

**ПРОГРАМ БЕЗБЈЕДНОСТИ
ваздушне пловидбе у Босни и Херцеговини
(State Safety Programme)**

ОДОБРЕНО ИЗДАЊЕ



Информације о документу

	ОРГАНИЗАЦИЈА BHCA	ORG.03.00.00
	ПРОГРАМ БЕЗБЈЕДНОСТИ ваздушне пловидбе у Босни и Херцеговини	Издање: 1.0 Датум: 12.04.2010. године Бр. протокола:1-6-04-1-421-1/10

Записи о измјенама документа					
Усвојено издање:		1.0			
Период усаглашавања:	почетак:	01.02.2010			
	завршено:	09.04.2010			
Прегледао/ла:	SMD				
	Датум:	09.04.2010			
Одобрио/ла:	Генерални директор				
	Датум:	12.04.2010			

Број ревизије	Опис измјена

Листа дистрибуције документа:			Издање
Р. бр.	Коме се доставља	датум пријема	потпис
1.	Министарство комуникација и транспорта БИХ		на посебном документу у QAD
2.	Сектор за безбједност летења и ваздухопловну безбједност (FSSD)		
3.	Сектор за ваздухопловну навигацију и аеродроме (ANAD)		
4.	Одјељење за управљање системом безбједности (SMD)		
5.	Одјељење за обезбеђење квалитета (QAD)		
6.	Одјељење за међународну сарадњу, хармонизацију прописа и правне послове (IR/LD)		
7.	Одсјек за пловидбеност		
8.	Одсјек за операције ваздухоплова		
9.	Одсјек за лиценце летачког особља		
10.	Одсјек за ваздухопловну навигацију		
11.	Одсјек за аеродроме		

Садржај

Информације о документу	ii
Садржај	iii
Увод	iv
Скраћенице	v
1 Организација безбједности ваздушне пловидбе Босне и Херцеговине	1
1.1 Безбједност ваздушне пловидбе као циљ политике Босне и Херцеговине у области цивилног ваздухопловства	1
1.2 Организација ваздухопловних власти у Босни и Херцеговини	1
1.3 Карактеристике ваздухопловних активности које надзире BHDCA	3
1.4 Уравнотежен приступ при контроли и надзору	3
1.5 Модел „животног циклуса”	5
2 Програм безбједности ваздушне пловидбе у Босни и Херцеговини	7
2.1 Законодавни оквир безбједности ваздушне пловидбе	7
2.2 Одговорности (responsibilities) и надлежности (accountabilities) за безбједност ваздушне пловидбе	8
2.3 Истрага инцидента и несрећа	9
2.3.1 Циљ истраге	9
2.3.2 Одговорност за истрагу	9
2.3.3 Организација и вођење истраге	10
2.4 Провођење прописа (Enforcements Policy)	10
2.4.1 Политика BHDCA у вези провођења прописа у SMS окружењу	11
3 Управљање ризицима који утичу на безбједност ваздушне пловидбе	14
3.1 План безбједности ваздушне пловидбе BHDCA и процес управљања ризицима	14
3.2 Савјет за безбједност ваздушне пловидбе BHDCA	14
3.3 Успостављање Система за управљање безбједношћу (SMS) код пружаоца услуга	15
3.4 Начин на који се пружалац услуга бави безбједношћу ваздушне пловидбе	16
3.5 Имплементација SSP у Босни и Херцеговини	17
3.6 Имплементација SMS у Босни и Херцеговини	17
4 Осигурање безбједности ваздушне пловидбе	19
4.1 Надзор безбједности ваздушне пловидбе (Safety Oversight)	19
4.2 Прикупљање података који се односе на безбједност ваздушне пловидбе, њихова анализа и размјена	20
4.3 Процјена безбједности страних ваздухоплова	22
5 Промоција безбједности ваздушне пловидбе	23
5.1 Обука BHDCA особља	23
5.2 Комуникација и слање информација везаних за безбједност ваздушне пловидбе	23

Увод

ICAO стандарди захтијевају да државе успоставе Државни програм безбједности ваздушне пловидбе (SSP) у намјери да се достигну прихватљиви нивои безбједности ваздушне пловидбе (ALoS). ICAO стандарди такође експлицитно захтијевају да државе успоставе ALoS који ће бити достигнути имплементацијом и прихваћањем SSP-а и Система за управљање безбједношћу ваздушне пловидбе (SMS) од стране пружалаца услуга. ICAO описује SSP као интегрисан сет прописа и активности које имају за циљ побољшање безбједности ваздушне пловидбе.

Државни програм безбједности ваздушне пловидбе је нови концепт. Овим документом описано је на који начин Босна и Херцеговина рјешава питања које је покренуо ICAO у вези SSP-а.

Успоставом SSP, државе као и пружаоци услуга, имају одговорности за безбједност ваздушне пловидбе и обезбјеђење оквира унутар кога се од пружаоца услуга захтијева успостављање SMS-а.

Тренутно, ICAO стандарди за SSP су садржани у Анексу 6 (Операције ваздухоплова), Анексу 11 (Службе ваздушне пловидбе) и Анексу 14 (Аеродроми). ICAO намјерава да ажурира и пружи даље управљање SSP-ом и SMS-ом пружаоца услуга да би се укључиле сличне одредбе унутар Анекса 1 (Лиценцирање особља), Анекса 8 (Пловидбеност ваздухоплова), Анекса 6 (Дио III – Хеликоптери) и Анекса 13 (Истраге и несрећа и инцидената ваздухоплова). ICAO је одредио 18. новембар 2010. године као датум примјене за све ове Амандмане.

Концептом успостављања ALoS покушава се допунити постојећи приступ управљању безбједношћу ваздушне пловидбе базиран на придржавању регулаторних захтјева. ICAO пружа одређену врсту упутства које објашњава од чега су састављени ALoS.

У Европи постоји активност EASA и Eurocontrol-а по питању SSP и ALoS, али те активности још увијек нису повезане. Eurocontrol промовише европски програм безбједности ваздушне пловидбе (ESP) док EASA развија заједнички програм управљања безбједношћу ваздушне пловидбе (CSP) и промовише системе управљања (који укључују SMS) за ваздухопловне операторе.

Успостављање SSP Босна и Херцеговина се ослања на ICAO стандарде. SSP Босне и Херцеговине је развијен коришћењем ICAO SSP оквира.

Скраћенице

ALoS	<i>Acceptable Level of Safety</i> – Прихватљиви ниво безбједности ваздушне пловидбе
ANSP	<i>Air Navigation Service Providers</i> - Пружаоц услуга у ваздушној пловидби
ASP	<i>Agency Safety Programme</i> – Програм безбједности ваздушне пловидбе EASA-е
ATM	<i>Air Traffic Management</i> - Управљање ваздушним саобраћајем
BHDCA	<i>Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation</i> – Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине
CSP	<i>Community Safety Programme</i> – Заједнички програм безбједности ваздушне пловидбе
EASA	<i>European Aviation Safety Agency</i> – Европска агенција за безбједност ваздушне пловидбе
EASP	<i>European Aviation Safety Programme</i> – Европски програм безбједности ваздушне пловидбе
ECAC	<i>European Civil Aviation Conference</i> - Европска конференција цивилног ваздухопловства
ESARR	<i>Eurocontrol Safety Regulatory Requirements</i> – Eurocontrol-ови регулаторни захтјеви за безбједност ваздушне пловидбе
EU	<i>European Union</i> – Европска унија
EUROCONTROL	<i>European Organisation for the Safety of Air Navigation</i> - Европска организација за безбједност ваздушне пловидбе
ICAO	<i>International Civil Aviation Organisation</i> - Међународна организација за цивилно ваздухопловство
JAA	<i>Joint Aviation Authorities</i> – Заједничке ваздухопловне власти
JAR	<i>Joint Aviation Regulation</i> - Заједнички ваздухопловни прописи
MS	<i>Member State</i> – Држава чланица
SAFA	<i>Safety Assessment of Foreign Aircraft</i> - Безбједносна провјера страних ваздухоплова на платформи аеродрома
SC	<i>Safety Committee</i> – Савјети за безбједност ваздушне пловидбе
SES	<i>Single European Sky</i> – Јединствено европско небо
SMS	<i>Safety Management System</i> – Управљање Системом безбједности ваздушне пловидбе
SSP	<i>State's Safety Programme</i> – Државни програм безбједности ваздушне пловидбе
USOAP	<i>Universal Safety Oversight Audit</i> – Универзални надзор безбједности ваздушне пловидбе

1 Организација безбједности ваздушне пловидбе Босне и Херцеговине

1.1 Безбједност ваздушне пловидбе као циљ политике Босне и Херцеговине у области цивилног ваздухопловства

Вијеће министара у складу са својим надлежностима, међународним обавезама Босне и Херцеговине као потписнице Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству (Чикашка конвенција из 1944. године) и на основу стандарда и препорука Међународне организације за цивилно ваздухопловство (ICAO) донијеће политику Босне и Херцеговине у области цивилног ваздухопловства.

