





## Sadržaj

1	Uvod .....	3
1.1	Svrha.....	3
1.2	Primjena i ažuriranje.....	3
1.3	Veza.....	3
1.4	Pojmovi i skraćenice.....	3
2	KOOPERACIJA, KOLABORACIJA I KOMUNIKACIJA .....	4
3	IZAZOVI U RAZLIČITIM FAZAMA PANDEMIJE .....	5
4	UTVRĐIVANJE, PRIKUPLJANJE I ANALIZA RELEVANTNIH I DOSTUPNIH PODATAKA I INFORMACIJA.....	8
5	PRIMJENA PRINCIPA UPRAVLJANJA BEZBJEDNOŠĆU VAZDUŠNE PLOVIDBE .....	10
5.1	PLANIRAJ — Korak 1 .....	11
5.2	URADI — korak 2.....	11
5.3	PROVJERI I IZVRŠI — korak 3.....	13
5.4	PONAVLJANJE PDCA CIKLUSA.....	15

## 1 Uvod

### 1.1 Svrha

Ove smjernice, na visokom nivou, namijenjene su podršci civilnim vazduhoplovnim vlastima (CAA) u upravljanju rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe, koji spadaju u njihovu odgovornost, tokom pandemije bolesti korona virusa (COVID-19).

Smjernice navode aspekte koje civilne vazduhoplovne vlasti treba da razmotre u različitim fazama pandemije i fokusiraju se na:

- a) procjene i određivanje prioriteta rizika na osnovu prikupljanja i analize podataka;
- b) primjenu principa upravljanja bezbjednošću vazdušne plovidbe sa ciljem podrške odlučivanju zasnovanom na riziku; i
- c) upravljanje i praćenje odobrenja civilne vazduhoplovne vlasti u svjetlu fleksibilnosti potrebne u vazduhoplovnom sistemu za nastavak bezbjednih operacija.

Uspješno upravljanje pandemijom COVID-19 zahtijeva procjenu i upravljanje rizicima koji prevazilaze granice upravljanja rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe kako je definisano u Aneksu 19 - Upravljanje bezbjednošću vazdušne plovidbe. Civilne vazduhoplovne vlasti bi trebalo da vode računa o tome kako njihove odluke mogu uticati na rizike kojima upravljaju drugi državni organi i da će napori drugih državnih organa u upravljanju rizicima, koji spadaju u njihovu odgovornost, uticati na vazduhoplovstvo.

Potrebu za istraživanjem snažnijih metoda upravljanja rizikom i uspostavljanjem okvira za integrisano upravljanje rizikom podržala je vazduhoplovna zajednica tokom Trinaeste konferencije o vazdušnoj plovidbi (AN-Conf/13), održane od 9. do 19. oktobra 2018. Nakon toga, Komisija za vazdušnu plovidbu je zadužila Panel za upravljanje bezbjednošću vazdušne plovidbe (SMP), u koordinaciji sa drugim relevantnim stručnim grupama, da preuzme vodeću ulogu u sprovođenju Preporuke 6.2/1, Podrška djelotvornoj primjeni upravljanja bezbjednošću vazdušne plovidbe kojom se nalaže ICAO-u:

*“g) da u saradnji sa državama, RSOO-ima i industrijom istražuje snažnije metode prepoznavanja opasnosti i upravljanja rizikom, pogodne za složene socio-tehničke sisteme poput vazduhoplovstva, te prilagodljive, bez obzira na vrstu rizika;*

*h) da u saradnji sa državama, RSOO-ima i industrijom istražuje blagodati jedinstvenog okvira za integrisano upravljanje rizicima (bezbjednost vazdušne plovidbe, vazduhoplovna bezbjednost, životna okolina, itd.) uzimajući u obzir evoluciju ISO standarda upravljanja;”*

### 1.2 Primjena i ažuriranje

Biće izrađene dalje smjernice za podršku civilnim vazduhoplovnim vlastima u ponovnom pokretanju vazduhoplovnog sistema. Praktični primjeri i alati, koji će biti dopuna ovim smjernicama, trenutno se prikupljaju i razvijaju i biće objavljeni na internet stranici o implementaciji upravljanja bezbjednošću vazdušne plovidbe ([www.icao.int/smi-covid19SRM](http://www.icao.int/smi-covid19SRM)).

### 1.3 Veza

Dokument je u vezi sa:

- Doc 10144 — ICAO Handbook for CAAs on the Management of Aviation Safety Risks related to COVID-19.

### 1.4 Pojmovi i skraćenice

Pojmovi i definicije korišćeni u ovim smjernicama u skladu su sa ICAO *Priručnikom za upravljanje bezbjednošću vazdušne plovidbe* (Dok. 9859)

## 2 KOOPERACIJA, KOLABORACIJA I KOMUNIKACIJA

2.1 **Kooperacija, kolaboracija i komunikacija (3K)** su vitalne funkcije koje koriste mnoge države u borbi sa globalnom krizom. Zajedno, 3K predstavljaju ključ za prevazilaženje pandemije i ostvarivanje najboljih rezultata za cijelu vazduhoplovnu zajednicu i društvo u cjelini. Civilne vazduhoplovne vlasti bi trebalo da prepoznaju da ove postojeće funkcije takođe kontinuirano doprinose djelotvornoj implementaciji SSP-a, što je važno u upravljanju rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe, uključujući uticaj COVID-19 na vazduhoplovni sistem. Doktor Michael Ryan, izvršni direktor Svjetske zdravstvene organizacije (WHO), izjavio je: „Savršenstvo je neprijatelj dobra kada je u pitanju upravljanje vanrednim situacijama“, tokom konferencije za štampu u martu 2020. godine.

2.2 COVID-19 je istakao složene međuveze unutar država, i spolja, i pokazao je izazove zajedničkog donošenja odluka. Odluke će možda biti potrebno donositi na osnovu ograničenih informacija, uzimajući u obzir rizike koji su širi od rizika po bezbjednost vazdušne plovidbe. Civilnim vazduhoplovnim vlastima se preporučuje da usvoje pristup donošenju odluka koji se odnosi na upravljanje rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe.

