



Bruxelles, 17.10.2022.
COM(2022) 529 final

ANNEX

PRILOG

IZVJEŠĆU KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

Europski sustav za sigurnost zračnog prometa

Sadržaj

1.	EUROPSKE SIGURNOSNE POLITIKE, CILJEVI I RESURSI	6
1.1.	Europski sustav sigurnosti zračnog prometa.....	6
1.2.	Europski sustav sigurnosti zračnog prometa i ICAO	6
1.3.	Zakonodavni okvir Unije za sigurnost zračnog prometa i zaštitu okoliša	7
1.3.1.	Struktura zakonodavnog okvira Unije za sigurnost	7
1.3.2.	Uredba (EU) 2018/1139 i povezana pravila.....	14
1.3.3.	Istrage nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu.....	22
1.3.4.	Izvjешćivanje, analiza i naknadno postupanje u vezi s događajima u civilnom zrakoplovstvu	22
1.3.5.	EU-ov popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar EU-a	23
1.4.	Odgovornosti u pogledu sigurnosti u Europskoj uniji	23
1.4.1.	Odlučivanje u Europskoj uniji	23
1.4.2.	Nadležnosti i odgovornosti za sigurnost zračnog prometa u europskom sustavu sigurnosti	24
1.5.	Istraživanje nesreća i nezgoda.....	33
1.5.1.	Primjenjiva pravila	33
1.5.2.	Sigurnosne preporuke.....	33
1.5.3.	Suradnja s drugim subjektima	34
1.6.	Izvršenje zakonodavstva	34
1.6.1.	Izvršenje zakonodavstva u odnosu na države članice	34
1.6.2.	Izvršenje zakonodavstva u odnosu na regulirane industrijske organizacije.....	35
2.	EUROPSKO UPRAVLJANJE SIGURNOSNIM RIZICIMA	37
2.1.	Prikupljanje, analiza i razmjena sigurnosnih podataka	38
2.2.	Upravljanje sigurnosnim rizicima na razini EU-a: postupak izrade i ažuriranja Europskog plana za sigurnost zračnog prometa.....	39
2.2.1	Europski plan za sigurnost zračnog prometa: međunarodna dimenzija.....	43
2.3.	Praćenje performanse sigurnosti	45
2.3.1	Sporazum o performansama sigurnosti organizacija	45
2.3.2	Performanse sigurnosti država članica	46
2.3.3	EASA-ino godišnje izvješće o sigurnosti.....	46
2.4.	Zahtjevi za upravljanje sigurnošću za tijela i organizacije	47
3.	OSIGURANJE SIGURNOSTI U EUROPI	48
3.1	Nadzor sigurnosti	48
3.1.1	Praćenje primjene pravila u državama članicama	48
3.1.2	Nadzor nad ovlaštenim organizacijama	48

3.2	Ciljani nadzor područja od većeg interesa ili potrebe na temelju podataka o sigurnosti	49
3.2.1	Ciljano praćenje država članica na temelju podataka o sigurnosti	49
3.2.2	Ciljano praćenje industrije na temelju podataka o sigurnosti	50
4.	PROMICANJE SIGURNOSTI U EUROPI.....	51
4.1	Aktivnosti na razini EU-a.....	52
4.1.1	Obavješćivanje o sigurnosti	52
4.2	Osposobljavanje na razini EU-a.....	53
	Popis pokrata	54

Tablica 1.	Primjenjivo zakonodavstvo Europske unije u području sigurnosti zračnog prometa i zaštite okoliša	9
------------	--	---

Tablica 2.	Nadležna tijela na temelju pravila EU-a	25
------------	---	----

Slika 1.	Odnos među dionicima u europskom sustavu sigurnosti	28
----------	---	----

Slika 2.	Postupak upravljanja sigurnosnim rizicima na europskoj razini	41
----------	---	----

Slika 3.	Odnos između EASP-a, EPAS-a i drugih programa i planova	43
----------	---	----

Uvod

U ovom se dokumentu opisuje Europski program za sigurnost zračnog prometa tako što se prikazuju primjenjivi skup pravila na razini Unije te aktivnosti i postupci koji se na razini Unije upotrebljavaju za zajedničko upravljanje sigurnošću civilnog zrakoplovstva.

Europski program za sigurnost zračnog prometa na razini EU-a funkcionalno odgovara nacionalnom programu sigurnosti kako je opisan u Prilogu 19. Čikaškoj konvenciji. Uredbom (EU) 2018/1139 u pravni okvir EU-a za zrakoplovstvo uvedeno je obvezno novo poglavlje o upravljanju sigurnošću zračnog prometa. U njemu se, među ostalim, utvrđuje da Komisija donosi, objavljuje i ažurira dokument („Europski program za sigurnost zračnog prometa”) u kojem se opisuje funkcioniranje europskog sustava sigurnosti zračnog prometa te koji sadržava pravila, aktivnosti i postupke koji se upotrebljavaju za upravljanje sigurnošću civilnog zrakoplovstva u Uniji u skladu s njezinim pravnim okvirom.

U Programu se objašnjava kako se upravlja sigurnošću zračnog prometa iz europske perspektive. Budući da se mnoga pravila i aktivnosti povezani sa sigurnošću zračnog prometa danas donose i koordiniraju na razini EU-a, države članice u nacionalnim programima sigurnosti upućuju na Europski program za sigurnost zračnog prometa. Stoga Europski program za sigurnost zračnog prometa uključuje barem elemente povezane s odgovornostima upravljanja sigurnošću na nacionalnoj razini koji su opisani u međunarodnim standardima i preporučenim praksama. Naime, budući da je EU donio propise u određenim područjima sigurnosti zračnog prometa, države članice ne mogu opisati kako upravlja sigurnošću, a da ne obuhvate i dimenziju EU-a. Osim toga, u većini područja obuhvaćenih Čikaškom konvencijom države su svoju nadležnost prenijele na Uniju. U Europskom programu za sigurnost zračnog prometa objašnjava se i kako EU pristupa međunarodnim obvezama koje proizlaze iz tog delegiranja odgovornosti.

Europski program za sigurnost zračnog prometa usklađen je s formatom i strukturom opisa nacionalnog programa sigurnosti kako je potanko opisano u Prilogu 19. Čikaškoj konvenciji.

U Europskom programu sigurnosti zračnog prometa opisuje se i postupak izrade, donošenja, ažuriranja i provedbe Europskog plana za sigurnost zračnog prometa.

Europskim programom za sigurnost zračnog prometa želi se osigurati da se sustavom za upravljanje sigurnošću zračnog prometa u Europskoj uniji postiže najviša razina performanse sigurnosti, koja je jednaka u cijeloj Uniji i koja se neprestano poboljšava te da se pritom uzimaju u obzir drugi relevantni ciljevi, primjerice zaštita okoliša.

Opisom postupaka koji se primjenjuju za zajedničko upravljanje sigurnošću na europskoj razini, a posebno toga kako Europska komisija (dalje u tekstu „Komisija”), države članice i Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa surađuju radi otkrivanja opasnosti i prema potrebi poduzimaju mjere za ublažavanje sigurnosnih rizika, Europskim programom za sigurnost zračnog prometa pridonosi se ostvarenju visokih sigurnosnih ciljeva utvrđenih na razini Unije. Njime se stoga osigurava da su svi sudionici svjesni svojih odgovornosti te da su na snazi sva pravila i svi postupci za povećanje sigurnosti zračnog prometa, čime se pridonosi sprečavanju nesreća u europskoj regiji i šire.

TERMINOLOGIJA

U ovom dokumentu:

- upućivanje na „države članice” znači upućivanje na 27 država članica EU-a,
- upućivanje na „države članice EASE-a” znači upućivanje na 27 država članica EU-a te Island, Lihtenštajn, Norvešku i Švicarsku,
- upućivanje na „zemlje regije EUR ICAO-a” znači upućivanje na 55 država članica regije EUROPA u okviru ICAO-a, što uključuje sve države članice EU-a,
- upućivanje na „osnovnu uredbu” znači upućivanje na Uredbu (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa¹, i
- upućivanje na „mrežu analitičara” znači upućivanje na mrežu analitičara zrakoplovne sigurnosti iz Uredbe (EU) br. 376/2014 Europskog parlamenta i Vijeća o izvješćivanju, analizi i naknadnom postupanju u vezi s događajima u civilnom zrakoplovstvu².

1 Uredba (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 (Tekst značajan za EGP), SL L 212, 22.8.2018., str. 1.

2 Uredba (EU) br. 376/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o izvješćivanju, analizi i naknadnom postupanju u vezi s događajima u civilnom zrakoplovstvu, o izmjeni Uredbe (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage Direktive 2003/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 1321/2007 i (EZ) br. 1330/2007 (Tekst značajan za EGP), SL L 122, 24.4.2014., str. 18.

1. EUROPSKE SIGURNOSNE POLITIKE, CILJEVI I RESURSI

1.1. Europski sustav sigurnosti zračnog prometa

Europski sustav sigurnosti zračnog prometa sadržava pravila i postupke koji se upotrebljavaju za upravljanje sigurnošću civilnog zrakoplovstva u Uniji u skladu s Uredbom (EU) 2018/1139. Tim pravilima i postupcima osigurava se visoka razina sigurnosti u civilnom zrakoplovstvu, usklađuju sigurnosni aspekti i olakšava slobodno kretanje proizvoda, usluga, osoba i kapitala koji su dio civilnog zrakoplovstva.

Sustavom se u isto vrijeme:

- povećava konkurentnost zrakoplovne industrije Unije,
- promiče troškovna učinkovitost, među ostalim izbjegavanjem udvostručavanja i promicanjem djelotvornosti regulatornih, certifikacijskih i nadzornih procesa te učinkovitim upotrebom povezanih resursa na razini Unije i na nacionalnoj razini,
- državama članicama pomaže u ostvarivanju njihovih prava i ispunjavanju njihovih obveza u okviru Čikaške konvencije, što se postiže osiguravanjem zajedničkog tumačenja te ujednačene i pravodobne provedbe njezinih odredbi,
- promiču stajališta Unije o standardima i pravilima u civilnom zrakoplovstvu u cijelom svijetu tako što se uspostavlja odgovarajuća suradnja s trećim zemljama i međunarodnim organizacijama, i
- promiče tehnička i operativna interoperabilnost i razmjena najboljih administrativnih praksi.

Sustav upravljanja sigurnošću zračnog prometa temelji se na bliskoj suradnji Komisije, Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa (dalje u tekstu „EASA” ili „Agencija”), država članica i zrakoplovne industrije.

Visoka i ujednačena razina zaštite europskih građana i putnika uglavnom se temelji na donošenju zajedničkih sigurnosnih pravila i mjera kojima se osigurava da su proizvodi, osobe i organizacije³ unutar EU-a usklađeni s tim pravilima te na učinkovitim postupcima upravljanja sigurnosnim rizicima na razini regija, država i industrije. Člankom 85. Uredbe (EU) 2018/1139 predviđen je sustav provedbe propisa u kojem Agencija pomaže Komisiji u praćenju primjene ove Uredbe i njezinih delegiranih i provedbenih akata u državama članicama.

Taj sustav dopunjavaju temeljite istrage nesreća i nezgoda koje omogućuju utvrđivanje sigurnosnih nedostataka i poduzimanje mjera za njihovo uklanjanje. Europski program za sigurnost zračnog prometa obuhvaća i upotrebu proaktivnijih elemenata utemeljenih na dokazima, a svrha im je utvrđivanje rizika koji su najveća prijetnja sigurnosti i poduzimanje mjera za ublažavanje tih rizika. Za potrebe sustava prvenstveno se koriste utvrđivanje i evaluacije rizika na temelju podataka koje se provode u okviru programa Data4Safety (velike količine podataka), koji podupire Komisija i koordinira EASA u suradnji s relevantnim partnerima iz europske zrakoplovne zajednice.

1.2. Europski sustav sigurnosti zračnog prometa i ICAO

Europski sustav sigurnosti zračnog prometa dobro je usklađen s razvojem i provedbom standarda i preporučenih praksi Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO).

³ U smislu ovog dokumenta organizacijama se smatraju industrijske organizacije koje nude zrakoplovne proizvode ili usluge.

Komisija i EASA prate razvojni proces i planiraju povezane mjere za donošenja pravila čim se potvrdi da je europski regulatorni okvir potrebno promijeniti. To uključuje procjenu prijedloga izmjene priloga ICAO-a (dopis ICAO-a upućen državama članicama ICAO-a I. vrste) te utvrđivanje razlika između regulatornog okvira EU-a i priloga ICAO-u (dopis ICAO-a upućen državama članicama ICAO-a II. vrste i popisi za provjeru usklađenosti). U procjeni razlika EASA i Komisija podupiru države članice koje moraju obavijestiti ICAO o razlikama. Nakon procjene EASA-e Komisija Vijeću EU-a predlaže odluku o obavješćivanju o razlikama.

Osim toga, Komisija i EASA surađuju s regionalnim uredom ICAO-a za Europu/sjeverni Atlantik (EUR/NAT) kako bi promicale regionalni pristup upravljanju sigurnošću zračnog prometa, potaknule zajedničko upravljanje rizicima i stvorile sinergije u okviru raznih inicijativa EU-a za poboljšanje sigurnosti. Regionalni plan sigurnosti zračnog prometa za regiju EUR (EUR RASP) od presudne je važnosti tom kontekstu: regionalni ured ICAO-a, Komisija i EASA od 2017. surađuju na razvoju RASP-a koji se oslanja na mjere utvrđene u Europskom planu za sigurnost zračnog prometa (EPAS), čime se svim državama članicama ICAO-a omogućuje da imaju koristi od uspostavljenog postupka planiranja sigurnosti i njegovih rezultata, odnosno regulatornog materijala, rezultata promicanja sigurnosti, smjernica, alata i primjera najbolje prakse. Prvi EUR RASP objavljen je u siječnju 2019.

Komisija i EASA zastupljene su i u Skupini za planiranje europskog sustava zračnog prometa (EASPG) i njezinoj povezanoj skupini za koordinaciju programa (PCG). Glavni su ciljevi EASPG-a osigurati da planovi za razvoj sustava zračne plovidbe i planovi za sigurnost zračnog prometa unutar regije EUR budu dosljedni i usklađeni s onima susjednih regija, kao i s globalnim planovima ICAO-a, te upravljati njihovom provedbom i koordinirati je. Osim toga, EASPG ima važnu ulogu u promicanju i olakšavanju usklađivanja i koordinacije podregionalnih i nacionalnih programa za zračnu plovidbu i sigurnost u regiji EUR.

Naposljetku, Komisija i EASA zastupljene su u Studijskoj skupini za Globalni plan za sigurnost zračnog prometa (GASP), čime se doprinosi provedbi GASP-a, povezanih smjernica i alata. Glavni je cilj GASP-a stalno smanjenje broja smrtnih slučajeva i rizika od smrtnih slučajeva, i to usmjeravanjem razvoja usklađene strategije sigurnosti zračnog prometa na temelju šest ciljeva GASP-a s povezanim posebnim ciljevima te razvoja i provedbe regionalnih i nacionalnih planova za sigurnost zračnog prometa.

Osim toga, EASA promiče nacionalni program sigurnosti (SSP) i provedbu upravljanja sigurnošću na globalnoj razini putem projekata tehničke pomoći EU-a i suradnjom s regionalnim uredima ICAO-a kako bi poduprla države članice i regionalne organizacije za nadzor sigurnosti (RSOO). Glavni su ciljevi tih projekata podizanje razine sigurnosti na globalnoj razini tako da se pomogne državama da uspostave svoje SSP-ove, podupru države i RSOO-ove u uspostavi mehanizama regionalne suradnje, čime se osigurava usklađenost s ICAO-ovim standardima i preporučenim praksama (SARP). Za vrijeme tih aktivnosti europske sigurnosne politike i ciljevi mogu se učinkovito promicati na regionalnoj i globalnoj razini.

1.3. Zakonodavni okvir Unije za sigurnost zračnog prometa i zaštitu okoliša

1.3.1. Struktura zakonodavnog okvira Unije za sigurnost

U članku 4. stavku 2. točki (g) Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) utvrđuje se da je u području prometa nadležnost podijeljena između Europske unije i njezinih država članica. Nadalje, člankom 100. stavkom 2. UFEU-a omogućuje se Europskom parlamentu i Vijeću da, na prijedlog Komisije, utvrde odgovarajuće odredbe za zračni promet. Člankom 2. stavkom 2. UFEU-a utvrđuje se da, kad je Ugovorima Uniji u određenom području dodijeljena nadležnost koju ona dijeli s državama članicama, pravno obvezujuće akte u tom području mogu

donositi i usvajati Unija i države članice, a države članice ostvaruju svoju nadležnost u mjeri u kojoj je Unija ne izvršava.

Stoga se pravni zahtjevi u području sigurnosti zračnog prometa mogu definirati na razini Unije donošenjem zakonodavstva Unije.

Zakonodavni okvir Unije za sigurnost civilnog zrakoplovstva sastoji se od uredbi Europskog parlamenta i Vijeća koje se prema potrebi dopunjuju delegiranim i provedbenim uredbama Komisije. Mehanizmi kojima se evaluiraju provedba i učinkovitost zakonodavstva, što može biti povod njegovoj reviziji, uključeni su u odgovarajuće pravne akte te se ocjenjuju putem takozvanog inspekcijskog nadzora u području standardizacije u državama članicama koji provodi EASA.

U tablici u nastavku sažeto je prikazano primjenjivo zakonodavstvo o sigurnosti zračnog prometa doneseno na razini EU-a.

Tablica 1. Primjenjivo zakonodavstvo Europske unije u području sigurnosti zračnog prometa i zaštite okoliša

<i>Osnovna uredba o EASA-i i povezane provedbene i delegirane uredbe</i>		
Osnovna uredba	(EU) 2018/1139	Prilog I.: Zrakoplov iz članka 2. stavka 3. točke (d) Prilog II.: Bitni zahtjevi u pogledu plovidbenosti Prilog III.: Bitni zahtjevi u pogledu usklađenosti proizvoda s okolišem Prilog IV.: Bitni zahtjevi u pogledu posade zrakoplova Prilog V.: Bitni zahtjevi u pogledu letačkih operacija Prilog VI.: Bitni zahtjevi u pogledu kvalificiranih subjekata Prilog VII.: Bitni zahtjevi u pogledu aerodromâ Prilog VIII.: Bitni zahtjevi u pogledu ATM-a/ANS-a i u pogledu kontrolorâ zračnog prometa Prilog IX.: Bitni zahtjevi u pogledu bespilotnih zrakoplova Prilog X.: Korelacijska tablica
Početna plovidbenost	Provedbena uredba: (EU) br. 748/2012	Prilog I.: dio 21. Prilog II.: opozvana Uredba – popis izmjena Prilog III.: Korelacijska tablica
Dodatne specifikacije plovidbenosti za operacije	Provedbena uredba: (EU) 2015/640	Prilog I.: dio 26.
Kontinuirana plovidbenost	Provedbena uredba: (EU) br. 1321/2014	Prilog I.: dio M Prilog II.: dio 145. Prilog III.: dio 66. Prilog IV.: dio 147. Prilog V.a: dio T Prilog V.b: dio ML Prilog V.c: dio CAMO Prilog V.d: dio CAO
Posada zrakoplova	Provedbena uredba: (EU) br. 1178/2011	Prilog I.: dio FCL Prilog II.: Konverzija dozvola koje izdaju treće zemlje Prilog III.: Dozvole trećih zemalja Prilog IV.: dio MED Prilog V.: dio CC Prilog VI.: dio ARA Prilog VII.: dio ORA Prilog VIII.: dio DTO
Letačke operacije	Provedbena uredba: (EU) br. 965/2012	Prilog I.: Definicije Prilog II.: dio ARO Prilog III.: dio ORO Prilog IV.: dio CAT Prilog V.: dio SPA Prilog VI.: dio NNC Prilog VII.: dio NCO Prilog VIII.: dio SPO
Baloni – letačke operacije	Provedbena uredba: (EU) 2018/395	Prilog I.: dio DEF Prilog II.: dio BOP Prilog III.: dio BFCL

Jedrilice – letačke operacije	Provedbena uredba: (EU) 2018/1976	Prilog I.: dio DEF Prilog II.: dio SAO Prilog III.: dio SFCL
---	--------------------------------------	--

Osnovna uredba o EASA-i i povezane provedbene i delegirane uredbe (nastavak)

Operatori iz treće zemlje	Provedbena uredba: (EU) br. 452/2014	Prilog I.: dio TCO Prilog II.: dio ART
Pružanje usluga ATM/ANS-a – upravljanje zračnim prometom i usluge u zračnoj plovidbi	Provedbena uredba: (EU) 2017/373	Prilog I.: Definicije Prilog II.: dio ATM/ANS.AR Prilog III.: dio ATM/ANS.OR Prilog IV.: dio ATS Prilog V.: dio MET Prilog VI.: dio AIS Prilog VII.: dio DAT Prilog VIII.: dio CNS Prilog IX.: dio ATFM Prilog X.: dio ASM Prilog XI.: dio FPD Prilog XII.: dio NM Prilog XIII.: dio PERS
Interoperabilnost europske mreže ATM-a	Provedbena uredba: (EU) br. 1079/2012 Provedbena uredba: (EU) br. 1207/2011 Provedbena uredba: (EU) br. 1206/2011 Provedbena uredba: (EU) br. 29/2009 Provedbena uredba: (EZ) br. 262/2009 Provedbena uredba: (EZ) br. 633/2007 Provedbena uredba: (EZ) br. 1033/2006 Provedbena uredba: (EZ) br. 1032/2006	
Kontrolori zračnog prometa	Provedbena uredba: (EU) 2015/340	Prilog I.: dio ATCO Prilog II.: dio ATCO.AR Prilog III.: dio ATCO.OR Prilog IV.: dio ATCO.MED
Zahtjevi uporabe zračnog prostora (ACAS II.)	Provedbena uredba: (EU) br. 1332/2011	Prilog: ACAS
Zahtjevi uporabe zračnog prostora (PBN)	Provedbena uredba: (EU) 2018/1048	Prilog: poddio PBN
SERA	Provedbena uredba: (EU) br. 923/2012	Prilog: Standardizirana europska pravila zračnog prometa

<u>Aerodromi</u>	Provedbena uredba: (EU) br. 139/2014	Prilog I.: Definicije Prilog II.: dio ADR.AR Prilog III.: dio ADR.OR Prilog IV.: dio ADR.OPS
<u>Sustavi bespilotnih zrakoplova (UAS)</u> <u>(Pravila i postupci za rad bespilotnih zrakoplova)</u>	Provedbena uredba: (EU) 2019/947	Prilog: Operacije UAS-ova u „otvorenoj kategoriji” i „posebnoj kategoriji”
<u>UAS i operatori sustava bespilotnih zrakoplova iz trećih zemalja</u>	Delegirana uredba: (EU) 2019/945	Prilog
<u>Regulatorni okvir za U-space</u>	Provedbena uredba: (EU) 2021/664	Prilog I.: Kriteriji za definiranje sposobnosti, zahtjeva za performanse, operativnih uvjeta i ograničenja zračnog prostora iz članka 3. stavka 4. Prilog II.: Objava zajedničkih informacija iz članka 5. stavka 4. točke (a) Prilog III.: Zahtjevi za kvalitetu, latenciju i zaštitu podataka iz članka 5. stavka 4. točke (b) i članka 7. stavka 5. točke (c) Prilog IV.: Zahtjev za odobrenje leta UAS-a iz članka 6. stavka 4. Prilog V.: Razmjena relevantnih operativnih podataka i informacija između pružatelja U-space usluga i pružatelja operativnih usluga u zračnom prometu u skladu s člankom 7. stavkom 3. Prilog VI.: Certifikat pružatelja U-space usluga iz članka 14. stavka 3. Prilog VII.: Certifikat jedinstvenog pružatelja zajedničkih usluga informiranja iz članka 14. stavka 3.

