

Садржај

Садржај.....	2
Увод	3
Сврха	3
Појмови и скраћенице.....	3
1 Систем управљања безбједношћу летења	4
2 Елементи SMS оквира.....	4
2.1 Политика и циљеви безбједности	5
2.1.1 Опредијељеност и одговорности руководства	5
2.1.2 Крајња одговорност за безбједност	5
2.1.3 Именовање кључног особља за безбједност.....	5
2.1.4 Координација планирања поступака у случају опасности.....	6
2.1.5 SMS документација	6
2.2 Управљање ризицима у систему безбједности летења	7
2.2.1 Идентификација опасности.....	8
2.2.2 Процјена ризика.....	8
2.2.3 Ублажавање (митигација) ризика	9
2.3 Осигурање безбједности летења	9
2.3.1 Праћење и мјерење перформанси безбједности	9
2.3.2 Управљање промјенама	10
2.3.3 Континуирано унапређење SMS -а.....	10
2.3.4 Промоција безбједности	10
3 Имплементација SMS -а.....	11
3.1 Фаза 1 – Планирање имплементације SMS-а.....	12
3.1.1 Анализа усклађености SMS-а.....	12
3.2 Фаза 2 – Реактивни процеси управљања безбједношћу летења	12
3.3 Фаза 3 – Проактивна и предиктивна безбједност летења	13
3.4 Фаза 4 – Оперативно гарантовање безбједности летења	13
4 Надзор SMS-а пружаоца услуга.....	13
5 Прилози.....	15
5.1 Анализа усклађености.....	15
5.2 Изјава.....	22

Увод

Успостављањем SSP пружаоци услуга имају одговорности за безбједност летења и обезбјеђење оквира унутар кога се од пружаоца услуга захтијева успостављање SMS-а. ICAO стандарди захтјевају имплементацију SMS-а у складу са Анексом 1 – Издавање дозвола особљу; Анекс 6 - Операције ваздухоплова, Дио I – Међународни ваздушни транспорт - Авиони, Дио III – Међународне операције - Хеликоптери; Анекс 8 – Пловидбеност ваздухоплова; Анекс 11 – Пружаоци услуга контроле летења и Анекс 14 – Аеродроми, опсег I – Пројектовање аеродрома и операције

Пружалац услуга у ваздухопловству мора успоставити, одржавати и унапређивати SMS, примјерен величини, природи и комплексности операција за које је овлашћен, као и опасностима и безбједносним ризицима у вези са активностима своје организације.

Сврха

Сврха овога упутства је представљање, пружаоцима услуга у ваздухопловству, основних захтјева и обавезних корака приликом имплементације SMS-а.

Појмови и скраћенице

Листа појмова

пружалац услуга	<i>појам 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.</i>
-----------------	--

Листа скраћеница

BHCA	<i>Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation - Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине</i>
ICAO	<i>International Civil Aviation Organization - Међународна организација цивилног ваздухопловства</i>
SMM	<i>Safety Management Manual - Приручник управљања безбједношћу летења</i>
SMS	<i>Safety Management System – Систем управљања безбједношћу летења</i>

1 Систем управљања безбједношћу летења

Систем управљања безбједношћу летења (SMS) представља високо организовани приступ управљању безбједношћу, укључујући неопходне организационе структуре, политику и процедуре. Овај систем нуди датој организацији капацитет да предвиди безбједносне проблеме и да их редукује/елиминира прије него што исти постану узрок удеса или инцидента. Систем управљања безбједношћу летења даље пружа могућност ефективне истраге удеса или инцидента (уколико ипак настану), како би се оптимално искористиле вриједне поуке из наведених дешавања и потом даље унаприједио ниво безбједности у организацији.

У складу са одредбама Анекса 1, 6, 8, 11 и 14, BHDCA ће захтијевати да индивидуални оператори, службе одржавања ваздухоплова, служба контроле летења и сертификовани аеродроми примијене SMS. Као минимални услов, такав SMS ће:

- а) Идентификовати опасности;
- б) обезбједити да се примијене неопходне акције поправке како би се редуковали ризици/опасности;
- ц) омогућити континуално праћење и редовну процјену достигнутог нивоа безбједности;
- д) континуално побољшање укупних перформанси система управљања безбједношћу летења

2 Елементи SMS оквира

На основу смјерница које дефинишу ICAO стандарди, BHDCA је прихватила оквир за успостављање SMS-а који обухватају сљедеће елементе:

Политика и циљеви безбједности:

- Опредијељеност и одговорности руководства
- Крајња одговорност за безбједност
- Именовање кључног особља за безбједност
- Координација планирања поступака у случају опасности
- SMS документација

Управљање безбједносним ризицима:

- Идентификација опасности
- Процјена и ублажавање ризика

Осигурање безбједности:

- Праћење и мјерење перформанси безбједности
- Управљање промјенама
- Континуирано унапрјеђење SMS

Промоција безбједности:

- Обука особља
- Комуникација

2.1 Политика и циљеви безбједности

2.1.1 Опредијељеност и одговорности руководства

Пружалац услуга мора дефинисати политику безбједности организације, у складу са законским прописима и међународним стандардима, која мора бити потписана од стране одговорног руководиоца организације. Политика безбједности представља опредијељеност организације за унапређење безбједности и мора укључити јасан став (изјаву) о обезбјеђењу неопходних људских и финансијских средстава за имплементацију политике. Због имплементације политике безбједности, исту је потребно представити цијелој организацији.