2.3 Identifikovanje međuveza i uspostavljanje kanala za komunikaciju omogućava pristup mišljenju stručnjaka, što je dragocjeno za razumijevanje dostupnih informacija u dinamičnoj situaciji. Reagovanje u kriznoj situaciji može zahtijevati kvalitativno donošenje odluka koristeći pristup koji se odnosi na upravljanje rizicima i postavljanje praktičnih pitanja (npr. Koji dokazi su dostupni? Koje su posljedice alternativnih opcija? Kako će kašnjenja u odlukama uticati na situaciju? Kakva je podnošljivost rizika za konkretnu situaciju? Koji su dostupni resursi?).

### Napori koje ulažu države

2.4 Civilne vazduhoplovne vlasti bi trebalo da dijele i razmjenjuju informacije o bezbjednosti letenja i da uzmu u obzir naučene lekcije da bi na najbolji način upravljale poremećajem rada. Civilne vazduhoplovne vlasti bi trebalo da ulože aktivne napore u prepoznavanju i analiziranju informacionih silosa koji bi inače smanjili djelotvornost koordinisanih radnji preduzetih u cilju upravljanja rizicima na nacionalnom, regionalnom i međunarodnom nivou. Ovaj pristup je posebno važan u koordinacionim grupama i odborima koji sadrže suštinsko znanje i iskustvo za podršku i održavanje bezbjednog, zaštićenog okruženja civilnog vazduhoplovstva u kojem se usluge pružaju na pouzdan i efikasan način.

2.5 U zavisnosti od veličine, prirode i kapaciteta države, koordinacione grupe i odbori mogu postojati u različitim oblicima ili ih je potrebno uspostaviti. Države treba da koordiniraju između vazduhoplovnih vlasti i organa javnog zdravstva i uspostave nacionalne odbore za olakšice koji se sastoje od svih relevantnih grupa, uzimajući u obzir da je međusektorska saradnja na nacionalnom nivou ključna (odnosi se na državno pismo EC 6/3-20/46). Države koje su implementirale SSP trebalo bi da imaju koordinacionu grupu za SSP ili sličan međusektorski odbor kako bi se olakšala identifikacija i upravljanje međusobnim vezama. Državama koje još nisu osnovale takvu grupu preporučuje se uspostavljanje ad hoc koordinacione grupe ili odbora ili pridruživanje postojećoj grupi koja se bavi sličnim ciljevima.

### Napori na regionalnom nivou

2.6 Na regionalnom nivou, regionalne organizacije za nadzor bezbjednosti vazdušne plovidbe (RSOO), uključujući zajednički razvoj programa operativne bezbjednosti letenja i kontinuirane plovidbenosti (COSCAP), igraju ključnu ulogu u podržavanju i usklađivanju akcija koje su države članice preduzele za upravljanje rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe povezanim sa pandemijom. Uz to, RSOO organizacije mogu odigrati dragocjenu ulogu u procjeni operativnog uticaja na regiju i koordiniranju ponovnog pokretanja operacija. Regionalne kancelarije ICAO-a, regionalne grupe za bezbjednost vazdušne plovidbe (RASG) i regionalne grupe za planiranje i implementaciju (PIRG) takođe pružaju priliku za saradnju i razmjenu iskustava.

2.7 Međunarodne organizacije takođe igraju važnu ulogu u koordinaciji napora zainteresovanih strana u industriji, što će biti posebno važno pri ponovnom pokretanju vazduhoplovnog sistema. Razumijevanje uloge koju imaju druge nacionalne nevazduhoplovne organizacije, kao što su organi javnog zdravstva, vojni organi, te carinski i imigracioni organi, kao i uspostavljanje koordinacije presudno je za obezbjeđivanje djelotvornog i neometanog sprovođenja strategija.

### Napori na međunarodnom nivou

2.8 Na međunarodnom nivou, kao što je navedeno u Rezoluciji A40-14 Skupštine ICAO-a, Ublažavanje širenja bolesti, između ostalog, metodama dezinfekcije vazduhoplova i vektorske kontrole, te važnost CAPSCA (Aranžmana za saradnju u prevenciji i upravljanju javnozdravstvenim događajima u civilnom vazduhoplovstvu) za implementaciju, države se podstiču da postanu članice CAPSCA. Preko CAPSCA, vazduhoplovne vlasti, organi javnog zdravstva i međunarodne organizacije kombinuju napore na poboljšanju planiranja spremnosti i reagovanja na javnozdravstvene događaje koji utiču na sektor vazduhoplovstva, a dodatnim informacijama se može pristupiti na <https://www.capsca.org/CAPSCARefs.html>.

2.9 Civilne vazduhoplovne vlasti bi trebalo da se bave komunikacionim potrebama na svim nivoima, uključujući druge države, pružaoce usluga, međunarodne organizacije, nevazduhoplovne zainteresovane strane i javnost. Od vitalne je važnosti da civilne vazduhoplovne vlasti grade zaokruženu sliku i šire relevantne informacije u okviru njihove uloge u pružanju podrške potrebama vazduhoplovne zajednice, jačanju povjerenja i transparentnosti. Pritom, civilne vazduhoplovne vlasti moraju jasno razlučiti činjenice, teorije i nagađanja. Ipak, treba voditi računa da se izbjegne objavljivanje ili širenje pogrešnih ili obmanjujućih podataka od strane neovlaštenih izvora.

2.10 Djelotvorna komunikaciona praksa obuhvata upotrebu postojećih digitalnih platformi za hitnu razmjenu informacija sa drugim državama, zainteresovanim stranama iz industrije i javnošću. To uključuje tradicionalna i manje uobičajena sredstva poput e-maila, video konferencija, društvenih medija i internet stranica. Upotreba digitalnih platformi takođe omogućava i povećava brzinu izdavanja i odobravanja sadržaja uz dodatnu prednost jednostavnog ažuriranja i povlačenja informacija po potrebi u realnom vremenu. Korisne oblasti koje treba obuhvatiti su:

- a) savjetovanje industrije;
- b) status odobrenih izuzeća i utvrđenih mjera za ublažavanje rizika po sektorima;
- c) pružanje regulatornih usluga i usluga u vezi sa bezbjednošću vazdušne plovidbe (tj. aktivnosti nadzora); i
- d) ključne najave i kontakt informacije.