Ostale uredbe o funkcioniranju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa

<u>Naknade i pristojbe</u>	Provedbena uredba: (EU) 2019/2153	Prilog
<u>Novčane kazne i sankcije</u>	Provedbena uredba: (EU) br. 646/2012	
<u>Inspekcijski nadzor u području standardizacije</u>	Provedbena uredba: (EU) br. 628/2013	

Propisi u području sigurnosti zračnog prometa koji ne proizlaze iz osnovne uredbe o EASA-i

<u>Prijavljivanje događaja</u>	Provedbena uredba: (EU) br. 376/2014	Prilog I.: Popis zahtjeva koji se primjenjuju na sustave obveznog i dobrovoljnog izvješćivanja o događajima Prilog II.: Zainteresirane stranke Prilog III.: Zahtjev za informacijama od europske središnje baze podataka
<u>Zajednički europski sustav klasifikacije rizika</u>	Delegirana uredba: (EU) 2020/2034 o dopuni Uredbe (EU) br. 376/2014	Prilog: Zajednički europski sustav klasifikacije rizika
<u>Popis u kojem se klasificiraju događaji u civilnom zrakoplovstvu koje treba obvezno prijaviti u skladu s Uredbom (EU) br. 376/2014</u>	Provedbena uredba: (EU) 2015/1018	Prilog I.: Događaji u vezi s radom zrakoplova Prilog II.: Događaji u vezi s tehničkim uvjetima, održavanjem i popravkom zrakoplova Prilog III.: Događaji u vezi s uslugama i objektima u zračnoj plovidbi Prilog IV.: Događaji u vezi s aerodromima i zemaljskim uslugama Prilog V.: Događaji u vezi sa zrakoplovima koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, uključujući jedrilice i zrakoplove lakše od zraka
<u>Istrage i sprečavanje nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu</u>	(EU) br. 996/2010	Prilog: Popis primjera ozbiljnih nezgoda
<u>Usklađivanje tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva</u>	Uredba Vijeća (EEZ) br. 3922/91	
<u>Uspostava popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice</u>	(EZ) br. 2111/2005	Prilog: Zajednički kriteriji za razmatranje zabrane letenja zbog sigurnosnih razloga na razini Zajednice
<u>Provedbena pravila za popis Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja u Zajednici</u>	(EZ) br. 473/2006	Prilog A: Informacije koje dostavlja država članica koja podnosi zahtjev u skladu s člankom 4. stavkom 2. osnovne uredbe Prilog B: Priopćenje države članice o izvanrednim mjerama poduzetima u skladu s člankom 6. stavkom 1. osnovne uredbe za uvođenje zabrane letenja na svojem državnom području Prilog C: Priopćenje države članice o izvanrednim mjerama poduzetima u skladu s člankom 6. stavkom 2. osnovne uredbe za održavanje ili uvođenje zabrane letenja na svojem državnom području kad Komisija odluči da slične mjere ne uključi u popis Zajednice

Popis Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice	(EU) br. 474/2006	Prilog A: Popis zračnih prijevoznika za koje vrijedi zabrana letenja u Zajednici
		Prilog B: Popis zračnih prijevoznika za koje vrijede ograničenja letenja u Zajednici
Okvir jedinstvenog europskog neba	(EZ) br. 549/2004	
Pružanje usluga ANS-a zračnom prostoru jedinstvenog europskog neba	(EZ) br. 550/2004	Prilog I.: Zahtjevi koji se primjenjuju na priznate organizacije Prilog II.: Uvjeti koji se prilažu svjedodžbama
Jedinstveno europsko nebo – organizacija i korištenje zračnog prostora	(EZ) br. 551/2004	
Jedinstveno europsko nebo – zajednički projekti	Provedbena uredba: (EU) br. 409/2013	
Program performansi i sustava utvrđivanja naknada u okviru jedinstvenog europskog neba – ključni pokazatelji performansi u vezi sa sigurnosti	Provedbena uredba: (EU) 2019/317	Prilog I.: Ključni pokazatelji performansi za određivanje ciljeva i pokazatelji za praćenje Prilog II.: Predložak za planove performansi na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora iz članka 10. stavka 1. Prilog III.: Predložak za plan performansi mreže iz članka 10. stavka 5. Prilog IV.: Kriteriji za ocjenjivanje planova i ciljeva performansi na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora Prilog V.: Kriteriji za ocjenjivanje nacrtu plana performansi mreže Prilog VI.: Popis podataka povezanih s performansama koji se trebaju dostaviti Komisiji za praćenje performansi u skladu s člankom 36. stavkom 1. i člankom 37. Prilog VII.: Utvrđeni i stvarni troškovi Prilog VIII.: Zahtjevi za izračun jedinica rutnih i terminalnih usluga iz članka 25. Prilog IX.: Jedinične stope Prilog X.: Kriteriji za ocjenjivanje toga podliježe li pružanje usluga iz članka 35. stavka 1. tržišnim uvjetima Prilog XI.: Tablice izvješćivanja za podupiranje troškovne osnovice i jediničnih cijena koje se dostavljaju Komisiji u skladu s člankom 35. stavkom 6. Prilog XII.: Ključni elementi za savjetovanja iz članka 24. stavka 3. i članka 30. stavka 1. Prilog XIII.: Posebni zahtjevi za programe poticaja iz članka 11. stavka 3.

Ostali propisi u području civilnog zrakoplovstva koji se odnose na zaštitu okoliša

Operativna ograničenja povezana s bukom u zračnim lukama Unije	Provedbena uredba: (EU) br. 598/2014 ⁴	Prilog I.: Procjena situacije u vezi s bukom u zračnoj luci Prilog II.: Procjena troškovne učinkovitosti operativnih ograničenja u vezi s bukom
--	---	--

⁴ [EUR-Lex - 32014R0598 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Primjenjivo zakonodavstvo Unije o sigurnosti zračnog prometa može se pronaći na internetskim stranicama EUR-Lexa u odjeljku Registar zakonodavstva Europske unije, poglavlje [07.40.30](#)⁵. Agencija objavljuje i pregled regulatornog okvira⁶.

Kako bi poduprla provedbu zakonodavstva EU-a o sigurnosti zračnog prometa i promicala ga na globalnoj razini, EASA objavljuje pročišćene verzije pravila o zračnom prometu u okviru projekta eRules, kojim se nastoje digitalizirati pravila o zračnom prometu. **Pravila jednostavnog pristupa** pročišćena su verzija zakonodavstva o zračnom prometu prilagođena korisnicima (provedbena pravila sa svim izmjenama prikazana su uz odgovarajuće prihvatljive načine usklađivanja, smjernice, certifikacijske specifikacije i detaljne specifikacije).

Pravila jednostavnog pristupa dostupna su za sva područja zrakoplovstva u formatu PDF i kao dinamična publikacija na internetu. Može ih se pronaći na sljedećim poveznicama:

<https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules>

1.3.2. Uredba (EU) 2018/1139 i povezana pravila

1.3.2.1. Pravni zahtjevi

Uredba (EU) 2018/1139⁷ okosnica je sustava sigurnosti zračnog prometa EU-a. Njome se uspostavljanjem zajedničkih pravila u području civilnog zrakoplovstva nastoji postići i održavati visok ujednačeni stupanj sigurnosti civilnog zrakoplovstva u Europi. Njome se ujedno omogućuje uzajamno priznavanje certifikata, uvodi postupak inspekcijskog nadzora u području standardizacije kako bi se pratila primjena pravila u državama članicama i osniva Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa.

Uredbom (EU) 2018/1139 definirani su „bitni zahtjevi” kojima se postavljaju ciljevi i obveze visoke razine za tijela, osobe i organizacije kako bi se postigao cilj Uredbe. Bitnim se zahtjevima uvode standardi i preporučene prakse utvrđeni u prilogima Čikaškoj konvenciji. Ti se zahtjevi odnose na aeronautičke proizvode, dijelove i uređaje, operatore koji se bave zračnim prijevozom, kao na i pilote i osobe, proizvode i organizacije uključene u njihovo osposobljavanje i zdravstvene preglede, na aerodrome, upravljanje zračnim prometom i usluge u zračnoj plovidbi u zračnom prostoru državnog područja na koje se primjenjuje Ugovor o funkcioniranju EU-a te kontrolore zračnog prometa i bespilotne zrakoplove.

U okviru primjene Uredbe (EU) 2018/1139 Komisija je donijela delegirane i provedbene uredbe, uključujući one navedene u tablici iz odjeljka 1.3.1.

Sva se ta pravila izravno primjenjuju u državama članicama i ne zahtijevaju prenošenje u nacionalno zakonodavstvo.

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html?locale=hr>

⁶ <https://www.easa.europa.eu/regulations>

⁷ Uredba (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 (Tekst značajan za EGP), SL L 212, 22.8.2018., str. 1.

U Europskoj uniji primjena prava EU-a ponajprije je odgovornost država članica. Većinu zadaća certifikacije i nadzora koje se zahtijevaju Uredbom (EU) 2018/1139 i njezinim provedbenim propisima stoga na nacionalnoj razini provode nacionalna nadležna tijela. Međutim, u određenim jasno utvrđenim slučajevima, kao što su odobrenja projektnih organizacija, EASA je nadležno tijelo i ovlaštena je izdavati certifikate i poduzimati povezane provedbene mjere.

Područja sigurnosti zračnog prometa koja danas spadaju pod nadležnost EU-a su sljedeća:

1) *Svjedodžba o plovidbenosti i zaštiti okoliša*

Zrakoplovi iz članka 2. stavka 1. točaka (a) i (b) Uredbe (EU) 2018/1139, osim bespilotnih zrakoplova, te njihovi motori, propeleri, dijelovi i neugrađena oprema podliježu pravilima EU-a te moraju ispunjavati bitne zahtjeve u pogledu plovidbenosti navedene u Prilogu II. toj uredbi.

Kad je riječ o buci i emisijama, ti zrakoplovi i njihovi motori, propeleri, dijelovi i neugrađena oprema moraju ispunjavati zahtjeve za zaštitu okoliša sadržane u najnovijim izmjenama Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, koji se redovito prilagođava. Bitni zahtjevi u pogledu usklađenosti s okolišem navedeni u Prilogu III. Uredbi (EU) 2018/1139 primjenjuju se na proizvode, dijelove i neugrađenu opremu u mjeri u kojoj odredbe Čikaške konvencije iz članka 9. stavka 2. prvog podstavka Uredbe (EU) 2018/1139 ne sadržavaju zahtjeve u vezi sa zaštitom okoliša.

Skup pravila koja se odnose na početnu i kontinuiranu plovidbenost primjenjuje se na projektiranje proizvoda, dijelova, neugrađene opreme, pojedinačne zrakoplove, organizacije odgovorne za projektiranje, proizvodnju, vođenje i održavanje kontinuirane plovidbenosti, prema potrebi, proizvoda, dijelova i neugrađene opreme te na odgovorno osoblje koje sudjeluje u tim aktivnostima.

2) *Zaštita okoliša*

EASA za potrebe certifikacije projekata proizvoda u skladu s člankom 11. Uredbe (EU) 2018/1139 primjenjuje mjere u odnosu na emisije i buku, kojima nastoji spriječiti znatne štetne utjecaje na okoliš i ljudsko zdravlje koje uzrokuju predmetne aktivnosti civilnog zrakoplovstva. Pri poduzimanju tih mjera EASA uzima u obzir međunarodne standarde i preporučene prakse, koristi za okoliš, tehnološku izvedivost i gospodarske posljedice. Mjere uključuju osiguravanje dostupnosti okolišnih standarda koji se postižu učinkovitim uključivanjem EU-a u rad Odbora ICAO-a za zaštitu okoliša u zrakoplovstvu (CAEP). Osim toga, Uredbom (EU) 2018/1139 EU se ovlašćuje za izradu okolišnih standarda u područjima u kojima nisu dostupni standardi ICAO-a, što među ostalim uključuje hibridne zrakoplove, zrakoplove na električni pogon i zrakoplove s pogonom na vodik.

Općenito, Komisija i EASA utvrđuju i koordiniraju politike i mjere zaštite okoliša u civilnom zrakoplovstvu na razini EU-a. U tom se kontekstu Komisija, EASA, druge institucije, tijela, uredi i agencije EU-a te države članice pozivaju na suradnju u pitanjima okoliša. Suradnja uključuje aktivnosti povezane sa sustavom EU-a za trgovanje emisijama (ETS) i Uredbom o registraciji, evaluaciji, autorizaciji i ograničavanju kemikalija (REACH)⁸. U istom kontekstu EASA doprinosi i provedbi mjera strategije EU-a za zaštitu okoliša, kao što je razvoj programa za označavanje ekološki prihvatljivih proizvoda u području zrakoplovstva u okviru strategije za

⁸ [Uredba \(EZ\) br. 1907/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2006. o registraciji, evaluaciji, autorizaciji i ograničavanju kemikalija \(REACH\) i osnivanju Europske agencije za kemikalije te o izmjeni Direktive 1999/45/EZ i stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća \(EEZ\) br. 793/93 i Uredbe Komisije \(EZ\) br. 1488/94 kao i Direktive Vijeća 76/769/EEZ i direktiva Komisije 91/155/EEZ, 93/67/EEZ, 93/105/EZ i 2000/21/EZ.](#)

pametnu i održivu mobilnost⁹, kao i potpora za izradu paketa mjera „Spremni za 55 %”, koji uključuje Komisijin prijedlog zakonodavnog okvira za inicijativu RefuelEU¹⁰ sa zadatkom praćenja i izvješćivanja o uvođenju održivih zrakoplovnih goriva za EASA-u.

Osim toga, u analizi učinka na okoliš koju su zajednički izradile Europska agencija za okoliš (EEA) i EASA uz potporu upravitelja mreže u okviru jedinstvenog europskog neba (SES) objektivno je prikazano stanje zaštite okoliša u pogledu civilnog zrakoplovstva u Uniji. Taj pregled, koji se svake tri godine objavljuje u okviru izvješća o zaštiti okoliša u europskom zračnom prometu, sadržava preporuke o tome kako poboljšati razinu zaštite okoliša u području civilnog zrakoplovstva u Uniji. Zadnje je izvješće objavljeno u rujnu 2022.¹¹

Osim toga, EASA je ovlaštena prikupljati i provjeravati informacije o buci i učinkovitosti u vezi s bukom u svrhu izrade modela buke oko zračnih luka u skladu s Uredbom (EU) br. 598/2014¹².

3) Posada zrakoplova

Piloti i članovi kabinske posade koji sudjeluju u operacijama zrakoplova iz članka 2. stavka 1. točke (b) Uredbe (EU) 2018/1139, osim bespilotnih zrakoplova, te uređaji za osposobljavanje koji simuliraju let, osobe i organizacije uključeni u osposobljavanje, ispitivanje, provjeravanje ili zdravstvenu procjenu tih pilota i kabinske posade moraju ispunjavati bitne zahtjeve navedene u Prilogu IV. toj uredbi. Piloti moraju imati dozvolu pilota i certifikat o zdravstvenoj sposobnosti pilota koji odgovaraju operaciji koju treba obaviti, članovi kabinske posade uključeni u operacije komercijalnog zračnog prijevoza moraju imati potvrdu, a potrebna su i odobrenja za zrakoplovno-medicinske centre, organizacije za osposobljavanje pilota i organizacije za osposobljavanje kabinske posade.

Certifikati se zahtijevaju za svaki uređaj za osposobljavanje koji simulira let, a koji se upotrebljava za osposobljavanje pilota. Certifikat moraju imati i osobe odgovorne za pružanje letačkog osposobljavanja ili osposobljavanja na uređajima koji simuliraju let i za procjenjivanje vještina pilota te zrakoplovno-medicinski ispitivači.

4) Letačke operacije

Operacije zrakoplova obuhvaćenih područjem primjene Uredbe (EU) 2018/1139, osim bespilotnih zrakoplova, moraju biti u skladu s bitnim zahtjevima navedenima u Prilogu V. i, ako je primjenjivo, u prilogima VII. i VIII. Uredbi. Operatori zrakoplova dužni su dati izjavu o vlastitoj sposobnosti i raspolaganju sredstvima za ispunjavanje odgovornosti povezanih s operacijama zrakoplova u skladu s primjenjivim pravilima EU-a ili moraju posjedovati certifikat. U certifikatu se navode privilegije dodijeljene operatoru zrakoplova te se on može izmijeniti kako bi se dodale ili uklonile privilegije. Osim toga, certifikat se može ograničiti, privremeno oduzeti ili ukinuti kad imatelj više nije usklađen s primjenjivim pravilima EU-a i postupcima za izdavanje i održavanje takvog certifikata.

5) Aerodromi i zemaljske usluge

Aerodromi, aerodromska oprema povezana sa sigurnošću, rad aerodroma te pružanje zemaljskih usluga i usluga upravljanja postupcima na stajanci (AMS) na aerodromima moraju

⁹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_2330

¹⁰ COM(2021) 561 final.

¹¹ https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf

¹² Uredba (EU) br. 598/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. travnja 2014. o utvrđivanju pravila i postupaka u vezi s uvođenjem operativnih ograničenja povezanih s bukom u zračnim lukama Unije unutar uravnoteženog pristupa kojom se stavlja izvan snage Direktiva 2002/30/EZ. SL L 173, 12.6.2014., str. 65.–78.

biti u skladu s bitnim zahtjevima navedenima u Prilogu VII. i, ako je primjenjivo, u Prilogu VIII. Uredbi (EU) 2018/1139. Pravila EU-a primjenjuju se na aerodrome smještene na državnom području na koje se primjenjuju Ugovori i koji ispunjavaju sve sljedeće kriterije:

- otvoreni su za javnu upotrebu,
- služe za komercijalni zračni prijevoz, i
- imaju asfaltiranu uzletno-sletnu stazu dužine 800 metara ili više, ili
- služe samo za helikoptere koji se koriste instrumentalnim postupcima prilaza ili odlaska.

Pravilima EU-a utvrđeni su zajednički zahtjevi za:

- projektiranje, održavanje i rad aerodroma,
- uključujući opremu povezanu sa sigurnošću koja se koristi na njima,
- projektiranje, proizvodnju, održavanje i rad aerodromske opreme povezane sa sigurnošću koja se upotrebljava ili je namijenjena za upotrebu na aerodromima koji su obuhvaćeni područjem primjene pravila EU-a te pružanje zemaljskih usluga i usluga upravljanja postupcima na stajanci i usluga na tim aerodromima, i
- zaštitu okolice navedenih aerodroma, čime se ne dovodi u pitanje pravo Unije i nacionalno pravo u području zaštite okoliša i prostornog planiranja.

6) *ATM/ANS, uključujući provedbu SES-a*

Pružanje ATM-a/ANS-a u skladu je s bitnim zahtjevima iz Priloga VIII. i, prema potrebi, Priloga VII. Zrakoplovi koji provode operacije u zračnom prostoru jedinstvenog europskog neba (SES), osim onih uključenih u aktivnosti iz članka 2. stavka 3. točke (a) Uredbe (EU) 2018/1139, moraju biti u skladu s bitnim zahtjevima navedenima u točki 1. Priloga VIII. Pružatelji ATM-a/ANS-a moraju imati certifikat u kojem se navode dodijeljene privilegije nakon što dokažu usklađenost s primjenjivim pravilima EU-a. Osim toga, od organizacija uključenih u projektiranje, proizvodnju ili održavanje sustava ATM-a/ANS-a i sastavnih dijelova ATM-a/ANS-a može se zahtijevati da posjeduju certifikat.

EASA je nadležno tijelo odgovorno za certifikaciju, nadzor i osiguravanje izvršavanja zakonodavstva u odnosu na određene pružatelje ATM-a/ANS-a i organizacije za osposobljavanje kontrolora zračnog prometa, uključujući paneuropske pružatelje, te organizacije uključene u projektiranje, proizvodnju ili održavanje sustava ATM-a/ANS-a i sastavnih dijelova ATM-a/ANS-a.

EASA na zahtjev pruža tehničku pomoć Komisiji u provedbi jedinstvenog europskog neba kako je utvrđeno u članku 93. Uredbe (EU) 2018/1139.

7) *Kontrolori zračnog prometa*

Kontrolori zračnog prometa uključeni u pružanje ATM-a/ANS-a te osobe, organizacije i uređaji za osposobljavanje uključeni u osposobljavanje, ispitivanje, provjeravanje ili zdravstvenu procjenu tih kontrolora zračnog prometa moraju ispunjavati bitne zahtjeve navedene u Prilogu VIII. Uredbi (EU) 2018/1139. Kontrolori zračnog prometa moraju imati dozvolu kontrolora zračnog prometa i certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kontrolora zračnog prometa u kojima se navode dodijeljene privilegije i koji se mogu izmijeniti radi dodavanja ili uklanjanja privilegija te ograničiti, privremeno oduzeti ili ukinuti ako imatelj više nije usklađen s primjenjivim pravilima i postupcima EU-a za izdavanje i održavanje dozvole ili certifikata o zdravstvenoj sposobnosti. Organizacije za osposobljavanje kontrolora zračnog prometa i zrakoplovno-medicinski centri moraju posjedovati certifikat. Osobe odgovorne za pružanje praktičnog osposobljavanja i ocjenjivanje praktičnih vještina kontrolora zračnog prometa, kao i zrakoplovno-medicinski ispitivači, moraju zadovoljavati određene zahtjeve u pogledu stručnosti.

8) *Bespilotni zrakoplovi*

Projektiranje, proizvodnja, održavanje i rad bespilotnih zrakoplova i njihovih motora, propelera, dijelova, neugrađene opreme i opreme za daljinsko upravljanje njima, kao i osoblje, uključujući pilote koji upravljaju na daljinu, i organizacija uključenih u te aktivnosti moraju ispunjavati bitne zahtjeve iz [Priloga IX.](#), a prema potrebi i bitne zahtjeve utvrđene u prilogima II., IV. i V. Uredbi (EU) 2018/1139. Uzimajući u obzir prirodu predmetne aktivnosti i rizik povezan s njom, operativne karakteristike predmetnih bespilotnih zrakoplova i karakteristike područja letenja, certifikat se može zahtijevati za projektiranje, proizvodnju, održavanje i operacije bespilotnih zrakoplova i njihovih motora, propelera, dijelova, neugrađene opreme i opreme za daljinsko upravljanje bespilotnim zrakoplovima, kao i za osoblje, uključujući pilote koji upravljaju na daljinu, i organizacije uključene u te aktivnosti. U certifikatu se navode ograničenja povezana sa sigurnošću, radni uvjeti i privilegije, a može se i izmijeniti kako bi se dodala ili uklonila ograničenja, operativni uvjeti i privilegije, kao i ograničiti, privremeno oduzeti ili ukinuti kad imatelj više nije usklađen s uvjetima, pravilima i postupcima za izdavanje ili održavanje takvog certifikata.

