini.

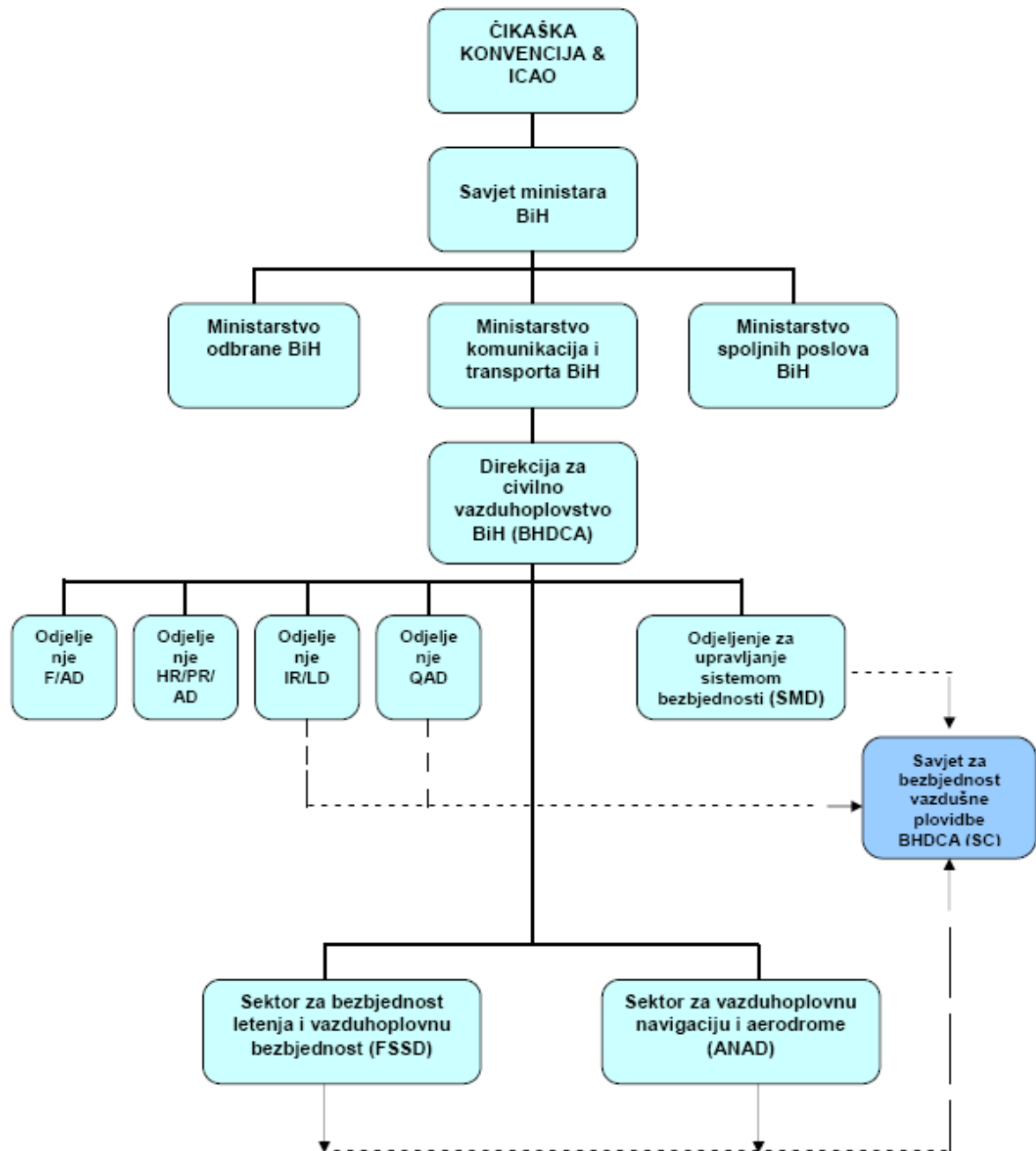
Direkcija za civilno zrakoplovstvo (BHDCA) koristiti će zakonski okvir i smjernice navedene politike da reguliše oblast pružanja usluga/industriju, kako bi obezbijedila da se pružaoci usluga/industrija ponašaju na način da se postigne željeni učinak i najviši stepen bezbjednosti zračne plovidbe.

## 1.2 Organizacija zrakoplovnih vlasti u Bosni i Hercegovini

Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine (BHDCA), kao organ nadležan u oblasti civilnog zrakoplovstva, osnovana je 1997. godine sa ciljem da odgovori brojnim obavezama Bosne i Hercegovine kao države članice Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo – ICAO i potpisnice Čikaške konvencije. Uz to, Bosna i Hercegovina je potpisala Sporazum o uspostavljanju zajedničke zrakoplovne oblasti (ECAA), čime je prihvatila obavezu prihvatanja i primjene regulative Evropske unije u ovoj oblasti.

BHDCA je ustanovljena u okviru Ministarstva komunikacija i prometa BiH, a njena organizacija i upravljanje, nadležnost i odgovornost, regulisani su Zakonom o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine („Službeni glasnik BiH“ broj 39/09).

Organizaciona struktura zrakoplovnih vlasti je sljedeća:



Slika 2: Organizaciona struktura zrakoplovnih vlasti

### 1.3 Karakteristike zrakoplovnih aktivnosti koje nadzire BHDCA

Izazovi koji se postavljaju pred BHDCA posljedica su složene naravi zrakoplovstva, čije su glavne karakteristike:

- a) Integracija raznovrsnih aktivnosti širokog spektra u jedinstven sistem, sa snažnim i visoko složenim međusobnim zavisnostima;
- b) Raznovrsne, dinamičke, visoko inovativne i izrazito konkurentne organizacije;
- c) Snažan ekonomski pritisak na sve aktere;
- d) Postojanje suštinske potrebe za identifikovanjem, mjerenjem i ublažavanjem bezbjednosnih rizika, koji su neodvojivi od svake aktivnosti u zrakoplovstvu.

Zbog toga, osnovna potreba za dosljednom politikom bezbjednosti zahtijeva snažni regulatorni nadzor nad svim učesnicima u zrakoplovnim aktivnostima.

### 1.4 Uravnotežen pristup pri kontroli i nadzoru

Implementacija Zakona o zrakoplovstvu i odgovarajućih pravila i propisa može biti izvedena na dva načina, čije su dvije krajnje tačke:

- a) striktno, stalno regulatorno prisustvo ili
- b) pasivna uloga.

U slučaju striktnog prisustva, BHDCA bi bila uključena u neprekidno i neposredno kontrolisanje organizacija i pojedinaca u zrakoplovstvu. U pasivnoj ulozi, BHDCA bi intervenisala samo u slučajevima kad dolazi do kršenja propisa, ili u slučajevima incidenata ili udesa. U ovom slučaju, BHDCA bi se skoro u potpunosti oslanjala na kompetentnost organizacija u zrakoplovstvu i njihovu posvećenost bezbjednosti zračne plovidbe. Na taj način industrija je odgovorna i za tumačenje i za primjenu propisa, i tako postaje u suštini samoregulirajuća. Kao konačni rezultat, BHDCA ne bi bila u dobroj poziciji da procijeni poštovanje pravila i propisa, jer bi većina informacija bila dobijena putem istraga o incidentima i nesrećama. Takav sistem bi dominantno bio utemeljen na reaktivnom djelovanju i ne bi omogućavao BHDCA preduzimanje proaktivnih preventivnih mjera.

Ukoliko je, sa druge strane, BHDCA sistem tako rigorozan da proizvodi potpunu dominaciju BHDCA i kontrolu nad provođenjem operacija, sistem kreira okruženje u kojem organizacije i pojedinci u zrakoplovstvu nemaju odgovornost i kapacitet za izvođenje bezbjednih operacija. Takav pristup može umanjiti moral osoblja u zrakoplovstvu i rezultirati smanjivanjem standarda. Ovakav pristup takođe zahtijeva jako veliki broj zaposlenih u BHDCA, kako bi se osigurao traženi nivo nadzora.