## 3 IZAZOVI U RAZLIČITIM FAZAMA PANDEMIJE

3.1 S obzirom na vrlo različit stepen pripremljenosti država i vrijednost bolje pripremljenosti za potencijalne buduće krize (uključujući nove talase COVID-19), od vitalnog je značaja izvlačiti, komunicirati i primjenjivati stečena iskustva uporedo sa napredovanjem vazduhoplovnog sektora kroz pandemiju. To se posebno odnosi na upravljanje različitim fazama pandemije, koje su prikazane na Slici 3-1 u nastavku, uključujući buduće epidemije.

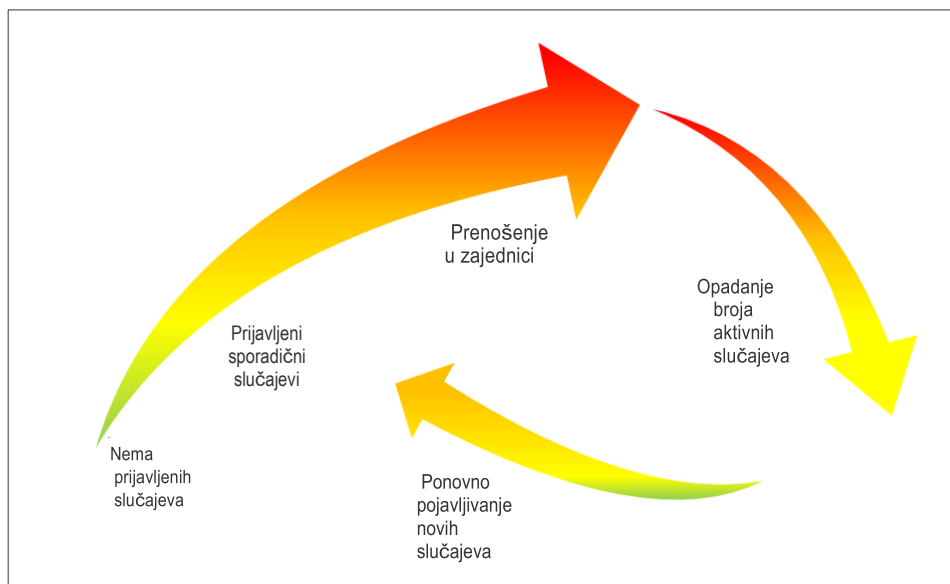
3.2 Države i CAA takođe će biti na različitim nivoima zrelosti u svom razumijevanju i primjeni upravljanja rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe. Upravljanje rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe kao rezultat pandemije pruža priliku za testiranje postojećih ili razvoj novih mogućnosti. Primjeri potencijalnih novih mogućnosti obuhvataju daljinsko sprovođenje nadzornih aktivnosti, efikasno poslovanje sa smanjenim resursima i korišćenje digitalnih platformi za taktičniju komunikaciju.

3.3 U tu svrhu, tokom svih faza civilne vazduhoplovne vlasti će morati da sarađuju, kolaboriraju i komuniciraju sa vazduhoplovnom industrijom. Vazduhoplovna zajednica prepoznaje

da smo „svi u ovome zajedno“ da bismo zaštitili održivost i stabilnost vazduhoplovnog sektora.

3.4 Pandemija će imati značajan uticaj na sposobnost civilnih vazduhoplovnih vlasti da djeluju efikasno. Civilne vazduhoplovne vlasti će morati pratiti svoje resurse i kontinuirano procjenjivati svoj kapacitet za ispunjavanje svojih obaveza nadzora bezbjednosti vazdušne plovidbe, jer će se to razlikovati u različitim fazama pandemije. Više rukovodstvo civilnih vazduhoplovnih vlasti mora uzeti u obzir ljudske faktore prilikom procjene takvih uticaja. Mogu postojati i problemi s finansiranjem, jer se neke civilne vazduhoplovne vlasti oslanjaju na finansiranje iz industrije, a ako operatori parkiraju ili povuku vazduhoplove ili čak ako prestanu postojati, to može uticati na njihova finansijska sredstva. To takođe može imati dugoročni uticaj na nivo osoblja i resurse za nadzor ponovnog pokretanja i buduće promjene infrastrukture i poboljšanja u bezbjednosti vazdušne plovidbe.

### RAZLIČITE FAZE PANDEMIJE KROZ KOJE DRŽAVA MOŽE PROLAZITI



Slika 3-1. Različite faze pandemije

#### Bez prijavljenih slučajeva

3.5 Čak i ako država nema prijavljenih slučajeva zaraze, postoji vjerovatnoća potencijalnih slučajeva u budućnosti. Uska koordinacija sa državom i organima javnog zdravlja biće važna čak i u ovoj ranoj fazi. Civilne vazduhoplovne vlasti mogu iskoristiti ovu priliku da bi proaktivno upravljale i smanjivale rizike po vazduhoplovnu zajednicu. Inicijative uključuju:

- izrada materijala sa smjernicama za operatore koji lete u i iz država sa aktivnim slučajevima;
- upoznavanje sa planovima reagovanja u vanrednim situacijama; i
- razmjena informacija o naporima koje vazduhoplovstvo ulaže u borbi protiv pandemije.

*Napomene.— Treba pažljivo razmotriti inicijative za primjenu ograničenja na vazdušni prostor i aerodrome, jer to takođe može zaustaviti snabdijevanje važnim resursima poput zdravstvenih radnika i medicinske opreme.*

## Prijavljeni sporadični slučajevi — jedan ili više slučajeva, uvezenih ili lokalno otkrivenih

3.6 Ako su slučajevi potvrđeni, države mogu uvesti ograničenja na putovanje i rad kako bi smanjile prenos zaraze. Ovo bi bila prilika za više rukovodstvo civilnih vazduhoplovnih vlasti ili Koordinacionu grupu za SSP da uspostave radnu grupu koja će nadgledati situaciju.

3.7 U ovoj fazi je važno da nadležni organi uzmu u obzir zdravlje i dobrobit sopstvenog osoblja. Čak i bez državnih ograničenja, civilne vazduhoplovne vlasti bi trebalo da planiraju smanjivanje nepotrebnog kretanja i podsticanje rada na daljinu. Zbog toga se takođe može zahtijevati od osoblja da radi od kuće, što bi uticalo na mogućnost sprovođenja istog nivoa nadzornih aktivnosti na terenu.

