

NAPUTAK  
ZA ORGANIZACIJU,  
UPRAVLJANJE I PROVEDBU  
ZRAKOPLOVNE PRIREDBE

Sadržaj

1. UVOD .....	3
2. PODNOŠENJE ZAHTJEVA I ROKOVI .....	3
3. PLAN ZRAKOPLOVNE PRIREDBE I PROVEDBA .....	4
4. OSIGURANJE OD POSLJEDICA NEŽELJENOG DOGAĐAJA .....	7
5. IZVRŠNA PRIPREMA I KOORDINACIJSKI SASTANCI .....	7
6. PROCJENA RIZIKA .....	8
1) ŠTO JE PROCJENA RIZIKA .....	8
2) ZAŠTO SE PROVODI PROCJENA RIZIKA .....	8
3) KAKO SE PROVODI PROCJENA RIZIKA .....	8
4) POSTUPAK PROVOĐENJA PROCJENE RIZIKA .....	9

## 1. UVOD

Ovaj naputak izrađen je sa svrhom da pomogne organizatoru zrakoplovne priredbe u organizaciji zrakoplovne priredbe, kao i upravljanju te provedbom iste na siguran način.

Načelo primjene odredbi Pravilnika o zrakoplovnim priredbama temelji se na proporcionalnosti, obzirom na rizike koji proizlaze iz kompleksnosti i drugih relevantnih elemenata zrakoplovne priredbe.

## 2. PODNOŠENJE ZAHTJEVA I ROKOVI

Iako rok za podnošenje zahtjeva za odobrenje zrakoplovne priredbe nije definiran, u obzir je potrebno uzeti vrijeme koje će se utrošiti za evaluaciju dostavljenog Plan zrakoplovne priredbe, kao i vrijeme koje će se utrošiti za ostale radnje potrebne za odobrenje.

Od iznimne važnosti je da se zahtjevom i Planom zrakoplovne priredbe identificiraju posebna odobrenja neophodna za provedbu zrakoplovne priredbe, obzirom da je za posebna odobrenja potrebno utrošiti dodatno vrijeme i resurse.

Posebna odobrenja sastavni su dio odobrenja zrakoplovne priredbe.

Zakon o općem upravnom postupku definira rok od 30 dana za rješavanje upravnog predmeta, uz uvjet da je zahtjev uredno podnesen.

Dosadašnjim iskustvom utvrđeno je da se za zrakoplovne priredbe/izvanaerodromske skokove padobranom podnošenje zahtjeva može očekivati nekoliko dana prije provođenja same zrakoplovne priredbe. Međutim, u obzir je potrebno uzeti da se vrijeme evaluacije i odobrenja produžuje s povećanjem kompleksnosti i rizičnosti same zrakoplovne priredbe.

### 3. PLAN ZRAKOPLOVNE PRIREDBE I PROVEDBA

Obzirom na odgovornost, od iznimne važnosti je da se što bolje razradi Plan zrakoplovne priredbe kako bi ciljani standard sigurnosti organizacije, provedbe i upravljanja zrakoplovnom priredbom bio što jasniji, a time i postupci kojima se taj standard osigurava.

Nadalje, jednako je važno da se pravovremeno prepozna trend opadanja standarda sigurnosti tijekom provedbe zrakoplovne priredbe te da se osiguraju postupci da ne standard padne ispod ciljane razine.

Plan zrakoplovne priredbe potrebno je prilagoditi obzirom na kompleksnost i rizike zrakoplovne priredbe.

U postupku odobrenja zrakoplovne priredbe mogu se zatražiti dokazi o udovoljavanju odredbama propisa ili stavkama Plana zrakoplovne priredbe.

Dobra organizacijska struktura osnovni je uvjet za upravljanje zrakoplovnom priredbom na siguran način, koja se osigurava osobljem s odgovarajućim iskustvom i stručnosti.