Политика безбједности, између осталог, укључује сљедеће циљеве:

- Опредијељеност организације за имплементацију SMS-а;
- Континуирано унапређење нивоа безбједности;
- Подстицање запослених на извјештавање о догађајима који угрожавају безбједност летења;
- Управљање безбједносним ризицима;
- Идентификација одговорности руководства и запослених у односу на перформансе безбједности.

Политику безбједности је потребно периодично анализирати и ажурирати како би остала релевантна и одговарајућа за организацију.

2.1.2 Крајња одговорност за безбједност

Пружалац услуга мора именовати одговорног руководиоца који има крајњу одговорност и надлежности за имплементацију и унапређење SMS-а. Такође, пружалац услуга мора идентификовати одговорности свих чланова вишег руководног особља по питању безбједности. Одговорности за безбједност и њихова овлашћења морају бити документоване и представљене цијелој организацији.

2.1.3 Именовање кључног особља за безбједност

Пружалац услуга мора именовати *Safety* експерта, коме ће примарни задатак бити послови успостављања, развоја, администрације и унапређења SMS-а. Такође, *Safety* експерт ће представљати *focal point* за област управљања безбједношћу летења и мора бити именован од стране вишег руководног особља како би му се додијелио неопходни ниво овлашћења за поступања по питањима безбједности.

Важно је напоменути да је крајња одговорност за SMS на одговорном руководиоцу, а не на *Safety* експерту.

Оквирне функције *Safety* експерта:

- Управљање планом имплементације SMS-а у име одговорног руководиоца;
- Унапређује и помаже у процесу управљања ризицима;
- Праћење извршења корективних акција;

- Припремање периодичних извјештаја о перформансама безбједности;
- Чување записа и документације у вези са безбједношћу летења;
- Планирање и организовање оспособљавања запослених на пословима безбједности летења;
- Давање непристрасних савјета из области безбједности;
- Надгледање испуњености безбједносних захјева пружаоца услуга и њихов утицај на организацију;
- Координација и комуникација са међународним агенцијама из области безбједности.

2.1.4 Координација планирања поступака у случају опасности

Пружалац услуга мора успоставити план поступања у ванредним ситуацијама у којем ће се дефинисати одговорности и радње у случају несреће. Сврха поступака у случају опасности је да се обезбиједи уређен и ефикасан прелаз из нормалних операција у операције у случају опасности и повратак у нормалан рад што је прије могуће.

Планови пружаоца услуга, у зависности од величине и комплексности активности организације, морају да буду компатибилни а њихова координација треба да буде описана у SMS упутству.

План координације у случају опасности, између осталог, садржи сљедеће:

- Одређивање надлежности у случају опасности;
- Одређивање одговорности у случају опасности;
- Овлашћења кључног особља за спровођење радњи садржаних у плану;
- Координацију напора у циљу отклањања опасности;
- Компатибилност планова у случају опасности са другим пружаоцима услуга.

2.1.5 SMS документација

Пружалац услуга мора успоставити и одржавати SMS документацију која описује сљедеће:

- *Safety* политику и циљеве,
- SMS захтјеве,
- SMS процесе и процедуре,
- Одговорности, надлежности и овлашћења за провођење процеса и процедура
- Излазне SMS податке.

Пружалац услуга мора, као дио SMS документације, развити, поштовати и одржавати План имплементације SMS-а који, између осталог, укључује сљедеће:

- *Safety* политику и циљеве
- Опис система

- Анализу усклађености
- Компоненте SMS
- Safety улоге и одговорности
- Политику извјештавања о опасностима
- Мјерење *Safety* перформанси
- *Safety* обуке
- Комуникација о безбједности летења

Такође, у оквиру SMS документације пружалац услуга мора документовати све SMS аспекте у оквиру Приручника за управљање системом безбједности летења (SMSM) који треба да садржи сљедеће елементе:

- Подручје примјене SMS-а;
- *Safety* политику и циљеве;
- Одговорности за безбједност летења;
- Кључно особље за безбједност летења;
- Процедуре за контролу документације ;
- План координације у случају опасности;
- Шеме идентификације опасности и управљање ризицима;
- Праћење безбједносних перформанси;
- Надзор над безбједношћу летења;
- Управљање промјенама;
- Промоцију безбједности.