Политика Босне и Херцеговине у области цивилног ваздухопловства ће, између осталог, служити као смјерница Министарству комуникација и транспорта БиХ и BHDCA, шта треба да постигну у погледу безбједности ваздушне пловидбе у Босни и Херцеговини.

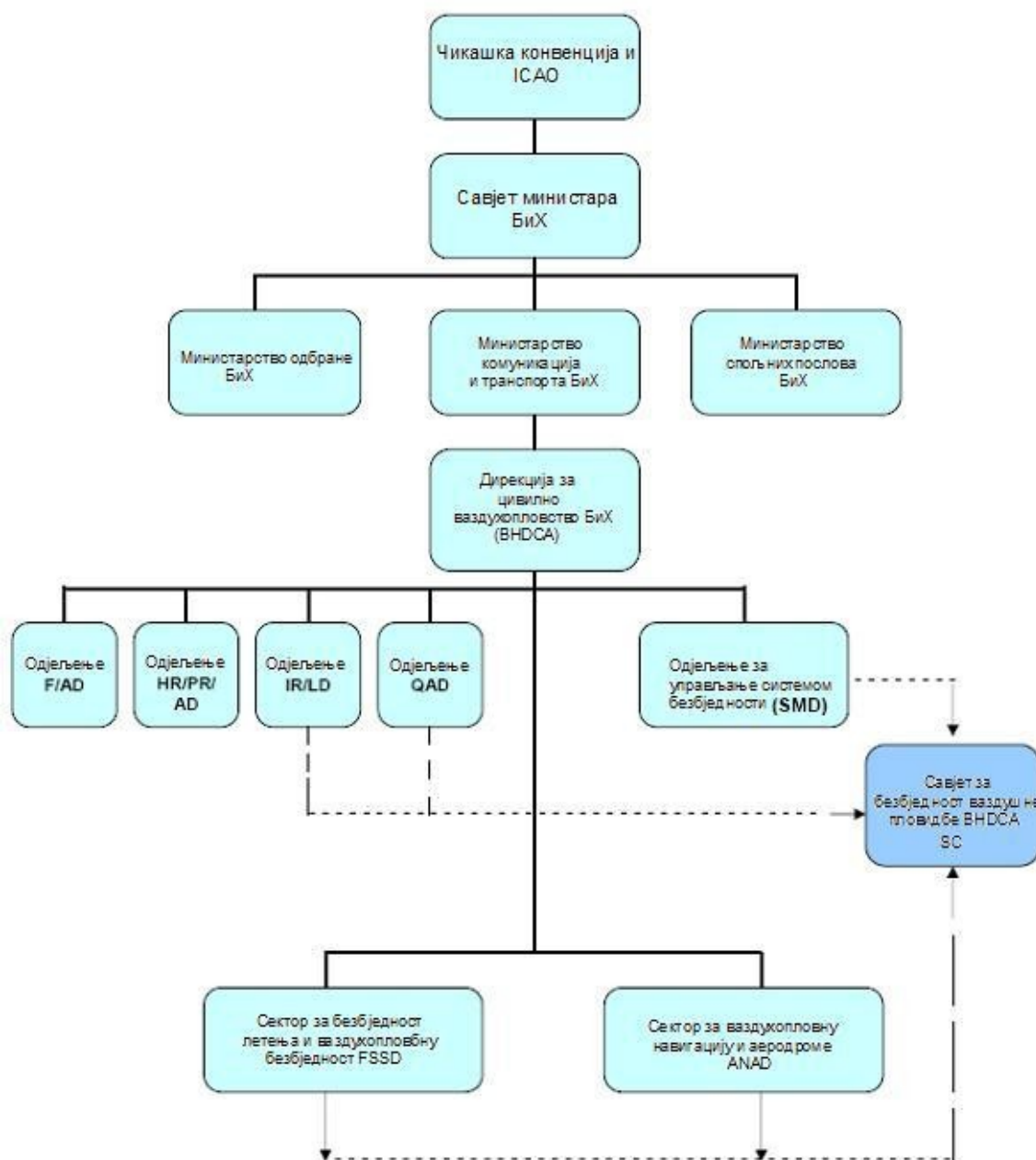
Дирекција за цивилно ваздухопловство (BHDCA) ће користити законски оквир и смјернице наведене политике да регулише област пружања услуга/индустрију, како би обезбиједила да се пружаоци услуга/индустрија понашају на начин да се постигне жељени учинак и највиши степен безбједности ваздушне пловидбе.

1.2 Организација ваздухопловних власти у Босни и Херцеговини

Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине (BHDCA), као орган надлежан у области цивилног ваздухопловства, основана је 1997. године са циљем да одговори бројним обавезама Босне и Херцеговине као државе чланице Међународне организације за цивилно ваздухопловство – ICAO и потписнице Чикашке конвенције. Уз то, Босна и Херцеговина је потписала Споразум о успостављању заједничке ваздухопловне области (ECAA), чиме је прихватила обавезу прихватања и примјене регулативе Европске уније у овој области.

BHDCA је установљена у оквиру Министарства комуникација и транспорта БиХ, а њена организација и управљање, надлежност и одговорност, регулисани су Законом о ваздухопловству Босне и Херцеговине („Службени гласник БиХ“ број 39/09).

Организациона структура ваздухопловних власти је сљедећа:



Слика 2: Организациона структура ваздухопловних власти

1.3 Карактеристике ваздухопловних активности које надзире BHDCА

Изазови који се постављају пред BHDCА последица су сложене нарави ваздухопловства, чије су главне карактеристике:

- а) Интеграција разноврсних активности широког спектра у јединствен систем, са снажним и високо сложеним међусобним зависностима;
- б) Разноврсне, динамичке, високо иновативне и изразито конкурентне организације;
- в) Снажан економски притисак на све актере;
- г) Постојање суштинске потребе за идентификовањем, мјерењем и ублажавањем безбједносних ризика, који су неодвојиви од сваке активности у ваздухопловству.

Због тога основна потреба за досљедном политиком безбједности захтијева снажан регулаторни надзор над свим учесницима у ваздухопловним активностима.

1.4 Уравнотежен приступ при контроли и надзору

Имплементација Закона о ваздухопловству и одговарајућих правила и прописа може бити изведена на два начина, чије су двије крајње тачке:

- а) стриктно, стално регулаторно присуство или
- б) пасивна улога.

У случају стриктног присуства, BHDCА би била укључена у непрекидно и непосредно контролисање организација и појединаца у ваздухопловству. У пасивној улози, BHDCА би интервенисала само у случајевима кад долази до кршења прописа или у случајевима инцидената или удеса. У овом случају, BHDCА би се скоро у потпуности ослањала на компетентност организација у ваздухопловству и њихову посвећеност безбједности ваздушне пловидбе. На тај начин индустрија је одговорна и за тумачење и за примјену прописа, и тако постаје у суштини само-регулишућа. Као коначни резултат, BHDCА не би била у доброј позицији да процијени поштовање правила и прописа, јер би већина информација била добијена путем истрага о инцидентима и несрећама. Такав систем би доминантно био утемељен на реактивном дјеловању и не би омогућавао BHDCА предузимање про-активних превентивних мјера.