U praksi, nijedan od ovih krajnjih slučajeva nije usklađen sa ciljem uravnotežene raspodjele odgovornosti između BHDCA i zrakoplovne zajednice.

Javni interes biti će najbolje zaštićen uravnoteženim pristupom, gdje i BHDCA i zrakoplovna zajednica imaju jasno razgraničene odgovornosti za sigurno i efikasno provođenje svojih funkcija.



BHDCA zadržati će efektivnu kontrolu važnih funkcija nadzora. Takve funkcije ne mogu se delegirati.

BHDCA će težiti da dostigne uravnotežen sistem nadzora, u kojem će postojati zajednička odgovornost za izvođenje sigurnih i efikasnih aktivnosti u civilnom zrakoplovstvu. Ovaj odnos uspostavlja se u primarnoj legislativi, pravilima i propisima i uspostavlja se u praksi putem politike i određenih metoda BHDCA.

Sistem nadzora s ciljem postizanja željenog nivoa bezbjednosti zračne plovidbe uključuje:

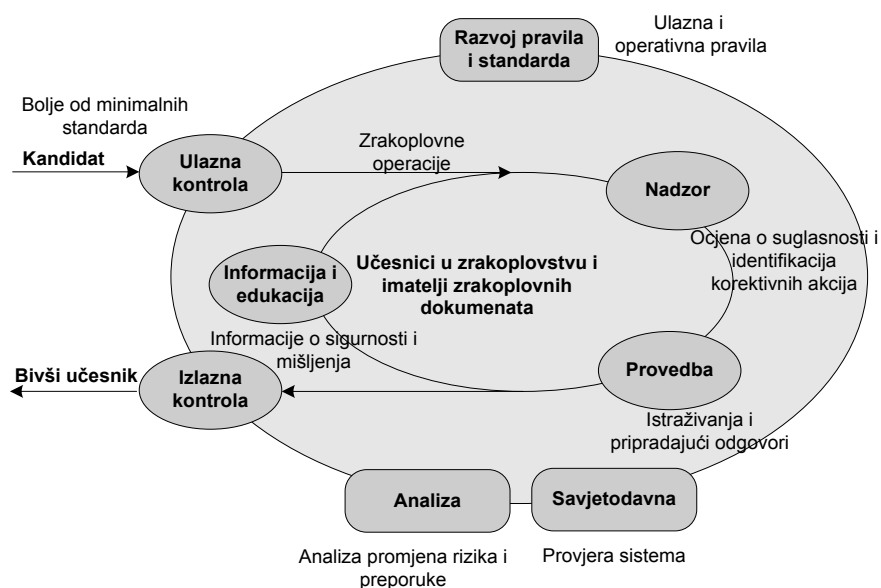
- a) Snažan i efektivan pristup u upravljanju bezbjednosti zračne plovidbe, uključujući primjenu upravljanja sistemom bezbjednosti zračne plovidbe (SMS);
- b) Koordinirani pristup pri izradi zrakoplovne legislative, njeno pravovremeno objavljivanje, široka dostupnost i dosljedna primjena. Ovo takođe uključuje način na koji se bezbjednosni nadzor izvodi, kao što je:
  - (i) Korištenje sistemskog pristupa prilikom izvođenja audita da bi se osigurao uvid u rad cjelokupnog sistema, a ne samo izolovanih elemenata, aktivnosti ili disciplina;
  - (ii) Korištenje strategija upravljanja rizicima, s ciljem optimalnog iskorištenja resursa;
  - (iii) Koordinacija rada sa drugim organizacijama gdje postoji preklapanje ili neophodna saradnja (npr. u domenu zaštite od protivzakonitog djelovanja);
  - (iv) Postavljanje zahtjeva i ohrabivanje organizacija u zrakoplovstvu da prihvate sličan, "sistemski" način razmišljanja, koji uključuje uzimanje u obzir principa ljudskog faktora i ljudskih performansi koji su primjenjivi u cjelokupnom spektru zrakoplovnih aktivnosti;
- c) Dobro uravnotežena podjela odgovornosti između BHDCA i zrakoplovnih organizacija i pojedinaca za bezbjednost zračne plovidbe;
- d) Neprekidni BHDCA nadzor nad aktivnostima operatora i pružalaca usluga u zrakoplovstvu, ali bez bespotrebnog uplitanja u vođenje i kontrolu njihovih sopstvenih organizacija;
- e) Uspostavljanje i održavanje skladnih odnosa, uključujući komunikaciju i konsultaciju između BHDCA i zrakoplovnih organizacija i pojedinaca, uz istovremeno zadržavanje jasno razgraničenih funkcionalnih uloga. Komunikacija uključuje objavljivanje jasnih zahtjeva koji trebaju biti ispunjeni prije izdavanja dozvola, odobrenja ili ovlaštenja, skupa sa pomoćnim, savjetodavnim materijalom.

## 1.5 Model „životnog ciklusa”

Principi regulacije u civilnom zrakoplovstvu počivaju na prirodi odgovornosti:

- a) BHDCA, kao regulator odgovorna je za postavljanje standarda za bezbjednosti zračne plovidbe civilnog zrakoplovstva i zahtjeva za pridržavanje tih standarda;
- b) organizacije i pojedinci u zrakoplovstvu odgovorni su za sigurno provođenje vlastitih aktivnosti i pridržavanje svih važećih pravila i propisa.

Bazirano na ovakvoj raspodjeli i uravnoteženoj odgovornosti između države i operatora, BHDCA je odgovorna za objavljivanje standarda vezanih za bezbjednosti zračne plovidbe; provjeru zadovoljenosti uslova za dobijanje potvrde, odobrenja, dozvole ili ovlaštenja (“ulazna kontrola”); vršenje funkcionalnog nadzora; vršenje “izlazne kontrole” i analizu sigurnosnih performansi sistema cjelokupnog zrakoplovnog sistema. Ovakav dinamički pristup naziva se “model životnog ciklusa” i ilustrovan je sljedećim prikazom:



Slika 3: Model “životnog ciklusa”

Model životnog ciklusa ugrubo razlikuje tri stepena učešća u sistemu civilnog zrakoplovstva:

- a) ulazak,
- b) obavljanje operacija, i
- c) izlaz.

Sa regulatornog aspekta postoji pet različitih aktivnosti:

- a) uspostavljanje standarda,
- b) kontroliranje ulaska u sistem,
- c) nadzor i podrška postojećim učesnicima,
- d) kontrolisanje izlaska i
- e) analiza performansi sistema.

Učesnici ulaze u zrakoplovni sistem nakon što pokažu usklađenost sa minimumom standarda i tada im se izdaju odgovarajući zrakoplovni dokumenti. Sve dok su u sistemu, moraju kontinuirano djelovati u saglasnosti sa ovim standardima i uslovima navedenim u njihovim dokumentima.

BHDCA provodi funkcionalni nadzor učesnika u sistemu civilnog zrakoplovstva, s ciljem utvrđivanja odstupanja od standarda i pokretanja mogućih korektivnih akcija. Odgovornost za bezbjednost operacija leži na imaoima zrakoplovnih dokumenata, uključujući organizacije koje moraju obezbijediti odgovarajuće upravljačke sisteme, organizaciju i resurse adekvatne njihovoj odgovornosti. BHDCA pruža podršku i savjetuje učesnike s ciljem promovisanja obaveze pridržavanja pravila. Operativna pravila obavezuju učesnike da izvještavaju BHDCA o vanrednim događajima koji se pojavljuju u njihovim svakodnevnim operacijama. Suštinske regulatorne funkcije BHDCA, uključujući razvoj standarda, ulaznu kontrolu, stalnu edukaciju i promociju bezbjednosti zračne plovidbe, zavise o toku informacija prema BHDCA. Ove informacije uključuju podatke o vanrednim događajima, incidentima, udesima, žalbama i bezbjednosnim podacima iz različitih izvora, naročito nalazima audita i inspekcija. BHDCA prikuplja i analizira ove podatke koji daju sliku o bezbjednosnim performansama sistema. Ove informacije, uključujući uočene trendove, koriste se u svrhu identifikovanja potreba za promjenama koje su nužne radi ostvarivanja bezbjednosnih ciljeva, a koje uključuju i promjene u pravilima i propisima i drugim procesima u BHDCA.