3.8 To će zahtijevati preispitivanje programa nadzora i određenu fleksibilnost oko planiranih revizija. Trebalo bi razmotriti sprovođenje pregleda dokumentacije i održavanje videokonferencija kao dodatak planiranim aktivnostima nadzora na terenu. To će takođe smanjiti izloženost inspektora ljudima i organizacijama, posebno jer osoblje avio-kompanija i aerodroma ima visok rizik od zaraze zbog bliskog kontakta sa putnicima koji putuju u inostranstvo.

3.9 Civilne vazduhoplovne vlasti bi trebalo da olakšaju bezbjedno i brzo kretanje osnovnih potreština i kretanje osoblja koje putuje radi obavljanja suštinski bitnih zadataka.

## Prenošenje u zajednici

*Napomena.— Prenos u zajednici sastoji se od većeg broja slučajeva lokalnog prenosa zaraze i definiše se kroz procjenu faktora koji uključuju, ali nisu ograničeni na:*

- a) veliki broj slučajeva koje nije moguće povezati sa lancima prenosa;
- b) veliki broj slučajeva iz sistema nadzora pripremljenih laboratorija; i
- c) višestruki nepovezani klasteri u nekoliko oblasti države/teritorije/područja.

3.10 Vjerovatno će u ovoj fazi postojati ograničenja države ili lokalnih vlasti u pogledu putovanja. To će uticati na civilne vazduhoplovne vlasti i vazduhoplovnu industriju. Civilne vazduhoplovne vlasti bi trebalo pregledaju i izmijene svoje planove nadzora na način da se smanji kretanje i fizički kontakt sa osobljem u vazduhoplovnim organizacijama.

3.11 To može imati značajan uticaj na obuku posade i kontrolora vazdušnog saobraćaja, te provjeru relevantnosti iskustva (s obzirom da uređaji za simulaciju leta postaju nedostupni na duže vrijeme) ili ljekarskih uvjerenja (s obzirom na zatvaranje medicinskih centara). Zbog mogućih ograničenja na odredištu, operatori možda neće biti u mogućnosti da obezbijede odgovarajuće objekte za odmor, što će ih prisiliti da smanje odmor. Kao posljedica toga, mogao bi postojati pritisak na ograničenje vremena rada i zamor. To će vjerovatno dovesti do zahtjeva za izuzećima protiv postojećih propisa.

3.12 Moguće je da se pojave dodatni izazovi u vezi sa zaražavanjem osoblja civilnih vazduhoplovnih vlasti ili njihove samoizolacije. To će smanjiti sposobnost civilne vazduhoplovne vlasti da ispuni svoju ulogu i može zahtijevati privremeno restrukturiranje da bi osoblje moglo popuniti eventualne praznine.

3.13 U izazovima povezanim sa nivoom nadzora koji se može obezbijediti trebalo bi razmotriti pristup upravljanju rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe da bi se odlučilo šta se mora učiniti, a šta se može odgoditi. Kako neki pružaoci usluga počinju raditi smanjenim kapacitetom, to može rezultirati povećanim praćenjem rizika.

## Opadanje broja aktivnih slučajeva

3.14 Vjerovatno će državne vlasti donositi odluke o tome kada će ukloniti ili smanjiti ograničenja putovanja. Čak i ako se ta ograničenja putovanja ukinu, industrija će se suočiti sa

izazovima u smislu povećavanja broja operacija i ponovnog pokretanja rada. To može zahtijevati aktivno učešće civilnih vazduhoplovnih vlasti u određivanju prioriteta i prilagođavanju aktivnosti nadzora da bi se omogućilo da se ponovno pokretanje obavi bezbjedno i da pružaoci usluga na odgovarajući način upravljaju svim utvrđenim rizicima. Vjerovatno će postojati velika potražnja za uslugama civilnih vazduhoplovnih vlasti nakon što se vazduhoplovni sistem ponovno pokrene, što bi moglo uticati na raspoloživi kapacitet. To može zahtijevati dodatnu fleksibilnost programa nadzora čak i prilikom ponovnog pokretanja vazduhoplovnog sistema.

### Ponovno pojavljivanje novih slučajeva

3.15 Uvijek postoji rizik da bi se slučajevi mogli ponovo pojaviti nakon ukidanja svih ograničenja putovanja. Ključ ispravnog rješavanja ovoga je neprekidna budnost. Sa svim iskustvom stečenim u suočavanju sa početnim izbijanjem epidemije, bilo bi više iskustva u rješavanju situacije. To bi zahtijevalo preispitivanje i moguće reaktiviranje nekih aktivnosti u ranijim fazama. Vrlo je važno dokumentovati i razmotriti iskustva naučena u ranijim fazama i po potrebi izvršiti poboljšanja. Takođe je važno podijeliti i razmotriti iskustva koja su druge države stekle pri suočavanju sa ovom situacijom, a koja se mogu koristiti za bolju pripremu za slične scenarije u budućnosti.

## 4 UTVRĐIVANJE, PRIKUPLJANJE I ANALIZA RELEVANTNIH I DOSTUPNIH PODATAKA I INFORMACIJA

4.1 Civilne vazduhoplovne vlasti mogu imati pristup izvorima bezbjednosnih podataka različitog kvaliteta, u zavisnosti od nivoa sprovođenja SSP-a. Različite civilne vazduhoplovne vlasti imaće na raspolaganju različite količine podataka, ali trebalo bi da pokušaju prikupiti što je više moguće, čak i ako su ograničeni. Prikupljanje dostupnih podataka omogućiće analizu i razvoj informacija kao podršku procesu donošenja odluka na osnovu podataka. Referentna procjena trenutne situacije pomoći će pri modeliranju scenarija za podršku upravljanju rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe i boljem razumijevanju uticaja koji će svaka eventualna odluka imati na vazduhoplovstvo.

4.2 Da bi se prikupili relevantni podaci i informacije, civilnim vazduhoplovnim vlastima se predlaže da uspostave otvoren i kontinuiran dijalog sa svim oblastima vazduhoplovstva i ostalim zainteresovanim stranama uključenim u suzbijanje pandemije, kao što je opisano u 3K.

4.3 Civilnim vazduhoplovnim vlastima se preporučuje da uspostave mehanizme tako da se prikupljeni podaci i informacije mogu često ažurirati da bi se nosili sa dinamičnom prirodom pandemije, kako bi bolje razumjeli kako se pružaoci usluga nose sa situacijom. Prikupljene podatke treba koristiti za informisanje o primjeni pristupa upravljanju rizicima za aktivnosti civilne vazduhoplovne vlasti i podršku izradi planova za ponovno pokretanje operacija, što će morati biti zajednička odluka.