Уколико је, са друге стране, BHDCА систем тако ригорозан да производи потпуну доминацију BHDCА и контролу над провођењем операција, систем креира окружење у којем организације и појединци у ваздухопловству немају одговорност и капацитет за извођење безбједних операција. Такав приступ може умањити морал особља у ваздухопловству и резултирати смањивањем стандарда. Овакав приступ такође захтијева јако велики број запослених у BHDCА, како би се осигурао тражени ниво надзора.

У пракси, ниједан од ових крајњих случајева није усклађен са циљем уравнотежене расподеле одговорности између BHDCА и ваздухопловне заједнице.

Јавни интерес биће најбоље заштићен уравнотеженим приступом, гдје и BHDCA и ваздухопловна заједница имају јасно разграничене одговорности за сигурно и ефикасно провођење својих функција.

BHDCA ће задржати ефективну контролу важних функција надзора. Такве функције не могу се делегирати.

BHDCA ће тежити да достигне уравнотежен систем надзора, у којем ће постојати заједничка одговорност за извођење сигурних и ефикасних активности у цивилном ваздухопловству. Овај однос успоставља се у примарној легислативи, правилима и прописима и успоставља се у пракси путем политике и одређених метода BHDCA.

Систем надзора, с циљем постизања жељеног нивоа безбједности ваздушне пловидбе, укључује:

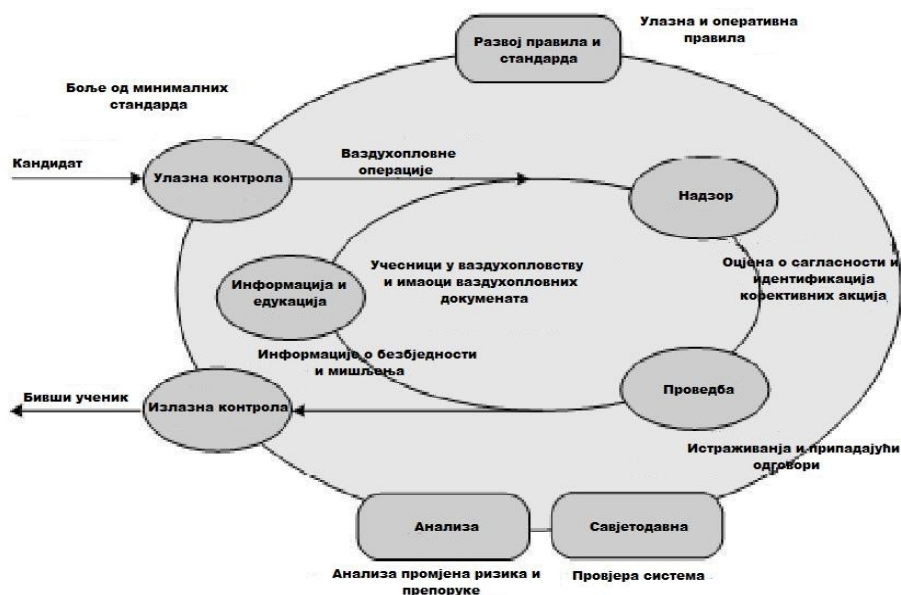
- а) Снажан и ефективан приступ у управљању безбједности ваздушне пловидбе, укључујући примјену управљања системом безбједности ваздушне пловидбе (SMS)
- б) Координисани приступ при изради ваздухопловне легислативе, њено правовремено објављивање, широка доступност и досљедна примјена. Ово такође укључује начин на који се безбједносни надзор изводи, као што је:
 - (i) Коришћење системског приступа приликом извођења аудита да би се осигурао увид у рад цјелокупног система, а не само изолованих елемената, активности или дисциплина;
 - (ii) Коришћење стратегија управљања ризицима, с циљем оптималног искоришћења ресурса;
 - (iii) Координација рада са другим организацијама гдје постоји преклапање или неопходна сарадња (нпр. у домену заштите од противзаконитог дјеловања);
 - (iv) Постављање захтјева и охрабривање организација у ваздухопловству да прихвате сличан, "системски" начин размишљања, који укључује узимање у обзир принципа људског фактора и људских перформанси који су примјењиви у цјелокупном спектру ваздухопловних активности;
- в) Добро уравнотежена подјела одговорности између BHDCA и ваздухопловних организација и појединаца за безбједност ваздушне пловидбе;
- г) Непрекидни BHDCA надзор над активностима оператора и пружаоца услуга у ваздухопловству, али без беспотребног уплитања у вођење и контролу њихових сопствених организација;
- д) Успостављање и одржавање складних односа, укључујући комуникацију и консултацију између BHDCA и ваздухопловних организација и појединаца, уз истовремено задржавање јасно разграничених функционалних улога. Комуникација укључује објављивање јасних захтјева који требају бити испуњени прије издавања дозвола, одобрења или овлашћења, скупа са помоћним, савјетодавним материјалом.

1.5 Модел „животног циклуса”

Принципи регулације у цивилном ваздухопловству почивају на природи одговорности:

- а) ВНДСА, као регулатор одговорна је за постављање стандарда за безбједности ваздушне пловидбе цивилног ваздухопловства и захтјева за придржавање тих стандарда;
- б) организације и појединци у ваздухопловству одговорни су за сигурно провођење властитих активности и придржавање свих важећих правила и прописа.

Базирано на оваквој расподјели и уравнотеженој одговорности између државе и оператора, ВНДСА је одговорна за објављивање стандарда везаних за безбједност ваздушне пловидбе; провјеру задовољености услова за добијање потврде, одобрења, дозволе или овлашћења (“улазна контрола”); вршење функционалног надзора; вршење “излазне контроле” и анализу сигурносних перформанси система цјелокупног ваздухопловног система. Овакав динамички приступ назива се “модел животног циклуса” и илустрован је сљедећим приказом:



Слика 3: Модел “животног циклуса”

Модел животног циклуса угрубо разликује три степена учешћа у систему цивилног ваздухопловства:

- а) улазак,
- б) обављање операција и
- в) излаз.

Са регулаторног аспекта постоји пет различитих активности:

- а) успостављање стандарда,
- б) контролисање уласка у систем,
- в) надзор и подршка постојећим учесницима,
- г) контролисање изласка и
- д) анализа перформанси система.

Учесници улазе у ваздухопловни систем након што покажу усклађеност са минимумом стандарда и тада им се издају одговарајући ваздухопловни документи. Све док су у систему, морају континуирано дјеловати у сагласности са овим стандардима и условима наведеним у њиховим документима. BHDCA проводи функционални надзор учесника у систему цивилног ваздухопловства, с циљем утврђивања одступања од стандарда и покретања могућих корективних акција. Одговорност за безбједност операција лежи на имаоцима ваздухопловних докумената, укључујући организације које морају обезбједити одговарајуће управљачке системе, организацију и ресурсе адекватне њиховој одговорности. BHDCA пружа подршку и савјетује учеснике с циљем промовисања обавезе придржавања правила. Оперативна правила обавезују учеснике да извјештавају BHDCA о ванредним догађајима који се појављују у њиховим свакодневним операцијама. Суштинске регулаторне функције BHDCA, укључујући развој стандарда, улазну контролу, сталну едукацију и промоцију безбједности ваздушне пловидбе, зависе о току информација према BHDCA. Ове информације укључују податке о ванредним догађајима, инцидентима, удесима, жалбама и безбједносним подацима из различитих извора, и нарочито налазима аудита и инспекција. BHDCA прикупља и анализира ове податке који дају слику о безбједносним перформансама система. Ове информације, укључујући уочене трендове, користе се у сврху идентификовања потреба за промјенама које су нужне ради остваривања безбједносних циљева, а које укључују и промјене у правилима и прописима и другим процесима у BHDCA.