Učesnici napuštaju sistem ili dobrovoljno ili kao rezultat suspenzije ili opoziva zrakoplovnog dokumenta. BHDCA preuzima takve akcije u interesu bezbjednosti ukoliko drugi korišteni metodi nisu dali željene rezultate ili nisu adekvatni u konkretnom slučaju.

## 2 Program bezbjednosti zračne plovidbe u Bosni i Hercegovini

### 2.1 Zakonodavni okvir bezbjednosti zračne plovidbe

BHDCA će periodično analizirati važeći Zakon o zrakoplovstvu i izvještavati nadležno ministarstvo, s ciljem obezbjeđenja temeljite i efektivne osnovne regulative usklađene sa okruženjem i složenošću zrakoplovstva u Bosni i Hercegovini i zahtjevima ICAO, EU ili JAA regulative i standarda.

U oblasti podzakonske regulative, BHDCA će obezbijediti adekvatna pravila i propise, koji će minimalno uspostaviti zahtjeve koji proističu iz osnovne regulative i koji će obezbijediti standardizovane operativne procedure, opremu i infrastrukturu.

BHDCA će se pridržavati sljedećih principa:

- a) sva EU regulativa biće integrisana u domaće zakonodavstvo putem reference, uz obezbjeđenje i objavljivanje prijevoda na zvanične jezike u Bosni i Hercegovini;
- b) svi JAR dokumenti, za koje ne postoji adekvatna EU regulativa, biće integrisani u domaće zakonodavstvo putem reference, uz obezbjeđenje i objavljivanje prijevoda na zvanične jezike u Bosni i Hercegovini;
- c) sva nova regulativa ili amandmani na postojeću regulativu biti će usklađeni sa ICAO Aneksima (u oblastima koje nisu pokrivene EU regulativom ili JAR dokumentima);
- d) sve razlike u odnosu na ICAO standarde biće identifikovane i informacija će biti prosljeđena za ICAO;
- e) nova regulativa ili amandmani na postojeću regulativu će biti razvijani uzimajući u obzir EU direktive;
- f) razvoj nove regulative će se razmatrati u sljedećim slučajevima:
  - da se obezbijedi saglasnost sa EU ili JAA standardima;
  - da se obezbijedi saglasnost sa ICAO standardima;
  - ukoliko značajno doprinosi poboljšanju bezbjednosti zračne plovidbe;
  - ispravlja trenutni problem u implementaciji regulative (npr. Operativne direktive);
  - omogućava brzu implementaciju tehnološkog napretka, uvodi novi koncept odobrenja organizacija ili novu politiku po pitanju zaštite okoline;
- g) proces izrade pravila i propisa biće otvoren i transparentan, podržavaće se učešće svih zainteresiranih strana održavajući ravnotežu između različitih pogleda i zahtjeva;
- h) primjenjivati će se koordinirani pristup sa ciljem:
  - da se uoče sve međusobne veze na odgovarajući način;
  - obezbijedi koherentnost regulatornog sistema i, posebno, dosljedan pristup u sličnim situacijama;
- i) regulativa će biti usmjerena na ciljeve koji se žele postići, a neće propisivati detaljno načine kako da se ti ciljevi dosegnu;

- j) Regulatorna, materijali i praksa drugih država, koja se pokazala kao adekvatna i smatra se „najboljom praksom“, razmatraće se u slučajevima razvoja nove regulative;
- k) Regulatorna će biti upotpunjena savjetodavnim, interpretirajućim i informativnim materijalom, čija svrha je da razjasni specifične zahtjeve regulative i opiše prihvatljive načine ispunjenja zahtjeva.

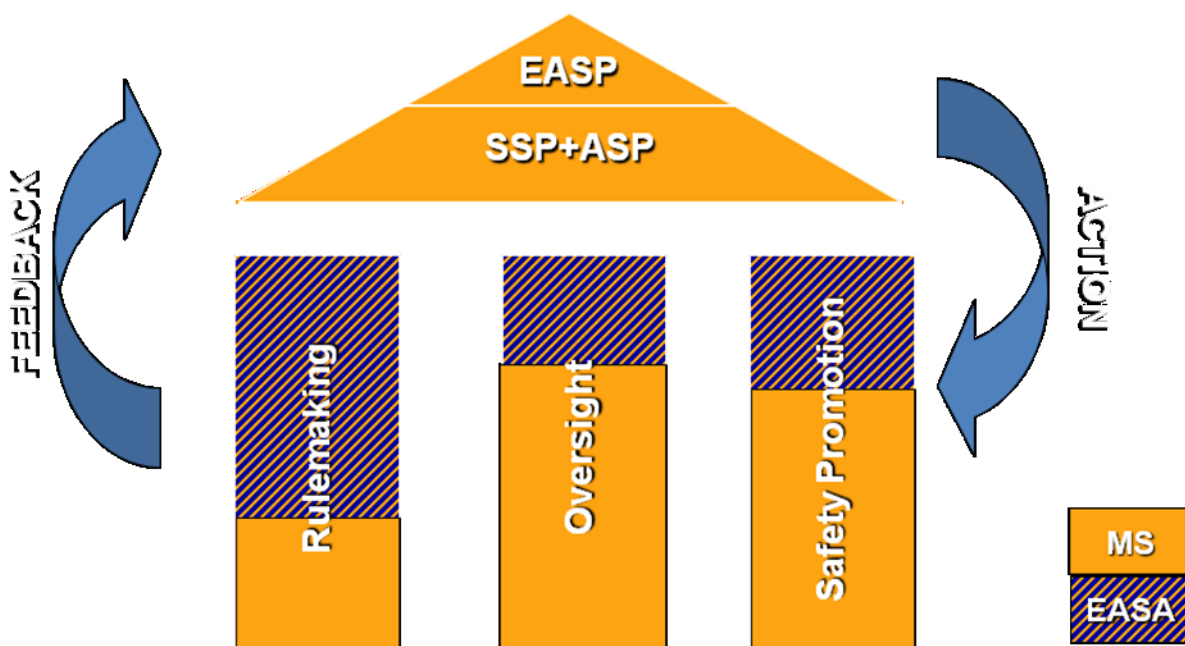
## 2.2 Odgovornosti (responsibilities) i nadležnosti (accountabilities) za bezbjednost zračne plovidbe

Primarna odgovornost za SSP Bosne i Hercegovine počiva na BHDCA. Međutim, budući da je BHDCA regulatorna institucija za pitanje bezbjednosti zračne plovidbe, koja obavlja funkcije vezane za bezbjednost zračne plovidbe, BHDCA je odgovorna i za koordinaciju i izradu SSP dokumenta za Bosnu i Hercegovinu.

Međutim, bilo kakve organizacione promjene neophodne da se obezbijedi kontinuirano upravljanje i buduća nadležnost za SSP tek treba definisati. Do tada, BHDCA će nadgledati ažuriranje i izradu SSP-a Bosne i Hercegovine u saradnji sa drugim tijelima i nastaviće sa razvojem i stalnim unapređivanjem SSP-a.