**Tabela 4-1. Predloženi podaci i informacije za prikupljanje i analizu u cilju podrške upravljanju rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe**

Kategorije	Podaci i informacije koji se prikupljaju i analiziraju
Podaci o trenutnoj COVID-19 situaciji sa apsolutnim i relativnim stopama	<ul style="list-style-type: none"><li>– broj slučajeva, uzimajući u obzir i aktivne i oporavljene</li><li>– broj prijavljenih smrtnih slučajeva</li><li>– broj sprovedenih testiranja u skladu sa politikom države</li><li>– očekivane projekcije</li><li>– sloboda putovanja, imigracija i carinska ograničenja za odredišta</li><li>– karantin putnika i posade</li><li>– raspoloživost stručnog osoblja i rezultirajući kapacitet za pružanje usluga (uzimajući u obzir lica sa prethodnim zdravstvenim problemima ili lica koja su u samoizolaciji)</li><li>– mogućnost rada na daljinu sa fleksibilnim pristupom opremi</li></ul>



Kategorije	Podaci i informacije koji se prikupljaju i analiziraju
Status i obim saobraćaja tokom pandemije	<ul style="list-style-type: none"> <li>– očekivani obim i stopa letova tokom vremena, uključujući ponovno pokretanje operacija</li> <li>– letovi generalnog vazduhoplovstva</li> <li>– humanitarni letovi za evakuaciju i repatrijaciju</li> <li>– letovi u medicinske svrhe</li> <li>– teretni letovi izvedeni vazduhoplovima sertifikovanim za prevoz putnika</li> <li>– prevoz opasne robe ili medicinske opreme</li> <li>– operacije državnih vazduhoplova (vojska, carina, policija, itd)</li> </ul>
Pogođeno operativno osoblje prema ICAO Aneksu 1 — <i>Licenciranje osoblja</i> (kontrolori letenja, piloti i kabinska posada, inženjeri održavanja vazduhoplova, dispečeri letova, vazduhoplovni meteorolozi, itd.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– broj i rokovi važenja dozvola koje ističu</li> <li>– rokovi važenja ljekarskih uvjerenja članova posade</li> <li>– uticaj na obuku i provjeru posade (tj. skorašnje iskustvo, provjera obučenosti po zahtjevima dozvole, provjera obučenosti operatora)</li> <li>– periodično obavezno osposobljavanje u vezi sa posebnim operacijama</li> <li>– godine iskustva profesionalnih lica</li> </ul>
Kontinuitet letačkih operacija	<ul style="list-style-type: none"> <li>– broj organizacija koje su zatvorene ili u teškoj finansijskoj situaciji</li> <li>– broj i rokovi važenja odobrenja i potvrda</li> <li>– problematika održavanja, kao što je skladištenje i odlaganje vazduhoplova, dospelje održavanje, upravljanje sistemom dovoda goriva, nedostatak rezervnih dijelova, isticanje važenja uvjerenja o plovidbenosti</li> <li>– aktivnosti nadzora koje su neophodne da se održi važenje uvjerenja (tj. redovne revizije) i utvrđenih izuzeća</li> <li>– raspoloživost resursa (internih ili ugovorenih) za podršku aktivnostima kao što je priprema vazduhoplova za let, rekonfiguracija i resursa koji utiču na masu i balans vazduhoplova, održavanje dezinfekcija vazduhoplova</li> </ul>
Operativni status pružanja i ograničenja usluga u vazdušnoj plovidbi (ANS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– dostupnost usluga komunikacije, navigacije i nadzora (CNS)</li> <li>– dostupnost usluga kontrole letenja (ATC) i upravljanja tim uslugama</li> <li>– povezivost sa globalnim sistemima, centrima za podršku i meteorološkim biroima</li> <li>– planovi za nepredviđene situacije koji utiču na operacije (ograničenja vazdušnog prostora, smanjenje kapaciteta)</li> <li>– status jedinica/objekata kontrole letenja (raspoloživost, ograničeno vrijeme rada, promjena ili prenos jedinica/objekata)</li> </ul>
Raspoloživost aerodroma i infrastrukture	<ul style="list-style-type: none"> <li>– trenutne operacije vazduhoplova po aerodromima</li> <li>– dostupne pozicije za parkiranje vazduhoplova, uključujući upotrebu drugih popločanih površina (koje treba izbjegavati, gdje je to moguće)</li> <li>– dospelje održavanje navigacione ili aerodromske opreme</li> <li>– lokacija parkiranih vazduhoplova gdje bi se postupci održavanja ili skladištenja mogli odvijati pod ograničenjima</li> <li>– dostupnost ključnih usluga (opsluživanje, katering, dopuna goriva, ljekari, imigraciono, carina, javno zdravstvo, obezbjeđenje)</li> </ul>
Uticaj na nadzorne aktivnosti civilnih vazduhoplovnih vlasti	<ul style="list-style-type: none"> <li>– mogućnosti obrade zahtjeva za sertifikaciju, registraciju / odjavu, autorizaciju i izuzeće</li> <li>– broj stručnih i inspeksijskih nadzora koji su odloženi tokom pandemije ili alternativnih načina nadzora</li> <li>– broj i vrsta izuzeća odobrenih u svim domenima (tj. ograničenje naleta, prevoz tereta u putničkom prostoru, obuka i provjera posade, održavanje i kontinuirana plovidbenost, itd.)</li> <li>– uslovi pod kojima bi razlike bile prihvatljive za države odredišta</li> </ul>

## 5 PRIMJENA PRINCIPA UPRAVLJANJA BEZBJEDNOŠĆU VAZDUŠNE PLOVIDBE

Proces donošenja odluka uključuje procjenu situacije zbog COVID-19 i prikupljanje i analizu dostupnih podataka i informacija u državi. U nastavku je prikazan pristup upravljanju rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe koji koristi ciklus planiraj-uradi-provjeri-izvrši (PDCA) za upravljanje rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe tokom pandemije. Principi upravljanja bezbjednošću vazdušne plovidbe, opisani u ovom poglavlju, države mogu primijeniti na različitim nivoima implementacije SSP-a.