9) *Operacije zrakoplova iz treće zemlje*

Zrakoplovi iz [članka 2. stavka 1. točke \(c\)](#) Uredbe (EU) 2018/1139, njihova posada i njihove operacije moraju biti u skladu s primjenjivim standardima ICAO-a. Ako takvi standardi ne postoje, ti zrakoplovi, članovi njihovih posada i njihove operacije, osim bespilotnih zrakoplova, moraju biti u skladu s bitnim zahtjevima utvrđenima u prilogima II., IV. i V. Uredbi (EU) 2018/1139. Bespilotni zrakoplovi moraju ispunjavati bitne zahtjeve iz [Priloga IX.](#), a prema potrebi i bitne zahtjeve utvrđene u prilogima II., IV. i V. navedenoj uredbi.

10) *Istraživanje i inovacije*

Uredbom (EU) 2018/1139 EASA-i su dodijeljene nove važne nadležnosti. U području istraživanja i inovacija Agencija Komisiji i državama članicama pomaže u utvrđivanju ključnih tema istraživanja u području civilnog zrakoplovstva kako bi doprinijela usklađenosti i koordinaciji između javno financiranih aktivnosti istraživanja i razvoja te politika iz područja primjene te uredbe. EASA podupire Komisiju u utvrđivanju i realizaciji odgovarajućih okvirnih programa Unije za aktivnosti istraživanja i inovacija te godišnjih i višegodišnjih programa rada, uključujući potporu u provedbi postupaka evaluacije, reviziji financiranih projekata i iskorištavanju rezultata istraživačkih i inovacijskih projekata. Agencija ujedno provodi dijelove Okvirnog programa Unije za istraživanje i inovacije povezane s civilnim zrakoplovstvom te sudjeluje u *ad hoc* istraživačkim aktivnostima koje su u skladu sa zadaćama Agencije i ciljevima Uredbe (EU) 2018/1139.

Europska zrakoplovna industrija posljednjih se desetljeća uspješno razvija, čime je Europa postala predvodnik na globalnom konkurentnom tržištu. Važni su elementi programi EU-a za istraživanje i inovacije u području europskog zrakoplovstva te istraživačke aktivnosti država članica i industrije. Te su inicijative izravno relevantne za cilj EASP-a i EPAS-a da se osigura najviša razina sigurnosti, zaštite te zaštite okoliša u Europi.

Nove tehnologije i koncepti pojavljuju se nezapamćenom brzinom. U okviru europskih i nacionalnih programa za istraživanje i inovacije, uključujući inicijative Clean Sky/Clean Aviation i program SESAR, razvijaju se novi koncepti i rješenja u području zrakoplovstva, koji će se morati certificirati ili odobriti prije puštanja u rad u Europi i u trećim zemljama. Osim toga, novi sudionici na tržištu, posebno u sektoru bespilotnih letjelica, postavljaju nove zahtjeve

pred europski aeronautički sektor te su zbog njih potrebni novi regulatorni odgovori na razini Europe.

Europskim sustavom sigurnosti zračnog prometa podupire se uvođenje tih novih rješenja i, općenito, sigurna integracija novih tehnologija i koncepata.

Kad je riječ o EPAS-u, istraživački projekti koji postaju dio plana proizlaze iz popisa prioritetnih tema istraživačkog programa za koje je osiguran izvor financiranja ili za koje je vjerojatno da će financiranje projekta biti utvrđeno do početka referentnog razdoblja određenog EPAS-a¹³.

Program Data4Safety vrijedan je izvor za utvrđivanje relevantnih podataka (podaci o letu, podaci o prometu, vremenske prilike, izvješća o sigurnosti itd.) koji su agregirani kako bi se poduprli istraživački projekti u skladu s člankom 72. Uredbe (EU) 2018/1139, kojim se od EASA-e zahtijeva da prikuplja i analizira podatke o sigurnosti radi utvrđivanja rizika i mjerenja performanse sigurnosti europskog sustava sigurnosti zračnog prometa.

11) Međuovisnosti sigurnosti i zaštite civilnog zrakoplovstva, uključujući kibersigurnost

Uredbom (EU) 2018/1139 utvrđuje se da Komisija, Agencija i države članice surađuju u pitanjima zaštite povezanim s civilnim zrakoplovstvom, uključujući kibersigurnost, ako postoje međuovisnosti sigurnosti i zaštite civilnog zračnog prometa. EASA može na zahtjev, ako ima relevantno stručno znanje u području zaštite, pružati tehničku pomoć Komisiji u provedbi Uredbe (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća⁴¹ i drugih relevantnih odredaba zakonodavstva Unije. Kako bi doprinijela zaštiti civilnog zrakoplovstva od djela nezakonitog ometanja, Agencija prema potrebi i bez odgode reagira na hitan problem poduzimanjem mjera povezanih s certifikacijom plovidbenosti i utjecaja na okoliš radi ispravljanja nedostataka u projektu zrakoplova te preporučivanjem korektivnih mjera koje trebaju poduzeti nacionalna nadležna tijela ili fizičke i pravne osobe na koje se primjenjuje Uredba (EU) 2018/1139 i/ili dostavljanjem odgovarajućih informacija tim tijelima i osobama ako problem utječe na operacije zrakoplova, uključujući rizike koji za civilno zrakoplovstvo čine zone sukoba.

12) Međunarodna suradnja

Na temelju međunarodnih sporazuma u sektoru zrakoplovstva EU proširuje regulatorni okvir na treće zemlje i regije u cijelom svijetu. Tim se sporazumima nastoji postići potpuna regulatorna konvergencija s primjenjivim pravilima EU-a radi proširenja jedinstvenog zrakoplovnog tržišta EU-a na te treće zemlje i regije ili utvrđivanja pravila i postupaka za uzajamno priznavanje certifikata. U tom je smislu važno istaknuti intenzivne aktivnosti koje Komisija i EASA poduzimaju kako bi pružile tehničku pomoć trećim zemljama i regijama i tako ih poduprle u provedbi primjenjivog zakonodavstva EU-a o zračnom prometu. Takva pomoć pridonosi usklađivanju pravila, uzajamnom priznavanju certifikata u interesu europske industrije i promicanju europskih standarda sigurnosti zračnog prometa. Agencija surađuje s nadležnim tijelima trećih zemalja i međunarodnim organizacijama te uspostavlja radne dogovore s tim tijelima i međunarodnim organizacijama.

13 Više informacija o istraživačkim aktivnostima Agencije možete pronaći na internetskim stranicama EASA-e: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research>.

U okviru ICAO-a EASA pomaže državama članicama u ostvarivanju njihovih prava i ispunjavanju njihovih obveza na temelju međunarodnih sporazuma povezanih s pitanjima obuhvaćenima ovom Uredbom, posebno njihovih prava i obveza iz Čikaške konvencije.

Agencija djeluje kao regionalna organizacija za nadzor sigurnosti u okviru ICAO-a (vidjeti odjeljak 1.2.).

13) Upravljanje kriznim situacijama u zračnom prometu

Komisija je, kao i EASA u skladu s člankom 91. Uredbe (EU) 2018/1139, hitno poduzela mjere u okviru svoje nadležnosti kako bi doprinijela pravodobnom odgovoru na krizu uzrokovanu bolešću COVID-19 i njezinu ublažavanju. EASA je u suradnji s relevantnim dionicima izdala niz zahtjeva i preporuka za države članice i dionike u sektoru zrakoplovstva u obliku sigurnosnih direktiva, informativnih biltena o sigurnosti, smjernica i materijala za promicanje sigurnosti.

Među tim dokumentima EASA i Europski centar za sprečavanje i kontrolu bolesti (ECDC) izdali su zajednički dokument kojim se utvrđuju mjere za osiguravanje zdravstvene sigurnosti putnika u zračnom prometu i zrakoplovnog osoblja nakon što zračni prijevoznici nastave s redovnim redom letenja nakon ozbiljnih poremećaja uzrokovanih pandemijom bolesti COVID-19¹⁴.

14) Međuovisnosti sigurnosti civilnog zrakoplovstva i socioekonomskih čimbenika

Člankom 89. Uredbe (EU) 2018/1139 zahtijeva se da „Komisija, Agencija, druge institucije, tijela, uredi i agencije Unije te države članice surađuju, u svojim područjima nadležnosti, kako bi se osiguralo da se međuovisnost zaštite civilnog zrakoplovstva i socioekonomskih čimbenika uzme u obzir i u regulatornim postupcima, nadzoru i provedbi kulture pravičnosti [...] kako bi se uklonili socioekonomski rizici za zaštitu civilnog zrakoplovstva”.

Njime se ujedno zahtijeva da Agencija svake tri godine objavljuje izvješće „u kojem se iznosi objektivna ocjena poduzetih djelovanja i mjera, osobito onih koji se odnose na međuovisnost zaštite civilnog zrakoplovstva i socioekonomskih čimbenika”.

To je u skladu s postupkom upravljanja sigurnosnim rizicima (SRM) na europskoj razini, kojim se kao proaktivnim procesom koji se temelji na podacima nastoje sustavno utvrditi i procijeniti sigurnosna pitanja, uključujući ona koja proizlaze iz socioekonomskih čimbenika. EASA je prvo izdanje izvješća iz članka 89. objavila u prosincu 2021.¹⁵ U izvješću se posebno ispituju sigurnosne posljedice socioekonomskih čimbenika u područjima zapošljavanja i radnih uvjeta, zdravlja i načina života te obrazovanja. U njemu se utvrđuju i moguća buduća djelovanja i mjere u kontekstu EPAS-a.

14 [Protokol EASA-e i ECDC-a o zdravstvenoj sigurnosti u zračnom prometu u kontekstu pandemije bolesti COVID-19 | EASA \(europa.eu\)](#)

15 [EASA objavljuje studiju socioekonomskih čimbenika povezanih sa sigurnošću zračnog prometa | EASA \(europa.eu\)](#)

1.3.2.2. Mjere Agencije

Provedba Uredbe (EU) 2018/1139 i njezinih provedbenih i delegiranih akata prema potrebi se podupire certifikacijskim specifikacijama (CS), drugim detaljnim specifikacijama (DS), prihvatljivim načinima usklađivanja (AMC) i smjernicama (GM).

U CS-ovima se utvrđuju tehnički standardi u kojima se navode sredstva za dokazivanje usklađenosti s Uredbom (EU) 2018/1139 te delegiranim i provedbenim aktima donesenima na temelju te uredbe. Koriste se radi certificiranja proizvoda, osoba i organizacija. Ako je tako predviđeno Uredbom (EU) 2018/1139, neki CS-ovi služe kao osnova za izdavanje certifikata EASA-e.

DS-ovi su neobvezujući standardi koje izdaje Agencija za potrebe provedbe određenih odredbi Uredbe (EU) 2018/1139 i delegiranih i provedbenih akata donesenih na temelju te uredbe u slučajevima u kojima se tom uredbom zahtijeva da organizacija ili osoba koja podliježe takvoj obvezi davanja izjave upotrebljava detaljne specifikacije za izjavu o usklađenosti.

AMC-ovi su neobvezujući standardi koje izdaje Agencija, a koje organizacije upotrebljavaju kako bi dokazale usklađenost s Uredbom (EU) 2018/1139 te delegiranim i provedbenim aktima donesenima na temelju te uredbe ili sa CS-ovima ili DS-ovima.

Smjernice su neobvezujući materijal koji izdaje Agencija koji pomaže u ilustriranju značenja delegiranih ili provedbenih akata, CS-ova ili DS-ova, a koji se upotrebljava za potporu tumačenju Uredbe (EU) 2018/1139, delegiranih i provedbenih akata donesenih na temelju te uredbe te CS-ova i DS-ova.

1.3.2.3. Rješenja za fleksibilnost

Budući da je zračni promet složena aktivnost, pravilima se ne mogu obuhvatiti sve situacije, pa je potrebna određena razina fleksibilnosti kako bi se omogućila provedba aktivnosti i istodobno održala prikladna razina sigurnosti.

Stoga se u Uredbi (EU) 2018/1139 nalaze odredbe o fleksibilnosti kojima se državama članicama omogućuje da svim fizičkim ili pravnim osobama na koje se ta uredba primjenjuje odobre izuzeća od primjenjivih zahtjeva u slučaju hitnih nepredviđenih okolnosti koje utječu na te osobe ili hitnih operativnih potreba tih osoba, ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

- nije moguće na odgovarajući način riješiti te okolnosti ili potrebe u skladu s primjenjivim zahtjevima,
- sigurnost, zaštita okoliša te usklađenost s primjenjivim bitnim zahtjevima osigurane su, ako je to potrebno, primjenom mjera ublažavanja,
- država članica ublažila je u najvećoj mogućoj mjeri svako moguće narušavanje tržišnih uvjeta kao posljedicu odobravanja izuzeća, i
- područje primjene i trajanje izuzeća ograničeni su na mjeru koja je prijeko potrebna te se izuzeće primjenjuje na nediskriminirajući način.

Ako je izuzeće dodijeljeno za razdoblje dulje od osam uzastopnih mjeseci ili ako je država članica opetovano dodjeljivala isto izuzeće, a njegovo je ukupno trajanje dulje od osam mjeseci, Agencija procjenjuje jesu li prethodno utvrđeni uvjeti ispunjeni te u roku od tri mjeseca od datuma primitka obavijesti daje preporuku Komisiji s obzirom na ishod te procjene. Komisija zatim uzimajući u obzir tu preporuku procjenjuje jesu li ti uvjeti ispunjeni. Ako smatra da nisu ili ako se ne slaže s procjenom Agencije, Komisija u roku od tri mjeseca od datuma primitka te preporuke donosi provedbeni akt koji sadržava njezinu odluku u tu svrhu. Nakon obavijesti o

provedbenom aktu kojim se potvrđuje da ti uvjeti nisu ispunjeni, predmetna država članica odmah ukida dodijeljeno izuzeće.

Ako smatra da se usklađenost s primjenjivim bitnim zahtjevima utvrđenima u prilogima može dokazati drugim sredstvima osim onima utvrđenima u delegiranim i provedbenim aktima donesenima na temelju te uredbe te da takva sredstva imaju znatne prednosti u smislu sigurnosti civilnog zrakoplovstva ili učinkovitosti za osobe koje podliježu toj uredbi ili za predmetna tijela, ta država članica Komisiji i Agenciji može podnijeti obrazloženi zahtjev za izmjenu predmetnog delegiranog ili provedbenog akta kako bi se omogućila upotreba tih drugih sredstava. U tom slučaju Agencija preporuku o tome ispunjava li zahtjev države članice prethodno utvrđene uvjete bez odgode upućuje Komisiji. Ako je to potrebno, Komisija bez odgode i uzimajući u obzir tu preporuku razmatra izmjenu predmetnog delegiranog ili provedbenog akta.

1.3.3. Istrage nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu

Pravila koja se primjenjuju na istrage nesreća i nezgoda utvrđena su na europskoj razini, u Uredbi (EU) br. 996/2010¹⁶. Tom se uredbom osigurava visoka razina učinkovitosti, brzine i kvalitete istraga koje se odnose na sigurnost europskog civilnog zrakoplovstva, pri čemu je jedini cilj spriječiti nesreće i nezgode u budućnosti, a ne utvrditi krivnju ili odgovornost. Tom se uredbom učvršćuje suradnja između tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost, što se postiže uspostavljanjem mreže tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost civilnog zrakoplovstva (ENCASIA), te se uvode odredbe za pohranjivanje preporuka u pogledu sigurnosti i s njima povezanih odgovora u središnju bazu podataka EU-a.

Više informacija o postupcima istraga nesreća i nezgoda u Europskoj uniji nalazi se u [odjeljku 1.5.](#)

1.3.4. Izvješćivanje, analiza i naknadno postupanje u vezi s događajima u civilnom zrakoplovstvu

Uredba (EU) br. 376/2014¹⁷ sadržava pravila o izvješćivanju, analizi i naknadnom postupanju u vezi s događajima kojima se dopunjavaju pravila o izvješćivanju o događajima povezanim sa sigurnošću specifična za to područje, koja su obuhvaćena provedbenim uredbama u tom području. Tim se zakonodavstvom utvrđuju zahtjevi kojima se želi poticati visoko osvijestena kultura izvješćivanja. Njime se ujedno industrija, države članice i EASA obvezuju na prikupljanje i analizu podataka o događajima kako bi poduprle svoje procese upravljanja sigurnošću. Osim toga, njime se osigurava da se podaci prikladno štite i da ih države članice razmjenjuju međusobno i s EASA-om. Uredba sadržava i odredbe za poticanje načela kulture pravičnosti u svim državama članicama.

Naposljetku, aktivnosti mreže analitičara uspostavljene tom uredbom pridonose EASP-u jer se u okviru njih utvrđuje koje mjere treba provesti na razini Unije na temelju dokaza. U tim se aktivnostima koristi napredna analitika dostupna na platformi Data4Safety, a prema potrebi i

16 Uredba (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. listopada 2010. o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu i stavljanju izvan snage Direktive 94/56/EZ (Tekst značajan za EGP), SL L 295, 12.11.2010., str. 35.

17 Uredba (EU) br. 376/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o izvješćivanju, analizi i naknadnom postupanju u vezi s događajima u civilnom zrakoplovstvu, o izmjeni Uredbe (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage Direktive 2003/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 1321/2007 i (EZ) br. 1330/2007 (Tekst značajan za EGP), SL L 122, 24.4.2014., str. 18.

mogućnost spajanja podataka o događajima s drugim izvorima podataka, čime se pojačava podatkovna dimenzija tih aktivnosti i omogućuje bolje utvrđivanje i evaluacija rizika na razini cijelog sustava.

1.3.5. EU-ov popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar EU-a

Uredbom (EZ) br. 2111/2005¹⁸ (dalje u tekstu „Uredba br. 2111/2005”) utvrđuju se pravila o uspostavljanju i objavi popisa EU-a, na temelju zajedničkih kriterija, zračnih prijevoznika na koje se, zbog sigurnosnih razloga, primjenjuje zabrana letenja u Uniji. Popis [zabranjenih zračnih prijevoznika](#)¹⁹ donesen na temelju te uredbe i sam je uredba, pa se izravno primjenjuje u državama članicama. Popis zabranjenih zračnih prijevoznika uspostavljen je Uredbom Komisije (EZ) br. 474/2006²⁰ i redovito se ažurira.

Za potrebe ažuriranja popisa Komisiji pomaže „Odbor za sigurnost zračnog prometa”, koji čine stručnjaci za tehničku sigurnost u zrakoplovstvu iz svih država članica EASA-e, a kojim predsjedava Komisija. Djelujući na prijedlog Komisije Odbor za sigurnost zračnog prometa svoje mišljenje donosi kvalificiranom većinom²¹.

Odluka o uvrštavanju ili uklanjanju prijevoznika (ili skupine prijevoznika certificiranih u istoj državi) donosi se na temelju zajedničkih sigurnosnih kriterija sadržanih u Uredbi (EZ) br. 2111/2005. Tim se kriterijima uzimaju u obzir, primjerice, sigurnosne manjkavosti kod zračnog prijevoznika, pomanjkanje mogućnosti ili spremnosti zračnog prijevoznika ili tijela odgovornih za njegov nadzor da uklone sigurnosne manjkavosti, zabrane letenja koje su nametnule treće zemlje, izvješća o kontroli koja sastave treće zemlje ili međunarodne organizacije (ICAO) i dokumentirane informacije o nesrećama. Svim se kriterijima uzimaju u obzir relevantni standardi sigurnosti zračnog prometa, odnosno standardi i preporučene prakse (SARPS) ICAO-a za operatore iz trećih zemalja ili pravo EU-a za europske operatore.

1.4. Odgovornosti u pogledu sigurnosti u Europskoj uniji

1.4.1. Odlučivanje u Europskoj uniji

Člankom 100. stavkom 2. UFEU-a omogućuje se donošenje, među mnogim drugim mjerama, mjera za poboljšanje sigurnosti zračnog prijevoza, a koje donose Europski parlament i Vijeće djelujući u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom i nakon savjetovanja s Gospodarskim i socijalnim odborom i Odborom regija.

Takvo zakonodavstvo predlaže Komisija, koja ima pravo inicijative, i predstavlja ga Europskom parlamentu i Vijeću, na koje se često upućuje kao na „suzakonodavce”. Europski parlament, koji su izabrali europski građani, i Vijeće, sastavljeno od predstavnika država

18 Uredba (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2005. o uspostavi liste Zajednice koji sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informiranju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji obavlja let i stavljanju izvan snage članka 9. Direktive 2004/36/EZ (Tekst značajan za EGP), SL L 344, 27.12.2005., str. 15.

19 Više informacija dostupno je na http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_en.htm

20 Uredba Komisije (EZ) br. 474/2006 od 22. ožujka 2006. o uspostavi popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice iz poglavlja II. Uredbe (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća (Tekst značajan za EGP), SL L 84, 23.3.2006., str. 14.

21 Proceduralne pojedinosti utvrđene su u Uredbi (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije, SL L 55, 28.2.2011., str. 13.

članica, mogu izmijeniti tekst koji je predložila Komisija, ovisno o zahtjevima iz Ugovora. Kad su zakonodavci donesu mjeru, pretpostavlja se da su postignuli dogovor o odgovarajućem tekstu.

Nakon što Europski parlament i Vijeće odobre konačni tekst, zajednički ga potpisuju predsjednici i glavni tajnici obje institucije. Nakon potpisivanja tekstovi se objavljuju u Službenom listu.

Uredbe su izravno obvezujuće na području cijelog EU-a od datuma utvrđenog u verziji objavljenoj u Službenom listu.

Akti doneseni u skladu s prethodno navedenim postupkom mogu obuhvaćati delegirane i provedbene ovlasti dodijeljene Komisiji. Komisija raspolaže takvim ovlastima samo ako je tako propisano temeljnim pravnim aktom.

Za potrebe donošenja delegiranih akata uspostavljena je posebna stručna skupina u okviru koje Komisija, nakon temeljite rasprave o regulatornim prijedlozima sa stručnjacima koji predstavljaju države članice, donosi delegirane akte. Za potrebe donošenja provedbenih akata osnovan je poseban odbor²² za donošenje nacrtu provedbenih akata za uredbe (EU) 2018/1139 i (EU) br. 376/2014, u okviru kojeg Komisija iznosi nacrtu uredaba koji se uglavnom temelje na prijedlozima EASA-e (takozvana mišljenja) o kojima se prije nego što ih Agencija objavi provodi opsežno savjetovanje s dionicima. O nacrtu uredbe raspravlja se u regulatornom odboru koji se sastoji od predstavnika 27 država članica, a u kojem se kao promatrači nalaze i predstavnici Islanda, Lihtenštajna, Norveške, Švicarske i Nadzornog tijela EFTA-e, u skladu sa Sporazumom o EGP-u²³ i Sporazumom između Europske zajednice i Švicarske Konfederacije o zračnom prometu²⁴. Ako odbor da pozitivno mišljenje o mjerama koje je predložila Komisija, donosi se provedbena uredba.