Uloga i odgovornosti EC i EASA-e u vezi nadzora bezbjednosti zračne plovidbe treba se detaljnije opisati u okviru Programa bezbjednosti zračne plovidbe Zajednice. Iako će mnoge funkcije nadzora ostati pri nacionalnim vlastima, uloga i odgovornosti EASA-e se proširuju pa će i SSP Bosne i Hercegovine, u skladu sa tim, biti mijenjan i dopunjavan, ako i kada to bude potrebno.

Europska Unija planira razviti Europski program za bezbjednost zračne plovidbe, koji će poslužiti kao osnova za izradu nacionalnih programa i programa bezbjednosti zračne plovidbe EASA-e. Na sljedećoj slici su prikazana tri osnovna elementa na kojima će se bazirati navedeni programi, kao i odgovornosti koje dijele države članice i EASA.



## 2.3 Istraga incidenata i nesreća

### 2.3.1 Cilj istrage

Jedini cilj istrage nesreće ili ozbiljnog incidenta je da se utvrde činjenice, uvjeti i okolnosti koji se odnose na nesreću ili incident i vjerojatni uzrok(ci) istog.

Rezultati istrage se koriste da se utvrde mjere koje će pomoći u sprečavanju sličnih nesreća ili incidenata u budućnosti i važan je metod u prevenciji nesreća.

Svrha istrage nema za cilj određivanja prava ili odgovornosti bilo koje osobe.

### 2.3.2 Odgovornost za istragu

U saglasnosti sa članom 26. Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, obaveza je države na čijoj je teritoriji došlo do nesreće ili ozbiljnog incidenta (Država događaja) da otpočne istragu o okolnostima nesreće/incidentu.

U slučaju nesreće, Ministarstvo komunikacija i prometa određuje Komisiju za istraživanje nesreće. U manje komplikovanim slučajevima Ministarstvo može istragu povjeriti jednom istražitelju.

Komisija ili istražitelj podnosi izvještaj Ministarstvu.

Ako se nesreća ili incident dogodio u stranoj zemlji koja nije obuhvaćena odredbama Aneksa 13 Čikaške konvencije, a koja ne namjerava da vodi istragu sukladno sa Aneksom 13, Država registra ili operatora, u ovom slučaju Bosna i Hercegovina, treba da organizuje i vodi istragu u saradnji sa državom u kojoj se desila nesreća, ali u nedostatku te saradnje treba sama preduzeti istragu.

### 2.3.3 Organizacija i vođenje istrage

U skladu sa odredbama Aneksa 13 Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, Komisija za vođenje istrage/ istražitelj imati će nezavisnost u vođenju istrage.

Istraga će uključivati:

- a) prikupljanje, snimanje i analizu svih raspoloživih informacija o nesreći ili incidentu;
- b) ako je adekvatno, objavljivanje bezbjednosnih preporuka;
- c) ako je moguće, utvrđivanje uzroka; i
- d) priprema finalnog izvještaja.

## 2.4 Provođenje propisa (Enforcements Policy)

BHDCA osnovna bezbjednosna filozofija podrazumijeva činjenicu da je dobrovoljno pridržavanje pravila i propisa bolji metod dostizanja visokog nivoa bezbjednosti zračne plovidbe od naknadnog poduzimanja mjera prema prekršiocu. Stoga je preventivna aktivnost metod koji ima prioritet u svrhu postizanja pune usklađenosti sa zahtjevima. Dobrovoljno pridržavanje pretpostavlja da su pojedinci racionalni, odgovorni i da se pridržavaju pravila i propisa radi njihovog sopstvenog interesa.

Kad god ovi faktori nedostaju ili ne uspiju motivisati pojedinca da djeluje u skladu sa pravilima i propisima, neophodna je akcija kojom se obezbjeđuje pridržavanje pravila i propisa.

Postoji širok spektar preventivnih mjera kojima se može promovirati dobrovoljno pridržavanje propisa. Dvije su glavne kategorije: edukacija i publicitet. Osnovno poznavanje propisa, njihove svrhe i mogućih konsekvenci u slučaju njihovog nepridržavanja djeluju kao prepreka za njihovo kršenje.

Publicitet u svrhu prevencije može biti učinkovit na dva načina. Prvo, javnim objavljivanjem regulatornih zahtjeva i omogućavanjem široke dostupnosti svih potrebnih materijala i drugo, javnim objavljivanjem informacija o značajnim preduzetim mjerama. Prvi metod motiviše učenje, a drugi ograničava djelovanje pojedinaca u pravcu kršenja propisa.

Svaki zaposleni BHDCA odgovoran je za sprečavanje prekršaja putem edukativnih i drugih mjera, ali takođe ima i obavezu da izvijesti o uočenim prekršajima.

U slučajevima kada metode za postizanje dobrovoljnog pridržavanja pravila i propisa ne daju rezultate, prekršaji će biti tretirani dosljedno, pošteno i na način koji u potpunosti služi svrsi sprečavanja budućih sličnih događaja.

U skladu sa ovim ciljevima, BHDCA će se pridržavati sljedećih principa:

- a) Svi izvještaji o prekršajima će biti trenutno i temeljito istraženi;
- b) Svi koraci u istraživanju i moguće dalje akcije će biti završeni na vrijeme;
- c) Svi uključeni u proces istrage će biti u svom odnosu prema drugim članovima zrakoplovne zajednice profesionalni, poštenu, objektivni i nepristrasni;
- d) Izvještaji će sadržavati sveobuhvatne podatke o okolnostima, uključujući olakšavajuće i otežavajuće faktore.

Program provođenja zakona će biti vođen dosljedno. Nijedan prekršaj neće proći bez adekvatne istrage, niti će se akcije provoditi sa isključivom svrhom kažnjavanja. U slučaju kad se prekršaj dogodi nenamjerno ili ako je u pitanju prvi prekršaj relativno neiskusnog pojedinca i kada nije došlo do ozbiljnijeg narušavanja bezbjednosti zračne plovidbe, uobičajeno je da se pošalje pismo upozorenja.

#### **2.4.1 Politika BHDCA u vezi provođenja propisa u SMS okruženju**

Ova politika provođenja propisa se objavljuje u važećim propisima i regulatornim standardima Bosne i Hercegovine.

Ova politika provođenja propisa predstavlja vrhunac jedne sveobuhvatne analize BHDCA u smislu njenih kapaciteta za ocjenjivanje aktivnosti vezanih za bezbjednost zračne plovidbe od strane pružalaca usluga. Implementacija sistema za upravljanje bezbjednosti zračne plovidbe (SMS) zahtijeva od BHDCA da izradi fleksibilan pristup izvršavanju propisa u odnosu na ovaj evoluirajući okvir bezbjednosti zračne plovidbe, istovremeno obavljajući izvršne funkcije nepristrasno, praktično i dosljedno.

Fleksibilan pristup provođenju propisa u SMS okruženju treba da bude zasnovan na dva opšta principa.

**Prvi** opšti princip obuhvata izradu izvršnih procedura koje omogućavaju pružiocima usluga da adresiraju i rješavaju određene događaje koji uključuju odstupanja od bezbjednosti zračne plovidbe, interno, u kontekstu SMS-a pružaoca usluga, i na zadovoljstvo BHDCA. Namjerna kršenja Zakona o zrakoplovstvu i pravila i propisa biti će istražena i mogu podlijegati konvencionalnim izvršnim postupcima, ako se za tim ukaže potreba.

**Drugi** opšti princip ogleda se u tome da se informacije izvedene putem sistema za prikupljanje i obradu podataka o bezbjednosti zračne plovidbe (SDCPS), koji su uspostavljeni u okviru SMS-a, ne smiju koristiti kao osnova za izvršni postupak.