## 5.1 PLANIRAJ — Korak 1

### Procjena prioriteta u okviru vazdušni sektora (Slika 5-1, korak 1, 1.1)

5.1.1 Pružaoci usluga će se suočiti sa različitim izazovima i biće im potrebne različite strategije da bi se nosili sa situacijom. Treba uzeti u obzir zrelost sistema upravljanja bezbjednošću vazdušne plovidbe (SMS) pružalaca usluga jer će to uticati na njihovu sposobnost da efikasnije prepoznaju, odrede prioritete i upravljaju svojim rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe. Moguće je da neke operacije budu izmijenjene zbog ograničenja putovanja, povećane potražnje za prevozom tereta, itd. Kao rezultat toga, pružaoci usluga moraće preusmjeriti svoje operacije da bi odgovorili potrebama (npr. organizacije za održavanje usredsrediće se na skladištenje i održavanje parkiranih vazduhoplova).

5.1.2 Postojeće planove nadzora takođe treba preispitati jer je moguće da su se mnogi organizacioni i operativni aspekti pružaoca usluga promijenili. Pandemija će uticati i na mnoge aspekte koje bi takođe trebalo uzeti u obzir, kao što su bezbjednosna kultura, ponašanje ljudi, sistem izvještavanja, budžeti za stručno osposobljavanje, djelotvornost SMS-a, itd.

5.1.3 To će zahtijevati koordinaciju sa industrijom i plan za određivanje prioriteta među aktivnostima kao i resursima civilne vazduhoplovne vlasti. Analizu prikupljenih podataka, kako je navedeno u Tabeli 4-1, treba koristiti kao podršku upravljanju resursima. Civilne vazduhoplovne vlasti i pružaoci usluga trebalo bi da uspostave strateški plan sa vremenskim okvirom koji podržava upravljanje narednim koracima.

### Planiranje ponovnog pokretanja operacija (Slika 5-1, korak 1, 1.2)

5.1.4 Čak i u ranoj fazi, planiranje ponovnog pokretanja operacija pomoći će u planiranju resursa i upravljanju ograničenim kapacitetom civilnih vazduhoplovnih vlasti. To će zahtijevati koordinaciju i komunikaciju sa organima javnog zdravstva na osnovu prognoza i projekcija. Takođe bi bilo važno usko saradivati sa industrijom na njihovim namjerama za ograničavanje i ponovno pokretanje operacija, tako da se planiraju i da se efikasno njima upravlja. To bi uključivalo određivanje onoga što se očekuje od pružalaca usluga prilikom ponovnog pokretanja operacija, što bi moglo uključivati zahtjev za planom ponovnog pokretanja koji bi bio dogovoren sa civilnim vazduhoplovnim vlastima.

5.1.5 Treba pružiti smjernice o tome koju dokumentaciju bi civilna vazduhoplovna vlast željela pregledati. Očekuje se da bi pružaoci usluga mogli koristiti kombinaciju svog plana za hitne slučajeve (ERP) i upravljanja postupcima promjena za ponovno pokretanje operacija.

## 5.2 URADI — korak 2

### Utvrđivanje specifičnih rizika po bezbjednost vazdušne plovidbe za predmetnu državu (Slika 5-1, korak 2, 2.1)

5.2.1 Civilne vazduhoplovne vlasti bi trebalo da primijene pristup upravljanja rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe kroz analizu prikupljenih raspoloživih podataka (vidi poglavlje 4 i tabelu 4-1) kako bi razumjeli kontekst i specifične opasnosti i rizike koje je pandemija izazvala na vazduhoplovnom sistemu. Neke civilne vazduhoplovne vlasti će možda morati da se oslone na mišljenje predmetnih stručnjaka i iz civilnih vazduhoplovnih vlasti i industrije ako su dostupni samo ograničeni podaci.

5.2.2 To bi trebalo obuhvatiti analizu opasnosti i rizika po bezbjednost vazdušne plovidbe povezanih sa sposobnostima i resursima civilnih vazduhoplovnih vlasti, kao i onih koji su specifičniji za industriju. Važno je uzeti u obzir opasnosti i rizike po bezbjednost vazdušne plovidbe u različitim fazama pandemije, jer će oni varirati u svakoj fazi, kao što je opisano u poglavlju 3.

5.2.3 Gdje god je to moguće, civilne vazduhoplovne vlasti treba da izvrše procjene rizika po

bezbjednost vazdušne plovidbe kako bi identifikovale značajnije bezbjednosne rizike, utvrdile kada je potrebno da država sprovede radnje i da bi tim radnjama odredile prioritet. Nivo detaljnosti sprovedenih procjena rizika po bezbjednost vazdušne plovidbe može varirati od formalne kvantitativne do kvalitativne procjene rizika po bezbjednost vazdušne plovidbe koju podržavaju predmetni stručnjaci. Pri sprovođenju bilo koje procjene rizika po bezbjednost vazdušne plovidbe, civilne vazduhoplovne vlasti bi trebalo da obezbijede da budu uključeni svi relevantni odjeli i stručnjaci, jer će se neki bezbjednosni rizici preklapati sa različitim regulatornim domenima.

### **Preduzimanje mjera za upravljanje i ublažavanje neprihvatljivih rizika po bezbjednost vazdušne plovidbe (Slika 5-1, korak 2, 2.2)**

5.2.4 Kada se shvati o kojim se rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe radi, civilne vazduhoplovne vlasti treba da odluče koje bi radnje trebalo preduzeti da bi se upravljalo tim rizicima tokom pandemije. To ne bi nužno značilo korišćenje izuzeća. Tim radnjama moglo bi se omogućiti ubrzavanje procesa i određivanje prioriteta u radu i resursima civilnih vazduhoplovnih vlasti (npr. humanitarni letovi i letovi za repatrijaciju). Takođe bi trebalo uzeti u obzir rizike od nepreduzimanja radnji jer to može imati dugoročiji uticaj tokom aktivnosti ponovnog pokretanja operacija.

5.2.5 Boljim razumijevanjem rizika po bezbjednost vazdušne plovidbe olakšaće se utvrđivanje prioriteta u aktivnostima nadzora i određivanje onoga što se može odgoditi. Civilne vazduhoplovne vlasti mogu takođe preduzeti radnje na ograničavanju ili zaustavljanju određenih vazduhoplovnih aktivnosti tokom pandemije (kao što su sportski i rekreativni letovi) da bi smanjile radno opterećenje službi kontrole letenja za koje je moguće da rade sa smanjenim resursima.