U području sigurnosti civilnog zrakoplovstva važan je još jedan odbor: Odbor za sigurnost zračnog prometa, koji sudjeluje u ažuriranju popisa zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja u skladu s Uredbom (EU) 2111/2005. Osim toga, Odbor za jedinstveno nebo nadležan je za donošenje pravila plana performansi, koja uključuju pokazatelje performansi sigurnosti ATM-a/ANS-a.

1.4.2. Nadležnosti i odgovornosti za sigurnost zračnog prometa u europskom sustavu sigurnosti

1.4.2.1. Sažetak nadležnosti i odgovornosti u europskom sustavu sigurnosti

22 Odbor za primjenu zajedničkih pravila sigurnosti u području civilnog zrakoplovstva – „Odbor Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa: Odbor EASA-e”.

23 Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, SL L 1, 3.1.1994., Prilog XIII. – str. 1.–101.

24 Sporazum između Europske zajednice i Švicarske Konfederacije o zračnom prometu, SL L 114, 30.4.2002., str. 73.–90.

Tablica 2. Nadležna tijela na temelju pravila EU-a

PODRUČJE NADLEŽNOSTI	DRŽAVE ČLANICE	EASA
Plovidbenost zrakoplova i zaštita okoliša, što se odnosi na sljedeće: - zrakoplove, - rotokopter, - jedrilice, - balone, - zračne brodove, - električni zrakoplov s vertikalnim uzlijetanjem i slijetanjem (e-VTOL zrakoplov).	Izdavanje svjedodžbe o plovidbenosti (pojedinačnog) zrakoplova	Certifikacija tipa zrakoplova, motora i propelera
	Certifikacija (pojedinačnog) zrakoplova s obzirom na buku	Certifikacija dijelova i uređaja
	Nije primjenjivo	Certifikacija i nadzor projektnih organizacija
	Certifikacija i nadzor proizvodnih organizacija, osim onih za koje je EASA nadležno tijelo	Certifikacija i nadzor proizvodnih organizacija iz trećih zemalja Certifikacija i nadzor proizvodnih organizacija iz EU-a čiji je certifikat prenesen u skladu s člankom 64. ili 65. osnovne uredbe ²⁵
	Certifikacija i nadzor organizacija za održavanje (dio 145.), osim onih za koje je EASA nadležno tijelo	Certifikacija i nadzor organizacija za održavanje iz trećih zemalja (dio 145.) Certifikacija i nadzor organizacija iz EU-a obuhvaćenih dijelom 145. čiji je certifikat prenesen u skladu s člankom 64. ili 65. osnovne uredbe
	Certifikacija i nadzor organizacija za plovidbenost s kombiniranim privilegijama (dio CAO), osim onih za koje je EASA nadležno tijelo	Certifikacija i nadzor organizacija za plovidbenost s kombiniranim privilegijama iz trećih zemalja (dio CAO) Certifikacija i nadzor organizacija iz EU-a obuhvaćenih dijelom CAO čiji je certifikat prenesen u skladu s člankom 64. ili 65. osnovne uredbe
	Certifikacija i nadzor organizacija za vođenje kontinuirane plovidbenosti (dio CAMO), osim onih za koje je EASA nadležno tijelo	Certifikacija i nadzor organizacija za vođenje kontinuirane plovidbenosti iz trećih zemalja (dio CAMO) Certifikacija i nadzor organizacija za vođenje kontinuirane plovidbenosti iz EU-a čiji je certifikat prenesen u skladu s člankom 64. ili 65. osnovne uredbe

²⁵ Članak 64.: preraspodjela odgovornosti na zahtjev država članica – članak 65.: preraspodjela odgovornosti na zahtjev organizacija koje djeluju u više država članica.

	Licenciranje osoblja za certificiranje održavanja	Nije primjenjivo
	Certifikacija i nadzor organizacija za osposobljavanje iz održavanja (dio 147.), osim onih za koje je EASA nadležno tijelo	Certifikacija i nadzor organizacija za osposobljavanje iz održavanja zrakoplova iz trećih zemalja (dio 147.) Odobrovanje organizacija za osposobljavanje iz održavanja iz EU-a (dio 147.) čiji je certifikat prenesen u skladu s člankom 64. ili 65. osnovne uredbe
Letačke operacije	Nije primjenjivo	Izdavanje odobrenja operatorima iz trećih zemalja (komercijalni zračni prijevoz)
	Certifikacija i nadzor operatora komercijalnog zračnog prijevoza/nositelja svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC), osim onih za koje je EASA nadležno tijelo	Certifikacija i nadzor operatora komercijalnog zračnog prijevoza čiji je AOC prenesen u skladu s člankom 64. ili 65. osnovne uredbe
	Nadzor/izdavanje odobrenja drugim operatorima (nekomercijalne operacije, specijalizirane operacije), osim onih za koje je EASA nadležno tijelo	Nadzor/izdavanje odobrenja drugim operatorima za koje je nadzor prenesen u skladu s člancima 64. ili 65. osnovne uredbe
Članovi posade i zrakoplovno-medicinski certifikati	Licenciranje i certificiranje zdravstvene sposobnosti pilota	Nije primjenjivo
	Potvrđivanje za kabinsku posadu	Nije primjenjivo
	Certifikacija i nadzor organizacija za osposobljavanje pilota, osim onih za koje je EASA nadležno tijelo	Certifikacija i nadzor organizacija za osposobljavanje pilota iz trećih zemalja Certifikacija i nadzor organizacija za osposobljavanje pilota iz EU-a čiji je certifikat prenesen u skladu s člankom 64. ili 65. osnovne uredbe
	Certifikacija i nadzor zrakoplovno-medicinskih centara, osim onih za koje je EASA nadležno tijelo	Certifikacija i nadzor zrakoplovno-medicinskih centara iz trećih zemalja
	Certifikacija i nadzor FSTD-ova, osim onih za koje je EASA nadležno tijelo	Certifikacija FSTD-ova: — kojima se koriste organizacije za osposobljavanje s certifikatom EASA-e — koji se nalaze u trećim zemljama

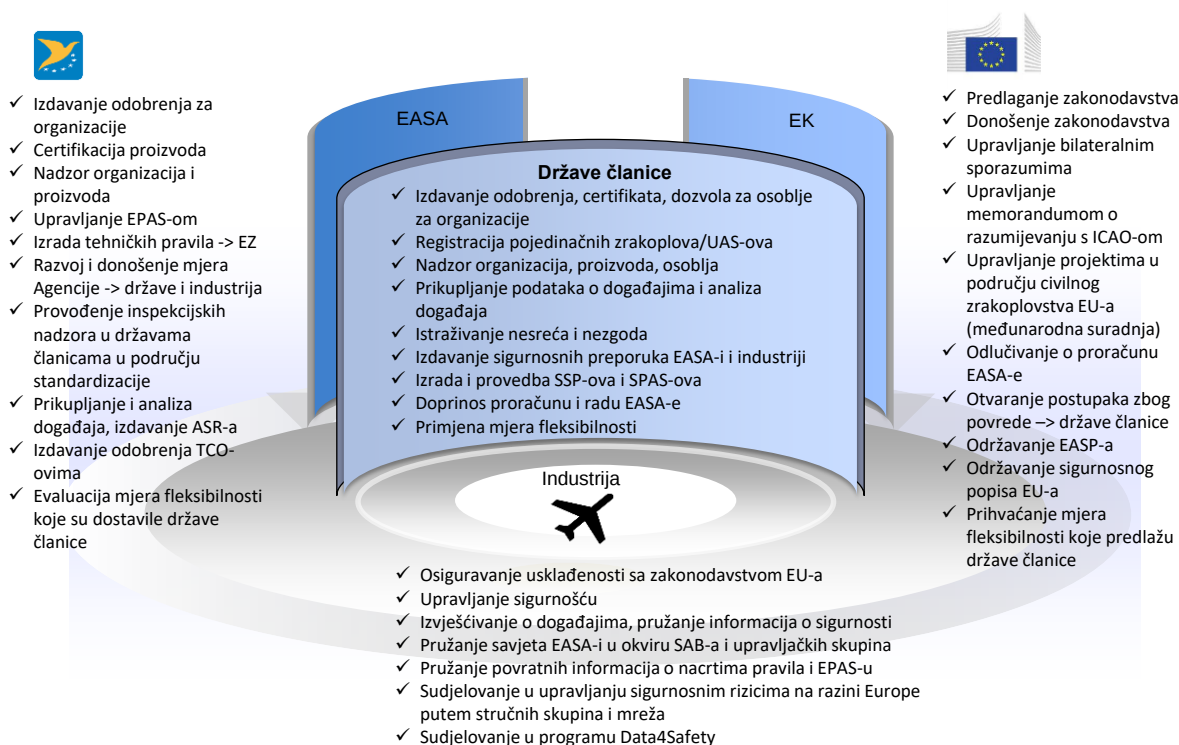
		— koji se nalaze u državi članici na zahtjev države članice
	Certifikacija instruktora i ispitivača te zrakoplovno-medicinskih ispitivača	Nije primjenjivo
ATM/ANS	Certifikacija i nadzor pružatelja ATM-a/ANS-a, osim onih za koje je EASA nadležno tijelo	Certifikacija i nadzor pružatelja ATM-a/ANS-a iz trećih zemalja Certifikacija i nadzor pružatelja paneuropskih usluga ATM-a/ANS-a, uključujući upravitelja mreže i pružatelje usluga DAT-a
	Nije primjenjivo	Certifikacija i nadzor certifikata i izjava danih za određenu opremu za pružanje usluga ATM-a/ANS-a povezanu sa sigurnošću
	Licenciranje i certificiranje zdravstvene sposobnosti kontrolora zračnog prometa (uključujući instruktore i ocjenjivače)	Nije primjenjivo
	Certifikacija i nadzor organizacija za osposobljavanje kontrolora zračnog prometa, osim onih za koje je EASA nadležno tijelo	Certifikacija organizacija za osposobljavanje kontrolora zračnog prometa iz trećih zemalja
	Certifikacija zrakoplovno-medicinskih ispitivača i medicinskih centara	Nije primjenjivo
Aerodromi (uključujući helidrome i vertidromove)	Certifikacija aerodroma i njihove opreme povezane sa sigurnošću	Certifikacija i nadzor u pogledu certifikata i izjava danih za određenu aerodromsku opremu povezanu sa sigurnošću
	Certifikacija operatora aerodroma i njihovih operacija	Nije primjenjivo
UAS-ovi (bespilotne letjelice)	Registracija operatora UAS-ova i certificiranih UAS-ova	Provjera projekta UAS-ova namijenjenih za rad u „posebnoj” kategoriji
	Odobrenja za rad UAS-ova namijenjenih za rad u „posebnoj” kategoriji	Nije primjenjivo
	Prvo izdavanje i kontinuirani nadzor certifikata operatora lakih UAS-ova (LUC)	Nije primjenjivo
	Licenciranje i certificiranje zdravstvene sposobnosti pilota koji na daljinu upravljaju UAS-ovima	Nije primjenjivo

U-space	Procjena rizika zračnog prostora, utvrđivanje zračnog prostora U-space, dinamička rekonfiguracija zračnog prostora i povezane odgovornosti	Nije primjenjivo
	Imenovanje i certificiranje jedinstvenog zajedničkog pružatelja usluga informiranja	Nije primjenjivo
	Certifikacija drugih pružatelja usluga U-space (USSP)	Certifikacija paneuropskih USSP-ova i USSP-ova iz trećih zemalja

Napomena:

Odgovornosti za odobravanje/certificiranje u različitim područjima nadležnosti prema potrebi ujedno obuhvaćaju upravljanje sigurnošću i upravljanje sigurnošću informacija. Usklađenost s primjenjivim zahtjevima provjerava se u okviru prve certifikacije/odobrenja i kontinuiranih postupaka nadzora i ne podliježe zasebnom odobrenju/certificiranju organizacije. U skladu s tim raspodjela odgovornosti za ta područja u skladu je s onom utvrđenom u tablici 2.

Slika 1. Odnos među dionicima u europskom sustavu sigurnosti



1.4.2.2. Države članice

U okviru redovnog zakonodavnog postupka uz Europski parlament suzakonodavac je Vijeće, a njega čine predstavnici država članica (vidjeti [odjeljak 1.3.1.](#)). Ako je riječ o provedbenim

aktima, i države članice (no ne Vijeće kao takvo) dio su postupka donošenja odluka putem utvrđenih postupaka odbora (vidjeti [odjeljak 1.4.1.](#)).

Prema pravu Unije na snazi države članice ostaju odgovorne za reguliranje:

- (a) plovidbenosti zrakoplova navedenih u Prilogu I. Uredbi (EU) 2018/1139 (npr. određeni povijesni zrakoplovi, eksperimentalni zrakoplovi, laki zrakoplovi itd.);
- (b) operacija zrakoplova pri obavljanju vojnih, carinskih, policijskih dužnosti, dužnosti potrage i spašavanja, gašenja požara, obalne straže te sličnih aktivnosti ili usluga, pod uvjetom da nisu odlučili primjenjivati zahtjeve EU-a kako je predviđeno člankom 2. stavkom 6. Uredbe (EU) 2018/1139;
- (c) ATM-a/ANS-a, uključujući sustave i sastavne dijelove koje pruža ili stavlja na raspolaganje vojska, pod uvjetom da država članica nije odlučila primijeniti zahtjeve EU-a iz članka 2. stavka 6. Uredbe (EU) 2018/1139;
- (d) aerodroma koje nadzire i kojima upravlja vojska, pod uvjetom da država članica nije odlučila primijeniti zahtjeve EU-a iz članka 2. stavka 6. Uredbe (EU) 2018/1139.

Napomena: ne dovodeći u pitanje nacionalne sigurnosne i obrambene zahtjeve države članice osiguravaju da usluge ATM-a/ANS-a iz točke (c) koje se pružaju za civilno zrakoplovstvo i objekti iz točke (d) otvoreni za javnu uporabu nude razinu sigurnosti i interoperabilnosti s civilnim sustavima koja je jednako učinkovita kao ona koja proizlazi iz primjene bitnih zahtjeva iz Uredbe (EU) 2018/1139;

- (e) aerodroma koji ne ispunjavaju barem jedan od sljedećih kriterija:
 - i. otvoreni su za javnu upotrebu;
 - ii. služe za komercijalni zračni prijevoz,
 - iii. pružaju operacije u kojima se primjenjuju postupci instrumentalnog prilaza i odlaska te
 - a. imaju asfaltiranu uzletno-sletnu stazu dugu 800 metara ili više; ili
 - b. namijenjeni su isključivo helikopterima;
- (f) ovisno o odluci države članice, aerodroma koji ispunjavaju sve kriterije iz točke (e) podtočaka od i. do iii., ali kroz koje ne prolazi više od 10 000 putnika u komercijalnom zračnom prometu ili koji nemaju više od 850 kretanja povezanih s operacijama prijevoza tereta godišnje;
- (g) mjera ograničenja vremena leta za područja koja nisu obuhvaćena pravom EU-a (vidjeti članak 8. Uredbe (EU) br. 965/2012).

U skladu s člankom 2. stavkom 6. Uredbe (EU) 2018/1139 država članica može primijeniti odjeljak 1., 2., 3. ili 7. poglavlja III., ili bilo koju kombinaciju tih odjeljaka, na pojedine ili sve aktivnosti iz članka 2. stavka 3. točke (a) Uredbe te na osoblje i organizacije uključene u te aktivnosti ako smatra da se te odredbe s obzirom na karakteristike predmetnih aktivnosti, osoblja i organizacija te svrhu i sadržaj predmetnih odredaba mogu djelotvorno primjenjivati. Ta mogućnost primjene državama članicama omogućuje fleksibilnost pri odlučivanju o tome u kojim bi slučajevima primjena prava Unije mogla biti učinkovitija u smislu postizanja veće sigurnosti, interoperabilnosti ili učinkovitosti.

Premda se najveći dio propisa o sigurnosti zračnog prometa donosi na razini Europske unije, države članice ostaju odgovorne za osiguravanje sigurnosti zračnog prometa na svojem državnom području i u svojem zračnom prostoru. Većina certifikacijskih dužnosti koje se

zahtijevaju Uredbom (EU) 2018/1139 i njezinim provedbenim pravilima provodi se na nacionalnoj razini, primjerice odobravanje nacionalnih organizacija i licenciranje osoblja. Države članice nadziru to osoblje i te organizacije, provode kontrole, ocjenjivanja i inspekcijske preglede te poduzimaju mjere za sprečavanje neusklađenosti.

U određenim se područjima, međutim, certifikati izdaju na razini Europske unije. Naime, u tim područjima države članice delegirale su odgovornosti koje proizlaze iz Čikaške konvencije na EU (vidjeti sliku 2. za pojedinosti).

U skladu s člankom 64. stavkom 7. Uredbe (EU) 2018/1139 preraspodjelama odgovornosti u skladu s ovim člankom ne dovode se u pitanje prava i obveze država članica u skladu s Čikaškom konvencijom. Kad u skladu s tim člankom preraspodijeli odgovornost za zadaće koje su joj dodijeljene u skladu s Čikaškom konvencijom, država članica obavješćuje IACO o tome da Agencija ili druga država članica u njezino ime obavlja funkcije i dužnosti koje su joj dodijeljene u skladu s Čikaškom konvencijom.

Države članice u skladu sa standardima ICAO-a i poglavljem II. Uredbe (EU) 2018/1139 odgovorne su i za izradu nacionalnog programa sigurnosti, koji mora biti usklađen s Europskim programom za sigurnost zračnog prometa i kojim se pridonosi ostvarenju europskog sustava sigurnosti zračnog prometa.

1.4.2.3. Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa (EASA)

Europska agencija za sigurnost zračnog prometa utemeljena je 2002. kako bi se omogućilo dogovaranje boljih mehanizama u svim područjima obuhvaćenima Uredbom (EU) 2018/1139 tako da određene dužnosti koje se provode na razini EU-a obavlja jedno specijalizirano stručno tijelo. Osoblje Agencije sastoji se od više od 800 stručnjaka za zrakoplovstvo i administratora iz svih država članica EU-a. Sjedište je u Kölnu (Njemačka) s uredom u Bruxellesu i pet drugih ureda, u Washingtonu (SAD), Montrealu (Kanada), Peking (Kina), Panama Cityju (Panama) i Singapuru.

EASA je neovisna kad je riječ o tehničkim pitanjima te je pravno, upravno i financijski autonomna. Ima pravnu osobnost i ispunjava dužnosti i odgovornosti koje su joj dodijeljene Uredbom (EU) 2018/1139.

Upravni odbor EASA-e, koji se sastoji od predstavnika 27 država članica te Islanda, Lihtenštajna, Norveške, Švicarske i Komisije, definira program rada EASA-e, uspostavlja njezin proračun i nadzire njezin rad. Upravni odbor na svoje rasprave poziva i promatrače te tako okuplja države susjedne EU-u koje su potpisale sveobuhvatni sporazum o zrakoplovstvu s EU-om i industriju koju predstavlja Savjetodavni odbor EASA-e.

EASA djeluje kao nadležno tijelo u područjima zračnog prometa navedenima na slici 2. U tom je kontekstu EASA od 2003. odgovorna za certificiranje tipa zrakoplova u EU-u. Potvrda koju izdaje EASA pokazuje da tip zrakoplova ispunjava sigurnosne zahtjeve utvrđene zakonodavstvom EU-a. EASA prati radnu sposobnost tipova zrakoplova u prometu tijekom cijelog vijeka trajanja zrakoplova proizvedenih na temelju projekta tipa. Stoga može nalogati mjere ako utvrdi nesigurno stanje. U tu svrhu izdaje „direktive o plovidbenosti” koje su upućene nositelju certifikata tipa i koje operatori moraju slijediti u vezi s održavanjem svojih pojedinačnih zrakoplova.

EASA usto obavlja druge zadaće i ima odgovornosti opisane na slici 3. To ponajprije obuhvaća pripremu i donošenje mišljenja kojima se Komisiji pomaže u pripremi tehničkih dijelova delegiranih i provedbenih uredbi.

U izradi tih mišljenja EASA-i pomažu savjetodavna tijela koja ujedno daju savjete o sadržaju, prioritetima i provedbi programa EASA-e za donošenje pravila u kontekstu EPAS-a. Agencija

ujedno priprema i donosi mjere (certifikacijske i druge detaljne specifikacije, prihvatljive načine usklađivanja i smjernice) kojima se podupire provedba tih zajedničkih tehničkih pravila.

Nadalje, EASA provodi inspekcijski nadzor u području standardizacije država članica radi praćenja primjene odredbi Uredbe (EU) 2018/1139 i njezinih provedbenih pravila (vidjeti i [odjeljak 3.1.1.](#)) u državama članicama. Izvješćuje Komisiju, koja u konačnici na temelju tehničkih i pravnih savjetovanja s Agencijom odlučuje o pokretanju mjera osiguranja slijeđenja zakonodavstva zbog utvrđenih neusklađenosti.

U području ATM-a/ANS-a EASA pruža tehničku pomoć Komisiji u provedbi SES-a provođenjem tehničkih pregleda, istraga i studija te tako što pridonosi provedbi glavnog plana ATM-a, uključujući podupiranje izrade i uvođenja programa SESAR. EASA posebno uzima u obzir regulatorne i provedbene potrebe povezane s bitnim operativnim promjenama SESAR-a i druge vrste tehnološkog napretka, kao što su, među ostalim, tehnološka rješenja za sustav U-space, virtualizacija, arhitektura u oblaku i operacije udaljenog kontrolnog tornja tako što omogućuje primjenu novih metoda rada, operativnih poboljšanja i tehnologija razvijenih u okviru SESAR-a. Podupire i cijeli ciklus inovacije SESAR-a ocjenjivanjem predloženih sustava i nadziranjem primijenjenih rješenja. Oni su sastavnice buduće europske arhitekture zračnog prostora, s ciljem podupiranja sigurnosti, učinkovitosti i zaštite okoliša. Osim toga, EASA u ime Komisije osigurava nadziranje upravitelja mreže u pogledu mrežnih funkcija ATM-a u okviru SES-a.

Nadalje, EASA doprinosi provedbi plana performansi za usluge u zračnoj plovidbi i mrežne funkcije, posebno davanjem smjernica za sigurnosne elemente plana performansi ATM-a u okviru SES-a (vidjeti točku 2.3.1.).

EASA je ovlaštena i odobravati komercijalne zračne prijevoznike iz trećih zemalja koji lete u 31 državu članicu EASA-e, unutar njih ili iz njih. EASA preuzima samo dio ocjenjivanja stranih operatora koji se odnosi na sigurnost. Operativne dozvole i dalje izdaju nacionalna tijela. Povrh toga, EASA koordinira europski program pregleda na stajanci „SAFA” (ocjenjivanje sigurnosti stranih zrakoplova) u vezi sa sigurnosti stranih zrakoplova koji se koriste zračnim lukama Unije.

Općenitije, EASA Komisiji i državama članicama prema potrebi daje tehničke savjete. Agencija je i provedbeno tijelo za pružanje tehničke pomoći u području sigurnosti zračnog prometa i upravljanja zračnim prometom trećim zemljama i regijama s kojima je EU potpisao sporazume o zračnom prometu i kojima se obvezao pružati takvu potporu. Pomoć se pruža i zrakoplovnim tijelima država članica EU-a na *ad hoc* osnovi.