Учесници напуштају систем или добровољно или као резултат суспензије или опозива ваздухопловног документа. BHDCA преузима такве акције у интересу безбједности уколико други коришћени методи нису дали жељене резултате или нису адекватни у конкретном случају.

2 Програм безбједности ваздушне пловидбе у Босни и Херцеговини

2.1 Законодавни оквир безбједности ваздушне пловидбе

BHDCA ће периодично анализирати важећи Закон о ваздухопловству и извјештавати надлежно министарство, с циљем обезбјеђења темељне и ефективне основне регулативе усклађене са окружењем и сложеностју ваздухопловства у Босни и Херцеговини и захтјевима ICAO, EU или JAA регулативе и стандарда.

У области подзаконске регулативе, BHDCA ће обезбиједити адекватна правила и прописе, који ће минимално успоставити захтјеве који проистичу из основне регулативе и који ће обезбиједити стандардизоване оперативне процедуре, опрему и инфраструктуру.

BHDCA ће се придржавати сљедећих принципа:

- а) сва EU регулатива биће интегрисана у домаће законодавство путем референце, уз обезбјеђење и објављивање превода на званичне језике у Босни и Херцеговини;
- б) сви JAR документи, за које не постоји адекватна EU регулатива, биће интегрисани у домаће законодавство путем референце, уз обезбјеђење и објављивање превода на званичне језике у Босни и Херцеговини;
- в) сва нова регулатива или амандмани на постојећу регулативу биће усклађени са ICAO Анексима (у областима које нису покривене EU регулативом или JAR документима);
- г) све разлике у односу на ICAO стандарде биће идентификоване и информација ће бити прослијеђена за ICAO;
- д) нова регулатива или амандмани на постојећу регулативу биће развијани узимајући у обзир EU директиве;
- ђ) развој нове регулативе разматраће се у сљедећим случајевима:
 - да се обезбиједи сагласност са EU или JAA стандардима;
 - да се обезбиједи сагласност са ICAO стандардима;
 - уколико значајно доприноси побољшању безбједности ваздушне пловидбе;
 - исправља тренутни проблем у имплементацији регулативе (нпр. Оперативне директиве);
 - омогућава брзу имплементацију технолошког напретка, уводи нови концепт одобрења организација или нову политику по питању заштите околине;
- е) процес израде правила и прописа биће отворен и транспарентан, подржаваће се учешће свих заинтересованих страна одржавајући равнотежу између различитих погледа и захтјева;
- ж) примјењиваће се координисани приступ са циљем:

- да се уоче све међусобне везе на одговарајући начин;
 - обезбједи кохерентност регулаторног система и, посебно, досљедан приступ у сличним ситуацијама;
- з) регулатива ће бити усмјерена на циљеве који се желе постићи, а неће прописивати детаљно начине како да се ти циљеви досегну;
- и) Регуллатива, материјали и пракса других држава, која се показала као адекватна и сматра се „најбољом праксом“, разматраће се у случајевима развоја нове регулативе;
- ј) Регуллатива ће бити употпуњена савјетодавним, интерпретирајућим и информативним материјалом, чија сврха је да разјасни специфичне захтјеве регулативе и опише прихватљиве начине испуњења захтјева.

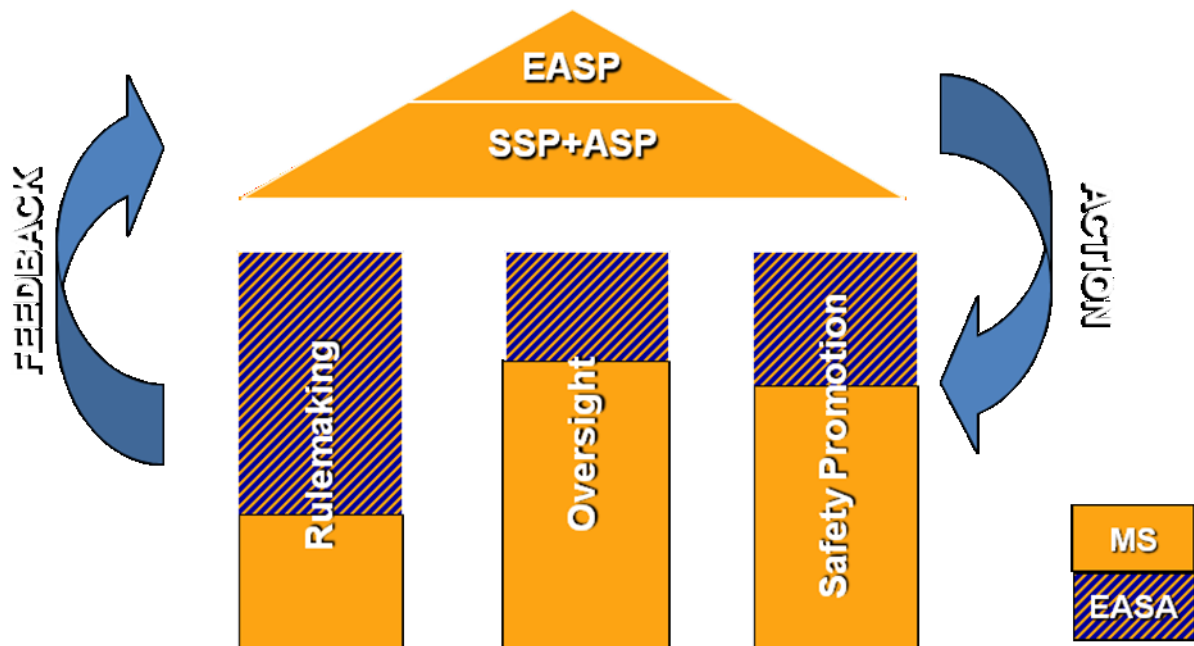
2.2 Одговорности (responsibilities) и надлежности (accountabilities) за безбједност ваздушне пловидбе

Примарна одговорност за SSP Босне и Херцеговине почива на BHDCA. Међутим, будући да је BHDCA регулаторна институција за питање безбједности ваздушне пловидбе која обавља функције везане за безбједност ваздушне пловидбе, BHDCA је одговорна и за координацију и израду SSP документа за Босну и Херцеговину.

Међутим, било какве организационе промјене неопходне да се обезбједи континуирано управљање и будућа надлежност за SSP тек треба дефинисати. До тада, BHDCA ће надгледати ажурирање и израду SSP-а Босне и Херцеговине у сарадњи са другим тијелима и наставиће са развојем и сталним унапређивањем SSP-а.

Улога и одговорности ЕС и EASA-е у вези надзора безбједности ваздушне пловидбе треба детаљније описати у оквиру Програма безбједности ваздушне пловидбе Заједнице. Иако ће многе функције надзора остати при националним властима, улога и одговорности EASA-е се проширују па ће и SSP Босне и Херцеговине у складу са тим бити мијењан и допуњаван, ако и када то буде потребно.

Европска Унија планира развити Европски програм за безбједност ваздушне пловидбе, који ће послужити као основа за израду националних програма и програма безбједности ваздушне пловидбе EASA-е. На сљедећој слици су приказана три основна елемента на којима ће се базирати наведени програми, као и одговорности које дијеле државе чланице и EASA.



2.3 Истрага инцидената и несрећа

2.3.1 Циљ истраге

Једини циљ истраге несреће или озбиљног инцидента је да се утврде чињенице, услови и околности који се односе на несрећу или инцидент и вјероватни узрок(ци) истог.

Резултати истраге се користе да се утврде мјере које ће помоћи у спречавању сличних несрећа или инцидената у будућности и важан је метод у превенцији несрећа.

Сврха истраге нема за циљ одређивања права или одговорности било које особе.

2.3.2 Одговорност за истрагу

У сагласности са чланом 26. Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству, обавеза је државе на чијој је територији дошло до несреће или озбиљног инцидента (Држава догађаја) да отпочне истрагу о околностима несреће/инцидента.

Услучају несреће, Министарство комуникација и транспорта одређује Комисију за истраживање несреће. У мање компликованим случајевима Министарство може истрагу повјерити једном истражиоцу.