Principi koji čine osnovu ove politike provođenja propisa i pratećih izvršnih procedura primjenjuju se na pružaoce usluga koji djeluju u skladu sa ICAO Aneks 1 — *Izdavanje dozvola osoblju*; Aneks 6 — *Operacije zrakoplova*, Dio I — *Međunarodni komercijalni zračni transport — Avioni*, i Dio III — *Međunarodne operacije — Helikopteri*; Aneks 8 — *Plovidbenost zrakoplova*; Aneks 11 — *Službe kontrole letenja*; i Aneks 14 — *Aerodromi*, knjiga I — *Projektovanje aerodroma i operacije*.

U kontekstu ovih smjernica, pojam „pružalac usluga“ se odnosi na bilo koju organizaciju koja pruža zrakoplovne usluge. Pojam obuhvata ovlaštene organizacije za stručno osposobljavanje koje su izložene bezbjednosnim rizicima tokom pružanja svojih usluga, operatore zrakoplova, ovlaštene organizacije za održavanje, organizacije odgovorne za projektovanje tipova i/ili izradu zrakoplova, pružaoce usluga kontrole zračnog prometa i sertifikovane aerodrome, zavisno od slučaja.

Pružalac usluga će uspostaviti, održavati i pridržavati se SMS-a koji je srazmjeran veličini, karakteru i kompleksnosti operacija koje je ovlašten da obavlja u okviru potvrde za vršenje operacija, kao i opasnostima i bezbjednosnim rizicima povezanim sa ovim operacijama.

U cilju izrade politike provođenja propisa, kao podrške implementaciji SMS-a, BHDCA inspektori će održavati otvorenu komunikaciju sa pružiocima usluga.

U slučaju da pružalac usluga, koji djeluje u okviru SMS-a, nenamjerno prekrši Zakon o zrakoplovstvu i pravila i propise, koristiti će se posebni postupci analize. Ovi postupci će BHDCA inspektorima nadležnom za nadzor pružaoca usluga dati mogućnost da se upusti u dijalog sa predmetnom organizacijom pod okriljem SMS-a. Cilj ovog dijaloga je dogovor o predloženim korektivnim mjerama i akcionom planu koji na odgovarajući način rješava nedostatke koji su doveli do prekršaja, te da pružaocu usluga pruži dovoljno vremena za njihovo implementiranje. Cilj ovog pristupa je da njeguje i održava djelotvorno izvještavanje o bezbjednosti zračne plovidbe, pri čemu zaposlenici pružalaca usluga mogu prijaviti bezbjednosne nedostatke bez straha od kažnjavanja. Prema tome, pružalac usluga može, bez pripisivanja krivice i bez straha od izvršnih postupaka, analizirati događaj i organizacione i pojedinačne faktore koji su eventualno doveli do prekršaja, a sa ciljem da se primijene korektivne mjere kojim će se na najbolji način spriječiti ponavljanje prekršaja.



BHDCA će, preko inspektora zaduženog za nadzor pružaoca usluga, izvršiti ocjenu korektivnih mjera koje predloži pružalac usluga i/ili trenutno uspostavljenih sistema kako bi se obradio događaj koji je u osnovi prekršaja. Ako se ocijeni da su predložene korektivne mjere odgovarajuće i da će vjerojatno spriječiti ponavljanje prekršaja i unaprijediti poštivanje propisa u budućnosti, analiza prekršaja će onda biti zaključena bez izvršnog postupka. U slučajevima kada su ili korektivne mjere ili uspostavljeni sistemi ocijenjeni kao neodgovarajući, BHDCA će nastaviti da komunicira sa pružaocem usluga radi iznalaženja zadovoljavajućeg rješenja kojim bi se spriječio izvršni postupak. Međutim, u slučajevima kada pružalac usluga odbije da se pozabavi događajem i obezbijedi djelotvorne korektivne mjere, BHDCA će razmotriti preduzimanje izvršnih radnji ili drugih administrativnih radnji koje su vezane za dobijene potvrde za vršenje određenih operacija.

Povrede zrakoplovnih propisa mogu se dogoditi iz mnogo različitih razloga, od istinskog nerazumijevanja propisa, do neuvažavanja bezbjednosti zračne plovidbe. BHDCA ima na raspolaganju više izvršnih procedura kojim može da postigne efikasno izvršavanje obaveza po Zakonu o zrakoplovstvu u raznim okolnostima. Ove procedure mogu obuhvatiti mnoštvo radnji kao što su:

- a) savjetovanje;
- b) dodatna obuka ili
- c) promjena, suspenzija ili ukidanje ovlaštenja.

Odluke o izvršnim postupcima ne smiju biti donešene pod uticajem:

- a) ličnog sukoba;
- b) okolnostima kao što su pol, rasa, religija, politički stavovi ili pripadnost ili
- c) lična, politička ili finansijska moć uključenih lica.

Odluke o izvršnim postupcima moraju biti proporcionalne utvrđenim prekršajima i bezbjednosnim rizicima čiju osnovu čine, na osnovu dva principa:

- a) BHDCA će preduzeti mjere protiv onoga ko stalno i namjerno djeluje izvan propisa u civilnom zrakoplovstvu i
- b) BHDCA će težiti edukaciji i promovisanju obuke ili nadzora onih koji pokažu predanost u rješavanju bezbjednosnih nedostataka.

Odluke o izvršnim postupcima moraju:

- a) biti pravične i u skladu sa odgovarajućim procesom;
- b) biti transparentne prema uključenim stranama;
- c) uzeti u obzir okolnosti datog slučaja i ponašanje/radnje pružaoca usluga pri razmatranju mjera;
- d) biti dosljedne mjere/odluke za iste/slične okolnosti i
- e) podlijegati odgovarajućim internim i eksternim revizijama.

Ova politika nije primjenjiva u slučaju da postoje dokazi o namjernom nastojanju da se sakrije nepoštivanje propisa.

Ova politika nije primjenjiva u slučaju da pružalac usluga ne obezbijedi povjerenje u svoja sredstva za utvrđivanje opasnosti i upravljanje bezbjednosnim rizicima.

Ova politika nije primjenjiva u slučaju da je pružalac usluga povratnik u pravljenju prekršaja. Povratnik u pravljenju prekršaja je onaj prekršilac koji je, u prošlosti, pravio iste ili slične prekršaje.

U takvim okolnostima će se primjenjivati kaznena politika (ili drugo primjenjivo mjerno sredstvo) u okviru utvrđenih izvršnih procedura.

### 3 Upravljanje rizicima koji utiču na bezbjednost zračne plovidbe

#### 3.1 Plan bezbjednosti zračne plovidbe BHDCA i proces upravljanja rizicima

Jedan od ciljeva BHDCA je postizanje održivosti nivoa bezbjednosti zračne plovidbe u Bosni i Hercegovini kroz stalno unapređivanje i, u partnerstvu sa EASA-om, širom Europe. BHDCA ima dugoročnu strategiju za poboljšanje bezbjednosti zračne plovidbe i namjerava da izradi sopstveni Plan bezbjednosti zračne plovidbe. Kroz ovaj dokument mogu se vršiti unaprjeđenja bezbjednosti zračne plovidbe a, pored toga, BHDCA je opredijeljena ka udruživanju sa europskim partnerima sa ciljem da se utvrde dopunski bezbjednosni ciljevi.

BHDCA će u 2010/2011. godini izraditi formalni Plan bezbjednosti zračne plovidbe. Proces planiranja bezbjednosti zračne plovidbe će predstavljati i model „odozdo prema gore“, koristeći značajnu stručnost u organizovanju radi utvrđivanja potencijalnih rizika i novi proces „odozgo prema dole“, počevši od rizika prikazanih kroz podatke, koristeći obavezne izvještaje o događajima i druge izvore podataka.