2.2 Управљање ризицима у систему безбједности летења

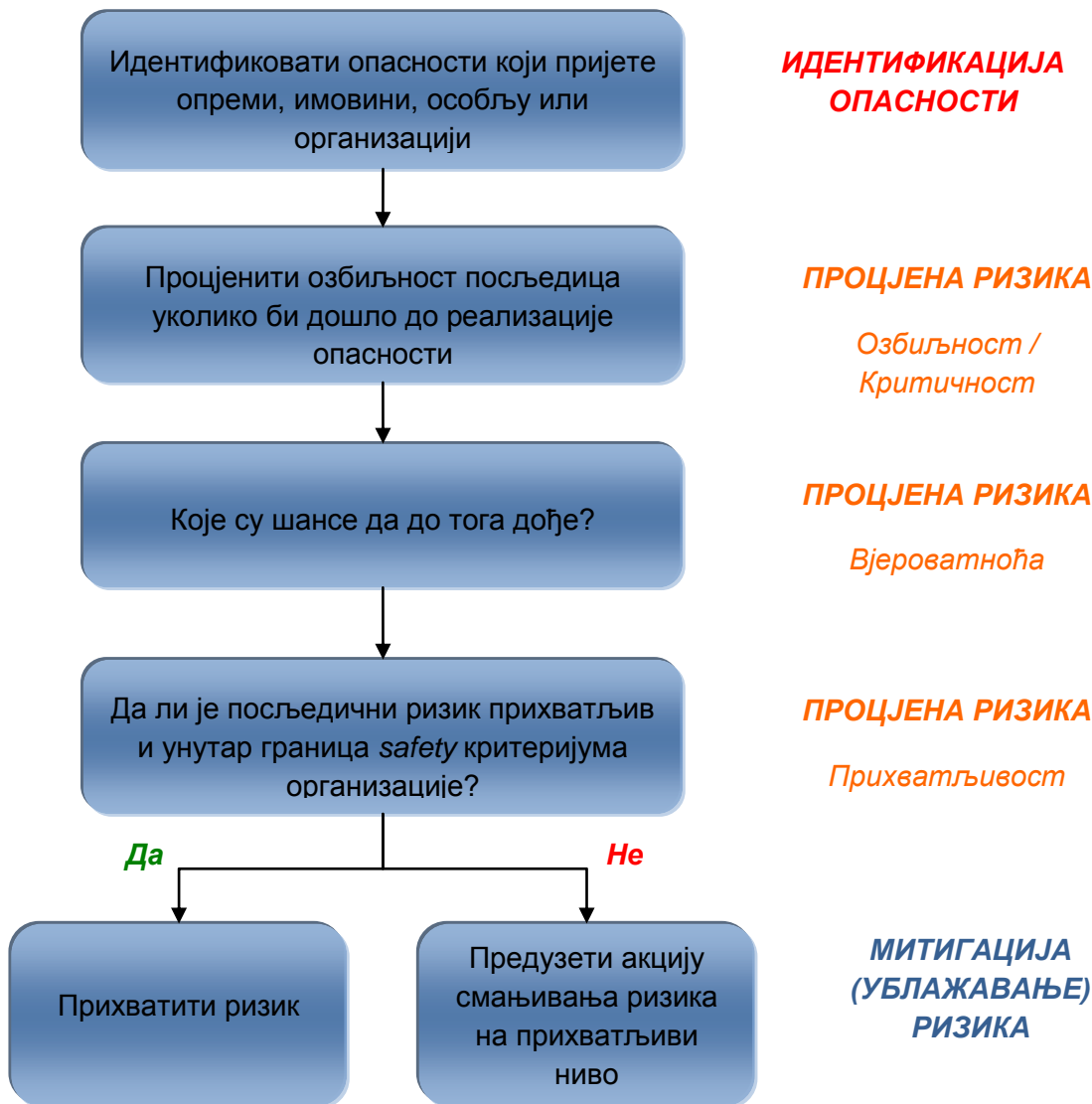
Управљање ризицима се примјењује на успостављање чврсте основе за планирање операција или активности и за доношење одлука. Управљање ризицима обезбјеђује пружаоцима услуга примјену проактивног приступа, умјесто реактивног приступа. Ово се постиже прикупљањем и анализирањем доступних информација како би се идентификовале опасности и успоставила контрола ризика већ у фази планирања операција, а не суочавање с истима након што операције започну и ствари крену кривим путем.

Циљ управљања ризицима је да се идентификују релевантни фактори ризика за одређени догађај, а затим да се изради план управљања ризицима, како би се минимизирала вјероватноћа појаве неког претпостављеног ризичног чиниоца и/или његовог лошег утицаја на безбједност летења.

Управљање ризиком је састављено од три суштинска елемента:

- 1) идентификације *hazard-a*,
- 2) процјене ризика и

3) митигације (ублажавања) ризика
што је представљено на сљедећој слици:



2.2.1 Идентификација опасности

Опасност је било која ситуација или услов који потенцијално може проузроковати негативне посљедице. Пружалац услуга мора развити, успоставити и одржавати формални процес за ефективно прикупљање, записивање, обраду и пружање повратних информација о опасностима у операцијама, прикупљених на основу реактивних, проактивних и предиктивних метода прикупљања података о безбједности летења.

2.2.2 Процјена ризика

Ризик је процјењени потенцијал настанка негативних посљедица које изазива опасност. То је вјероватноћа реализације опасности и његове способности да нанесе штету.