Комисија или истражилац подноси извјештај Министарству.

Ако се несрећа или инцидент догодио у страној земљи која није обухваћена одредбама Анекса 13 Чикашке конвенције, а која не намјерава да води истрагу у складу са Анексом 13, Држава регистра или оператора, у овом случају Босна и Херцеговина, треба да организује и води истрагу у сарадњи са државом у којој се десила несрећа, али у недостатку те сарадње треба сама предузети истрагу.

2.3.3 Организација и вођење истраге

У складу са одредбама Анекса 13 Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству, Комисија за вођење истраге/истражилац имаће независност у вођењу истраге.

Истрага ће укључивати:

- а) прикупљање, снимање и анализу свих расположивих информација о несрећи или инциденту;
- б) ако је адекватно, објављивање безбједносних препорука;
- в) ако је могуће, утврђивање узрока и
- г) припрема финалног извјештаја.

2.4 Провођење прописа (Enforcements Policy)

BHDCA основна безбједносна филозофија подразумијева чињеницу да је добровољно придржавање правила и прописа бољи метод достизања високог нивоа безбједности ваздушне пловидбе од накнадног предузимања мјера према прекршиоцу. Стога је превентивна активност метод који има приоритет у сврху постизања пуне усклађености са захтјевима. Добровољно придржавање претпоставља да су појединци рационални, одговорни и да се придржавају правила и прописа ради њиховог сопственог интереса.

Кад год ови фактори недостају или не успију мотивисати појединца да дјелује у складу са правилима и прописима, неопходна је акција којом се обезбјеђује придржавање правила и прописа.

Постоји широк спектар превентивних мјера којима се може промовисати добровољно придржавање прописа. Двије су главне категорије: едукација и публицитет. Основно познавање прописа, њихове сврхе и могућих консеквенци у случају њиховог непридржавања, дјелују као препрека за њихово кршење.

Публицитет у сврху превенције може бити учинковит на два начина. Прво, јавним објављивањем регулаторних захтјева и омогућавањем широке доступности свих потребних материјала, и друго - јавним објављивањем информација о значајним предузетим мјерама. Први метод мотивише учење, а други ограничава дјеловање појединаца у правцу кршења прописа.

Сваки запослени BHDCA одговоран је за спречавање прекршаја путем едукативних и других мјера, али такође има и обавезу да извјести о уоченим прекршајима.

У случајевима када методе за постизање добровољног придржавања правила и прописа не дају резултате, прекршаји ће бити третирани досљедно, поштено и на начин који у потпуности служи сврси спречавања будућих сличних догађаја.

У складу са овим циљевима, BHDCA ће се придржавати сљедећих принципа:

- а) Сви извјештаји о прекршајима биће тренутно и темељно истражени;
- б) Сви кораци у истраживању и могуће даље акције биће завршени на вријеме;

- в) Сви укључени у процес истраге биће у свом односу према другим члановима ваздухопловне заједнице професионални, поштени, објективни и непристрасни;
- г) Извјештаји ће садржавати свеобухватне податке о околностима, укључујући олакшавајуће и отежавајуће факторе.

Програм провођења закона биће вођен досљедно. Ниједан прекршај неће проћи без адекватне истраге, нити ће се акције проводити са искључивом сврхом кажњавања. У случају кад се прекршај догоди ненамјерно или ако је у питању први прекршај релативно неискусног појединца и када није дошло до озбиљнијег нарушавања безбједности ваздушне пловидбе, уобичајено је да се пошаље писмо упозорења.

2.4.1 Политика BHDCA у вези провођења прописа у SMS окружењу

Ова политика провођења прописа се објављује у важећим прописима и регулаторним стандардима Босне и Херцеговине.

Ова политика провођења прописа представља врхунац једне свеобухватне анализе BHDCA у смислу њених капацитета за оцјењивање активности везаних за безбједност ваздушне пловидбе од стране пружалаца услуга.

Имплементација система за управљање безбједношћу ваздушне пловидбе (SMS) захтијева од BHDCA да изради флексибилан приступ извршавању прописа у односу на овај еволуирајући оквир безбједности ваздушне пловидбе, истовремено обављајући извршне функције непристрасно, практично и досљедно. Флексибилан приступ провођењу прописа у SMS окружењу треба да буде заснован на два општа принципа.

Први општи принцип обухвата израду извршних процедура које омогућавају пружаоцима услуга да адресирају и рјешавају одређене догађаје који укључују одступања од безбједности ваздушне пловидбе, интерно, у контексту SMS-а пружаоца услуга, и на задовољство BHDCA. Намјерна кршења Закона о ваздухопловству и правила и прописа биће истражена и могу подлијегати конвенционалним извршним поступцима, ако се за тим укаже потреба.

Други општи принцип огледа се у томе да се информације изведене путем система за прикупљање и обраду података о безбједности ваздушне пловидбе (SDCPS), који су успостављени у оквиру SMS-а, не смију користити као основа за извршни поступак.

Принципи који чине основу ове политике провођења прописа и пратећих извршних процедура примјењују се на пружаоце услуга који дјелују у складу са ICAO Анекс 1 — *Издавање дозвола особљу*; Анекс 6 — *Операције ваздухоплова*, Дио I — *Међународни комерцијални ваздушни транспорт — Авиони*, и Дио III — *Међународне операције — Хеликоптери*; Анекс 8 — *Пловидбеност ваздухоплова*; Анекс 11 — *Службе контроле летења*; и Анекс 14 — *Аеродроми*, књига I — *Пројектовање аеродрома и операције*.

У контексту ових смјерница, појам „пружалац услуга“ се односи на било коју организацију која пружа ваздухопловне услуге. Појам обухвата овлашћене организације за стручно оспособљавање које су изложене безбједносним ризицима током пружања својих услуга, операторе ваздухоплова, овлашћене организације за одржавање, организације одговорне за пројектовање типова и/или израду ваздухоплова, пружаоце услуга контроле ваздушног саобраћаја и сертификоване аеродроме, зависно од случаја.

Пружалац услуга ће успоставити, одржавати и придржавати се SMS-а који је сразмјеран величини, карактеру и комплексности операција које је овлашћен да обавља у оквиру потврде за вршење операција, као и опасностима и безбједносним ризицима повезаним са овим операцијама.

У циљу израде политике провођења прописа као подршке имплементацији SMS-а, BHDCА инспектори ће одржавати отворену комуникацију са пружаоцима услуга.

У случају да пружалац услуга, који дјелује у оквиру SMS-а, ненамјерно прекрши Закон о ваздухопловству и правила и прописе, користиће се посебни поступци анализе. Ови поступци ће BHDCА инспектору надлежном за надзор пружаоца услуга дати могућност да се упусти у дијалог са предметном организацијом под окриљем SMS-а. Циљ овог дијалога је договор о предложеним корективним мјерама и акционом плану који на одговарајући начин рјешава недостатке који су довели до прекршаја, те да пружаоцу услуга пружи довољно времена за њихово имплементирање. Циљ овог приступа је да његује и одржава дјелотворно извјештавање о безбједности ваздушне пловидбе, при чему запосленици пружалаца услуга могу пријавити безбједносне недостатке без страха од кажњавања. Према томе, пружалац услуга може, без приписивања кривице и без страха од извршних поступака, анализирати догађај и организационе и појединачне факторе који су евентуално довели до прекршаја, а са циљем да се примјене корективне мјере којим ће се на најбољи начин спријечити понављање прекршаја.

BHDCА ће, преко инспектора задуженог за надзор пружаоца услуга, извршити оцјену корективних мјера које предложи пружалац услуга и/или тренутно успостављених система како би се обрадио догађај који је у основи прекршаја. Ако се оцијени да су предложене корективне мјере одговарајуће и да ће вјероватно спријечити понављање прекршаја и унаприједити поштивање прописа у будућности, анализа прекршаја ће онда бити закључена без извршног поступка. У случајевима када су или корективне мјере или успостављени системи оцијењени као неодговарајући, BHDCА ће наставити да комуницира са пружаоцем услуга ради изналажења задовољавајућег рјешења којим би се спријечио извршни поступак. Међутим, у случајевима када пружалац услуга одбије да се позабави догађајем и обезбиједи дјелотворне корективне мјере, BHDCА ће размотрити предузимање извршних радњи или других административних радњи које су везане за добијене потврде за вршење одређених операција.