Procesom upravljanja bezbjednosnim rizicima će se utvrditi koje radnje BHDCA može preduzeti sa ciljem da pomogne u ublažavanju tih rizika. Ovaj proces pokazati će i opredijeljenost BHDCA da kontinuirano razvija svoje procese radi pružanja pomoći u unapređivanju bezbjednosti zračne plovidbe.

Kako se regulatorni okvir u kojem djeluje BHDCA dramatično mijenja (npr. širenje EASA-e i Jedinstveno europsko nebo), BHDCA će ostati usredsređena na unapređivanje bezbjednosti zračne plovidbe.

Unaprjeđenja u bezbjednosti zračne plovidbe ne mogu se ostvariti bez stalne angažovanosti BHDCA u svim sektorima zrakoplovne industrije. Izrada i objava Plana bezbjednosti zračne plovidbe kao javnog dokumenta će predstavljati dio odlučnosti BHDCA da razvije tu vezu sa ciljem da omogući veće učešće industrije u izradi Plana bezbjednosti zračne plovidbe i zajedničko korištenje rezultata tog partnerstva.

#### 3.2 Savjet za bezbjednost zračne plovidbe BHDCA

BHDCA je, u svrhu nadzora nad rizicima po bezbjednost zračne plovidbe, uspostavila Savjet za bezbjednost zračne plovidbe (SC). SC obezbjeđuje širok nadzor i koordinaciju procesa upravljanja rizicima po bezbjednost zračne plovidbe. Za uspjeh SC-a i upravljanje rizicima u BHDCA u cjelosti ključno je da Savjet prema upravi bude direktan, proaktivan, da pruža kvalitetne informacije, da savjetuje i predlaže usmjerenja.

Zadatak SC-a je da traži i analizira informacije u vezi bezbjednosti zračne plovidbe i utvrđuje strateški važna pitanja o rizicima, obezbjeđuje utvrđivanje odgovarajućih akcionih planova za ublažavanje ovih rizika, kao i da upravi predlaže dokumentovane planove bezbjednosti zračne plovidbe radi dobijanja saglasnosti. Cilj SC-a je procjena mogućnosti tolerisanja zrakoplovnih rizika kroz korištenje i objektivnih i subjektivnih metoda.

Konkretnije, zadatak SC-a će biti da:

- a) utvrđuje rizike koristeći procese odozdo prema gore i odozgo prema dole;
- b) procjenjuje utvrđene rizike i prateće podatke;
- c) utvrđuje nove i potencijalne izvore podataka o bezbjednosti zračne plovidbe i metode postupanja sa podacima;
- d) analizira i komentariše dokument sa pokazateljima učinka BHDCA na polju bezbjednosti zračne plovidbe, predlažući daljnje aktivnosti gdje je to potrebno;
- e) procjenjuje mjere za ublažavanje rizika;
- f) raspoređuje i koordiniše informacije u vezi bezbjednosti zračne plovidbe među grupama i sektorima u BHDCA;
- g) prikuplja informacije od odjeljenja i odsjeka u cilju ispitivanja eventualnih novih pristupa ili mjera koje se mogu usvojiti;
- h) osniva međusektorske grupe radi procjene određenih pitanja i predlaže SC-u potencijalne akcione planove;
- i) dogovara i provodi metode koje se budu koristile za pripremu kompletnih Planova bezbjednosti zračne plovidbe i njihovih dopuna;
- j) doprinosi i, kada je moguće, poboljšava Program bezbjednosti zračne plovidbe Bosne i Hercegovine i
- k) doprinosi i, kada je moguće, poboljšava oblast upravljanja rizicima po bezbjednost zračne plovidbe na europskom nivou.

### 3.3 Uspostavljanje Sistema za upravljanje bezbjednosti (SMS) kod pružaoca usluga

Status SMS-a u Bosni i Hercegovini značajno je izmijenjen. Kao odgovor na postojeće ICAO standarde, kojim se traži uspostavljanje SMS za pružaoce usluga u zračnoj plovidbi i za aerodromske operatore, BHDCA sada zahtijeva SMS za ANSP i aerodromske operatore.

Što se tiče ANSP, Eurocontrol je ustanovio SMS zahtjeve za ANSP-ove u okviru Eurocontrol-ovih bezbjednosno-regulatornih zahtjeva (ESARR-i) 1, 3, 4 i 5. Većina sadržaja ovih ESARR-a prenešen je u okviru zakonodavne inicijative za Jedinствeno europsko nebo (SES). Zračni prostor Bosne i Hercegovine trenutno kontrolišu ANSP-ovi Republike Srbije i Republike Hrvatske. U toku je uspostavljanje BH ANSA.

Za aviokompanije i ovlaštene organizacije za održavanje, ICAO standard zahtijeva da SMS bude uspostavljen od 1. januara 2009. Kao odgovor na to, BHDCA promoviše implementaciju SMS-a od strane aviokompanija i organizacija za održavanje i daje doprinos izradi novih provedbenih pravila EASA-e, koji će dati zakonsku osnovu za proglašavanje SMS-a obaveznim širom Europe. Puni uticaj SMS-a na regulatorni nadzor tek treba u potpunosti razmotriti. Stoga je važno da osoblje BHDCA sa nadzornim odgovornostima za pružaoce usluga ima zajedničko i jasno viđenje osnovnih principa SMS-a. Kao odgovor, BHDCA je organizovala međunarodnu SMS obuku osoblja. Veliki dio ove obuke proveden je kroz korištenje ICAO Priručnika za upravljanje bezbjednosti zračne plovidbe i ESARR 3 zahtjeva.

U cilju pomoći pružaocima usluga u implementaciji SMS-a i metodama za utvrđivanje operativnih rizika, BHDCA je održala nekoliko sastanaka. Budući da se radi o razvojnem konceptu i da BHDCA ne želi da razvija sopstveni koncept SMS-a, kako bi izbjegla probleme tokom revizija EASA standardizacije, u velikoj mjeri se oslanja na dokumentaciju ICAO SMS-a i EASA Sistema upravljanja.

### 3.4 Način na koji se pružalac usluga bavi bezbjednosti zračne plovidbe

BHDCA planira da utvrdi metod procjene rizika po bezbjednost zračne plovidbe i odredi nivo bezbjednosti zračne plovidbe. U svrhu utvrđivanja i procjene rizika po bezbjednost zračne plovidbe, BHDCA koristi interni proces upravljanja rizicima po bezbjednost zračne plovidbe. Radi određivanja prihvatljivog nivoa bezbjednosti zračne plovidbe, BHDCA će razviti određeni broj pokazatelja bezbjednosti zračne plovidbe koji će se koristiti za procjenu učinka na polju bezbjednosti zračne plovidbe za određene mjere bezbjednosti zračne plovidbe.

U ovom trenutku, BHDCA nema utvrđen prihvatljivi nivo bezbjednosti zračne plovidbe koji bi bio primjenjiv na pružaoce usluga u radu njihovog SMS-a, ali smatra da je primarni cilj postizanje stalnog poboljšanja bezbjednosti zračne plovidbe. Budući da Bosna i Hercegovina prihvata fazni pristup implementaciji SMS-a, kriteriji koji će se koristiti za procjenu rizika po bezbjednost zračne plovidbe i procjenu mogućnosti za tolerisanje rizika će biti utvrđeni u saradnji sa pružaocima usluga tokom naredne 3 godine.

Da bi se ovo uradilo sistematski, potrebne su politika bezbjednosti zračne plovidbe, metrika bezbjednosti zračne plovidbe i metodi praćenja koje treba usaglasiti za različite zrakoplovne sektore. To neće biti lak zadatak zbog toga što će prihvatljivi nivoi bezbjednosti zračne plovidbe morati da budu srazmjerni kompleksnosti određenih operacija pojedinačnih pružalaca usluga i raspoloživih resursa.