5.2.6 Da bi se ubrzale mnoge od ovih radnji, možda će biti potrebno prilagoditi normalne mehanizme regulatornih izmjena ili ih utvrditi putem „dopunskih“ direktiva. Moglo bi biti korisno u početku podstaknuti volonterske akcije prilikom izrade formalnih direktiva ili regulatornih izmjena.

### **Utvrđivanje rizika povezanih sa ljudskim faktorima i ljudskim djelovanjem (Slike 5-1, korak 2, 2.3)**

5.2.7 Važno je prepoznati da će to imati značajan uticaj na ljude koji rade u vazduhoplovnoj zajednici. To će se vjerovatno nastaviti i možda promijeniti nakon ponovnog pokretanja operacija. Civilne vazduhoplovne vlasti bi trebalo da razmatraju ovaj rizik sa višim rukovodstvom pružalaca usluga da bi utvrdili kako oni upravljaju uticajem na osoblje i bezbjednosnu kulturu organizacije. To uključuje rizik od grešaka zbog ometanja, stresa, umora, bolesnog osoblja ili rođaka, neupoznatosti sa izmijenjenim zadacima, produženog radnog vremena, suprotstavljenih prioriteta itd.

### **Izrada pristupa za procjenu izuzeća, uključujući potrebu za eventualnim odgovarajućim mjerama za ublažavanje rizika (Slika 5-1, korak 2, 2.4)**

5.2.8 Ako zdravstvene mjere, uspostavljene radi suzbijanja širenja COVID-19 utiču na obnavljanje ljekarskih uvjerenja, dozvola i odobrenja, pružaoci usluga mogu tražiti izuzeća da bi nastavili sa radom. Zahtjeve za izuzećima treba pregledati od slučaja do slučaja, zajedno sa procjenom rizika po bezbjednost vazdušne plovidbe i prijedlozima za dodatno ublažavanje rizika koje treba primijeniti da bi se smanjio bezbjednosni rizik. Civilne vazduhoplovne vlasti mogu uzeti u obzir prakse koje sprovode druge države, imajući na umu operativne razloge koji se mogu razlikovati između država i između pružalaca usluga.

5.2.9 Civilne vazduhoplovne vlasti bi trebalo da uspostave postupak za pregled i prihvatanje zahtjeva za izuzećem, koji bi trebalo da se zasnivaju na pristupu upravljanja rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe. Mogla bi se izdati i izuzeća za čitav sektor. To bi trebalo pažljivo razmotriti jer će pružaoci usluga imati jedinstvene aktivnosti i različite rizike po bezbjednost vazdušne plovidbe. Međutim, ovo može biti od koristi za civilne vazduhoplovne vlasti jer može biti korisno za upravljanje resursima i ograničenjima kretanja.

*Napomena.— ICAO podržava rasprave o mjerama ublažavanja koje su primjenjive na različite operativne domene kroz objavljivanje Kratkih referentnih vodiča (QRG).*

5.2.10 Civilne vazduhoplovne vlasti će takođe morati uzeti u obzir veličinu, prirodu i ukupni rizik prihvatanja višestrukih izuzeća od istog pružaoca usluga ili organizacije koja ima više sertifikata.

5.2.11 Pružaoci usluga i civilne vazduhoplovne vlasti moraju jasno dokumentovati odgovornosti za prihvatanje rizika povezane sa izuzećima, uz propratne mjere ublažavanja prihvaćene u tom periodu (npr. za podršku zahtjevima za produženje i za ponovno pokretanje vazduhoplovnog sistema).

5.2.12 Ako civilne vazduhoplovne vlasti odluče da ne dozvole izuzeća, to može rezultirati ukidanjem dozvola i odobrenja čime bi se odgodilo ponovno pokretanje operacija od strane pružalaca usluga, s obzirom da će se morati riješiti zahtjevi u vezi sa stručnim osposobljavanjem i obnavljanjem znanja.

5.2.13 Civilne vazduhoplovne vlasti će morati odlučiti da li će prihvatiti izuzeća izdata od drugih država koja predstavljaju razlike od ICAO-ovih standarda i preporučenih praksi (SARP-ova). U ostvarivanju svog suvereniteta prema Čikaškoj konvenciji, civilne vazduhoplovne vlasti bi trebalo da utvrde da li odobrena izuzeća uzimaju u obzir pristup upravljanju rizicima po bezbjednost vazdušne plovitbe i da li su prikladna za njihov sopstveni državni vazduhoplovni sistem.

*Napomena.— Kako je definisano u članu 38. Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu (Dok. 7300), da bi se ICAO obavijestio o svim razlikama koje mogu nastati, privremene razlike koje proizlaze iz COVID-19 situacije prijavljuju se na način naveden u državnom pismu AN 11/55-20/50, od 3. aprila 2020. Te razlike mogu nastati kao posljedica promjene propisa ili kao izuzeća odobrena tokom tog perioda. ICAO je olakšao takve postupke tako što je pripremio razlike u vezi sa nepredviđenim situacijama usljed COVID-19 (CCRD).*

## 5.3 PROVJERI I IZVRŠI — korak 3

### Uvrđivanje potencijalnih pokazatelja za praćenje COVID-19 situacije (slika 5-1, korak 3, 3.1)

5.3.1 Civilne vazduhoplovne vlasti bi trebalo da prate napredak pandemije i uticaj mjera ublažavanja koje su preduzeli drugi državni organi u svrhu vazduhoplovnog sistema. Uz to, treba uspostaviti pokazatelje koji su specifični za upravljanje rizicima po bezbjednost vazdušne plovitbe koji proizlaze iz COVID-19 situacije i sa tim povezanim dugoročnim uticajima na vazduhoplovni sistem. Kao što je spomenuto u poglavlju 4, podatke za praćenje pokazatelja potrebno je prikupiti, a ti podaci treba da uključe postojeće sisteme izvještavanja o događajima.

5.3.2 Postojeće državne pokazatelje nivoa bezbjednosti vazdušne plovitbe (SPI) trebalo bi i dalje pratiti, ali trebalo bi prepoznati da svi trendovi, ciljevi i nivoi upozorenja možda nisu statistički valjani kao rezultat smanjenja operacija.