Dosadašnjim iskustvom utvrđeno je da se aktivnosti planiraju najčešće na jedan od sljedećih načina:

1. planiranje aktivnosti temeljem pilota i zrakoplova koji su na raspolaganju (najčešći slučaj organizacije manjih zrakoplovnih u Republici Hrvatskoj),
2. planiranje aktivnosti temeljem karakteristika mjesta održavanja (prim. organizacija zrakoplovne priredbe Adria Air Race održana na Jarunu 2012. i tradicionalni Susreti za Rudija u Stubici), i
3. temeljem prethodno određenih planiranih aktivnosti definiraju se ostali organizacijski elementi zrakoplovne priredbe (prim. organizacija zrakoplovne priredbe Red Bull Air Race).

Planirane aktivnosti potrebno je prilagoditi obzirom na reljefne i druge značajne prepreke.

Nadalje, sve aktivnosti na zrakoplovnoj priredbi potrebno je prilagoditi ograničenjima koja proizlaze iz blizine objekata ili područja od posebnog značaja.

Odabir zrakoplova i padobrana, iskustvo sudionika, karakteristike mjesta održavanja i prostor za izvođenje planiranih aktivnosti ne smiju negativno utjecati na sigurnost izvođenja planiranih aktivnosti.

Odgovarajuću razinu iskustva sudionika za izvođenje planiranih aktivnosti može se definirati općim kvalifikacijama (vrsta dozvole, nalet, broj skokova i sl.), što je posebno pogodno za provođenje natjecanja, a može se navesti sudionike imenom i prezimenom te njihove osobne kvalifikacije.

Posebnu pozornost potrebno je obratiti na uvjete za sudionike koji izvode izvanaerodromsko slijetanje i uzlijetanje i izvanaerodromske skokove (uvjeti propisani Naredbom o zrakoplovnoj sigurnosti Izvanaerodromsko slijetanje i uzlijetanje zrakoplova na kopnenim i vodenim površinama, Pravilnikom o izvanaerodromskom slijetanju i uzlijetanju helikoptera, Pravilnikom o padobranstvu i dr.).

Zrakoplovi i padobrani za izvođenje planiranih aktivnosti mogu se definirati prema općim karakteristikama (tipovi zrakoplova, kategorija zrakoplova, namjena padobrana i sl.), što je posebno pogodno za provođenje natjecanja, a mogu se navesti registracijske oznake i tip zrakoplova.

Kako bi se osigurao ciljani standard sigurnosti organizacije, provedbe i upravljanja zrakoplovnom priredbom, u periodu nakon prihvaćanja Plana zrakoplovne priredbe i provedbe zrakoplovne priredbe potrebno je:

- provjeriti relevantnu dokumentaciju sudionika,
- provjeriti relevantnu dokumentaciju zrakoplova, i
- provjeriti relevantnu dokumentaciju padobrana.

Prilikom provjere dokumentacije sudionika, zrakoplova i padobrana posebnu pozornost potrebno je obratiti:

- na dokumentaciju koja se izdaje u skladu s nacionalnim propisima jer su moguća određena odstupanja (prim. svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti može mijenjati neki drugi dokument),
- da nacionalni propisi pojedinih država, pa tako i u Republici Hrvatskoj, dopuštaju da zrakoplov registriran u toj državi leti pilot s dozvolom izdanom u skladu s PART-FCL ili dozvolom izdanom u skladu s nacionalnim propisima druge države,
- da inozemni sudionici potkrijepe svoju dokumentaciju uporištem u nacionalnim propisima (dosadašnje iskustvo pokazalo je da se nacionalnim propisima mogu značajno promijeniti uvjeti, a da organizator i sudionici toga nisu svjesni),
- da se svake godine moraju provjeriti gore navedeni uvjeti jer se u praksi pokazalo da se nacionalni propisi mogu izmijeniti tijekom godine, i
- da sudionici koji upravljaju državnim zrakoplovima i padobranci koji obavljaju skokove u službi policije ili vojske moraju posjedovati odobrenje u skladu sa Zakonom o zračnom prometu i Pravilnikom o vojnom letenju.