Повреде ваздухопловних прописа могу се догодити из много различитих разлога, од истинског неразумијевања прописа, до неуважавања безбједности ваздушне пловидбе.

BHDCA има на располагању више извршних процедура којим може да постигне ефикасно извршавање обавеза по Закону о ваздухопловству у разним околностима. Ове процедуре могу обухватити мноштво радњи као што су:

- а) савјетовање;
- б) додатна обука или
- в) промјена, суспензија или укидање овлашћења.

Одлуке о извршним поступцима не смију бити донесене под утицајем:

- а) личног сукоба;
- б) околностима, као што су пол, раса, религија, политички ставови или припадност или
- в) лична, политичка или финансијска моћ укључених лица.

Одлуке о извршним поступцима морају бити пропорционалне утврђеним прекршајима и безбједносним ризицима чију основу чине, на основу два принципа:

- а) BHDCA ће предузети мјере против онога ко стално и намјерно дјелује изван прописа у цивилном ваздухопловству и
- б) BHDCA ће тежити едукацији и промовисању обуке или надзора оних који покажу преданост у рјешавању безбједносних недостатака.

Одлуке о извршним поступцима морају:

- а) бити правичне и у складу са одговарајућим процесом;
- б) бити транспарентне према укљученим странама;
- в) узети у обзир околности датог случаја и понашање/радње пружаоца услуга при разматрању мјера;
- г) бити досљедне мјере/одлуке за исте/сличне околности и
- д) подлијегати одговарајућим интерним и екстерним ревизијама.

Ова политика није примјењива у случају да постоје докази о намјерном настојању да се сакрије непоштивање прописа.

Ова политика није примјењива у случају да пружалац услуга не обезбиједи повјерење у своја средства за утврђивање опасности и управљање безбједносним ризицима.

Ова политика није примјењива у случају да је пружалац услуга повратник у прављењу прекршаја. Повратник у прављењу прекршаја је онај прекршилац који је у прошлости правио исте или сличне прекршаје.

У таквим околностима примјењиваће се казнена политика (или друго примјењиво мјерно средство) у оквиру утврђених извршних процедура.

3 Управљање ризицима који утичу на безбједност ваздушне пловидбе

3.1 План безбједности ваздушне пловидбе BHDCA и процес управљања ризицима

Један од циљева BHDCA је постизање одрживости нивоа безбједности ваздушне пловидбе у Босни и Херцеговини кроз стално унапређивање и, у партнерству са EASA-ом, широм Европе. BHDCA има дугорочну стратегију за побољшање безбједности ваздушне пловидбе и намјерава да изради сопствени План безбједности ваздушне пловидбе. Кроз овај документ могу се вршити унапређења безбједности ваздушне пловидбе а, поред тога, BHDCA је определијелена ка удруживању са европским партнерима са циљем да се утврде допунски безбједносни циљеви.

BHDCA ће у 2010/2011. години израдити формални План безбједности ваздушне пловидбе. Процес планирања безбједности ваздушне пловидбе ће представљати и модел „одоздо према горе“, користећи значајну стручност у организовању ради утврђивања потенцијалних ризика и нови процес „одозго према доле“, почевши од ризика приказаних кроз податке, користећи обавезне извјештаје о догађајима и друге изворе података.

Процесом управљања безбједносним ризицима утврдиће се које радње BHDCA може предузети са циљем да помогне у ублажавању тих ризика. Овај процес ће показати и определијеленост BHDCA да континуирано развија своје процесе ради пружања помоћи у унапређивању безбједности ваздушне пловидбе.

Како се регулаторни оквир у којем дјелује BHDCA драматично мијења (нпр. ширење EASA-е и Јединствено европско небо), BHDCA ће остати усредсређена на унапређивање безбједности ваздушне пловидбе.

Унапређења у безбједности ваздушне пловидбе не могу се остварити без сталне ангажованости BHDCA у свим секторима ваздухопловне индустрије. Израда и објава Плана безбједности ваздушне пловидбе, као јавног документа, представљаће дио одлучности BHDCA да развије ту везу са циљем да омогући веће учешће индустрије у изради Плана безбједности ваздушне пловидбе и заједничко коришћење резултата тог партнерства.

3.2 Савјет за безбједност ваздушне пловидбе BHDCA

BHDCA је, у сврху надзора над ризицима по безбједност ваздушне пловидбе, успоставила Савјет за безбједност ваздушне пловидбе (SC). SC обезбјеђује широк надзор и координацију процеса управљања ризицима по безбједност ваздушне пловидбе. За успјех SC-а и управљање ризицима у BHDCA у цјелости, кључно је да Савјет према управи буде директан, проактиван, да пружа квалитетне информације, да савјетује и предлаже усмјерења.

Задатак SC-а је да тражи и анализира информације у вези безбједности ваздушне пловидбе и утврђује стратешки важна питања о ризицима, обезбјеђује утврђивање одговарајућих акционих планова за ублажавање ових ризика, као и да управи предлаже документоване планове безбједности ваздушне пловидбе ради добијања сагласности. Циљ SC-а је процјена могућности толерисања ваздухопловних ризика кроз коришћење и објективних и субјективних метода.

Конкретније, задатак SC-а биће да:

- а) утврђује ризике користећи процесе одоздо према горе и одозго према доле;
- б) процјењује утврђене ризике и пратеће податке;
- в) утврђује нове и потенцијалне изворе података о безбједности ваздушне пловидбе и методе поступања са подацима;
- г) анализира и коментарише документ са показатељима учинка BHDCA на пољу безбједности ваздушне пловидбе, предлажући даљне активности гдје је то потребно;
- д) процјењује мјере за ублажавање ризика;
- ђ) распоређује и координише информације у вези безбједности ваздушне пловидбе међу групама и секторима у BHDCA;
- е) прикупља информације од одјељења и одсјека у циљу испитивања евентуалних нових приступа или мјера које се могу усвојити;
- ж) оснива међусекторске групе ради процјене одређених питања и предлаже SC-у потенцијалне акционе планове;
- з) договара и проводи методе које се буду користиле за припрему комплетних Планова безбједности ваздушне пловидбе и њихових допуна;
- и) доприноси и, када је могуће, побољшава Програм безбједности ваздушне пловидбе Босне и Херцеговине и
- ј) доприноси и када је могуће, побољшава област управљања ризицима по безбједност ваздушне пловидбе на европском нивоу.

3.3 Успостављање Система за управљање безбједношћу (SMS) код пружаоца услуга

Статус SMS-а у Босни и Херцеговини значајно је измијењен. Као одговор на постојеће ICAO стандарде којим се тражи успостава SMS за пружаоце услуга у ваздушној пловидби и за аеродромске операторе, BHDCA сада захтијева SMS за ANSP и аеродромске операторе.

Што се тиче ANSP, Eurocontrol је установио SMS захтјеве за ANSP-ове у оквиру Eurocontrol-ових безбједносно-регулаторних захтјева (ESARR-и) 1, 3, 4 и 5. Већина садржаја ових ESARR -а пренесен је у оквиру законодавне иницијативе за Јединствено европско небо (SES). Ваздушни простор Босне и Херцеговине тренутно контролишу ANSP-ови Републике Србије и Републике Хрватске. У току је успостављање BH ANSA.

За авиокомпаније и овлашћене организације за одржавање, ICAO стандард захтијева да SMS буде успостављен од 1. јануара 2009. Као одговор на то, BHDCA промовише имплементацију SMS-а од стране авиокомпанија и организација за одржавање и даје допринос изради нових provedбених правила EASA-е, који ће дати законску основу за проглашавање SMS-а обавезним широм Европе.