### 3.5 Implementacija SSP u Bosni i Hercegovini

ICAO je utvrdio četiri koraka koje država treba da preduzme radi implementacije SSP-a. Ti koraci su sljedeći:

**Korak 1** – Sprovesti analizu neusklađenosti SSP-a i izraditi državne propise koji će uređivati funkcioniranje SSP-a.

BHDCA je pri izradi ovog SSP dokumenta izvršila analizu neusklađenosti na osnovu nacrtu ICAO dodatka na SMM (Safety Management Manual). Ovom analizom nije utvrđeno da postoje oblasti u kojim je neophodno izraditi nove državne propise koji bi uredili funkcionisanje SSP-a.

**Korak 2** – Izraditi program obuke za osoblje BHDCA. BHDCA je upućivala svoje osoblje na inicijalnu SMS obuku u različite organizacije za obuku pri ICAO, JAA i EUROCONTROL-u.

Novi program je u razvoju sa ciljem da obezbijedi početnu, specijalizovanu i kontinuiranu SMS obuku za osoblje BHDCA.

**Korak 3** – Izraditi propise u vezi SMS-a za pružaoce usluga i pripremiti instruktivni materijal za implementaciju SMS-a.

BHDCA, zajedno sa ostalim europskim zemljama, radi na izradi propisa i instruktivnih materijala za SMS pružaoca usluga. Veliki dio ovih materijala će biti zasnovan na ICAO Priručniku za upravljanje bezbjednosti zračne plovidbe i materijalima sa ICAO kurseva.

**Korak 4** – Revidirati BHDCA politiku provođenja propisa.

Politika BHDCA u vezi provođenja propisa se uspostavlja u kontinuitetu i dizajnirana je da obezbijedi kontinuirani protok i razmjenu informacija o bezbjednosti zračne plovidbe sa pružaocima usluga. Uspostavljanje i održavanje povjerenja sa zajednicom koja vrši izvještavanje je suštinski važan dio ovog procesa.

### 3.6 Implementacija SMS u Bosni i Hercegovini

ICAO je utvrdio faznu implementaciju SMS-a pružalaca usluga. Ovim faznim pristupom se pružaocima usluga daje jedan praktičan niz koraka koje treba pratiti pri implementaciji SMS-a i pomaže u kontroli radnog opterećenja povezanog sa implementacijom SMS-a.

Fazni pristup koji preporučuje ICAO ima sljedeće četiri faze:

**Faza 1** – Planiranje implementacije SMS-a

**Faza 2** – Reaktivni procesi upravljanja bezbjednošću zračne plovidbe

**Faza 3** – Proaktivna i prediktivna bezbjednost zračne plovidbe

**Faza 4** – Operativno garantovanje bezbjednosti zračne plovidbe

BHDCA promoviše fazni pristup implementaciji SMS-a. Takav pristup utvrditi će vremenske okvire neophodne za razvoj, provođenje i verifikovanje efikasnosti SMS-a uzimajući u obzir veličinu i kompleksnost organizacije. Vremenski okvir za europsko zakonodavstvo kojim će se SMS proglašiti obaveznim za zračne prijevoznike i organizacije za održavanje tek treba da bude utvrđen.

## 4 Osiguranje bezbjednosti zračne plovidbe

### 4.1 Nadzor bezbjednosti zračne plovidbe (Safety Oversight)

Svrha nadzora je da provjeri da li učesnici u sistemu civilnog zrakoplovstva nastavljaju da djeluju u saglasnosti sa odgovarajućim zahtjevima i standardima i ograničenjima navedenim u njihovim odobrenjima.

Primarni cilj u svim slučajevima jeste pribavljanje tačnih i kompletnih informacija o nivou usklađenosti sa regulatornim zahtjevima, dokumentovanje ovih informacija i započinjanje akcija koje će osigurati usaglašenost sa propisima.

U sklopu zadataka nadzora, BHDCA od učesnika u zrakoplovstvu očekuje sljedeće:

- a) Izvođenje operacija sa visokim nivoom bezbjednosti;
- b) Dobro poznavanje i razumijevanje sopstvenog sistema upravljanja i priručnika (kada se radi o organizacijama) i njihovu efektivnu implementaciju;
- c) Dobrovoljno pridržavanje propisa;
- d) Trenutnu i efektivnu akciju kojom se otklanjaju nedostaci.

S druge strane, BHDCA se u odnosu prema učesnicima u sistemu civilnog zrakoplovstva koje nadzire, obavezuje na sljedeće:

- a) Procjenu rizika po pitanju bezbjednosti zračne plovidbe;
- b) Tačnu procjenu nivoa usaglašenosti sa zahtjevima;
- c) Neophodne informacije i savjet s ciljem postizanja potpune usaglašenosti;
- d) Dosljednu i odgovarajuću reakciju u slučaju da su uočene operacije koje su ispod traženog standarda.

Aktivnosti nadzora pokrivaju sve učesnike u sistemu civilnog zrakoplovstva. "Učesnici" uključuju sve organizacije, pojedince, proizvode, usluge i objekte za koje se zahtjeva bilo koja vrsta odobrenja za rad u zrakoplovstvu.

Nadzor će se obavljati putem audita i inspekcija, audita sa posebnom svrhom, provjerama na licu mjesta, sastancima i intervjuima i drugim formama nadgledanja.

Sljedeći principi korisni su u razmatranjima koju akciju treba preduzeti u konkretnim slučajevima:

<b>Proporcionalnost</b>	BHDCA će intervenisati samo kada je to neophodno. Preduzete akcije trebaju biti proporcionalne pretpostavljenom riziku, a troškovi identificirani i minimizirani.
<b>Odgovornost</b>	BHDCA biti će sposobna da opravda svoje odluke i te odluke će biti podvrgnute stalnom nadzoru javnosti.

<b>Dosljednost</b>	Pravila, propisi i standardi moraju biti prožeti istim duhom i moraju biti jednoliko implementirani. Regulacija treba biti predvidiva, kako bi se omogućila stabilnost i predvidivost regulisanoj strani.
<b>Transparentnost</b>	BHDCA će biti otvorena. Posljedice u slučaju neusaglašenosti sa zahtjevima trebaju biti jasno navedene. Zahtjevi i preporučena praksa trebaju biti jasno razgraničeni.
<b>Ciljanost</b>	Regulativa treba biti fokusirana na problem, a propratni efekti minimizirani. Regulacija i mjere za provođenje propisa trebaju se fokusirati na područja najvećeg rizika.

Regulatorni principi proporcionalnosti i ciljanosti ukazuju da se isti nivo inspekcija i audita ne primjenjuje ravnomjerno na sve učesnike u sistemu civilnog zrakoplovstva. Ustvari, tip, dubina i učestalost BHDCA audita i inspekcija primarno je određena sa dva faktora:

- a) Međunarodnim obavezama. Kao generalno pravilo, ICAO Doc 9734-AN/959 "Safety Oversight Manual" (Part A), paragraf 3.8.6 zahtijeva da se sve certifikovane organizacije provjeravaju najmanje jedanput godišnje. Uz to, EU i JAA standardi daju preciznije zahtjeve po pitanju učestalosti inspekcija za pojedine organizacije;
- b) Procjenom rizika za svakog pojedinog učesnika u sistemu civilnog zrakoplovstva i/ili sektora.

Oba faktora uzimaju se u obzir prilikom određivanja prirode inspekcije i nadgledanja koje se izvodi u pojedinim organizacijama i sektorima.

Novi učesnici u sistemu civilnog zrakoplovstva biće provjereni u roku ne dužem od šest mjeseci od datuma kada su dobili odgovarajuće odobrenje, a nakon toga u intervalima koji variraju zavisno od stepena povjerenja u performanse bezbjednosti organizacije koja se nadzire.

Frekvencije audita i inspekcija biti će stalno prilagođavane na osnovu procesa procjene rizika.