Osim toga, EASA obavlja zadaće u području prikupljanja, analize i istraživanja podataka radi poboljšanja sigurnosti zračnog prometa. U tom je smislu podupire mreža analitičara zrakoplovne sigurnosti. Agencija koordinira program Data4Safety, kojem je glavni cilj uspostaviti dobre kapacitete za upravljanje rizicima za europski zrakoplovni sektor kako bi se poboljšale njegove sposobnosti za donošenje utemeljenih odluka koje se temelje na podacima u različitim područjima sigurnosti zračnog prometa. Programom se nastoji iskoristiti dosad nezabilježena vrsta i količina znanja i podataka kako bi se riješila većina važnih pitanja i izazova s kojima se suočava europski prometni sektor.

EASA je članica Europske jedinice za koordinaciju kriznih situacija u zračnom prometu (European Aviation Crisis Coordination Cell), u kojoj je odgovorna za koordinaciju upravljanja odgovorom na mrežnu krizu u području zračnog prometa. Agencija u području svoje nadležnosti doprinosi pravodobnom odgovoru na krizne situacije u zrakoplovstvu i njihovu ublažavanju, u koordinaciji s drugim odgovarajućim dionicima.

Naposljetku, EASA je odgovorna za pripremu i donošenje Europskog plana za sigurnost zračnog prometa (EPAS)²⁶.

Primjena načelâ dobrog upravljanja sigurnošću ključna je za stalno poboljšanje sigurnosti civilnog zrakoplovstva u Uniji, predviđanje sigurnosnih rizika u nastajanju i najbolje iskorištavanje ograničenih tehničkih resursa. Iako je već bio dobro uspostavljen alat za planiranje sigurnosti na razini EU-a, EPAS je tek donošenjem Uredbom (EU) 2018/1139 dobio formalno pravno priznanje. Njime se pitanja sigurnosti rješavaju na iscrpan i potpun način.

Poglavljem II. Uredbe (EU) 2018/1139, koje se odnosi na upravljanje sigurnošću, zahtijeva se donošenje Europskog programa za sigurnost zračnog prometa i Europskog plana za sigurnost zračnog prometa. Tim se odredbama u pravo EU-a prenose i standardi iz Priloga 19. ICAO-a i preporučene prakse povezane s nacionalnim programima sigurnosti.

Osim toga, Uredba (EU) 2018/1139 sadržava niz načela kojima bi se trebale voditi EASA, Komisija i države članice pri reguliranju sigurnosti civilnog zrakoplovstva i poduzimanju mjera za poboljšanje sigurnosti zračnog prometa. Tim se načelima posebno zahtijeva da sigurnosne mjere i pravila odgovaraju prirodi i rizicima povezanim s različitim vrstama zrakoplova, operacijama i aktivnostima na koje se odnose te da su razmjerni njima. Takve mjere ujedno bi trebale, koliko je to moguće, biti formulirane tako da budu usmjerene na ciljeve koje treba ostvariti, a da pritom omogućuju različite načine ostvarenja tih ciljeva te bi se njima isto tako trebao poticati sustavan pristup civilnom zrakoplovstvu, uzimajući u obzir međuovisnosti između sigurnosti i drugih tehničkih područja, uključujući kibersigurnost. Time bi se trebalo doprinijeti troškovno učinkovitijem postizanju potrebnih razina sigurnosti i poticanju inovacija.

1.4.2.4. Europska komisija

Europska komisija odgovorna je za pripremu prijedloga europskog zakonodavstva u okviru redovnog zakonodavnog postupka (vidjeti i [odjeljak 1.3.1.](#)) te za pripremu i donošenje provedbenih i delegiranih akata kad je to predviđeno temeljnim pravnim aktom.

Nakon donošenja zakonskih akata EU-a države članice imaju glavnu odgovornost za njihovu točnu i pravodobnu primjenu. Komisija prati pravilnost primjene u državama članicama (vidjeti i [odjeljak 3.1.1.](#)), a Agencija joj pomaže u postupku inspekcijskog nadzora u području standardizacije.

U tom kontekstu Komisija može poduzeti mjere ako se sumnja da država članica krši pravo Unije. Ako se ne može naći rješenje u ranoj fazi, Komisija, obično nakon savjetovanja s EASA-om, može otvoriti službeni postupak zbog povrede i naposljetku uputiti državu članicu Sudu Europske unije (vidjeti odjeljak 1.6.).

Europski parlament i Vijeće odlučuju o godišnjem proračunu EU-a, a Komisija je odgovorna za njegovo izvršenje. U vezi s tim Komisija se brine o dodjeli odgovarajućih financijskih sredstava za aktivnosti koje provodi EASA, a koje ovise o financiranju EU-a.

Naposljetku, Komisija je odgovorna za pripremu, ažuriranje i donošenje Europskog programa za sigurnost zračnog prometa. Komisija će u skladu s člankom 5. stavkom 1. Uredbe (EU) 2018/1139 prema potrebi ažurirati Europski program za sigurnost zračnog prometa kako bi se

26 Za detaljne informacije o EPAS-u, njegovu razvoju i postupku donošenja vidjeti [odjeljak 2.2.](#) Europski plan za sigurnost zračnog prometa prethodno se zvao Europski plan zrakoplovne sigurnosti. Naziv mu je promijenjen kako ne bi dolazilo do brkanja Europskog programa za sigurnost zračnog prometa (EASP) i Europskog plana zrakoplovne sigurnosti (EASP).

uzele u obzir promjene koje su u njemu uvedene. U tu će se svrhu savjetovati s Agencijom i državama članicama.

1.5. Istraživanje nesreća i nezgoda

1.5.1. Primjenjiva pravila

Na državama članicama ostaje odgovornost za istraživanje nesreća i nezgoda radi poboljšanja sigurnosti zračnog prometa, što se ostvaruje utvrđivanjem njihovih uzroka i davanjem sigurnosnih preporuka radi sprečavanja njihova ponavljanja.

Pravna osnova za istraživanje i sprečavanje nesreća i nezgoda na razini EU-a uređena je Uredbom (EU) br. 996/2010. Njome se osigurava visoka razina učinkovitosti, žurnosti i kvalitete europskih sigurnosnih istraga u civilnom zrakoplovstvu, pri čemu je jedini cilj sprečavanje budućih nesreća i nezgoda bez utvrđivanja krivnje ili odgovornosti. Tim se pravilima ponajprije osigurava da je tijelo zaduženo za istrage nesreća i nezgoda (tijelo odgovorno za istrage) neovisno o drugim državnim organizacijama za zračni promet i o bilo kojoj drugoj strani ili bilo kojem subjektu čije aktivnosti mogu biti u suprotnosti sa zadaćom povjerenom tijelu odgovornom za istrage ili utjecati na njegovu objektivnost. Pravilima je predviđeno da se aktivnosti tog tijela mogu proširiti i na prikupljanje i analizu informacija koje se odnose na sigurnost u zračnom prometu, posebno u svrhu sprečavanja nesreća. Iz tih aktivnosti, studija ili analiza niza istraga mogu proizići i sigurnosne preporuke koje njihov primatelj treba uzeti u obzir i, prema potrebi, postupiti u skladu s njima kako bi osigurao primjereno sprečavanje nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu.

1.5.2. Sigurnosne preporuke

Uredbom (EU) br. 996/2010 od primatelja sigurnosne preporuke zahtijeva se da u roku od 90 dana od primitka dopisa s preporukom tijelo odgovorno za istrage koje je izdalo preporuku obavijesti o poduzetim mjerama ili mjerama koje se razmatraju i, prema potrebi, o vremenu potrebnom za njihovo dovršenje, a ako se ništa ne poduzme, o razlozima za to. U roku od 60 dana od primitka odgovora tijelo odgovorno za istrage obavješćuje primatelja smatra li njegov odgovor prikladnim te daje obrazloženje ako se ne slaže s odlukom o nepoduzimanju mjera.

Tijela odgovorna za istrage uvode postupke za pohranu odgovora na sigurnosne preporuke koje su izdala, a subjekti koji primaju sigurnosne preporuke uvode postupke za praćenje napretka mjera poduzetih kao odgovor na primljene sigurnosne preporuke. EASA obrađuje sigurnosne preporuke upućene Agenciji i dostavlja izvješće o napretku i statističke podatke o obradi sigurnosnih preporuka.

Zakonodavstvom su uvedeni i zahtjevi za pohranu sigurnosnih preporuka te povezanih odgovora u Europsku središnju bazu podataka (ECR), kojom upravlja Komisija. Tijela odgovorna za istrage isto tako u ECR-u bilježe sve sigurnosne preporuke primljene od trećih zemalja.

Postoji legitimna potreba da se javnosti omogući pristup sigurnosnim preporukama (i pripadajućim odgovorima) jer je glavna svrha Uredbe (EU) br. 996/2010 smanjiti broj nesreća i promicati širenje rezultata istraga nezgoda povezanih sa sigurnošću. Budući da zbog sigurnosnih razloga ne bi trebao postojati izravan pristup ECR-u, sve sigurnosne preporuke i pripadajući odgovori sadržani u ECR-u dostupni su široj javnosti na posebnoj javnoj internetskoj stranici. Navedene informacije pohranjene su u središnjem centru ECCAIRS 2 (www.aviationreporting.eu). Europski koordinacijski centar za izvješćivanje o nesrećama i nezgodama (ECCAIRS) nastoji osigurati digitalnu platformu koja omogućuje provedbu odredaba utvrđenih u Uredbi (EU) br. 376/2014. ECCAIRS podupire zrakoplovna tijela u

prikupljanju, razmjeni i analizi njihovih sigurnosnih informacija s krajnjim ciljem poboljšanja sigurnosti zračnog prometa. EASA pruža potporu Komisiji u upravljanju ECR-om.

1.5.3. Suradnja s drugim subjektima

Uredbom (EU) br. 996/2010 dodatno se jača suradnja među tijelima odgovornima za istrage, i to uspostavom Europske mreže tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost civilnog zrakoplovstva (ENCASIA), sastavljene od čelnika tijela odgovornih za istrage iz svake države članice i/ili, ako je riječ o multimodalnom tijelu, čelnika odjela za zračni promet ili njihovih predstavnika. ENCASIA nastoji dodatno unaprijediti kvalitetu istraga koje provode tijela odgovorna za istrage i ojačati njihovu neovisnost poticanjem visokih standarda istražnih metoda i osposobljavanja istražitelja. ENCASIA posebno savjetuje institucije EU-a o svim aspektima koji se odnose na sigurnosne istrage, promiče razmjenu informacija korisnih za poboljšanje sigurnosti zračnog prometa, koordinira i organizira „istorazinsko ocjenjivanje” i aktivnosti osposobljavanja te promiče najbolje prakse sigurnosnih istraga. Naposljetku, ENCASIA ima zadaću analiziranja sigurnosnih preporuka koje su izdale ili primile države članice EU-a radi utvrđivanja važnih sigurnosnih preporuka koje su relevantne za cijelu Uniju.

Na temelju Uredbe (EU) br. 996/2010 tijela odgovorna za istrage u EU-u dužna su, u skladu s Prilogom 13. Čikaškoj konvenciji, pozivati EASA-u i nacionalna tijela za civilno zrakoplovstvo predmetnih država članica da sudjeluju u sigurnosnim istragama. Uloga je EASA-e savjetodavna pa može pomagati glavnom istražitelju ili ovlaštenom predstavniku tijela odgovornog za istrage koji provode istraživanje ili sudjeluju u njemu, a da pritom ne utječe na neovisnost istrage. I nacionalna tijela za civilno zrakoplovstvo država članica EU-a mogu na sličan način sudjelovati kao savjetnici u sigurnosnim istragama. EASA i nacionalna tijela za civilno zrakoplovstvo pomažu u istragama u kojima sudjeluju i tako što šalju tražene informacije, savjetnike i opremu nadležnom tijelu odgovornom za istrage.

Uredbom se nastoji i poboljšati koordinacija istraga među tijelima odgovornima za istrage i drugim tijelima koja bi vjerojatno mogla biti uključena u aktivnosti povezane sa sigurnosnom istragom, primjerice pravosudnim tijelima, tijelima za civilno zrakoplovstvo i tijelima za potragu i spašavanje.

1.6. Izvršenje zakonodavstva

1.6.1. Izvršenje zakonodavstva u odnosu na države članice

Člankom 17. stavkom 1. Ugovora o Europskoj uniji utvrđuje se da Komisija osigurava primjenu Ugovorâ i mjera koje na temelju njih donose institucije EU-a te da nadzire primjenu prava Unije pod kontrolom Suda Europske unije. Člankom 258. UFEU-a uspostavljen je opći postupak izvršenja zakonodavstva EU-a kojim se Komisiji dodjeljuje ovlast za pokretanje postupka zbog povrede prava protiv država članica za koje smatra da ne ispunjavaju svoje obveze. Moguće povrede mogu se prepoznati na više načina, obično na temelju nalaza inspeksijskog nadzora u području standardizacije koji provodi EASA, koja pomaže Komisiji u praćenju provedbe zakonodavstva o sigurnosti zračnog prometa. Drugi načini uključuju pritužbe pojedinaca ili institucija na koje je Komisija upozorena iz različitih izvora.

Praćenje usklađenosti sa zakonodavstvom EU-a o sigurnosti zračnog prometa i veći dio regulatornog okvira u području ATM-a/ANS-a provodi Agencija, koja je na temelju članka 85. Uredbe (EU) 2018/1139 zadužena pomoći Komisiji u praćenju primjene Uredbe i njezinih delegiranih i provedbenih akata u državama članicama. Komisija je EASA-u zadužila za isto u odnosu na Uredbu (EU) br. 376/2014 i njezinu provedbenu uredbu.

Na temelju odredbi i postupaka utvrđenih posebnom Provedbenom uredbom (EU) br. 628/2013 EASA prati kako nadležna tijela država članica primjenjuju prethodno navedene uredbe, delegirane i provedbene akte te provodi inspekcijske nadzore u području standardizacije. Osim toga, inspekcijski nadzor u području standardizacije od 2022. koristi se i za procjenu nacionalnih programa sigurnosti (SSP) država članica, koji moraju biti u skladu s EPAS-om i uključivati elemente opisane u Prilogu 19. ICAO-a. Takvi SSP-ovi ujedno moraju uključivati ili biti popraćeni nacionalnim planovima za sigurnost zračnog prometa (SPAS) u kojima se utvrđuju glavni sigurnosni rizici i mjere za njihovo ublažavanje, uključujući rizike i mjere utvrđene u EPAS-u koji su relevantni za predmetnu državu.

EASA za svaki inspekcijski nadzor u području standardizacije sastavlja inspekcijsko izvješće o nalazima utvrđenima za vrijeme pregleda, koje šalje predmetnoj državi članici i Komisiji. Ako se utvrđeni nalazi o neusklađenosti ne uzmu u obzir na primjeren način, o tome se obavješćuje Komisija, koja može pokrenuti postupak zbog povrede na temelju članka 258. UFEU-a.

Osim postupka standardizacije, Komisija i EASA prate certifikate koje izdaju Agencija ili nacionalna nadležna tijela te izjave fizičkih i pravnih osoba dane u skladu s Uredbom (EU) 2018/1139 i delegiranim i provedbenim aktima donesenima na temelju te uredbe. Ako Komisija smatra da pravna ili fizička osoba kojoj je izdan certifikat ili koja je dala izjavu više ne poštuje primjenjive zahtjeve te uredbe ili delegiranih i provedbenih akata donesanih na temelju te uredbe, Komisija na temelju preporuke Agencije od države članice odgovorne za nadzor te osobe zahtijeva poduzimanje odgovarajućih korektivnih i zaštitnih mjera, uključujući ograničavanje ili privremeno oduzimanje certifikata (vidjeti odjeljak 1.6.2.2. u nastavku).

1.6.2. Izvršenje zakonodavstva u odnosu na regulirane industrijske organizacije

1.6.2.1. Novčane kazne i sankcije

Primjenjivim uredbama za sigurnost zračnog prometa od država članica zahtijeva se da utvrde novčane kazne i sankcije za kršenje tih uredbi i, ako postoje, njihovih provedbenih pravila. Te novčane kazne i sankcije moraju biti djelotvorne, razmjerne i odvrćati od povreda.

Nadalje, u slučajevima povreda Uredbe (EU) 2018/1139 i njezinih provedbenih pravila te ako je Agencija nadležno tijelo i nadgleda organizaciju, Komisija može, na zahtjev EASA-e, osobama i poduzećima kojima je EASA izdala certifikat izreći novčane kazne ili periodične penale. Zahtijeva se da te novčane kazne i periodični penali odvrćaju od povreda i budu razmjerni težini slučaja i financijskim mogućnostima nositelja predmetnog certifikata, pri čemu se posebno uzima u obzir stupanj u kojem je sigurnost bila ugrožena. Komisija priprema delegirani akt u tom području, u skladu s člankom 84. stavkom 4. Uredbe (EU) 2018/1139, kojim će se utvrditi detaljni kriteriji i detaljna metodologija za utvrđivanje iznosa i postupaka za naplatu novčanih kazni i periodičnih penala, uključujući pravila o istražnim postupcima, izvješćivanju i pravima na obranu.

1.6.2.2. Mjere za certifikate i druge mjere

Uredbom (EU) 2018/1139 zahtijeva se od država članica, Komisije i EASA-e da surađuju radi osiguravanja usklađenosti s Uredbom i njezinim provedbenim pravilima. Države članice moraju, uz nadziranje certifikata koje su izdale ili izjava koje su zaprimile, provoditi istrage, uključujući inspekcijske preglede na stajanci, i poduzimati sve mjere koje smatraju potrebnima, uključujući prizemljenje zrakoplova. Ako nadležno tijelo (nacionalno tijelo ili EASA) utvrdi neusklađenost nositelja certifikata ili ako je nadležno tijelo obaviješteno o tome, može ili mora izmijeniti (ograničiti), privremeno oduzeti ili povući certifikat u skladu s mjerodavnom odredbom Uredbe (EU) 2018/1139 i njezinim provedbenim pravilima.

Osim toga, ako Komisija smatra da fizička ili pravna osoba kojoj je izdan certifikat ili koja je dala izjavu više ne poštuje primjenjive zahtjeve, na temelju preporuke Agencije od države članice odgovorne za nadzor zahtijeva poduzimanje odgovarajućih korektivnih i zaštitnih mjera, uključujući ograničavanje ili privremeno oduzimanje certifikata. Nakon što Komisija donese provedbeni akt koji sadržava takvu odluku, on stupa na snagu, a obveza uzajamnog priznavanja certifikata ili izjave prestaje se primjenjivati na druge države članice. Ako Komisija ima dovoljno dokaza da su poduzete odgovarajuće korektivne mjere, odlučit će da se uzajamno priznavanje obnovi.

EASA je ovlaštena da bez odgode reagira na hitan sigurnosni problem obuhvaćen područjem primjene Uredbe (EU) 2018/1139, što čini utvrđivanjem korektivnih mjera koje trebaju poduzeti fizičke i pravne osobe za koje ona djeluje kao nadležno tijelo i dostavljanjem povezanih informacija tim osobama, uključujući direktive (sigurnosne direktive) ili preporuke.

Kad je riječ o zadaćama za čiju je certifikaciju i nadzor odgovorna država članica, ako dođe do hitnog sigurnosnog problema, EASA utvrđuje sigurnosne ciljeve koje treba postići i preporučuje korektivne mjere koje trebaju poduzeti nacionalna nadležna tijela. Nacionalna nadležna tijela bez odgode obavješćuju EASA-u o mjerama poduzetima radi ostvarivanja sigurnosnih ciljeva koje je utvrdila EASA.

Osim tih mjera, države članice donijele su nacionalne provedbene politike kako bi se pobrinule za pravilnu primjenu zakonodavstva na nacionalnoj razini. U posebnom kontekstu Priloga 19. Čikaškoj konvenciji, preporukom 3.2.1.2. izričito se utvrđuje da bi države trebale uspostaviti politiku izvršavanja zakonodavstva kojom se utvrđuju uvjeti i okolnosti u kojima se pružateljima usluga koji imaju sustav upravljanja sigurnošću dopušta rješavanje događaja koji uključuju određena sigurnosna pitanja, interno, u okviru njihova sustava upravljanja sigurnošću i u skladu sa zahtjevima odgovarajućeg državnog tijela.

2. EUROPSKO UPRAVLJANJE SIGURNOSNIM RIZICIMA

Uredbom (EU) 2018/1139 utvrđuje se da je primjena načelâ dobrog upravljanja sigurnošću presudna za kontinuirano poboljšanje sigurnosti civilnog zrakoplovstva u Uniji, predviđanje novih sigurnosnih rizika i najbolje moguće korištenje ograničenih tehničkih resursa. U Uredbi se stoga zaključuje da je potrebno uspostaviti zajednički okvir za planiranje i provedbu mjera za poboljšanje sigurnosti. U tu svrhu Europski plan za sigurnost zračnog prometa i Europski program za sigurnost zračnog prometa trebalo bi izraditi na razini Unije. Svaka bi država članica isto tako trebala izraditi nacionalni program sigurnosti u skladu sa zahtjevima iz Priloga 19. Čikaškoj konvenciji. Taj bi program trebalo popratiti planom u kojem se opisuju mjere koje država članica treba poduzeti radi ublažavanja utvrđenih sigurnosnih rizika.

Imajući to na umu, Uredbom (EU) 2018/1139 uvodi se novi obvezujući regulatorni okvir u poglavlju II. o upravljanju sigurnošću u zračnom prometu. Člankom 5. te uredbe utvrđuje se da Komisija nakon savjetovanja s Agencijom Europske unije za sigurnost zračnog prometa i državama članicama donosi, objavljuje i, prema potrebi, ažurira dokument u kojem se opisuje funkcioniranje europskog sustava sigurnosti zračnog prometa, a koji sadržava pravila, aktivnosti i postupke koji se upotrebljavaju za upravljanje sigurnošću civilnog zrakoplovstva u Uniji u skladu s tom uredbom („Europski program za sigurnost zračnog prometa”). Program uključuje barem elemente povezane s odgovornostima upravljanja sigurnošću na nacionalnoj razini koji su opisani u međunarodnim standardima i preporučenim praksama. U njemu se opisuje i postupak izrade, donošenja, ažuriranja i provedbe Europskog plana za sigurnost zračnog prometa iz članka 6. Uredbe, u koji su blisko uključene države članice i dionici.

Člankom 6. Uredbe (EU) 2018/1139 utvrđeno je da Agencija u bliskoj suradnji s državama članicama i relevantnim dionicima izrađuje, donosi, objavljuje i najmanje jednom godišnje ažurira Europski plan za sigurnost zračnog prometa. Na temelju procjene odgovarajućih sigurnosnih informacija i podataka dobivenih u okviru programa Data4Safety u Europskom planu za sigurnost zračnog prometa navode se glavni sigurnosni rizici koji utječu na europski sustav sigurnosti zračnog prometa te se utvrđuju potrebne mjere za ublažavanje tih rizika. Tim se člankom predviđa i da Agencija, ponovno u bliskoj suradnji s državama članicama i relevantnim dionicima, u posebnom portfelju sigurnosnih rizika dokumentira sigurnosne rizike iz tog članka i prati kako predmetne stranke provode povezane mjere ublažavanja, među ostalim, prema potrebi, određivanjem pokazatelja performanse sigurnosti.