Пуни утицај SMS-а на регулаторни надзор тек треба у потпуности размотрити. Стога је важно да особље BHDCA, са надзорним одговорностима, за пружаоце услуга има заједничко и јасно виђење основних принципа SMS-а. Као одговор, BHDCA је организовала међународну SMS обуку особља. Велики дио ове обуке проведен је кроз коришћење ICAO Приручника за управљање безбједношћу ваздушне пловидбе и ESARR 3 захтјева.

У циљу помоћи пружаоцима услуга у имплементацији SMS-а и методама за утврђивање оперативних ризика, BHDCA је одржала неколико састанака. Будући да се ради о развојном концепту и да BHDCA не жели да развија сопствени концепт SMS-а, како би избјегла проблеме током ревизија EASA стандардизације, у великој мјери се ослања на документацију ICAO, SMS-а и EASA Система управљања.

3.4 Начин на који се пружалац услуга бави безбједношћу ваздушне пловидбе

BHDCA планира да утврди метод процјене ризика по безбједност ваздушне пловидбе и одреди ниво безбједности ваздушне пловидбе. У сврху утврђивања и процјене ризика по безбједност ваздушне пловидбе, BHDCA користи интерни процес управљања ризицима по безбједност ваздушне пловидбе. Ради одређивања прихватљивог нивоа безбједности ваздушне пловидбе, BHDCA ће развити одређени број показатеља безбједности ваздушне пловидбе који ће се користити за процјену учинка на пољу безбједности ваздушне пловидбе за одређене мјере безбједности ваздушне пловидбе.

У овом тренутку, BHDCA нема утврђен прихватљиви ниво безбједности ваздушне пловидбе који би био примјењив на пружаоце услуга у раду њиховог SMS-а, али сматра да је примарни циљ постизање сталног побољшања безбједности ваздушне пловидбе. Будући да Босна и Херцеговина прихвата фазни приступ имплементацији SMS-а, критеријуми који ће се користити за процјену ризика по безбједност ваздушне пловидбе и процјену могућности за толерисање ризика биће утврђени у сарадњи са пружаоцима услуга током наредне 3 године.

Да би се ово урадило систематски, потребне су политика безбједности ваздушне пловидбе, метрика безбједности ваздушне пловидбе и методи праћења које треба усагласити за различите ваздухопловне секторе. То неће бити лак задатак због тога што ће прихватљиви нивои безбједности ваздушне пловидбе морати да буду сразмјерни комплексности одређених операција појединачних пружалаца услуга и расположивих ресурса.

3.5 Имплементација SSP у Босни и Херцеговини

ICAO је утврдио четири корака које држава треба да предузме ради имплементације SSP-а. Ти кораци су сљедећи:

Корак 1 – Спровести анализу неусклађености SSP-а и израдити државне прописе који ће уређивати функционисање SSP-а.

BHDCA је при изради овог SSP документа извршила анализу неусклађености на основу нацрта ICAO додатка на SMM (Safety Management Manual). Овом анализом није утврђено да постоје области у којим је неопходно израдити нове државне прописе који би уредили функционисање SSP-а.

Корак 2 – Израдити програм обуке за особље BHDCA. BHDCA је упућивала своје особље на иницијалну SMS обуку у различите организације за обуку при ICAO, JAA и EUROCONTROL-у.

Нови програм је у развоју са циљем да обезбиједи почетну, специјализовану и континуирану SMS обуку за особље BHDCA.

Корак 3 – Израдити прописе у вези SMS-а за пружаоце услуга и припремити инструктивни материјал за имплементацију SMS-а.

BHDCA, заједно са осталим европским земљама, ради на изради прописа и инструктивних материјала за SMS пружаоца услуга. Велики дио ових материјала биће заснован на ICAO Приручнику за управљање безбједношћу ваздушне пловидбе и материјалима са ICAO курсава.

Корак 4 – Ревидирати BHDCA политику провођења прописа.

Политика BHDCA у вези провођења прописа се успоставља у континуитету и дизајнирана је да обезбиједи континуирани проток и размјену информација о безбједности ваздушне пловидбе са пружаоцима услуга. Успостављање и одржавање повјерења са заједницом која врши извјештавање је суштински важан дио овог процеса.

3.6 Имплементација SMS у Босни и Херцеговини

ICAO је утврдио фазну имплементацију SMS-а пружалаца услуга. Овим фазним приступом се пружаоцима услуга даје један практичан низ корака које треба пратити при имплементацији SMS-а и помаже у контроли радног оптерећења повезаног са имплементацијом SMS-а.

Фазни приступ који препоручује ICAO има сљедеће четири фазе:

Фаза 1 – Планирање имплементације SMS-а

Фаза 2 – Реактивни процеси управљања безбједношћу ваздушне пловидбе

Фаза 3 – Проактивна и предиктивна безбједност ваздушне пловидбе

Фаза 4 – Оперативно гарантовање безбједности ваздушне пловидбе.

BHDCA промовише фазни приступ имплементацији SMS-а. Такав приступ ће утврдити временске оквири неопходне за развој, провођење и верификовање ефикасности SMS-а узимајући у обзир величину и комплексност организације. Временски оквир за европско законодавство којим ће се SMS прогласити обавезним за ваздушне превознике и организације за одржавање тек треба да буде утврђен.

4 Осигурање безбједности ваздушне пловидбе

4.1 Надзор безбједности ваздушне пловидбе (Safety Oversight)

Сврха надзора је да провјери да ли учесници у систему цивилног ваздухопловства настављају да дјелују у сагласности са одговарајућим захтјевима и стандардима и ограничењима наведеним у њиховим одобрењима.

Примарни циљ у свим случајевима јесте прибављање тачних и комплетних информација о нивоу усклађености са регулаторним захтјевима, документовање ових информација и започињање акција које ће осигурати усаглашеност са прописима.

У склопу задатака надзора, BHDCA од учесника у ваздухопловству очекује сљедеће:

- а) Извођење операција са високим нивоом безбједности;
- б) Добро познавање и разумијевање сопственог система управљања и приручника (када се ради о организацијама) и њихову ефективну имплементацију;
- в) Добровољно придржавање прописа;
- г) Тренутну и ефективну акцију којом се отклањају недостаци.

С друге стране, BHDCA се у односу према учесницима у систему цивилног ваздухопловства које надзире, обавезује на сљедеће:

- а) Процјену ризика по питању безбједности ваздушне пловидбе;
- б) Тачну процјену нивоа усаглашености са захтјевима;
- в) Неопходне информације и савјет с циљем постизања потпуне усаглашености;
- г) Доследну и одговарајућу реакцију у случају да су уочене операције које су испод траженог стандарда.

Активности надзора покривају све учеснике у систему цивилног ваздухопловства. “Учесници” укључују све организације, појединце, производе, услуге и објекте за које се захтијева било која врста одобрења за рад у ваздухопловству.

Надзор ће се обављати путем аудита и инспекција, аудита са посебном сврхом, провјерама на лицу мјеста, састанцима и интервјуима и другим формама надгледања.

Сљедећи принципи корисни су у разматрањима коју акцију треба подузети у конкретним случајевима:

Пропорционалност	BHDCA ће интервенисати само када је то неопходно. Предузете акције требају бити пропорционалне претпостављеном ризику, а трошкови идентификовани и минимизирани.
Одговорност	BHDCA ће бити способна да оправда своје одлуке и те одлуке ће бити подвргнуте сталном надзору јавности.

Досљедност	Правила, прописи и стандарди морају бити прожети истим духом и морају бити једнолико имплементирани. Регулација треба бити предвидива, како би се омогућила стабилност и предвидивост регулисаној страни.
Транспарентност	BHDCA ће бити отворена. Посљедице у случају неусаглашености са захтјевима требају бити јасно наведене. Захтјеви и препоручена пракса требају бити јасно разграничени.
Циљаност	Регулатива треба бити фокусирана на проблем, а пропратни ефекти минимизирани. Регулација и мјере за провођење прописа требају се фокусирати на подручја највећег ризика.