Očekivani broj gledatelja igra značajnu ulogu u planiranju.

Iako se uvažava da ekonomski utjecaj uslijed procjene uvećanog očekivanog broja gledatelja može biti negativan (veći troškovi), u obzir je potrebno uzeti negativan utjecaj na sigurnost kao posljedicu procjene umanjenog očekivanog broja gledatelja.

Drastična posljedica procjene umanjenog očekivanog broja gledatelja može biti prekid provedbe zrakoplovne priredbe zbog toga što uspostavljena organizacijska struktura neće biti u mogućnosti održati ciljani standard sigurnosti.

Nacrt prostora zrakoplovne priredbe može se izvesti na jednoj ili više skica.

Nacrt prostora zrakoplovne priredbe može se smatrati prihvatljivim ako iz njega proizlaze jasne i nedvosmislene relevantne informacije sudionicima, službama za slučaj nevolje i drugim osobama i službama relevantnim za organizaciju i provedbu zrakoplovne priredbe.

Kada na zrakoplovnoj priredbi nastupa više vrsta zrakoplova, za čije su performanse propisane različite minimalne udaljenosti od linija gledališta, na Nacrtu prostora zrakoplovne priredbe može se navesti više linija zrakoplovne priredbe.

Potrebno je da opisi koordinacija u Planu zrakoplovne priredbe budu jednoznačni s jasno definiranom strukturom i odgovornostima.

Koordinaciju svih aktivnosti na zrakoplovnoj priredbi maloga rizika i koja nije kompleksna može provoditi jedna osoba.

Za kompleksne zrakoplovne priredbe i visokog rizika mogu se razraditi koordinacije po određenim segmentima.

Koordinacija s pružateljem usluga u zračnoj plovidbi i drugim korisnicima prostora na kojem se održava zrakoplovna priredba ovisi o kompleksnosti i rizicima zrakoplovne priredbe (prim. zahtjevna koordinacija jednostavne zrakoplovne priredbe Air Cargo Challenge na aerodromu Lučko za vrijeme otvorenosti aerodroma).

Obzirom na različite načine odobrenja korištenja zračnog prostora, Planom zrakoplovne priredbe dovoljno je opisati način korištenja zračnog prostora, postupak nadležne kontrole leta ili eventualnog odobrenja potrebnog za njegovo korištenje, a može se referirati na odobrenje za korištenje zračnog prostora.

Plan za slučaj opasnosti potrebno je prilagoditi kompleksnosti i rizicima zrakoplovne priredbe.

Očekivani broj gledatelja igra značajnu ulogu pri izradi Plana za slučaj opasnosti.

Plan za slučaj opasnosti može se potkrijepiti procjenom rizika, poglavito ako se predlaže manje restriktivan Plan za slučaj opasnosti.

Uvjeti, organizacija i način obavljanja djelatnosti hitne medicine propisani su Pravilnikom o uvjetima, organizaciji i načinu obavljanja hitne medicine, te je za svako javno okupljanje potrebna nazočnost najmanje jedne osobe koja ima položen tečaj prve pomoći.

Iako su propisane minimalne udaljenosti od linija gledališta, potrebno ih je prilagoditi svakoj zrakoplovnoj priredbi.

Odstupanja ispod minimalnih propisanih udaljenosti od linija gledališta potrebno je potkrijepiti procjenom rizika, odnosno potrebno je utvrditi mjere ublažavanja rizika.

Iako je propisana minimalna visina za izvođenje planiranih aktivnosti, potrebno ju je prilagoditi svakoj zrakoplovnoj priredbi.