U Europskom planu za sigurnost zračnog prometa, uzimajući u obzir ciljeve utvrđene u članku 1. Uredbe (EU) 2018/1139, određuje se razina performanse sigurnosti u Uniji. U praksi se to postiže postavljanjem željenog sigurnosnog cilja u kombinaciji s ishodom (operativnim) i pokazateljima performanse sigurnosti (SPI) koji se temelje na procesu te uz potporu plana performansi ATM-a u okviru SES-a. SPI-ji koji se temelje na ishodu utvrđeni su u godišnjem pregledu sigurnosti EASA-e (ASR), a prate se u okviru postupka upravljanja sigurnosnim rizicima na europskoj razini. Pokazatelji koji se temelje na procesu utvrđeni su u poglavlju 4. EPAS-a i prate se u okviru EASA-inih postupaka standardizacije. Ključno područje performanse sigurnosti iz plana performansi SES-a usklađeno je s načelima i tehničkim smjerom EASA-ina okvira za praćenje performansi. Pokazatelje performanse izrađuje radna skupina koju vodi Agencija, pri čemu kao potpora služe povezani AMC i smjernice. Tim se pokazateljima mjeri učinkovitost upravljanja sigurnošću na razini organizacije, a zatim prate ishodi u području sigurnosti, pri čemu je izvor podataka Europska središnja baza podataka.

Komisija, Agencija i države članice zajednički nastoje postići tu razinu performanse sigurnosti.

Člankom 7. Uredbe (EU) 2018/1139 institucionalizira se nacionalni program sigurnosti (SSP) na razini država članica. Ondje se utvrđuje da svaka država članica uz savjetovanje s relevantnim dionicima uspostavlja i provodi nacionalni program sigurnosti za upravljanje

sigurnošću civilnog zrakoplovstva u odnosu na zrakoplovne aktivnosti za koje je odgovorna („nacionalni program sigurnosti”), koji je razmjeran veličini i složenosti tih aktivnosti i usklađen s Europskim programom za sigurnost zračnog prometa. SSP uključuje barem elemente povezane s odgovornostima upravljanja sigurnošću na nacionalnoj razini koji su opisani u međunarodnim standardima i preporučenim praksama. Ujedno se u SSP-u utvrđuju sigurnosni ciljevi koje treba postići na nacionalnoj razini u području zrakoplovnih aktivnosti za koje je odgovorna predmetna država članica.

Naposljetku, člankom 8. Uredbe (EU) 2018/1139 utvrđeno je da SSP uključuje nacionalni plan za sigurnost zračnog prometa ili da mu se on prilaže. Na temelju procjene relevantnih informacija o sigurnosti svaka država članica, uz savjetovanje s relevantnim dionicima, u tom planu navodi glavne sigurnosne rizike koji utječu na njezin nacionalni sustav sigurnosti civilnog zrakoplovstva te utvrđuje potrebne mjere za ublažavanje tih rizika.

U članku 8. dodatno se navodi da nacionalni plan za sigurnost zračnog prometa (SPAS) uključuje rizike i mjere utvrđene u EPAS-u koji su relevantni za predmetnu državu članicu te da države članice obavješćuju Agenciju o rizicima i mjerama utvrđenima u EPAS-u za koje smatraju da nisu relevantni za njihov nacionalni sustav sigurnosti zračnog prometa te o razlozima za takav stav. Te su informacije obično uključene u sam SPAS. Mjere iz EPAS-a koje države članice moraju uzeti u obzir utvrđuju se kao „zadaci država članica”. Nadalje, kako bi se državama članicama pomoglo pri utvrđivanju stavki iz EPAS-a koje su relevantne za njihov SPAS, na popisu zadata država članica navode se najvažnija ključna područja rizika koja države moraju razmotriti. Osim uzimanja u obzir tih ključnih područja rizika države se potiču i da preispitaju portfelje sigurnosnih rizika za predmetno područje koje čini sveobuhvatan popis prioriteta sigurnosnih problema po područjima, kako je uključeno u svezak III. EPAS-a.

Tim novim poglavljem II. Uredbe (EU) 2018/1139 provode se međunarodni zahtjevi utvrđeni Prilogom 19. Čikaškoj konvenciji, u kojem se utvrđuje zahtjev za sustave upravljanja sigurnošću za pružatelje usluga i zahtjeva da svi sustavi upravljanja sigurnošću budu prihvatljivi državi odgovornoj za relevantnu certifikaciju. Nadalje, tim se prilogom od država zahtjeva da razviju program za upravljanje sigurnošću, da SSP bude precizniji, što zahtjeva, među ostalim, uspostavu primarnog zakonodavstva o zračnom prometu, jasnih politika, ciljeva i resursa, državnog sustava i funkcija za upravljanje sigurnosnim rizicima i osiguravanje sigurnosti te aktivnosti za promicanje sigurnosti.

Stoga EU na temelju Uredbe (EU) 2018/1139 zahtjeva od država članica da uspostave i održavaju SSP. Usto, EU je tradicionalno prenosio duh relevantnih standarda ICAO-a u nekoliko europskih uredbi, posebno provedbenih pravila Uredbe (EU) 2018/1139.

2.1. Prikupljanje, analiza i razmjena sigurnosnih podataka

Informacije o sigurnosti važan su izvor za otkrivanje opasnosti za sigurnost. Na temelju nekoliko uredbi EU-a osigurava se prikupljanje, analiziranje i razmjena odgovarajućih podataka i informacija kad je to potrebno. To ponajprije obuhvaća informacije o događajima u civilnom zrakoplovstvu (do kraja 2021. u Europskoj središnjoj bazi podataka bilo je više od 2 400 000 unosa), zračnim prijevoznicima iz EU-a i trećih zemalja u kontekstu programa inspekcijskih pregleda na stajanci (do kraja 2021. u bazi podataka SAFA-e, računajući od kad je sustav SAFA postao EU-ov program inspekcijskih pregleda na stajanci EU-a, bilo je više od 160 000 izvješća) i sigurnosnim preporukama u okviru informacijskog sustava za sigurnosne preporuke (SRIS – do kraja 2021. u bazi podataka SRIS bilo je više od 4 100 sigurnosnih preporuka) te podatke prikupljene, analizirane i razmijenjene u vezi s dozvolama operatorima iz trećih zemalja i europskim sigurnosnim popisom zrakoplova na koje se primjenjuje zabrana letenja.

Prikupljanje, analiza i razmjena podataka o događajima u EU-u uređeni su Uredbom (EU) br. 376/2014. Tim se zakonodavnim aktom od organizacija, država članica i EASA-e zahtijeva da uspostave sustav kojim se omogućuje prikupljanje i pohrana podataka o bitnim događajima. Događaji o kojima se prikupe podaci analiziraju se te se, prema potrebi, provode mjere ublažavanja. Svi prikupljeni podaci o događajima, kao i relevantne informacije o njihovoj analizi i naknadnom postupanju, prenose se u Europsku središnju bazu podataka (ECR).

Informacije o događajima koje se unose u ECR dostupne su državama članicama (nacionalnim zrakoplovnim tijelima i tijelima odgovornima za istrage koje se odnose na sigurnost), EASA-i i Komisiji. Kako je utvrđeno Uredbom (EU) br. 376/2014, od mreže analitičara zrakoplovne sigurnosti zahtijeva se da analizira ECR kako bi poduprla upravljanje sigurnosnim rizicima na europskoj razini i tako potkrijepila EPAS.

Uredbom (EU) br. 376/2014 usto se tijelima i EASA-i propisuje uporaba zajedničkog europskog sustava klasifikacije rizika (ERCS)²⁷. ERCS-om se mjeri sigurnosni rizik prijavljenih događaja s pomoću dvodimenzionalne matrice:

- Prvo, redovi matrice označavaju težinu nesreće tako što se utvrđuje najgori vjerojatn ishoda nesreće koji bi nastao da je događaj koji se ocjenjuje eskalirao u nesreću. To se postiže razmatranjem najvjerojatnije vrste nesreće i kategorije mogućeg gubitka života na temelju veličine zrakoplova i blizine naseljenih ili visokorizičnih područja.
- Drugo, u stupcima se označava vjerojatnost tako što se razmatra koliko je nedostajalo da događaj preraste u nesreću razmatranog ishoda. Pri utvrđivanju vjerojatnosti uzima se u obzir djelotvornost postojećih sigurnosnih ograda.

Primjenom ERCS-a dodatno će se poboljšati upravljanje sigurnošću na razini EU-a i nacionalnoj razini, uključujući usmjeravanje nadzora na temelju sigurnosnih podataka (vidjeti odjeljak 3.2.2.).

Bitan je dio sustava uspostavljenog na temelju Uredbe (EU) br. 376/2014 definiranje „kulture pravičnosti”, čime se stvaranjem pouzdanog okruženja u kojem se ljudi ne boje prijavljivati događaje nastoji omogućiti neprekidna dostupnost sigurnosnih informacija. To okruženje „kulture pravičnosti” uspostavljeno je na ključnim načelima utvrđenima u Uredbi (EU) br. 376/2014, uključujući zaštitu od krivnje i kazne (osim u slučajevima zlonamjernog ili neprihvatljivog ponašanja).

Taj se sustav dopunjuje programom Data4Safety, kojim se na dobrovoljnoj osnovi prikupljaju dodatni podaci, primjerice o letu, prometu i vremenu. Njime se osiguravaju i poboljšani analitički kapaciteti. Programom Data4Safety podupire se predviđanje budućih rizika.

2.2. Upravljanje sigurnosnim rizicima na razini EU-a: postupak izrade i ažuriranja Europskog plana za sigurnost zračnog prometa

Do svojeg 11. izdanja (EPAS 2022.–2026.) EPAS je obuhvaćao petogodišnji vremenski okvir i objavljivao se kao kontinuirani plan koji se svake godine ažurirao. Od 12. izdanja taj se vremenski okvir smanjuje na tri godine kako bi se uskladio s referentnim razdobljem Globalnog plana za sigurnost zračnog prometa. Strateški prioriteti u svesku I. utvrdit će se za trogodišnje referentno razdoblje, a sredinom programskog razdoblja provest će se preispitivanje kako bi se osiguralo da su i dalje relevantni. U skladu s člankom 6. stavkom 1. Uredbe (EU) 2018/1139,

²⁷ ERCS je dio pravnog okvira Uredbe (EU) br. 376/2014, u prvom redu na temelju Delegirane uredbe Komisije (EU) 2020/2034, objavljene 6. listopada 2020., te Provedbene uredbe Komisije (EU) 2021/2082 od 26. studenoga 2021., koja će stupiti na snagu 1. siječnja 2023.

svezak II. EPAS-a, u kojem se opisuju djelovanja EPAS-a, i svezak III. s portfeljima sigurnosnih rizika za predmetno područje i dalje će se svake godine preispitivati i ažurirati.

Postupak izrade plana u pogledu strateških prioriteta i u pogledu mjera podupiru posebne skupine dionika, osobito:

- savjetodavno tijelo država članica (MAB) i savjetodavno tijelo dionika (SAB), koja pružaju savjete o strateškim prioritetima,
- tehnička/sektorska tijela (TeB, TeC, sektorski odbori koji predstavljaju države članice odnosno industriju), koja pružaju tehničke i operativne savjete te povratne informacije o provedbi, i
- EASA, koja surađuje sa svojim partnerima u području sigurnosti (posebno u okviru programa Data4Safety) i tako podupire razvoj portfelja sigurnosnih rizika.

U standardnom programskom ciklusu EPAS-a predviđene su dvije faze, u okviru kojih se provode zasebna savjetovanja s dionicima.

Prva faza:

- za vrijeme prve faze sa savjetodavnim tijelima EASA-e raspravljaju se i potvrđuju strateški prioriteti koji proizlaze iz strategije zrakoplovstva EU-a i prioriteti u području sigurnosti utvrđeni u okviru postupka upravljanja sigurnosnim rizicima na europskoj razini. MAB i SAB preuzimaju vodeću ulogu u objedinjavanju ulaznih elemenata koje dobivaju od svojih pododbora i dostavljaju EASA-i stajališta država članica/industrije o prioritetima. Ta faza započinje jednom u tri godine na početku godine koja prethodi prvoj godini novog referentnog razdoblja.

Druga faza:

- na temelju dogovorenih sigurnosnih prioriteta utvrđuju se ili ažuriraju ključne etape planiranja za pojedinačne mjere u okviru EPAS-a u skladu s jedinstvenim postupkom planiranja EASA-e. Nacrt EPAS-a zatim se izrađuje i dostavlja svim savjetodavnim tijelima kako bi se mogla o njemu detaljno očitovati. Nakon savjetovanja sa savjetodavnim odborom i analize podnesenih primjedbi konačni se nacrt EPAS-a konsolidira, a svezak III. integrira. Taj se svezak, koji sadržava cijeli niz portfelja sigurnosnih rizika za područje, uključujući opis svakog utvrđenog i prioritarnog sigurnosnog problema, izrađuje u okviru postupka upravljanja sigurnosnim rizicima na europskoj razini.

Konačni nacrt EPAS-a koji se sastoji od sva tri sveska zatim se podnosi na odobrenje upravnom odboru EASA-e. Nakon službenog odobrenja upravnog odbora objavljuje se na internetskim stranicama EASA-e.

Više informacija o izradi EPAS-a, uključujući primjenu načela Komisije za bolju regulativu i informacije o skupinama koje imaju ulogu u njegovoj izradi, dostupno je na poveznicama:

- [Kako se izrađuje EPAS,](#)
- [Radne skupine i tijela koja sudjeluju u izradi EPAS-a.](#)

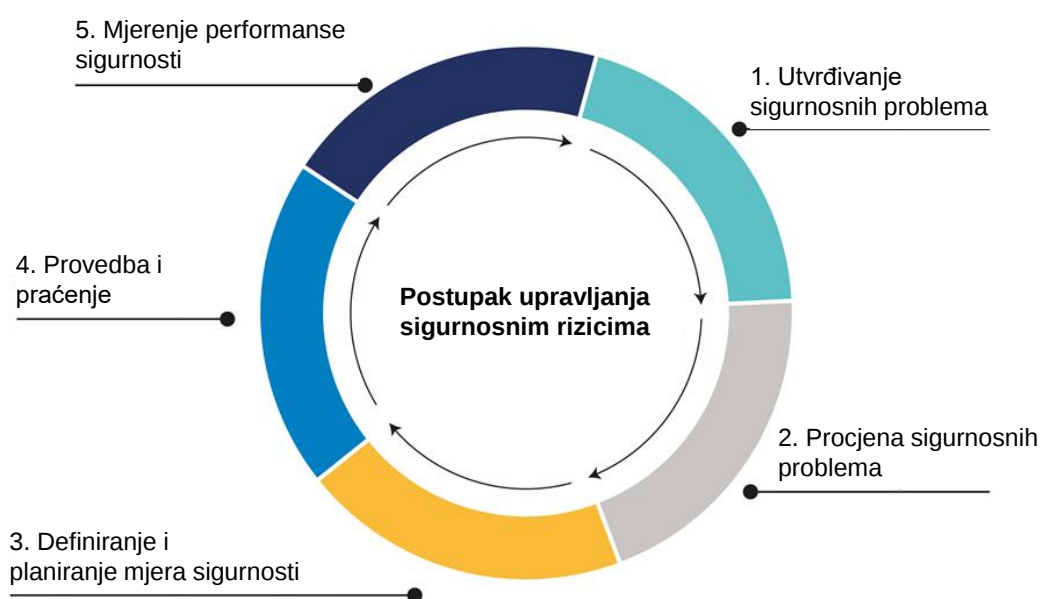
Sigurnosni prioriteti i povezane aktivnosti u okviru EPAS-u definiraju se u okviru postupka upravljanja sigurnosnim rizicima na europskoj razini, koji uključuje države članice, industriju, Komisiju i EASA-u.

Postupak upravljanja sigurnosnim rizicima (SRM) na europskoj razini

Glavni sigurnosni rizici i odgovarajuće mjere ublažavanja koje su sastavni dio EPAS-a utvrđuju se u okviru postupka upravljanja sigurnosnim rizicima na europskoj razini. Time je obuhvaćen niz postupaka kojima se nastoje utvrditi sigurnosni problemi i načini njihova ublažavanja, kao i praćenje provedbe. To uključuje analizu podataka iz više izvora i suradnju s partnerima u području sigurnosti iz nacionalnih zrakoplovnih tijela i industrije (u okviru programa Data4Safety) te mreže analitičara zrakoplovne sigurnosti.

Postupak upravljanja sigurnosnim rizicima sastoji se od pet konkretnih koraka:

Slika 2. Postupak upravljanja sigurnosnim rizicima na europskoj razini



Utvrđivanje sigurnosnih problema: prvi korak u postupku upravljanja sigurnosnim rizicima, a provodi se analizom podataka o događajima i drugih informacija povezanih sa sigurnošću te popratnih informacija u okviru suradnje s partnerima u području sigurnosti, posebno putem programa Data4Safety. Agencija službeno evidentira te predložene sigurnosne probleme, a oni potom podliježu preliminarnoj procjeni sigurnosti. Ta je procjena zatim temelj za donošenje odluke o tome treba li potencijalni sigurnosni problem biti službeno uključen u odgovarajući portfelj sigurnosnih rizika ili podlijezati drugim mjerama. Pritom se u obzir uzimaju savjeti dobiveni u okviru programa Data4Safety i od mreže analitičara zrakoplovne sigurnosti. Iz tog koraka u postupku proizlaze portfelji sigurnosnih rizika za područje. Unutar portfelja prednost se daje ključnim područjima rizika i sigurnosnim problemima. Portfelji sigurnosnih rizika za područje objavljuju se u svesku III. EPAS-a.

Procjena sigurnosnih problema: nakon što se utvrdi i uvrsti u portfelj sigurnosnih rizika za područje, sigurnosni problem podliježe tehničkoj procjeni sigurnosti. Te su procjene prioritetne u okviru portfelja. Postupak ocjenjivanja koordinira EASA, a kao potpora služe program Data4Safety i mreža analitičara zrakoplovne sigurnosti. Osim toga, članovi skupine potiču se na sudjelovanje u samoj procjeni. Taj suradnički pristup s partnerima Agencije u području sigurnosti presudan je za postizanje najboljih mogućih rezultata. Svi ti postupci zajedno čine procjenu sigurnosnih problema, koja omogućuje utvrđivanje potencijalnih mjera ublažavanja u okviru EPAS-a.

Definiranje i planiranje sigurnosnih mjera: to uključuje procjenu učinka koja će biti obuhvaćena strategijom o najboljoj intervenciji (BIS), definiranje mogućih mjera ublažavanja, procjenu posljedica i koristi svake moguće mjere te davanje preporuka o najboljim mjerama ublažavanja koje treba implementirati u EPAS. Primjenom kombinirane procjene sigurnosnih problema/BIS-a službeni prijedlozi mjera u okviru EPAS-a zatim se podnose nadležnim tijelima u okviru savjetovanja o BIS-u i/ili EPAS-u.

Više je vrsta mjera u okviru EPAS-a, kao što su zadaće donošenja pravila, zadaće promicanja sigurnosti (SPT-ovi) ili zadaće država članica. Detaljan opis tih vrsta mjera i povezanih predložaka dostupan je na stranici o EPAS-u na internetskim stranicama EASA-e:

- [Vrste mjera u okviru EPAS-a i predlošci.](#)

Nakon što se o njima raspravi i postigne dogovor, mjere se uključuju u sljedeće izdanje EPAS-a. Mjere koje nisu skupe ili zahtijevaju bržu intervenciju često se ubrzavaju i pojavljuju u sljedećem dostupnom ažuriranju EPAS-a, bez potrebe za BIS-om. U nekim slučajevima potrebne su hitnije sigurnosne mjere koje se mogu provesti prije objave sljedećeg EPAS-a. Naravno, one se ne uključuju u EPAS. Takve mjere mogle bi uključivati objavljivanje biltena informacija o sigurnosti (SIB) ili biti u obliku neposrednih aktivnosti promicanja sigurnosti.

Provedba i praćenje: sljedeći korak u postupku uključuje provedbu i praćenje mjera koje su uključene u EPAS.

EASA prati pravodobnu provedbu mjera na temelju ključnih pokazatelja uspješnosti utvrđenih u kontekstu jedinstvenog postupka planiranja. Povratne informacije o napretku redovito se daju na sastancima savjetodavnog odbora.

Člankom 8. Uredbe (EU) 2018/1139 od država članica zahtijeva se da u okviru nacionalnog plana za sigurnost zračnog prometa (SPAS) razmotre relevantne mjere i rizike iz EPAS-a te da dostave obrazloženja ako takve mjere ne smatraju relevantnima za sebe. U skladu s tim SPAS je i dalje važan alat za izvješćivanje država članica o provedbi mjera. Od država se očekuje da najmanje jednom godišnje preispitaju svoj SPAS i da, ako se njihov SPAS ne ažurira svake godine, vode evidenciju o provedbi relevantnih mjera u okviru EPAS-a, koja, među ostalim, uključuje obrazloženje ako se takve mjere ne smatraju relevantnima.

EASA redovito ocjenjuje provedbu SSP-a na razini pojedinačnih država u okviru aktivnosti standardizacije sustavnih postupaka za upravljanje sigurnošću (SYS) EASA-e. Procjenom se nastoje utvrditi prednosti i područja za poboljšanje, čime se doprinosi daljnjem napretku provedbe SSP-a u Europi, kako bi se ispunili ciljevi GASP-a i EPAS-a za učinkovitu provedbu SSP-a do 2025. To podrazumijeva procjenu postupaka i rezultata planiranja sigurnosnih mjera na nacionalnoj razini. Osim toga, te mjere u okviru EPAS-a, koje su uključene i u EUR RASP, podlijegeat će godišnjim istraživanjima o provedbi kojima će upravljati regionalni ured ICAO-a za regiju EUR. O rezultatima takvog praćenja raspravljat će se na sastancima savjetodavnog odbora odnosno Regionalne stručne skupine za sigurnost (RESG) za regiju EUR.

Mjerenje performanse sigurnosti: riječ je o završnoj fazi u postupku upravljanja sigurnosnim rizicima. Služi za praćenje:

1. posebnih promjena koje su proizašle iz provedbe sigurnosnih mjera; i
2. sustavnih promjena koje su se možda dogodile u zrakoplovnom sustavu i koje mogu zahtijevati dodatne mjere.

Mjerenje performanse provodi se s pomoću okvira za performanse sigurnosti u okviru kojeg se prate:

1. transverzalno razna područja, uzimajući pritom u obzir ključna područja rizika za određeno područje; i

2. posebni sigurnosni problemi.

Godišnje izvješće o sigurnosti (ASR) EASA-e godišnji je pregled okvira za performanse sigurnosti. U njemu se utvrđuju sigurnosni trendovi, ističu prioritetna područja, ključna područja rizika i sigurnosni problemi. U tom koraku ponovno započinje postupak upravljanja sigurnosnim rizicima. Za dodatne pojedinosti o ASR-u vidjeti odjeljak 2.3.3. o ASR-u EASA-e.