По потврђивању присуства опасности, неопходна је анализа за процјену његовог потенцијала за настанак штете. Ова процјена опасности укључује три аспекта:

- а) вјероватноћа да ће опасност изазвати небезбједни догађај (нпр. вјероватноћа јављања негативних посљедица уколико се не неутрализују небезбједни услови),
- б) озбиљност потенцијалних негативних посљедица, или резултата небезбједног догађаја,
- ц) стопа изложености *hazard*-има. Вјероватноћа настанка негативних посљедица постаје већа кроз повећану изложеност небезбједним условима. Дакле, изложеност се може посматрати као друга димензија вјероватноће.

Док се озбиљност посљедица некога догађаја може доста лако идентификовати, процјена вјероватноће догађаја подлијеже субјективности. Међутим, током процјене вјероватноће, потребно је да се анализирају историјски и статистички подаци, да би се избјегла субјективност. Такође, при процјени вјероватноће потенцијалне опасности узимају се у обзир безбједносне контроле које већ постоје, односно колико нивоа заштите је потребно да би се спријечило остварење опасности. Што је више контрола безбједности, нижа је могућност несреће.

2.2.3 Ублажавање (митигација) ризика

Ризицима се треба управљати како би се задржали на што прихватљивијем нивоу. Ниво ризика се може смањити умањујући озбиљност догађаја или умањујући изложеност ризику. Корективне акције морају у обзир узети било које елементе постојеће одбране, као и немогућност те одбране да одржи прихватљив ниво безбједности. Корективне мјере требају бити предмет даљњих поступака процјене ризика, како би били у могућности одредити да је ризик сада на прихватљивом нивоу, те да се у операцијама нису појавили додатни ризици.

Када се уочи да је прихватљивост ризика на нежељеном или неприхватљивом нивоу, морају се спровести контролне мјере – што је ризик већи, то је акција хитнија. Ниво ризика може бити снижен смањењем озбиљности потенцијалних посљедица, смањењем могућности настанка догађаја или смањењем изложености датом ризику.

Пружалац услуга мора развити, успоставити и одржавати формални процес управљања ризицима који обезбјеђује анализу, процјену и контролу ризика на прихватљивом нивоу.

Такође, пружалац услуга мора дефинисати оне нивое руководства које имају овлашћење за доношење одлука о прихватљивости безбједносних ризика.

2.3 Осигурање безбједности летења

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

2.3.1 Праћење и мјерење перформанси безбједности

Пружалац услуга мора развити, успоставити и одржавати начине за провјеру перформанси безбједности организације у односу на циљеве и *Safety* политику, и утврдити ефективност методе контроле безбједносних ризика.

Процес праћења и мјерења перформанси безбједности би требао укључити:

- Извјештавање о *Safety* догађајима;
- Процјена стања безбједности и праћење тренда;
- Студије о безбједности;
- Интерне *Safety* истраге.

2.3.2 Управљање промјенама

Пружалац услуга мора развити, успоставити и одржавати формални процес за управљање промјенама. Процес мора да:

- Идентификује промјене у организацији које могу утицати на успостављене процесе и услуге,
- Дефинише договоре око осигурања безбједносних перформанси прије имплементације промјена,
- Елиминише или модификује методе контроле безбједносних ризика који више нису потребни због промјена у оперативном окружењу.

2.3.3 Континуирано унапређење SMS-а

Пружалац услуга мора развити, успоставити и одржавати формални процес за идентификацију узрока због којих су перформансе SMS-а испод дефинисаних стандарда, одређивање посљедица таквих перформанси на операције и елиминацију тих узрока.

Континуирано унапређење SMS-а пружаоца услуга треба да укључује:

- Проактивну и реактивну евалуацију опреме, документације и процедура, путем *audit-a* и истрага, у циљу утврђивања ефективности стратегије контроле и ублажавања ризика,
- Проактивну евалуацију индивидуалних перформанси запослених како би се утврдило провођење њихових *Safety* одговорности.

2.3.4 Промоција безбједности

Пружалац услуга треба развити, успоставити и одржавати *Safety* обуке и активности на *Safety* комуникацији како би се створило окружење гдје би *Safety* циљеви у организацији били примјењивани.

2.3.4.1 *Safety* обуке

Пружалац услуга мора развити, успоставити и одржавати програм обуке за *Safety* област којим обезбјеђује да је особље оспособљено и компетентно за SMS дужности. Обим обуке за *Safety* област зависи од укључености појединца у SMS дужности.

2.3.4.2 Комуникација о безбједности

Пружалац услуга мора развити, успоставити и одржавати формални начин комуникације о питањима безбједности којим се обезбјеђује да је сво особље у потпуности упознато са SMS-ом, којим пружаоц услуга прикупља важне информације о безбједности и објашњава због чега су предузете одређене активности из подручја безбједности, као и због чега су донесене или измјењене процедуре о безбједности.

Комуникација о безбједности представља основ за развој и одржавање позитивне *Safety* културе.

Формални начини комуникације, између осталог, могу бити:

- Политика и процедуре безбједности;
- Билтени;
- Извјештаји о безбједности летења;
- *Web* сајтови и сл.