Odstupanja ispod minimalne propisane visine (osim iznimno navedenih točkama a) i b), stavka 2. članka 11. Pravilnika o zrakoplovnim priredbama) potrebno je potkrijepiti procjenom rizika, odnosno potrebno je utvrditi mjere ublažavanja rizika.

#### 4. OSIGURANJE OD POSLJEDICA NEŽELJENOG DOGAĐAJA

Obzirom na odgovornosti koje proizlaze iz organizacije i provedbe zrakoplovne priredbe, od iznimne važnosti je na različite načine osigurati se od posljedica neželjenog događaja.

Za zrakoplove koji podliježu obaveznom osiguranju potrebno je provjeriti valjanost ugovora (police osiguranja) te da li pokrivaju sudionika i nastupe na zrakoplovnim priredbama.

#### 5. IZVRŠNA PRIPREMA I KOORDINACIJSKI SASTANCI

Dobro razrađen Plan zrakoplovne priredbe može poslužiti kao osnova za dobru izvršnu pripremu i koordinacijske sastanke.

Izvršna priprema i koordinacijski sastanci mogu se provesti u pisanom ili usmenom obliku.

Izvršnu pripremu u pisanom obliku najbolje je dostaviti putem elektroničke pošte s potvrdom primitka, kako bi se osiguralo da je sudionik zaprimio izvršnu pripremu.

## 6. PROCJENA RIZIKA

### 1) ŠTO JE PROCJENA RIZIKA

Procjena rizika je identifikacija opasnosti i pripadajućih rizika, evaluacija i klasifikacija tih rizika te utvrđivanje postojećih i dodatnih mjera za ublažavanje istih kako bi se sveli na prihvatljivu razinu,

### 2) ZAŠTO SE PROVODI PROCJENA RIZIKA

Temeljem procjene rizika, kroz situacije koje mogu prouzročiti neželjene posljedice, utvrđuje se da li su postojeće mjere ublažavanja rizika dovoljne ili je potrebno definirati dodatne mjere ublažavanja rizika, u svrhu zaštite osoba i imovine te kako bi se dokazalo da su poduzete sve potrebne mjere za sigurno provođenje zrakoplovne priredbe.

### 3) KAKO SE PROVODI PROCJENA RIZIKA

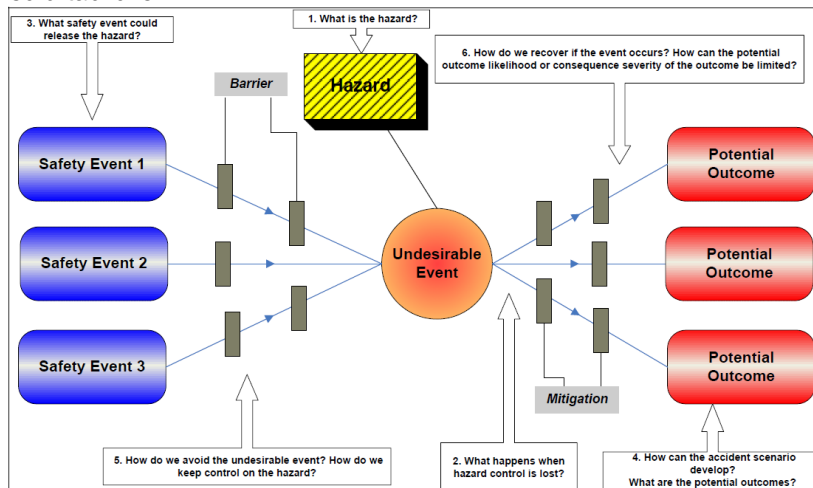
Procjena rizika provodi se kroz pet koraka:

1. identifikacija opasnih situacija (hazard),
2. utvrđivanje i opis rizika,
3. klasifikacija rizika,
4. utvrđivanje postojećih mjera ublažavanja rizika, i
5. utvrđivanje dodatnih mjera ublažavanja rizika.