2.2.1 *Europski plan za sigurnost zračnog prometa: međunarodna dimenzija*

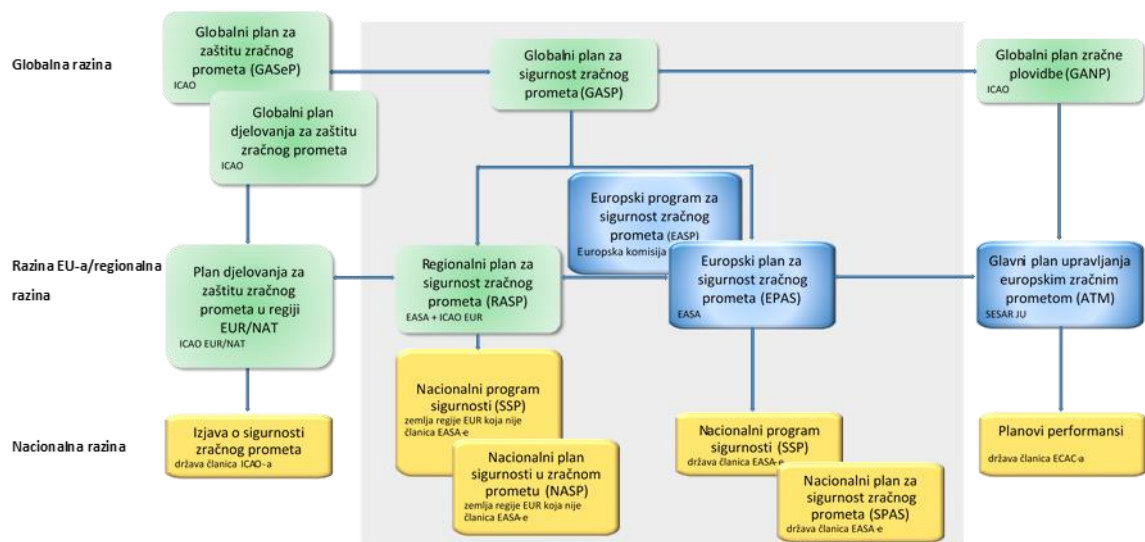
EPAS-om se podupiru ciljevi i prioriteti GASP-a. Cilj je GASP-a stalno smanjenje broja smrtnih slučajeva i rizika od smrtnih slučajeva, što se ostvaruje usmjeravanjem razvoja usklađene strategije sigurnosti zračnog prometa te razvoja i provedbe regionalnih i nacionalnih planova za sigurnost zračnog prometa. Siguran sustav zračnog prometa doprinosi gospodarskom razvoju država članica i njihovih industrija. GASP promiče provedbu nacionalnog sustava nadzora sigurnosti promicanjem pristupa upravljanju sigurnošću koji se temelji na riziku, kao i koordiniranog pristupa suradnji između država, regija i industrije. Osim rješavanja pitanja sigurnosti sustava GASP se odnosi na kategorije događaja visokog rizika na globalnoj razini (G-HRC), koje se smatraju globalnim sigurnosnim prioritetima. Te su kategorije utvrđene na temelju stvarnih smrtnih slučajeva iz prošlih nesreća, visokog rizika od smrtnih slučajeva po nesreći ili broja nesreća i nezgoda. Ključna područja rizika utvrđena u okviru postupka upravljanja sigurnosnim rizicima na europskoj razini uključuju pet G-HRC-ova:

- kontrolirani let u tlo,
- gubitak kontrole tijekom leta,
- sudar u zraku,
- izlijetanje s uzletno-sletne staze, i
- neodobreni ulaz na uzletno-sletnu stazu.

Dodatna ključna područja rizika utvrđena su u okviru EPAS-a (vidjeti poglavlje 17. sveska III. EPAS-a), kao što su požar, dim i regulacija tlaka, oštećenje na tlu, sudar s preprekom u letu te ostale ozljede i sigurnost.

Od 2017. regionalni ured ICAO-a za regiju EUR/NAT i EASA surađuju na razvoju regionalnog plana sigurnosti zračnog prometa (RASP) na temelju EPAS-a. Prvi EUR RASP objavljen je u siječnju 2019. Regionalna stručna skupina za sigurnost regije EUR (EUR RESG) odgovorna je za održavanje i praćenje EUR RASP-a. EUR RESG-om supredsjedaju EASA i dionici iz industrije (trenutačno IATA). EUR RESG izvješćuje Skupinu za planiranje sustava zračnog prometa za europsku regiju (EASPG). Dok su pokazatelji performanse sigurnosti EPAS-a određeni u okviru postupka upravljanja sigurnosnim rizicima na europskoj razini, u EUR RASP-u navode se skup pokazatelja performanse sigurnosti i ciljeva koji proizlaze iz ciljeva GASP-a, za koje podatke prikuplja ICAO.

Slika 3. Odnos između EASP-a, EPAS-a i drugih programa i planova



2.3. Praćenje performanse sigurnosti

Performansa sigurnosti smatra se postignućem regije, države ili organizacije u području sigurnosti koje se ocjenjuje kvantitativnim i/ili kvalitativnim sredstvima.

Razina performanse sigurnosti koju treba postići ne bi trebala biti obvezujuća, već bi trebala odražavati ambiciju Unije i njezinih država članica u području sigurnosti civilnog zrakoplovstva, kako je navedeno u članku 6. Uredbe (EU) 2018/1139.

Napomena:

Predlaže se da se koncept prihvatljive razine performanse sigurnosti (ALoSP), kako je definiran u Prilogu 19. ICAO-a drugom izdanju u standardu 3.4.2.1., ukloni iz sljedećeg izdanja u skladu s preporukama država i dionika iz industrije. Umjesto toga istaknut će se potreba za aktivnim praćenjem i upravljanjem sigurnošću na temelju pokazatelja koji odražavaju sigurnosne ciljeve.

Dodatne smjernice o upravljanju sigurnošću koje je dostavila EASA dostupne su na sljedećoj poveznici:

- [Smjernice o prihvatljivoj razini performanse sigurnosti \(ALoSP\), upravljanju performansama sigurnosti i osiguranju sigurnosti.](#)

2.3.1 Sporazum o performansama sigurnosti organizacija

Države članice EU-a odgovorne su za periodičnu procjenu sustava upravljanja organizacija, što uključuje praćenje performanse sigurnosti organizacija pod njihovom nadležnošću, ako je takav sustav upravljanja potreban. Razinu performanse sigurnosti koju treba postići trebalo bi procijeniti u odnosu na sigurnosne ciljeve te bi trebalo razmotriti učinkovitost mjera za ublažavanje rizika, a u praćenju bi se trebala uzeti u obzir kombinacija pokazatelja koji se temelje na procesima i rezultatima, a koji proizlaze iz sigurnosnih ciljeva.

Mora se osigurati usklađenost sigurnosnih ciljeva države (tj. SSP/SPAS u skladu s člancima 7. i 8. Uredbe (EU) 2018/1139) i reguliranih subjekata, kao i u pogledu praćenja tih ciljeva. Praćenje se provodi postupcima upravljanja sigurnošću u državi i organizacijama, kao i nadzorom koji se temelji na procjeni rizika/performance. Tom se metodologijom omogućuje stalno poboljšanje postignute razine performanse sigurnosti. Ako performansa sigurnosti nije postignuta, država i organizacija trebale bi zajednički poduzeti mjere za poboljšanje situacije.

Stupanj zrelosti u praćenju performanse sigurnosti povećat će se kako provedba napreduje i kako se odvija redovita razmjena korisnih informacija između države i nadziranih organizacija.

Unutar okvira EU-a za upravljanje sigurnošću trenutno postoji jedno područje za koje su utvrđeni izričiti ciljevi performanse sigurnosti: plan performansi ATM-a u okviru SES-a²⁸ uspostavljen je na razini EU-a radi doprinosa održivom razvoju sustava zračnog prijevoza, što se postiže poboljšanjem opće učinkovitosti usluga u zračnoj plovidbi u četiri ključna područja za performanse, a to su sigurnost, okoliš, kapacitet (kašnjenje) i troškovna učinkovitost. U planu se predviđa postavljanje ciljanih performansi na razini Unije za fiksna referentna razdoblja od tri do pet godina u četiri ključna područja performansi. Od država članica zahtijeva se da izrade planove performansi, uključujući obvezujuće ciljeve na nacionalnoj razini ili na razini

²⁸ Članak 11. Uredbe (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (okvirna Uredba); SL L 96, 31.3.2004., str. 1. i Provedbena uredba komisije (EU) 2019/317 od 11. veljače 2019. o utvrđivanju programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u okviru jedinstvenog europskog neba, SL L 56, 25.2.2019., str. 1.

funkcionalnih blokova zračnog prostora (FAB) koji su u skladu s ciljanim performansama na razini Unije.

U provedbi plana performansi ATM-a u okviru jedinstvenog europskog neba Komisiji pomaže neovisno tijelo za reviziju performansi, kako je određeno Provedbenom odlukom Komisije 2014/672/EU²⁹.

2.3.2 Performanse sigurnosti država članica

Ista načela kao ona opisana u točki 2.3.1. primjenjuju se na države članice EU-a: razinu performanse sigurnosti koju treba postići trebalo bi procijeniti u odnosu na sigurnosne ciljeve te bi trebalo razmotriti učinkovitost mjera ublažavanja koje proizlaze iz upravljanja sigurnosnim rizicima na razini države u okviru SSP-a i koje su definirane u SPAS-u (tj. člancima 7. i 8. Uredbe (EU) 2018/1139), uzimajući u obzir rizike i mjere definirane u EPAS-u ovisno o njihovoj relevantnosti za državu (vidjeti članak 6. i članak 8. stavak 2. Uredbe (EU) 2018/1139).

Ne postoji dogovor o performansi sigurnosti države članice na razini EU-a niti trenutačno postoje posebni ciljevi performansi sigurnosti koji su državama članicama propisani pravom EU-a.

2.3.3 EASA-ino godišnje izvješće o sigurnosti

U članku 72. stavku 7. Uredbe (EU) 2018/1139 navodi se da, kako bi se javnost upoznala s općom razinom sigurnosti civilnog zrakoplovstva u Uniji, Agencija svake godine, kao i onda kad postoje posebne okolnosti, objavljuje izvješće o sigurnosti. To izvješće sadržava analizu općeg stanja sigurnosti pisanu jednostavnim i lako razumljivim jezikom te se u njemu navodi postoje li povećani sigurnosni rizici.

Osim toga, u članku 14. stavku 4. Uredbe (EU) br. 376/2014 navodi se da Agencija u godišnje izvješće o sigurnosti iz članka 72. stavka 7. Uredbe (EU) 2018/1139 uključuje informacije o rezultatima analize informacija iz stavka 1. tog članka kako slijedi: „Komisija, Agencija i nadležna tijela država članica redovito sudjeluju u razmjeni i analizi informacija koje su sadržane u Europskoj središnjoj bazi podataka”.

U skladu s tim zahtjevima EASA od 2005. objavljuje godišnje izvješće o sigurnosti (ASR). U analizi u tom izvješću nalaze se informacije utemeljene na podacima kojima se podupire donošenje odluka potrebnih za EPAS. ASR pruža statistički sažetak sigurnosti zračnog prometa u državama članicama EASA-e te se u njemu utvrđuju najvažniji sigurnosni izazovi s kojima se danas suočava europsko zrakoplovstvo.

Sadržava portfelje podataka za svako područje zračnog prometa koji se temelje na radu iz prethodnih godina. U njima su prikazani uzročni i pojačavajući čimbenici utvrđeni analizom podataka o događajima, koji se povezuju s ključnim područjima rizika (ili glavnim ishodima nesreća) kojima doprinose.

Analiza u okviru ASR-a usmjerena je na sigurnosne rizike u zračnom prometu na temelju podataka o događajima. Te se aktivnosti provode u okviru trenutačnog europskog procesa upravljanja sigurnosnim rizicima. Njime se podupire razvoj portfelja sigurnosnih rizika po

²⁹ Provedbena odluka Komisije 2014/672/EU od 24. rujna 2014. o produljenju imenovanja tijela za reviziju performansi jedinstvenog europskog neba, SL L 281, 25.9.2014., str. 5.

područjima i pruža popis ključnih područja rizika na temelju kojih se prioritiziraju mjere koje treba uključiti u EPAS.

Slično kao i EASA, i države članice moraju objaviti godišnje izvješće o sigurnosti. Naime, u članku 13. Uredbe (EU) br. 376/2014 o analizi i praćenju događaja na nacionalnoj razini navodi se da svaka država članica najmanje jednom godišnje objavljuje pregled sigurnosti kako bi se javnost informirala o razini sigurnosti u civilnom zrakoplovstvu. U analizi sigurnosti:

- (a) nalaze se skupne i anonimizirane informacije o vrsti događaja i druge informacije povezane sa sigurnošću o kojima je izviješteno putem njihovih nacionalnih sustava obveznog i dobrovoljnog izvješćivanja;
- (b) utvrđuju se trendovi;
- (c) utvrđuju se poduzete mjere.

2.4. Zahtjevi za upravljanje sigurnošću za tijela i organizacije

Izrada provedbenih pravila za Uredbu (EU) 2018/1139 rezultirala je donošenjem dvaju odvojenih skupova zahtjeva za tijela, odnosno organizacije:

- a. zahtjeva za tijela kojima se u obzir uzima osam kritičnih elemenata sustava nadzora sigurnosti kako su utvrđeni u Dodatku 1. Prilogu 19. Čikaškoj konvenciji, čime se podupire uvođenje SSP-ova i ispunjava cilj standardizacije iz Uredbe (EU) 2018/1139. Zahtjevi dodatno sadržavaju elemente nužne za uspostavu cjelovitog sustava upravljanja sigurnošću u zračnom prometu na razini EU-a koji obuhvaća odgovornosti EU-a i država članica u upravljanju sigurnošću;
- b. zahtjeva za organizacije, u većini područja zračnog prometa, koji obuhvaćaju konsolidirane opće zahtjeve za sustave upravljanja (sigurnošću). Donošenjem pravila za sustave upravljanja u području početne i kontinuirane plovidbenosti³⁰ 2021., odnosno 2022., regulatorni okvir EU-a u skladu je s poglavljem 4. Priloga 19. Čikaškoj konvenciji kojim se utvrđuju zahtjevi za sustav upravljanja sigurnošću. Ti zahtjevi za organizacije osmišljeni su tako da se u njih uklupe standardi i preporučene prakse („SARP-ovi”) iz Priloga 19. ICAO-a na način kojim će se osigurati kompatibilnost s postojećim sustavima upravljanja i potaknuti integrirano upravljanje. Zahtjevi u pogledu sustava upravljanja osiguravaju fleksibilnost koja omogućuje prilagođavanje sustava veličini, prirodi ili složenosti aktivnosti organizacija u zračnom prometu i odgovaraju svakom poslovnom modelu tih organizacija, što omogućuje razmjernu primjenu.

Općim zahtjevima koji se odnose na sustav upravljanja nastoji se promicati jedinstveni okvir za upravljanje sigurnošću za sve odobrene organizacije u okviru područja primjene Uredbe (EU) 2018/1139. Za različita tehnička područja ti su zahtjevi za tijela i organizacije dopunjeni konkretnijim zahtjevima (primjerice, zahtjevima za zračne prijevoznike koji se odnose na praćenje podataka o letovima).

Osim toga, ti se zahtjevi za tijela i organizacije izmjenjuju posebnim odredbama o upravljanju sigurnošću informacija.

Kao dopuna tim zahtjevima, Uredbom (EU) br. 376/2014 osigurava se da organizacije i nadležna tijela utvrđuju opasnosti i upravljaju sigurnosnim rizicima prikupljanjem podataka,

³⁰ Početna plovidbenost: Delegirana uredba (EU) 2022/201 od 10. prosinca 2021. i Provedbena uredba (EU) 2022/203 od 14. veljače 2022.. Kontinuirana plovidbenost: Provedbena uredba (EU) 2021/1963 od 8. studenoga 2021.

analizom i naknadnim postupanjem u vezi s događajima u civilnom zrakoplovstvu. Od siječnja 2023. tom se uredbom tijelima i EASA-i propisuje upotreba ERCS-a (vidjeti odjeljak 2.1.).

Evaluacija Uredbe (EU) br. 376/2014 provedena je 2019. Zaključeno je da je Uredba i dalje relevantna, čak i s obzirom na nedavne promjene u sektoru zrakoplovstva kao što je naglo povećanje broja operacija bespilotnih letjelica i sve veći broj prijetnji povezanih s kibersigurnošću. Iako je evaluacijom utvrđeno da se Uredbom osigurava dovoljna fleksibilnost za učinkovito zahvaćanje takvih promjena, jednako se tako priznaje da bi trebalo razmotriti ažuriranje Provedbene uredbe Komisije (EU) 2015/1018 tako što bi se ažurirali popis događaja koji se obvezno prijavljuju i obvezna polja za unos podataka i tako omogućilo bolje prikupljanje podataka o sigurnosti koji proizlaze iz tih novih područja zračnog prometa.

3. OSIGURANJE SIGURNOSTI U EUROPI

3.1. Nadzor sigurnosti³¹

Nadzor sigurnosti u Europskoj uniji obuhvaća aktivnosti nadzora nad organizacijama koje je odobrila EASA, kao i nad onima koje su odobrile države članice. Obuhvaća i praćenje država članica kako bi se osigurala pravilna provedba europskog zakonodavstva o sigurnosti zračnog prometa.

3.1.1. *Praćenje primjene pravila u državama članicama*

Provedbenom uredbom Komisije (EZ) br. 628/2013³² utvrđuju se metode rada za obavljanje inspekcijskog nadzora u području standardizacije i za praćenje primjene relevantnog zakonodavstva o sigurnosti koje obavljaju nadležna tijela država članica. Taj inspekcijski nadzor u području standardizacije, kao i naknadna postupanja na temelju dobivenih nalaza, provodi EASA (vidjeti i odjeljke [3.2.1.](#) i [1.6.1.](#)).

3.1.2. *Nadzor nad ovlaštenim organizacijama*

Nadzor sigurnosti dio je postupka upravljanja sigurnošću namijenjenog osiguravanju stvarne usklađenosti sa sigurnosnim zahtjevima i povezanim postupcima iz zakonodavstva Unije.

Nadzorom sigurnosti osigurava se da europsku zrakoplovnu industriju odlikuje razina sigurnosti u skladu s razinom određenom pravilima Unije. Odgovornosti pojedinačnih država članica i EASA-e kad je riječ o nadzoru sigurnosti stoga su temelj sigurnosti zračnog prometa i uzajamnog priznavanja dozvola i certifikata unutar Europske unije.

Uvođenjem zahtjeva za tijela tim se nadzorom obuhvatilo kontinuirano praćenje sigurnosnih performansi organizacija kojim se zahvaćaju specifični rizici koji proizlaze iz njihovih aktivnosti (vidjeti i [odjeljak 3.2.2.](#)).

³¹ U smislu ovog dokumenta „nadzor” se odnosi na nadzor koji nad ovlaštenim organizacijama provode njima nadležna tijela i na praćenje primjene pravila u državama članicama EU-a kako ga obavlja EASA u kontekstu inspekcijskog nadzora u području standardizacije.

Nadzor sigurnosti u EU-u uglavnom je uređen Uredbom (EU) 2018/1139 i njezinim provedbenim pravilima (vidjeti sliku 1. za više informacija o primjenjivom zakonodavstvu).

³² Provedbena uredba Komisije (EU) br. 628/2013 od 28. lipnja 2013. o metodama rada Europske agencije za sigurnost zračnog prometa prilikom obavljanja inspekcijskog nadzora u području standardizacije i praćenju primjene pravila Uredbe (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 736/2006 (Tekst značajan za EGP), SL L 179, 29.6.2013., str. 46.

3.2. Ciljani nadzor područja od većeg interesa ili potrebe na temelju podataka o sigurnosti

3.2.1 Ciljano praćenje država članica na temelju podataka o sigurnosti

U EU-u se u inspekcijskim nadzorima država članica u području standardizacije koji provodi Agencija primjenjuje pristup koji se temelji na riziku, pri čemu su interval inspekcijskih pregleda, opseg i detaljnost istraga te veličina i sastav tima prilagođeni konkretnoj situaciji svake države i sektora.

To se praćenje provodi kontinuirano, odnosi se na cijeli sustav zračnog prometa i temelji na riziku, uzimajući u obzir sve podatke dostupne EASA-i. Radi toga EASA ocjenjuje sposobnost nadležnih tijela da ispune svoje dužnosti sigurnosnog nadzora. To obuhvaća prikupljanje i analizu podataka, provođenje inspekcijskog nadzora prema potrebi i naknadno postupanje u vezi s nalazima kako bi se osiguralo da se pravodobno primijene odgovarajuće korekcije i korektivne mjere.

Standardizacija je dio prikupljanja podataka o sigurnosti na razini EU-a potrebnog za utvrđivanje opasnosti, a omogućuje ciljani nadzor područja od većeg interesa ili potrebe na temelju tih podataka.

Strategija standardizacije usmjerena je na sljedeća ključna područja:

- **Uvođenje pristupa kontinuiranog praćenja:** Uredbom (EU) br. 628/2013 uvodi se sustav za praćenje ujednačene provedbe europskih pravila o sigurnosti zračnog prometa koji bi trebalo proširiti na sva područja zračnog prometa.
- **Planiranje inspekcijskog nadzora u području standardizacije na temelju procjene rizika:** u okviru pristupa kontinuiranog praćenja, interval inspekcijskih pregleda, opseg i podrobnost istraga te veličina i sastav tima prilagođeni su konkretnoj situaciji svake države i sektora. Rezultat toga je fleksibilnije i učinkovitije iskorištavanje resursa i smanjeno opterećenje za države s dobrim rezultatima, zbog čega ih se može rjeđe inspekcijski pregledavati. Provjera usklađenosti s propisima postupno se stapa sa sustavom/postupkom praćenja performansi, kojim se prati systemska učinkovitost sustava upravljanja nadležnih tijela i nacionalnih programa sigurnosti.
- **Integracija standardizacijskih aktivnosti EASA-e i programa USOAP ICAO-a:** postojećim uređenjem rada potiču se povećana suradnja i integracija aktivnosti između EASA-e i ICAO-a. Stalan dijalog, razmjena informacija i podataka, međusobno sudjelovanje u inspekcijskim pregledima i kontrolama alati su koji su utvrđeni u tu svrhu kako bi se zahtjevi i standardi EU-a i ICAO-a mogli u najvećoj mjeri zadovoljiti jednim integriranim procesom.
- **Integracija ocjena provedbe nacionalnih programa sigurnosti u okviru standardizacijskih aktivnosti EASA-e:** inspekcijski nadzor u području standardizacije od 2022. upotrebljava se i za procjenu učinkovite provedbe nacionalnih programa sigurnosti država članica i povezanih nacionalnih planova za sigurnost zračnog prometa. U skladu s pristupom ICAO-a koji se temelji na performansi, a kojim se potiče i podupire postupna provedba SSP-a, EASA procjenjuje razinu provedbe SSP-a s pomoću pet razina napretka definiranih ICAO-ovom metodologijom ocjenjivanja provedbe nacionalnih programa sigurnosti (SSPIA).
- **Uključivanje osoblja nadležnih tijela u aktivnosti standardizacije:** cilj je postizanje proaktivne standardizacije i promicanje odgovarajuće kvalificiranosti zaposlenika širom Europe. Osim toga, sastanci o standardizaciji forum su za usuglašavanje shvaćanja

zahtjeva, davanje tumačenja i razmjenu najboljih praksi, čime se podupire ujednačena provedba pravila.