3 Имплементација SMS-а

Имплементација SMS захтјева од BHCA да изради флексибилан приступ извршавању прописа у односу на овај еволуирајући оквир безбједности летења, истовремено обављајући извршне функције непристрасно, практично и досљедно. Флексибилан приступ провођењу прописа у SMS окружењу треба да буде заснован на два општа принципа.

- I. **Први** општи принцип обухвата израду извршних процедура које омогућавају пружаоцима услуга да адресирају, и рјешавају, одређене догађаје који укључују одступања од безбједности летења, интерно, у контексту SMS-а пружаоца услуга, и на задовољство BHCA. Намјерна кршења Закона о ваздухопловству и правила и прописа ће бити истражена и могу подлијегати конвенционалним извршним поступцима, ако се за тим укаже потреба.
- II. **Други** општи принцип огледа се у томе да се информације изведене путем система за прикупљање и обраду података о безбједности летења који су успостављени у оквиру SMS-а не смију користити као основа за извршни поступак.

Пружаоци услуга у ваздухопловству одговорни су за успостављање SMS-а у оквиру своје организације, док BHCA врши прихваћање и надзор SMS-а пружаоца услуга.

ICAO је утврдио фазну имплементацију SMS-а пружаоца 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 летења
- Фаза 3** – Проактивна и предиктивна безбједност летења
- Фаза 4** – Оперативно гарантовање безбједности летења

Имајући у виду да је у току институционално успостављање Агенције за пружање услуга у ваздушној пловидби БиХ временски оквири фаза имплементације SMS-а се не односе на дио контроле летења и биће накнадно утврђени.

У оквиру било које фазе, могу се организовати посебни састанци уколико пружалац услуга или BHCA сматра неопходним за накнадним разматрањем специфичних аспеката имплементације SMS-а.

3.1 Фаза 1 – Планирање имплементације SMS-а

Циљ Фазе 1 имплементације SMS-а је да се обезбиједи план о начину испуњавања и интегрисања SMS захтјева у организације пружаоца услуга, као и стварање предуслова за имплементацију SMS-а.

Главни дио Фазе 1 представља анализа усклађености из које се може утврдити статус организацијског управљања системом безбједности летења и почне са детаљним планирањем имплементације и развоја SMS-а.

У оквиру Фазе 1 пружалац услуга је дужан да уради и у BHCA достави сљедеће:

- Име и презиме одговорног руководиоца и његове *Safety* одговорности и надлежности,
- Име и презиме особе или чланова групе одговорних за имплементацију SMS-а,
- Изјаву, потписану од стране одговорног руководиоца, о одређености за имплементацију SMS-а (приједлог изјаве се налази у прилогу 5.2),
- Опис система,
- Документацију о проведеној анализи усклађености између постојећег организацијског система и захтјеваоног SMS оквира (приједлог анализе усклађености се налази у прилогу 5.1).
- План имплементације SMS-а који објашњава на који начин ће пружалац услуга имплементирати SMS. План имплементације SMS-а треба бити урађен на основу SMS оквира, описа система и интерне анализе усклађености пружаоца услуга.

3.1.1 Анализа усклађености SMS-а

Не постоји један SMS модел који одговара свим типовима и величинама организације пружаоца услуга у ваздухопловству. Сложенији SMS у већини случајева нису одговарајући за мале пружаоце услуга, те би такве организације требале прилагодити SMS величини, природи и комплексности својих операција и у складу с тим обезбиједити потребне ресурсе.

Према ICAO стандардима за имплементацију SMS-а пружаоца услуга, захтјева се да изврши анализу свога система како би се одредиле које компоненте и елементи SMS-а морају да се ускладе или додају да би се испунили услови за примјену SMS-а. Примјер анализе усклађености система се налази у прилогу 5.1.

Након извршене и документоване анализе система пружалац услуга ће формирати основу за имплементацију SMS-а.

3.2 Фаза 2 – Реактивни процеси управљања безбједношћу летења

Циљ Фазе 2 представља битне процесе управљања безбједношћу летења, док се у исто вријеме отклањају уочени недостатци у постојећим процесима SMS-а.

У оквиру Фазе 2 пружалац услуга мора доказати да његов систем укључује сљедеће компоненте:

- Документоване процедуре везане за идентификацију опасности и управљање ризицима на основу реактивног процеса,

- Обука особља у вези плана имплементације SMS-а и управљања ризицима,
- Релевантну документацију у вези плана имплементације SMS-а и управљања ризицима на основу реактивног процеса.

3.3 Фаза 3 – Проактивна и предиктивна безбједност летења

Фаза 3 представља структуру процеса управљања безбједношћу летења. На крају ове фазе имплементације пружалац услуга ће бити у могућности да обављају анализе безбједности организације на основу информација добијених путем реактивне, проактивне и предиктивне методе.

У оквиру Фазе 3 пружаоц услуга мора доказати да његов систем укључује процес за проактивну идентификацију опасности и успостављене методе прикупљања, обраде и дистрибуције података, као и процес управљања ризицима.