*NAPOMENA: Potrebno je obratiti pozornost na razliku pojmova „opasna situacija“ i „rizik“:*

- „Opasna situacija“ - situacija s potencijalno štetnim posljedicama, i
- „Rizik“ - štetna posljedica, s klasifikacijom ozbiljnosti i vjerojatnosti da ona dogodi;

Procjena rizika dokumentira se u pisanom obliku, preporučeno u tabelarnom prikazu. Primjer dokumentiranja procjene rizika vidi se u tablici 5.





#### 4) POSTUPAK PROVOĐENJA PROCJENE RIZIKA

##### 1. Identifikacija opasnih situacija

Prvo je potrebno identificirati opasne situacije koje proizlaze iz zatraženih odstupanja.

##### 2. Utvrđivanje i opis rizika

Nakon identifikacije opasnih situacija potrebno je utvrditi na koga ili što opasna situacija može imati utjecaj, iz čega proizlazi opis najgore moguće posljedice (opis rizika).

##### 3. Klasifikacija rizika

Nakon identifikacije opasnih situacija i pripadajućih rizika, potrebno je klasificirati rizik.

Klasifikacija ozbiljnosti rizika određuje se u skladu s tablicom 1.

Klasifikacija vjerojatnosti da se rizik dogodi određuje se u skladu s tablicom 2.

Jednadžba za izračun klasifikacije rizika:

**KLASIFIKACIJA RIZIKA = OZBILJNOST RIZIKA x VJEROJATNOST DA SE RIZIK DOGODI**

Klasifikacija rizika određuje se u skladu s tablicom 3.

Prihvatljivost rizika određuje se u skladu s tablicom 4.

Ako po provedenoj klasifikaciji rizik nije prihvatljiv, rizik se može ublažiti u svrhu zaštite osoba i imovine, (op.a. vidi točku 5. Utvrđivanje mjera ublažavanja rizika).

##### 4. Utvrđivanje postojećih mjera ublažavanja rizika

Nakon identifikacije opasne situacije, opisa i klasifikacije rizika, potrebno je utvrditi postojeće mjere ublažavanja rizika.

##### 5. Utvrđivanje dodatnih mjera ublažavanja rizika

Ako se utvrdilo da se rizik mora ublažiti, potrebno je definirati dodatne mjere ublažavanja rizika u svrhu smanjivanja vrijednosti klasifikacije rizika na prihvatljivu razinu.

Jednadžba za izračun klasifikacije rizika nakon poduzimanja mjera ublažavanja rizika:

**KLASIFIKACIJA RIZIKA = (OZBILJNOST RIZIKA - FAKTOR SMANJENJA NAKON DODATNIH MJERA UBLAŽAVANJA) x (VJEROJATNOST DA SE RIZIK DOGODI - FAKTOR SMANJENJA NAKON DODATNIH MJERA UBLAŽAVANJA)**

Tablica 1. Klasifikacija ozbiljnosti rizika

OZBILJNOST (SEVERITY)	VRIJEDNOST (VALUE)	OPIS (DESCRIPTION)
KATASTROFALNA (CATASTROPHIC)	5	Nesreća sa smrtnim posljedicama i uništenjem zrakoplova i/ili imovine
VRLO OZBILJNA (HAZARDOUS)	4	Nesreća s ozbiljnim ozljedama i velikom štetom na zrakoplovu i/ili imovini
OZBILJNA (MAJOR)	3	Nezgodna s ozljedama i/ili štetom na zrakoplovu i/ili imovini
MALOG ZNAČAJA (MINOR)	2	Nezgodna s manjim ozljedama i/ili manjom štetom na zrakoplovu i/ili imovini
BEZNAČAJNA (NEGLIGIBLE)	1	Nezgodna bez ozljeda i/ili štete na zrakoplovu i/ili imovini