- **Ojačani regulatorni mehanizam za povratne informacije:** postojeći mehanizam za povratne informacije pojednostavnjuje se i poboljšava kako bi se sustavno ocjenjivala učinkovitosti pravila, a ishod standardizacijskih aktivnosti pretočio u upravljanje sigurnošću, donošenje pravila i aktivnosti za promicanje sigurnosti.

3.2.2 Ciljano praćenje industrije na temelju podataka o sigurnosti

Zahtjevima za tijela sadržanima u pravu EU-a nalaže se razvoj programa nadzora uzimajući u obzir specifičnu prirodu organizacije, složenost njezinih aktivnosti, rezultate prošlih aktivnosti certificiranja i/ili nadzora, a na temelju procjene povezanih rizika. Od 2023. nadležna tijela primjenjivat će ERCS na događaje o kojima izvješćuju organizacije, čime će se poduprijeti procjena povezanih rizika.

Nadležno tijelo skraćuje ciklus planiranja nadzora ako postoje dokazi da su se performansa sigurnosti i usklađenost organizacije s propisima smanjile. Ako organizacija dokaže visoku razinu performanse sigurnosti i usklađenosti s propisima, nadležno tijelo može produžiti ciklus planiranja nadzora. Takvim usmjeravanjem nadzora na temelju rizika i performansi osigurava se da se dostupni resursi za nadzor u državama članicama i EASA-i učinkovito koriste.

Osim toga, nadzorom koji se temelji na riziku i performansi, kojim se potiče razmišljanje o upravljanju sigurnošću, nastoji se omogućiti organizacijama da upravljaju rizicima koji nisu obuhvaćeni uredbama te se stvaraju poticaji za učinkovito upravljanje sigurnošću kroz potencijalno smanjenje nadzornog opterećenja. Stoga se njime podupire učinkovita provedba odredbi o sustavu upravljanja iz provedbenih pravila organizacija.

EASA podupire ciljani nadzor industrije na temelju podataka o sigurnosti tako što navodi i opisuje ključne rizike i sigurnosne probleme za svako područje u okviru EPAS-a. Državama članicama stavljene su na raspolaganje i prakse nadzora na temelju rizika, o kojima se redovito raspravlja s tehničkim tijelom za upravljanje sigurnošću³³.

33 [Predložak izvješća EASA-e \(europa.eu\)](#)

4. PROMICANJE SIGURNOSTI U EUROPI³⁴

Promicanje sigurnosti ključan je dio programa za sigurnost i učinkovito upravljanje sigurnošću. Sigurnosni rizici mogu se ublažiti povećanjem svijesti o stečenim poukama o sigurnosti, prenošenjem najboljih praksi i objašnjavanjem sigurnosnih postupaka i propisa. U europskom sustavu zračnog prometa to je dio održavanja dobre kulture sigurnosti.

Kad je to moguće, promicanje sigurnosti koristi se kao jednostavna i učinkovita alternativa donošenju pravila i nadzoru. Njime se podupire bolje razumijevanje propisa EU-a o civilnom zrakoplovstvu i pruža više informacija o sigurnosno-obavještajnim postupcima i rezultatima analize. U okviru strategije neprestano se pružaju informacije o nizu sigurnosnih tema na razini područja, pri čemu je tehnički sadržaj prilagođen ciljanoj publici (od naprednih informacija za specijalizirane stručnjake do osnovnih za širu javnost). Za prenošenje poruka u vezi sa sigurnošću upotrebljava se niz komunikacijskih alata, uključujući društvene medije.

Promicanje sigurnosti obuhvaća opće ili ciljano djelovanje kojim se dionicima u zračnom prometu prenose i daju sigurnosne informacije. Te se aktivnosti temelje na postupku upravljanja sigurnosnim rizicima na europskoj razini u okviru kojeg se analiziraju podaci i iz kojeg proizlaze mjere za ublažavanje sigurnosnih rizika, kako je opisano u [poglavlju 2](#).

Određeni broj aktivnosti za promicanje sigurnosti provode države članice na nacionalnoj razini, a potanko su opisane u njihovim nacionalnim programima sigurnosti. Te aktivnosti koordinira EASA putem Mreže za promicanje sigurnosti, uspostavljene kao dobrovoljno partnerstvo EASA-e, država članica i drugih zrakoplovnih organizacija. Mrežom za promicanje sigurnosti nastoji se poboljšati sigurnost zračnog prometa u Europi uspostavom okvira za suradnju u području aktivnosti promicanja sigurnosti u svim državama članicama.

Na obostranu korist i u zajedničkom cilju članovi Mreže za promicanje sigurnosti razmjenjuju informacije, koordiniraju aktivnosti, surađuju te sudjeluju u zajedničkim aktivnostima kako bi povećali kapacitete za aktivnosti, među ostalim za osmišljavanje, pripremu, objavljivanje, prevođenje i širenje informacija o sigurnosti. Mreža za promicanje sigurnosti ujedno istražuje zajedničke alate i razvija sredstva za mjerenje učinkovitosti distribuiranih proizvoda za promicanje sigurnosti.

Na europskoj razini većinu aktivnosti za promicanje sigurnosti vodi i koordinira EASA. U vezi s tim EASA je uspostavila cjelovitu programsku aktivnost kojom osigurava da će se promicanjem sigurnosti i regulatornim aktivnostima najučinkovitije zahvatiti sigurnosni rizici, pri čemu će se promicanje i regulacija međusobno dopunjavati u određenim područjima. U tom kontekstu EASA izrađuje posebne europske pakete za promicanje sigurnosti ovisno o operativnom području i pitanjima sigurnosti koji se promiču radi povećanja dosega proizvoda za promicanje sigurnosti. U tu se vrhu za profesionalne, komercijalne zrakoplovne djelatnosti koristi oznaka „Together4Safety”, a za opće zrakoplovstvo s privatnim pilotima oznaka „The Aviator’s Club”. Usporedno s tim aktivnosti partnerstva u području sigurnosti podupire cijeli niz operativnih dionika na razini područja, uključujući komercijalne zračne operacije (među ostalim aerodromi i ATM), rotokoptere, opće zrakoplovstvo i bespilotne letjelice. S obzirom na to da dionici u sektoru zrakoplovstva imaju vrlo različite potrebe u pogledu informacijskih i komunikacijskih kanala, pristupom koji se temelji na području osigurava se da promicanje sigurnosti može zadovoljiti posebne potrebe svih dijelova zrakoplovne zajednice. Svakom području posvećen je poseban dio internetskih stranica EASA-e, a prva tri imaju i vlastite stranice radi suradnje i bolje koordinacije s dionicima.

34 <https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/safety-promotion>

EASA je početkom 2019. pokrenula novu strategiju za promicanje sigurnosti kojom se sve proaktivnije pristupa načinu na koji EASA komunicira s europskom zrakoplovnom zajednicom. Putem inicijativa Together4Safety i The Aviator's Club (za opće zrakoplovstvo) EASA nastoji biti predvodnik u promicanju sigurnosti u Europi i svijetu s prepoznatljivim brendom koji privlači interes, sudjelovanje i pomaže u poboljšanju sigurnosti.

4.1. Aktivnosti na razini EU-a

4.1.1 Obavješćivanje o sigurnosti

Prenošenje podataka o sigurnosti pomaže u izgradnji dobre kulture sigurnosti. Proizvodi za obavješćivanje o sigurnosti u Europskoj uniji obuhvaćaju izvješća o analizi sigurnosti, biltene, letke i plakate, audiovizualne materijale, alate, priručnike i upute, planove i programe, radionice i druge događaje posvećene sigurnosti. Za svaki zadatak razvijen je niz promotivnih sadržaja o sigurnosti u kojima se kombiniraju najučinkovitiji paketi materijala za razmatranu sigurnosnu temu. Materijali se promiču putem društvenih medija i partnera s kojima EASA surađuje kako bi se maksimalno povećao doseg poruka povezanih sa sigurnošću.

4.1.1.1. Obvezno obavješćivanje o sigurnosti

Uredbom (EU) 2018/1139 od EASA-e se zahtijeva da objavljuje [godišnje izvješće o sigurnosti](#)³⁵ kako bi obavijestila javnost o razini opće sigurnosti u području civilnog zrakoplovstva. U godišnjem izvješću o sigurnosti daju se informacije o europskoj i svjetskoj sigurnosti civilnog zrakoplovstva (vidjeti [odjeljak 2.3.3.](#)).

Uredbom (EU) br. 996/2010 zahtijeva se uspostava baze sigurnosnih preporuka. Ta je baza podataka javnosti dostupna na [internetu](#)³⁶.

4.1.1.2. Neobvezno obavješćivanje o sigurnosti

EASA objavljuje [biltene informacija o sigurnosti \(SIB\)](#)³⁷ radi obavješćivanja dionika. Ti su bilteni javno dostupni i redovito se preispituju i ažuriraju. Agencija objavljuje i pregled napretka naknadnih postupanja na temelju [sigurnosnih preporuka](#)³⁸.

4.1.1.3. Radionice i konferencije o sigurnosti

EASA vodi kampanje za sigurnost posvećene specifičnim sigurnosnim problemima proizišlima iz događaja, utvrđenim sigurnosnim rizicima, problemima u nastanku ili sigurnosnim nadzorima.

EASA usto redovito organizira radionice i konferencije na kojima se europskim dionicima daju informacije o sigurnosti i nudi prilika za rasprave o temama povezanim sa sigurnošću, uključujući nalaze inspekcijskih pregleda. Nadalje, Agencija organizira konferenciju o sigurnosti jedanput godišnje.

³⁵ <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications>

³⁶ <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsr/default.asp>

³⁷ <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>

³⁸ <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>

Komisija redovito organizira konferencije i seminare o pitanjima koja se odnose na sigurnost u zračnom prometu. Osim toga, organizira radionice i aktivnosti kojima širi svijest o određenim sigurnosnim pravilima, poput onih iz uredbi (EU) br. 376/2014 i (EU) br. 996/2010, te ispravno razumijevanje tih pravila.

4.1.1.4. Informacije na internetu

Širok spektar informacija i dokumentacije javno je dostupan na [internetskoj stranici EASA-e](http://easa.europa.eu/)³⁹ i na internetskoj stranici Europske komisije posvećenoj [europskoj politici sigurnosti zračnog prometa](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm)⁴⁰.

Osim toga, često se upotrebljavaju mreže ograničenog pristupa kako bi EASA, države članice, Komisija i industrija razmjenjivale informacije povezane sa sigurnošću.

4.2. Osposobljavanje na razini EU-a

Aktivnosti osposobljavanja u EU-u obuhvaćaju zrakoplovne organizacije koje su uključene u provedbu Europskog programa za sigurnost zračnog prometa: nacionalna nadležna tijela država članica, tijela za istrage koje se odnose na sigurnost i industriju.

Na temelju Uredbe (EU) br. 376/2014 Komisija i Agencija dužne su podupirati države članice odgovarajućim osposobljavanjem.

Na temelju Uredbe (EU) 2018/1139 organizacije i nadležna tijela odgovorni su za održavanje osposobljenosti svojeg osoblja na razini kojom se osigurava pravilno obavljanje njihovih zadaća. Nadalje, nadležna tijela dužna su organizacijama olakšati ispunjenje njihove obveze uvođenja sustava upravljanja, što čine putem odgovarajuće izobrazbe ili osposobljavanja ako je to izvedivo ili primjereno.

Osim toga, razvijaju se nove mogućnosti osposobljavanja kako bi svi sudionici imali odgovarajuće vještine te tako osigurala uspješna primjena pristupa na temelju performansi.

EASA nastoji održati visoku razinu znanja i kompetentnosti te ostati u toku s najnovijim postignućima u zrakoplovstvu u područjima svojih aktivnosti. EASA razvija i omogućuje pohađanje tečajeva za svoje zaposlenike i za osoblje nadležnih tijela država članica.

Agencija je usto razvila i održava sustav e-ispitivanja na temelju baze pitanja na svojoj internetskoj stranici. Taj se sustav na dobrovoljnoj osnovi nudi polaznicima organizacija za osposobljavanje ili samostalno osposobljenim pojedincima kao mogućnost stjecanja certifikata u sustavu postojećih ispitnih centara.

Nadalje, EASA partnerskim tijelima nudi pomoć u ispunjavanju njihovih međunarodnih obveza (npr. propisi ICAO-a, uredbe EU-a) i provodi EU-ove projekte suradnje u području civilnog zrakoplovstva u nekoliko regija svijeta, uključujući susjedne zemlje, azijsko-pacifičku regiju, Afriku i Latinsku Ameriku.

39 <http://easa.europa.eu/>

40 http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm

POPIS POKRATA

ABs	savjetodavna tijela
ACAS	zrakoplovni sustav za izbjegavanje sudara
ALoSP	prihvatljiva razina performanse sigurnosti
AMC	prihvatljivi načini postizanja usklađenosti
AMS	usluga upravljanja postupcima na stajanci
ANS	usluge u zračnoj plovidbi
AOC	svjedodžba zračnog prijevoznika
ASR	godišnje izvješće o sigurnosti
ATM	upravljanje zračnim prometom
BIS	strategija nabolje intervencije
BR	osnovna uredba
CAEP	Odbor za zaštitu okoliša u zračnom prometu (ICAO)
CAMO	organizacija za vođenje kontinuirane plovidbenosti – Prilog V.c (dio CAMO) Uredbi Komisije (EU) br. 1321/2014
CAO	organizacije za plovidbenost s kombiniranim privilegijama – Prilog V.d (dio CAO) Uredbi Komisije (EU) br. 1321/2014
CC	kabinska posada – Prilog V. (dio CC) Uredbi Komisije (EU) br. 1178/2011
CS	certifikacijska specifikacija
DAT	pružatelji podataka – Prilog VII. Uredbi (EU) 2017/373
DR	delegirana uredba
DS	detaljne specifikacije
DTO	prijavljena organizacija za osposobljavanje
EASA	Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa
EASP	Europski program za sigurnost zračnog prometa
EASPG	Skupina za planiranje sustava zračnog prometa za europsku regiju (ICAO)

ECCAIRS	Europski centar za koordinaciju sustava za izvješćivanje o zrakoplovnim nezgodama
ECDC	Europski centar za sprečavanje i kontrolu bolesti
ECHA	Europska agencija za kemikalije
ECR	Europska središnja baza podataka
EEA	Europska agencija za okoliš
EFTA	Europsko udruženje slobodne trgovine
ENCASIA	Europska mreža tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost civilnog zrakoplovstva
EPAS	Europski plan za sigurnost zračnog prometa
ETS	sustav trgovanja emisijama (EU)
EU	Europska unija
EUR RASP	Europski regionalni plan sigurnosti zračnog prometa (ICAO)
EUR RESG	Regionalna stručna skupina za sigurnost regije EUR (ICAO)
EUR/NAT	Europa/Sjeverni Atlantik (Regionalni ured ICAO-a)
EVT	zadaca evaluacije (EPAS)
FAB	funkcionalni blok zračnog prostora
FSTD	uređaj za osposobljavanje koji simulira let
GANP	Globalni plan zračne plovidbe
GASep	Globalni plan za zaštitu zračnog prometa
GASP	Globalni plan za sigurnost zračnog prometa (ICAO)
G-HRCs	kategorije događaja visokog rizika na globalnoj razini
GM	smjernice
IATA	Međunarodna udruga zračnih prijevoznika
ICAO	Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo
IR	provedbena uredba
LUC	certifikat operatora lakog UAS-a
MAB	savjetodavni odbor država članica

MB	Upravni odbor
MST	zadaca država članica (EPAS)
NASP	Nacionalni plan sigurnosti u zračnom prometu
NNT	nadležno nacionalno tijelo
NCC	nekomercijalne zračne operacije s kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon – Prilog VI. (dio-NCC) Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012
NoAs	Mreža analitičara zrakoplovne sigurnosti
dio 21.	Prilog I. Uredbi (EU) br. 748/2012 – certifikacija zrakoplova i s njima povezanih proizvoda, dijelova i uređaja te projektnih i proizvodnih organizacija
dio 145.	Prilog II. Uredbi (EU) br. 1321/2014 – odobrenja organizacije za održavanje
dio 147.	Prilog IV. Uredbi (EU) br. 1321/2014 – zahtjevi za organizacije za održavanje
dio 26.	Prilog I. Uredbi (EU) 2015/640 – dodatne specifikacije u pogledu plovidbenosti za operacije
dio 66.	Prilog III. Uredbi (EU) br. 1321/2014 – osoblje za certificiranje održavanja
dio AIS	Prilog VI. Uredbi (EU) 2017/373 – posebni zahtjevi za pružatelje usluga zrakoplovnog informiranja
dio ARA	Prilog VI. Uredbi (EU) br. 1178/2011 – zahtjevi za nadležno tijelo za članove posade zrakoplova
dio ARO	Prilog II. Uredbi (EU) br. 965/2012 – zahtjevi koje u pogledu letačkih operacija moraju ispunjavati nadležna tijela
dio ART	Prilog 2. Uredbi (EU) br. 452/2014 – zahtjevi koje moraju ispunjavati nadležna tijela u pogledu odobravanja operatora iz trećih zemalja
dio ASM	Prilog X. Uredbi (EU) 2017/373 – posebni zahtjevi za pružatelje upravljanja zračnim prostorom
dio ATFM	Prilog IX. Uredbi (EU) 2017/373 – posebni zahtjevi za pružatelje upravljanja protokom zračnog prometa
dio ATM/ANS.AR	Prilog II. Uredbi (EU) 2017/373 – zahtjevi za nadležna tijela – nadzor usluga i drugih mrežnih funkcija ATM-a

dio ATM/ANS.OR	Prilog III. Uredbi (EU) 2017/373 – zajednički zahtjevi za pružatelje usluga
dio ATS	Prilog IV. Uredbi (EU) 2017/373 – posebni zahtjevi za pružatelje operativnih usluga u zračnom prometu
dio BFCL	Prilog III. Uredbi (EU) 2018/395 – zahtjevi za izdavanje dozvola članovima letačke posade balona
dio BOP	Prilog II. Uredbi (EU) 2018/395 – letačke operacije balonom
dio CAMO	Prilog V.c Uredbi (EU) br. 1321/2014 – organizacije za vođenje kontinuirane plovidbenosti
dio CNS	Prilog VIII. Uredbi (EU) 2017/373 – posebni zahtjevi za pružatelje komunikacijskih, navigacijskih ili nadzornih usluga
dio DAT	Prilog VII. Uredbi (EU) 2017/373 – posebni zahtjevi za pružatelje podatkovnih usluga
dio DEF	Prilog I. Uredbi (EU) 2018/395 – definicije (baloni) Prilog I. Uredbi (EU) 2018/1976 – definicije (jedrilice)
dio FCL	Prilog I. Uredbi (EU) br. 1178/2011 – izdavanje dozvola članovima letačke posade
dio FPD	Prilog XI. Uredbi (EU) 2017/373 – posebni zahtjevi za pružatelje usluga oblikovanja letačkih postupaka
dio M	Prilog I Uredbi (EU) br. 1321/2014 – zahtjevi za kontinuiranu plovidbenost
dio MED	Prilog IV. Uredbi (EU) br. 1178/2011 – zahtjevi za certificiranje zdravstvene sposobnosti pilota, zdravstvenu sposobnost kabinske posade, certifikaciju zrakoplovno-medicinskih ispitivača, kvalifikacije liječnika specijalista opće/obiteljske medicine i liječnika specijalista medicine rada
dio MET	Prilog V. Uredbi (EU) 2017/373 – posebni zahtjevi za pružatelje meteoroloških usluga
dio ML	Prilog V.b Uredbi (EU) br. 1321/2014 – zahtjevi za kontinuiranu plovidbenost za lake zrakoplove
dio NNC	Prilog VI. Uredbi (EU) br. 965/2012 – nekomercijalne operacije s kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon
dio NCO	Prilog VII. Uredbi (EU) br. 965/2012 – nekomercijalne operacije zrakoplovima koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon
dio NM	Prilog XII. Uredbi (EU) 2017/373 – posebni zahtjevi za upravitelja mreže

dio ORA	Prilog VII. Uredbi (EU) br. 1178/2011 – zahtjevi za organizaciju za članove posade zrakoplova
dio ORO	Prilog III. Uredbi (EU) br. 965/2012 – zahtjevi koje u pogledu letačkih operacija moraju ispunjavati organizacije
dio PERS	Prilog XIII. Uredbi (EU) 2017/373 – zahtjevi za pružatelje usluga u pogledu osposobljavanja osoblja i ocjenjivanja stručnosti
dio SAO	Prilog II. Uredbi (EU) 2018/1976 – letačke operacije jedrilicom
dio SFCL	Prilog III. Uredbi (EU) 2018/1976 – zahtjevi za izdavanje dozvola članovima letačke posade jedrilice
dio SPA	Prilog V. Uredbi (EU) br. 965/2012 – posebna odobrenja
dio SPO	Prilog VIII. Uredbi (EU) br. 965/2012 – specijalizirane operacije
dio T	Prilog V.a Uredbi (EU) br. 1321/2014 – kontinuirana plovidbenost zrakoplova registriranih u trećoj zemlji kojima upravljaju operatori iz EU-a ili operatori s boravištem u EU-u
dio TCO	Prilog 1. Uredbi (EU) br. 452/2014 – subjekti iz trećih zemalja
PCG	Skupina za koordiniranje programa (ICAO)
R&I	istraživanje i inovacije
REACH	registracija, evaluacija, autorizacija i ograničavanje kemikalija
RES	zadaca istraživanja (EPAS)
RMT	zadaca donošenja pravila (EPAS)
RSOO	Regionalna organizacija za nadzor sigurnosti
SAB	Savjetodavno tijelo dionika
SAFA	ocjenjivanje sigurnosti stranih zrakoplova
SARP-ovi	standardi i preporučene prakse (ICAO)
SERA	Standardizirana europska pravila zračnog prometa – Uredba (EU) br. 923/2012
SES	Jedinstveno europsko nebo
SESAR	istraživanja o upravljanju zračnim prometom na jedinstvenom europskom nebu
SIA	tijelo odgovorno za istrage koje se odnose na sigurnost
SIB	bilten informacija o sigurnosti

SMS	sustav upravljanja sigurnošću
SPAS	nacionalni plan za sigurnost zračnog prometa
SPI	pokazatelj performanse sigurnosti
SPN	mreža za promicanje sigurnosti
SPT	zadaca promicanja sigurnosti (EPAS)
SRIS	Informacijski sustav za sigurnosne preporuke
SRM	upravljanje sigurnosnim rizicima
SSP	nacionalni program sigurnosti
SSPIA	ocjena provedbe nacionalnog programa sigurnosti
SYS 2.0	inspekcijski nadzor u području standardizacije u području „Sustavni postupci za upravljanje sigurnošću” (SYS). Oznaka 2.0 odnosi se na drugu fazu, u kojoj se opseg početne inspekcije proširuje na procjenu učinkovite provedbe SSP-a i SPAS-a.
TCO	operator iz treće zemlje
TeB	tehničko tijelo (podtijelo MAB-a)
TeC	tehnički odbor (podtijelo MAB-a)
UFEU	Ugovor o funkcioniranju Europske unije
UAS	sustav bespilotnih zrakoplova
USOAP	Univerzalni program nadzora sigurnosti (ICAO)
USSP	pružatelji U-space usluga