## 4.2 Prikupljanje podataka koji se odnose na bezbjednost zračne plovidbe, njihova analiza i razmjena

Kao potpisnica ECAA Sporazuma, Bosna i Hercegovina se obavezala da usvoji Direktivu 2003/42/EC u okviru prvog prelaznog perioda tog sporazuma.

Cilj obaveznog izvještavanja o događajima je sprječavanje zrakoplovnih nesreća, ozbiljnih incidenata i incidenata, te služi kao efikasan doprinos povećanju bezbjednosti u civilnom zrakoplovstvu. Obavezno izvještavanje o događajima nema za cilj utvrđivanje odgovornosti, izricanje kazne ili preduzimanje ostalih zakonskih radnji. Izvještavanje o događajima dovodi do veće sistematične preglednosti događaja i njihovih uzroka i omogućuje identifikaciju odgovarajućih korektivnih radnji, kao i područja gdje bezbjednosti zračne plovidbe može biti poboljšana promjenom propisa koji se tiču operacija zrakoplova i sistema upravljanja zračnim prometom (ATM).



BHDCA je ovlaštena institucija za prijem, procjenu, početnu analizu, obradu, širenje i čuvanje podataka izvještaja o događajima.

U cilju postizanja potpune analitičke i statističke koristi od evidencije o događajima, BHDCA će voditi bazu podataka o svim događajima.

Svaka osoba ili organizacija mora da izvijesti o svakom događaju u koji je bila uključena ili mu je prisustvovala, a za koji postoji sumnja da predstavlja potencijalnu prijetnju za bezbjednosti zračne plovidbe ili ugrožava pružanje bezbjednosnih usluga upravljanja zračnim prometom.

BHDCA zahtijeva uspostavljanje i korištenje internog sistema izvještavanja u skladu sa sistemom kvaliteta organizacije, određivanjem odgovorne osobe unutar iste, koja je ovlaštena da prima sve izvještaje i utvrdi koji od primljenih izvještaja ispunjava kriterije za izvještavanjem prema BHDCA.

U radu sa podnijetim izvještajima, uključujući i izvještaje podnijete od strane BHDCA osoblja, BHDCA će:

- a) analizirati svaki primljeni izvještaj o događaju;
- b) odlučiti koji događaj zahtijeva istraživanje od strane BHDCA u cilju ispunjavanja propisanih nadležnosti;
- c) izvršiti potrebne provjere radi utvrđivanja da li organizacije proizvođača zrakoplova, organizacije za održavanje zrakoplova, operatori, organizacije za pružanje usluga za kontrolu zračnog saobraćaja, aerodromska preduzeća i drugo odgovorno osoblje, preduzimaju potrebne preventivne radnje u vezi sa prijavljenim događajima;
- d) ostvariti kontakte sa stranim civilnim zrakoplovnim vlastima i organizacijama u cilju poduzimanja potrebnih preventivnih radnji u vezi sa prijavljenim događajima;
- e) procijeniti i analizirati primljene informacije u cilju otkrivanja bezbjednosnih problema, koji ne mogu biti očigledni pojedinačnim podnosiocima izvještaja;
- f) učiniti dostupnim informacije koje potiču iz izvještavanja o događajima u skladu sa važećim propisima;
- g) učiniti dostupnim rezultate analize podataka nadležnim osobama koje će ih koristiti u cilju unapređenja bezbjednosti civilnog zrakoplovstva;
- h) objaviti odgovarajuće bezbjednosne preporuke ili instrukcije određenim dijelovima industrije, ako je primjereno;
- i) preduzeti potrebne radnje u vezi izmjena Zakona o zrakoplovstvu, zajedničkih propisa o civilnom zrakoplovstvu (JAR/EASA), izmjena u letačkom priručniku i operativnom priručniku, uvođenja obaveznih modifikacija i pregleda, promjena u rasporedu održavanja zrakoplova, obavještenja o plovidbenosti, uvjeta za izdavanje odobrenja i dozvola, kao i objavljivanje cirkulara zrakoplovnih informacija (AIC).

BHDCA će uspostaviti bazu podataka o svim događajima u cilju razvijanja statističkih podataka o nivou bezbjednosti civilnog zrakoplovstva i tendenciji kretanja tokom vremena.

BHDCA će jednom godišnje objavljivati brošuru sa informacijama o vrstama događaja sakupljenih sistemom obaveznog izvještavanja i dostaviti ih svim zainteresiranim stranama, u cilju informiranja javnosti o nivou bezbjednosti u civilnom zrakoplovstvu u Bosni i Hercegovini.

BHDCA će osigurati da se iskustva, bazirana na sakupljenim podacima o događajima, razmjenjuju između država u cilju razvijanja reprezentativne i opšte slike o tipičnim opasnostima i povezanim uzrocima, kao i sticanja uvida u trend kretanja bezbjednosti u različitim područjima civilnog zrakoplovstva.

### 4.3 Procjena bezbjednosti stranih zrakoplova

Europska konferencija civilnog zrakoplovstva (ECAC) je 1996. godine pokrenula svoj program Procjene bezbjednosti stranih zrakoplova (SAFA) sa ciljem da dopuni ICAO revizije usredsređujući se na stvarne provjere zrakoplova na aerodromima (inspekcije na platformi) čiji je cilj da obezbijedi poštivanje relevantnih ICAO standarda.

Direktivom Europske komisije (EC) iz 2004. godine o bezbjednosti zrakoplova iz trećih zemalja se zatražilo od država članica da vrše inspekciju zrakoplova registrovanih izvan Zajednice ako postoji sumnja da ne zadovoljavaju međunarodne standarde ICAO-a. U Bosni i Hercegovini se ovo provodi kroz radne aranžmane sa EASA-om i Zakonom o zrakoplovstvu. Proces nadzora bezbjednosti zračne plovidbe uzima u obzir rezultate izvještaja iz ICAO Programa revizije nadzora bezbjednosti zračne plovidbe (USOAP), informacije sa drugih SAFA inspekcija na platformi i druge priznate informacije.

Ovim procesom su utvrđeni i uvjeti za zabranu zrakoplova koji ne ispunjavaju međunarodne standarde bezbjednosti zračne plovidbe. Nova osnovna EASA uredba 216/2008 sada sadrži suštinske zahtjeve za zrakoplove koje operatori iz trećih zemalja koriste u Europskoj zajednici i ECAA oblasti. EASA trenutno razvija detaljna provedbena pravila koja će se primjenjivati na takve zrakoplove.

## 5 Promocija bezbjednosti zračne plovidbe

### 5.1 Obuka BHDCA osoblja

BHDCA je uspostavila program kurseva usavršavanja i obuke za svoje osoblje. Potrebe pojedinca za usavršavanjem i obukom se procjenjuju po njegovom dolasku u BHDCA. BHDCA će periodično procjenjivati obučenosť zaposlenih jednom godišnje.

Što se tiče SMS-a, BHDCA je upućivala svoje osoblje na različite SMS kurseve, što je rađeno u saradnji sa JAA/ECAC, IANS EUROCONTROL i CARDS Projektom.

### 5.2 Komunikacija i slanje informacija vezanih za bezbjednost zračne plovidbe

BHDCA sa interesnim grupama komunicira na više različitih načina. Na visokom nivou, pitanja bezbjednosti zračne plovidbe će biti razmotrena kroz Godišnji izvještaj BHDCA. Planom bezbjednosti zračne plovidbe BHDCA biće detaljnije opisani širi ciljevi u oblasti bezbjednosti zračne plovidbe i biće utvrđen program rada BHDCA usmjeren kad postizanju stalnog unaprjeđenja bezbjednosti zračne plovidbe u narednim godinama. Pored toga, regulatorno osoblje BHDCA učestvuje u raznim radionicama, seminarima i sastancima na kojim se razmjenjuju iskustva i koordiniraju aktivnosti.