Tablica 2. Klasifikacija vjerojatnosti da se rizik dogodi

VJEROJATNOST (LIKELIHOOD)	VRIJEDNOST (VALUE)	OPIS (DESCRIPTION)
IZUZETNO VELIKA VJEROJATNOST (HIGHLY LIKELY)	5	Moguće je da se dogodi više puta na više ZP tijekom sezone
VELIKA VJEROJATNOST (LIKELY)	4	Moguće je da se u manjem broju dogodi na više ZP tijekom sezone
SREDNJA VJEROJATNOST (PROPABLE)	3	Moguće je da se dogodi na jednoj ZP tijekom sezone
MALA VJEROJATNOST (REMOTE)	2	Ne očekuje se da će se dogoditi, vjerojatnost da se dogodi na nekoj ZP može se mjeriti u godinama
GOTOVO NEVJEROJATNO (IMPROPABLE)	1	Vjerojatnost da se dogodi na nekoj ZP može se mjeriti u desetljećima

Tablica 3. Klasifikacija rizika

	KATASTROFALNA (CATASTROPHIC)	VRLO OZBILJNA (HAZARDOUS)	OZBILJNA (MAJOR)	MALOG ZNAČAJA (MINOR)	BEZNAČAJNA (NEGLIGIBLE)
IZUZETNO VELIKA VJEROJATNOST (HIGHLY LIKELY)	25	20	15	10	5
VELIKA VJEROJATNOST (LIKELY)	20	16	12	8	4
SREDNJA VJEROJATNOST (PROBABLE)	15	12	9	6	3
MALA VJEROJATNOST (REMOTE)	10	8	6	4	2
BEZNAČAJNA (IMPROBABLE)	5	4	3	2	1

Tablica 4. Prihvatljivost rizika

KLASIFIKACIJA RIZIKA (RISK ASSESSMENT)	VRIJEDNOST (VALUE)	NAPOMENA (NOTE)
VISOKI RIZIK (HIGH RISK)	15 +	Neprihvatljiv rizik, potrebne mjere ublažavanja rizika
SREDNJE VISOKI RIZIK (CAUTION)	7-14	
NISKI RIZIK (ACCEPTABLE)	1-6	Prihvatljiv rizik

Tablica 5. Primjer tablice procjene rizika

OPASNA SITUACIJA	OPIS RIZIKA	OZBILJNOST	VJEROJATNOST	KLASIFIKACIJA RIZIKA	POSTOJEĆE ILI DODATNE MJERE UBLAŽAVANJA	FAKTOR SMANJENJA NAKON MJERA UBLAŽAVANJA	KLASIFIKACIJA RIZIKA NAKON PODUZIMANJA MJERA UBLAŽAVANJA RIZIKA	REFERENCA PLANA ZRAKOPLOVNE PRIREDBE
<i>Navesti događaj koji dovodi do nesigurnog stanja</i>	<i>Navesti krajnju moguću posljedicu (uzeti u obzir najtežu prepoznatu posljedicu)</i>	<i>Navesti vrijednost ozbiljnosti rizika</i>	<i>Navesti vrijednost vjerojatnosti da se rizik dogodi</i>	<i>KLASIFIKACIJA RIZIKA = OZBILJNOST RIZIKA x VJEROJATNOST DA SE RIZIK DOGODI</i>	<i>Navesti postojeće ili dodatne mjere ublažavanja rizika</i>	<i>Navesti vrijednost faktora smanjenja nakon mjera ublažavanja</i>	<i>KLASIFIKACIJA RIZIKA NAKON PODUZIMANJA MJERA UBLAŽAVANJA RIZIKA = (OZBILJNOST RIZIKA - FAKTOR SMANJENJA NAKON DODATNIH MJERA UBLAŽAVANJA) x (VJEROJATNOST DA SE RIZIK DOGODI - FAKTOR SMANJENJA NAKON MJERA UBLAŽAVANJA)</i>	<i>Navesti referencu na poglavlje plana zrakoplovne priredbe</i>