Регулаторни принципи пропорционалности и циљаности указују да се исти ниво инспекција и аудита не примјењује равномерно на све учеснике у систему цивилног ваздухопловства. Уствари, тип, дубина и учесталост BHDCA аудита и инспекција примарно је одређена са два фактора:

- а) Међународним обавезама. Као генерално правило, ICAO Документ 9734-AN/959 "Safety Oversight Manual" (Part A), параграф 3.8.6 захтијева да се све сертифициране организације провјеравају најмање једанпут годишње. Уз то, ЕУ и ЈАА стандарди дају прецизније захтјеве по питању учесталости инспекција за поједине организације;
- б) Процјеном ризика за сваког појединог учесника у систему цивилног ваздухопловства и/или сектора.

Оба фактора узимају се у обзир приликом одређивања природе инспекције и надгледања које се изводи у појединим организацијама и секторима.

Нови учесници у систему цивилног ваздухопловства биће провјерени у року не дужем од шест мјесеци од датума када су добили одговарајуће одобрење, а након тога у интервалима који варирају зависно од степена повјерења у перформансе безбједности организације која се надзире.

Фреквенције аудита и инспекција биће стално прилагођаване на основу процеса процјене ризика.

4.2 Прикупљање података који се односе на безбједност ваздушне пловидбе, њихова анализа и размјена

Као потписница ЕСЦАА Споразума, Босна и Херцеговина се обавезала да усвоји Директиву 2003/42/ЕС у оквиру првог прелазног периода тог споразума.

Циљ обавезног извјештавања о догађајима је спречавање ваздухопловних несрећа, озбиљних инцидената и инцидената, те служи као ефикасан допринос повећању безбједности у цивилном ваздухопловству.

Обавезно извјештавање о догађајима нема за циљ утврђивање одговорности, изрицање казне или предузимање осталих законских радњи.

Извјештавање о догађајима доводи до веће систематичне прегледности догађаја и њихових узрока и омогућује идентификацију одговарајућих корективних радњи, као и подручја гдје безбједности ваздушне пловидбе може бити побољшана промјеном прописа који се тичу операција ваздухоплова и система управљања ваздушним саобраћајем (ATM).

BHDCA је овлашћена институција за пријем, процјену, почетну анализу, обраду, ширење и чување података извјештаја о догађајима.

У циљу постизања потпуне аналитичке и статистичке користи од евиденције о догађајима, BHDCA ће водити базу података о свим догађајима.

Свака особа или организација мора да извијести о сваком догађају у који је била укључена или му је присуствовала, а за који постоји сумња да представља потенцијалну пријетњу за безбједности ваздушне пловидбе или угрожава пружање безбједносних услуга управљања ваздушним саобраћајем.

BHDCA захтијева успостављање и коришћење интерног система извјештавања у складу са системом квалитета организације, одређивањем одговорне особе унутар исте, која је овлашћена да прима све извјештаје и утврди који од примљених извјештаја испуњава критеријуме за извјештавањем према BHDCA.

У раду са поднесеним извјештајима, укључујући и извјештаје поднесене од стране BHDCA особља, BHDCA ће:

- а) анализирати сваки примљени извјештај о догађају;
- б) одлучити који догађај захтијева истраживање од стране BHDCA у циљу испуњавања прописаних надлежности;
- в) извршити потребне провјере ради утврђивања да ли организације произвођача ваздухоплова, организације за одржавање ваздухоплова, оператори, организације за пружање услуга за контролу ваздушног саобраћаја, аеродромска предузећа и друго одговорно особље, предузимају потребне превентивне радње у вези са пријављеним догађајима;
- г) остварити контакте са страним цивилним ваздухопловним властима и организацијама у циљу предузимања потребних превентивних радњи у вези са пријављеним догађајима;
- д) процијенити и анализирати примљене информације у циљу откривања безбједносних проблема, који не могу бити очигледни појединачним подносиоцима извјештаја;
- ђ) учинити доступним информације које потичу из извјештавања о догађајима у складу са важећим прописима;
- е) учинити доступним резултате анализе података надлежним особама које ће их користити у циљу унапређења безбједности цивилног ваздухопловства;
- ж) објавити одговарајуће безбједносне препоруке или инструкције одређеним дијеловима индустрије, ако је примјерено;

з) предузети потребне радње у вези измјена Закона о ваздухопловству, заједничких прописа о цивилном ваздухопловству (JAR/EASA), измјена у летачком приручнику и оперативном приручнику, увођења обавезних модификација и прегледа, промјена у распореду одржавања ваздухоплова, обавјештења о пловидбености, услова за издавање одобрења и дозвола, као и објављивање циркулара ваздухопловних информација (AIC).

BHDCA ће успоставити базу података о свим догађајима у циљу развијања статистичких података о нивоу безбједности цивилног ваздухопловства и тенденцији кретања током времена.

BHDCA ће једном годишње објављивати брошуру са информацијама о врстама догађаја сакупљених системом обавезног извјештавања и доставити их свим заинтересованим странама, у циљу информисања јавности о нивоу безбједности у цивилном ваздухопловству у Босни и Херцеговини.

BHDCA ће осигурати да се искуства, базирана на сакупљеним подацима о догађајима, размјењују између држава у циљу развијања репрезентативне и опште слике о типичним опасностима и повезаним узроцима, као и стицања увида у тренд кретања безбједности у различитим подручјима цивилног ваздухопловства.

4.3 Процјена безбједности страних ваздухоплова

Европска конференција цивилног ваздухопловства (ECAC) је 1996. године покренула свој програм Процјене безбједности страних ваздухоплова (SAFA) са циљем да допуни ICAO ревизије усредсређујући се на стварне провјере ваздухоплова на аеродромима (инспекције на платформи) чији је циљ да обезбиједи поштивање релевантних ICAO стандарда.

Директивом Европске комисије (ЕС) из 2004. године о безбједности ваздухоплова из трећих земаља се затражило од држава чланица да врше инспекцију ваздухоплова регистрованих изван Заједнице ако постоји сумња да не задовољавају међународне стандарде ICAO-а. У Босни и Херцеговини се ово проводи кроз радне аранжмане са EASA-ом и Законом о ваздухопловству. Процес надзора безбједности ваздушне пловидбе узима у обзир резултате извјештаја из ICAO Програма ревизије надзора безбједности ваздушне пловидбе (USOAP), информације са других SAFA инспекција на платформи и друге признате информације.

Овим процесом су утврђени и услови за забрану ваздухоплова који не испуњавају међународне стандарде безбједности ваздушне пловидбе. Нова основна EASA уредба 216/2008 сада садржи суштинске захтјеве за ваздухоплове које оператори из трећих земаља користе у Европској заједници и ECAA области. EASA тренутно развија детаљна provedбена правила која ће се примјењивати на такве ваздухоплове.

5 Промоција безбједности ваздушне пловидбе

5.1 Обука BHDCA особља

BHDCA је успоставила програм курсева усавршавања и обуке за своје особље. Потребе појединца за усавршавањем и обуком се процјењују по његовом доласку у BHDCA. BHDCA ће периодично процјењивати обученост запослених једном годишње.

Што се тиче SMS-а, BHDCA је упућивала своје особље на различите SMS курсеве, што је рађено у сарадњи са JAA/ECAC, IANS, EUROCONTROL и CARDS Пројектом.

5.2 Комуникација и слање информација везаних за безбједност ваздушне пловидбе

BHDCA са интересним групама комуницира на више различитих начина. На високом нивоу, питања безбједности ваздушне пловидбе ће бити размотрена кроз Годишњи извјештај BHDCA. Планом безбједности ваздушне пловидбе BHDCA биће детаљније описани шири циљеви у области безбједности ваздушне пловидбе и биће утврђен програм рада BHDCA усмјерен кад постизању сталног унапређења безбједности ваздушне пловидбе у наредним годинама. Поред тога, регулаторно особље BHDCA учествује у разним радионицама, семинарима и састанцима на којим се размјењују искуства и координирају активности.