### Praćenje izuzeća i djelotvornosti utvrđenih mjera za ublažavanje rizika po bezbjednost vazdušne plovitbe (slika 5-1, korak 3, 3.2)

5.3.3 To će zahtijevati komunikaciju i koordinaciju sa zainteresovanim stranama u industriji, kao što je spomenuto u 3K u poglavlju 2. To može uključivati redovne sastanke radi rasprave o prijedlozima i da bi se razgovaralo o izazovima i stečenim iskustvima. To bi takođe trebalo uključivati usaglašavanje o predloženim radnjama za mjerenje i praćenje djelotvornosti postojećih mjera ublažavanja rizika po bezbjednost vazdušne plovitbe. Time će se dati podrška potencijalnim budućim proširenjima i eventualnom prekidu (nakon ponovnog pokretanja vazduhoplovnog sistema).

5.3.4 Pokazatelji nivoa bezbjednosti vazdušne plovitbe (SPI) trebali bi razmotriti učinak i

djelotvornost svih odobrenja, uključujući rokove i produženja. Trebalo bi, također, da postoje načini za praćenje izuzeća kako bi se provjerilo da li su prekoračeni rokovi važenja i da li su uspostavljene potrebne mjere ublažavanja rizika po bezbjednost vazdušne plovidbe.

### **Praćenje događaja i trendova (Slika 5-1, korak 3, 3.3)**

5.3.5 Ovaj proces će imati značajan uticaj na to kako civilne vazduhoplovne vlasti upravljaju događajima i prate ih da bi uočili trendove, što može zahtijevati detaljniji pregled pojedinačnih događaja jer trendovi mogu dovesti u zabludu zbog promjene operacija. Ovo također može odgoditi brzinu kojom se događaji prijavljuju civilnim vazduhoplovnim vlastima i zatvaraju od strane pružaoca usluga.

### **Preispitivanje prioriteta i, po potrebi, mijenjanje strategije, utvrđivanje mogućih nepredviđenih posljedica (Slika 5-1, korak 3, 3.4)**

5.3.6 Tokom cijelog ovog perioda, aktivnosti će se morati kontinuirano nadzirati jer se situacije mogu brzo promijeniti. Civilne vazduhoplovne vlasti bi trebalo da preispitaju i ažuriraju svoje shvatanje svojih najvećih rizika po bezbjednost vazdušne plovidbe, po potrebi. U tu svrhu bio bi koristan upravljački tim koji će nadgledati situaciju i koji može donositi odluke ako je potrebna promjena strategije. Koordinaciona grupa za SSP ili određena ad hoc grupa koja direktno izvještava Koordinacionu grupu za SPP bi mogla odigrati tu ulogu.

### **Prilagođavanje aktivnosti nadzora i praćenja (Slika 5-1, korak 3, 3.5)**

5.3.7 Tokom ograničenja kretanja, rutinski nadzor na terenu možda neće biti moguć. Nadzor bi trebalo da se zasniva na pristupu upravljanja rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe kako je prethodno opisano. Aktivnosti nadzora na daljinu i iz kancelarije mogu se obavljati u svrhu pregleda dokumenata, postupaka i dokaza o aktivnostima, kao što su operativni i revizorski zapisi, registri rizika i pokazatelji nivoa bezbjednosti vazdušne plovidbe.

5.3.8 Kontrolne liste mogle bi se distribuirati pružiocima usluga, uz dokaze o usklađenosti koje pruža sama organizacija. Stručni nadzori se mogu sprovoditi putem telekonferencije i prilagoditi poslovanju pružalaca usluga. Ovo će vjerovatno biti jedini način neposredne komunikacije sa pružaocem usluga. Vremenu treba dati prioritet u raspravi o promjenama, rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe i opasnostima kako bi se osiguralo da pružalac usluga na djelotvoran način identifikuje opasnosti.

### **Sistemi izvještavanja i dokumentovanje stečenih iskustava (Slika 5-1, korak 3, 3.6)**

5.3.9 Važno je da se stečena iskustva dokumentuju i dijele. Pružaoce usluga treba podsticati da dijele stečena iskustva, iako prolaze kroz izazovna vremena. Važno je da sistemi izvještavanja ostanu na snazi i u upotrebi, čime se pomaže civilnim vazduhoplovnim vlastima u prikupljanju podataka koje bi moglo biti korisno pregledati prilikom ponovnog pokretanja vazduhoplovnog sistema. Može se čak pojaviti i potreba za poboljšanjem sistema izvještavanja kroz kampanju za unapređenje bezbjednosti vazdušne plovidbe. Civilne vazduhoplovne vlasti bi također trebalo da dokumentuju iskustva stečena iz perspektive države i preporučuje im se da ih podijele sa drugim državama, RSOO-ima, RASG-ovima i PIRG-ima.

5.3.10 Važno je da civilne vazduhoplovne vlasti evidentiraju ključne sastanke i odluke donesene prilikom primjene principa upravljanja bezbjednošću vazdušne plovidbe opisanih u ovim smjernicama. Kad se pandemija završi, civilne vazduhoplovne vlasti bi trebalo da se usmjere na svoje aktivnosti da bi primijenili iskustva stečena tokom pandemije COVID-19 i da bi nastavili nadograđivati svoju implementaciju SSP-a, dalje napredujući u rješavanju planova za nepredviđene situacije i poboljšavajući djelotvornost svojih funkcija u upravljanju bezbjednošću vazdušne plovidbe.



## **5.4 PONAVLJANJE PDCA CIKLUSA**

Upravljanje rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe je kontinuirana aktivnost, što PDCA ciklus čini korisnim tokom izbijanja zarazne bolesti. Tokom evolucije ove pandemije rizici će se promijeniti a početni planovi i radnje moraće se pratiti kako bi se obezbijedilo da ostanu aktuelni i primjereni. To može biti rezultat novih podataka o bezbjednosti vazdušne plovidbe i informacija koje postanu dostupne. To bi moglo dovesti do prilagođavanja onoga što se prati i rezultirati preduzimanjem različitih radnji. Ovim se takođe omogućava uvrštavanje stečenih iskustava u procese i aktivnosti upravljanja rizicima po bezbjednost vazdušne plovidbe.

**--- KRAJ DOKUMENTA ---**