Захтјеване компоненте су сљедеће:

- Документоване процедуре у вези са управљањем ризицима на основу проактивне и предиктивне методе,
- Обука особља у вези са управљањем ризицима на основу проактивне и предиктивне методе,
- Развој и одржавање формалних средстава *Safety* комуникације.

3.4 Фаза 4 – Оперативно гарантовање безбједности летења

У овој фази оперативна безбједност се процјењује кроз спровођење периодичног надзора, повратних информација и корективних акција да би се одржала ефикасност контроле ризика у оквиру оперативних захтјева.

У оквиру Фазе 4 пружалац услуга мора доказати да његов систем укључује сљедеће компоненте:

- Избор индикатора, циљева и прихватљивих нивоа безбједности,
- Обука особља за оперативно осигурање безбједности,
- Обезбјеђење квалитета,
- Развијен формалан начин *Safety* комуникације,
- Континуирано унапређење SMS-а.

4 Надзор SMS-а пружаоца услуга

У циљу израде политике провођења прописа као подршке имплементацији SMS-а, BHCA 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 BHCA 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 летења, при чему запосленици пружаоца 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 примијене корективне мјере којим ће се на најбољи начин спријечити понављање прекршаја.

BHDSA 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 поштовање 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, BHDSA ће наставити да комуницира са пружаоцем услуга ради изналагања задовољавајућег рјешења којим би се спријечио извршни поступак. Међутим, у случајевима када пружалац услуга одбије да се позабави догађајем и обезбиједи дјелотворне корективне мјере, BHDSA ће размотрити предузимање извршних радњи или других административних радњи које су везане за добијене потврде за вршење одређених операција.

5 Прилози

5.1 Анализа усклађености

ICAO SMM reference	Aspect to be analysed or question to be answered	Answer	Status of implementation
Component 1 — SAFETY POLICY AND OBJECTIVES			
Element 1.1 — Management commitment and responsibility			
Chapter 8	Is there a safety policy in place?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 3 and 8	Does the safety policy reflect organizational commitments regarding safety management?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 3 and 8	Does the safety policy include a clear statement about the provision of the necessary resources for the implementation of the safety policy?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 3 and 8	Does the safety policy include the safety reporting procedures?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Does the safety policy clearly indicate which types of operational behaviours are unacceptable?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Does the safety policy include the conditions under which disciplinary action would not apply?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Is the safety policy signed by the Accountable Executive?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Is the safety policy communicated, with visible endorsement, throughout the [organization]?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Is the safety policy periodically reviewed to ensure it remains relevant and appropriate to the [organization]?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Is there a formal process to develop a coherent set of safety objectives?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Are the safety objectives linked to the safety performance indicators, safety performance targets and action plans?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Are the safety objectives publicized and distributed?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Element 1.2 - Safety accountabilities			
Chapters 8 and 10	Has the [organization] identified an Accountable Executive who, irrespective of other functions, shall have ultimate responsibility and accountability, on behalf of the [organization], for the implementation and maintenance of the SMS?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Does the Accountable Executive have responsibility for ensuring that the safety management system is properly implemented and performing to requirements in all areas of the [organization]?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Does the Accountable Executive have full control of the financial resources required for the operations authorized to be conducted under the operations certificate?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Does the Accountable Executive have full control of the human resources required for the operations authorized to be conducted under the operations certificate?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	

Chapter 8	Does the Accountable Executive have direct responsibility for the conduct of the organization's affairs?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Does the Accountable Executive have final authority over operations authorized to be conducted under the operations certificate?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 8 and 10	Has the organization identified the accountabilities of all members of management, irrespective of other functions, as well as of employees, with respect to the safety performance of the SMS?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Are the safety responsibilities, accountabilities and authorities documented and communicated throughout the [organization]?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Has the [organization] included a definition of the levels of management with authority to make decisions regarding safety risk tolerability?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Element 1.3 — Appointment of key safety personnel			
Chapter 8	Has the organization appointed a qualified person to manage and oversee the day-to-day operation of the SMS?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Does the person overseeing the operation of the SMS fulfil the required job functions and responsibilities?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Are the safety authorities, responsibilities and accountabilities of personnel at all levels of the organization defined and documented?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Element 1.4 — Coordination of emergency response planning			
Chapter 8	Does the [organization] have an emergency response/contingency plan appropriate to the size, nature and complexity of the organization?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Does the [organization] coordinate its emergency response/contingency procedures with the emergency/response contingency procedures of other organizations it must interface with during the provision of services?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Does the [organization] have a process to distribute and communicate the coordination procedures to the personnel involved in such interaction?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Element 1.5 — SMS documentation			
Chapters 4 and 8	Has the [organization] developed and does it maintain a safety library for appropriate hazard documentation and documentation management?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 4 and 8	Has the [organization] developed and does it maintain SMS documentation in paper or electronic form?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 7, 8 and 10	Is the SMS documentation developed in a manner that describes the SMS and the consolidated interrelationships between all the SMS components?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 8 and 10	Has the service provider developed an SMS implementation plan that ensures that the SMS meets the organization's safety objectives?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	

Chapters 8 and 10	Has the SMS implementation plan been developed by a person or a planning group which comprises an appropriate experience base?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 8 and 10	Has the person or planning group received enough resources (including time for meetings) for the development of the SMS implementation plan?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Is the SMS implementation plan endorsed by the senior management of the [organization]?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Is the SMS implementation plan regularly reviewed by the senior management of the [organization]?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 8 and 10	Does the SMS implementation plan propose implementation of the SMS in phases?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Does the SMS implementation plan explicitly address the coordination between the service provider's SMS and the SMS of other organizations the [organization] must interface with during the provision of services?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Has the service provider developed a safety management systems manual (SMSM) as a key instrument for communicating the organization's approach to safety to the whole [organization]?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Does the SMSM document all aspects of the SMS including, among others, the safety policy, objectives, procedures and individual safety accountabilities?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Does the SMSM clearly articulate the role of safety risk management as an initial design activity and the role of safety assurance as a continuous activity?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Are relevant portions of SMS-related documentation incorporated into approved documentation, such as company operations manual, maintenance control/policy manual and airport operations manual, as applicable?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Does the service provider have a records system that ensures the generation and retention of all records necessary to document and support operational requirements?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Is the service provider's records system in accordance with applicable regulatory requirements and industry best practices?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 8	Does the records system provide the control processes necessary to ensure appropriate identification, legibility, storage, protection, archiving, retrieval, retention time, and disposition of records?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Component 2 — SAFETY RISK MANAGEMENT			
Element 2.1 — Hazard identification			
Chapters 3 and 9	Does the [organization] have a formal safety data collection and processing system (SDCPS) for effectively collecting information about hazards in operations?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 3, 4 and 9	Does the [organization] SDCPS include a combination of reactive, proactive and predictive methods of safety data collection?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	

Chapters 3, 9 and 10	Does the [organization] have reactive processes that provide for the capture of information relevant to safety and risk management?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 9 and 10	Has the service provider developed training relevant to reactive methods of safety data collection?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 9 and 10	Has the service provider developed communication relevant to reactive methods of safety data collection?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Is reactive reporting simple, accessible and commensurate with the size of the service provider?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 9 and 10	Are reactive reports reviewed at the appropriate level of management?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Is there a feedback process to notify contributors that their reports have been received and to share the results of the analysis?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 3, 9 and 10	Does the service provider have proactive processes that actively look for the identification of safety risks through the analysis of the organization's activities?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 9 and 10	Is there training relevant to proactive methods of safety data collection?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 9 and 10	Has the service provider developed communication relevant to proactive methods of safety data collection?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Is proactive reporting simple, accessible and commensurate with the size of the service provider?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 3, 9 and 10	Does the service provider have predictive processes that provide the capture of system performance as it happens in real-time normal operations?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 9 and 10	Is there training relevant to predictive methods of safety data collection?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Has the service provider developed communication relevant to predictive methods of safety data collection?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Is the predictive safety data capture process commensurate with the size of the service provider?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Element 2.2 —Safety risk assessment and mitigation			
Chapters 9 and 10	Has the [organization] developed and does it maintain a formal process that ensures analysis, assessment and control of the safety risks in the [organization] operations?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 4, 9 and 10	Does the [organization] SMS documentation clearly articulate the relationship between hazards, consequences and safety risks?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	

Chapters 5 and 9	Is there a structured process for the analysis of the safety risks associated with the consequences of identified hazards, expressed in terms of probability and severity of occurrence?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 5 and 9	Are there criteria for assessing safety risks and establishing safety risk tolerability (i.e. the acceptable level of safety risk the organization is willing to accept)?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapters 5 and 9	Does the service provider have safety risk mitigation strategies that include corrective/preventive action plans to prevent recurrence of reported occurrences and deficiencies?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Component 3 — SAFETY ASSURANCE			
Element 3.1 - Safety performance monitoring and measurement			
Chapters 9 and 10	Has the [organization] implemented an internal process to verify the safety performance of the organization and to validate the effectiveness of safety risks controls?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Are the following tools included in those processes? Safety reporting systems <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No Safety studies <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No Safety reviews <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No Safety audits <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No Safety surveys <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No Internal safety investigations <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No		
Chapters 6 and 9	Is the safety performance of the [organization] verified in reference to the safety performance indicators and safety performance targets of the SMS?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Are safety reports reviewed at the appropriate level of management?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Is there a feedback process to notify contributors that their reports have been received and to share the results of the analysis?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Are corrective and preventive actions generated in response to hazard identification?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Are there procedures in place for the conduct of internal investigations?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Is there a process to ensure that occurrences and deficiencies reported are analysed to identify all associated hazards?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Does the service provider have a process for evaluating the effectiveness of the corrective/preventive measures that have been developed?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Does the service provider have a system to monitor the internal reporting process and the associated corrective actions?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Is there an audit function with the independence and authority required to carry out effective internal evaluations?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	

Chapter 9	Does the audit system cover all functions, activities and organizations within the service provider?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Are there selection/training processes to ensure the objectivity and competence of auditors as well as the impartiality of the audit process?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Is there a procedure for reporting audit results and maintaining records?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Is there a procedure outlining requirements for timely corrective and preventive action in response to audit results?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Is there a procedure to record verification of action(s) taken and the reporting of verification results?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Is there a process in place to monitor and analyse trends?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Element 3.2 — The management of change			
Chapter 9	Has the [organization] developed and does it maintain a formal process to identify changes within the organization which may affect established processes and services?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Does the formal process for the management of change analyse changes to operations or key personnel for safety risks?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Has the [organization] established arrangements to ensure safety performance prior to implementing changes?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Has the [organization] established a process to eliminate or modify safety risk controls that are no longer needed due to changes in the operational environment?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Element 3.3 — Continuous improvement of the SMS			
Chapter 9	Has the [organization] developed and does it maintain a formal process to identify the causes of substandard performance of the SMS?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Has the [organization] established a mechanism(s) to determine the implications of substandard performance of the SMS on operations?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Has the organization established a mechanism(s) to eliminate or mitigate the causes of substandard performance of the SMS?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Does the organization have a process for the proactive evaluation of facilities, equipment, documentation and procedures (through audits and surveys, etc.)?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Does the organization have a process for the proactive evaluation of an individual's performance, to verify the fulfilment of that individual's safety responsibilities?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Component 4 — SAFETY PROMOTION			

Element 4.1 — Training and education			
Chapter 9	Is there a documented process to identify training requirements so that personnel are trained and competent to perform their SMS duties?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Is the safety training appropriate to the individual's involvement in the SMS?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Is the safety training incorporated into indoctrination training upon employment?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Is there emergency response/contingency training for affected personnel?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Is there a process that measures the effectiveness of training?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Element 4.2 — Safety communication			
Chapter 9	Are there communication processes in place within the [organization] that permit the safety management system to function effectively?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Are there communication processes (written, meetings, electronic, etc.) commensurate with the size and scope of the service provider?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Is safety-critical information established and maintained in a suitable medium that provides direction regarding relevant SMS documents?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Is safety-critical information disseminated throughout the [organization] and is the effectiveness of safety communication monitored?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
Chapter 9	Is there a procedure that explains why particular safety actions are taken and why safety procedures are introduced or changed?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	

5.2 Изјава

ИЗЈАВА О ПОЛИТИЦИ БЕЗБЈЕДНОСТИ

Безбједност је једна од наших основних функција пословања. Опредијељени смо ка развијању, спровођењу, одржавању и сталном побољшавању стратегија и процеса у намјери да обезбиједимо да се све наше ваздухопловне активности одвијају уз уравнотежено кориштење организационих потенцијала, у циљу постизања највишег нивоа безбједности и испуњавања домаћих и међународних стандарда у пружању наших услуга.

Сви нивои управе и сви запослени одговорни су за обезбјеђивање највишег нивоа безбједности, почевши од генералног директора/или овлаштеног лица до организације.

Опредијељени смо да:

- **пружимо подршку** управљању безбједношћу кроз обезбјеђивање свих одговарајућих ресурса чиме ће се постићи организациона култура која подстиче безбједно дјеловање, охрабрује ефективну комуникацију и извјештавање о безбједности, и активно управља безбједношћу са истом пажњом на резултате као и пажњом на резултате других управљачких система организације;
- **спроводимо** управљање безбједношћу као примарну одговорност свих руководилаца и запослених;
- **јасно** дефинишемо одговорности и надлежности комплетног особља, како руководилаца тако и запослених, за постизање резултата организације из области безбједности као и за функционисање нашег система за управљање безбједношћу;
- **устостављамо и управљамо** процесима утврђивања опасности и управљања ризицима, укључујући и систем за извјештавање о опасностима, у циљу уклањања или ублажавања безбједносних ризика од посљедица опасности које настану као резултат нашег рада или активности до нивоа који је низак колико је реално могуће (ALARP);
- **обезбиједимо** да се никакве радње не предузимају против било којег запосленог, који путем система за извјештавање о опасностима, пријави безбједносни проблем, осим ако таква пријава указује, без икакве разумне сумње, на незаконит чин, тешки немар, или намјерно или својевољно непоштовање прописа или поступака;
- **поштујемо** и, када је могуће, унаприједимо законодавне и регулаторне захтјеве и стандарде;
- **обезбиједимо** расположивост одговарајуће квалификованих и обучених кадрова за спровођење безбједносних стратегија и процеса;
- **обезбиједимо** да сви кадрови добију адекватну и одговарајућу обуку и информације из области ваздухопловне безбједности, да буду компетентни за питања безбједности, те да добију задужења која су примјерена њиховим способностима;
- **утврђујемо и мјеримо** своје резултате на пољу безбједности у односу на реалне показатеље безбједности и безбједносне циљеве;
- **стално побољшавамо** своје резултате на пољу безбједности кроз управљачке процесе који гарантују ефективно предузимање релевантних безбједносних радњи; и
- **обезбиједимо** да се спољни системи и услуге подршке нашем раду испоручују у складу са нашим безбједносним стандардима.

(генерални директор или овлашћено лице)

---- КРАЈ ДОКУМЕНТА ----