



Vlada Crne Gore

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća

Crna Gora
KOMISIJA ZA ISTRAŽIVANJE NESREĆA
I NEZGODA U SAOBRAĆAJU

Broj 01-24

Podgorica, 25.03.2021 god.

IZVJEŠTAJ
o radu Nacionalne komisije za istraživanje nesreća i ozbiljnih
nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju
bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća
za 2020. godinu

Podgorica, 25. mart, 2021.godine

SADRŽAJ:

- 1. REZIME,**
- 2. Nadležnosti Komisije**
- 3. Administrativno- tehnički uslovi za rad Komisije**
- 4. Aktivnosti Komisije**
 - 4.1 Aktivnosti u okviru ICAO USOAP CMA programa**
 - 4.2 Istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova**
 - 4.3 Istraživanje nesreća u željezničkom saobraćaju**
 - 4.4 Istraživanje pomorskih nezgoda i nesreća**
- 5. Ljudski resursi**
 - 5.1 Organizacijska struktura Komisije**
 - 5.2 Obuka i stručno usavršavanje istraživača**
- 6. Aktivnosti Komisije za 2021. godinu**
 - 6.1 Godišnji plan rada Komisije**
 - 6.2 Godišnji plan obuke istraživača i istraživača sa Liste Komisije**

1. REZIME

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća (u daljem tekstu Komisija), u postojećoj organizacijskoj strukturi izvršava zadatke iz svog djelokruga, od 2014. godine.

Aktivnosti Komisije i njen doprinos unapređenju sigurnosi Saobraćajnog sistema Crne Gore, tokom 2020. godine, bile su vidljive i sve prisutnije u svim saobraćajnim oblastima i sektorima, kako u civilnom vazduhoplovstvu, tako i u željezničkom i pomorskom saobraćaju. U domenu istraga vazduhoplovnih nesreća i ozbiljnih nezgoda uspostavljen je stabilan i pouzdan sistem izvještavanja o vanrednim događajima svih kategorija, što je jedan od osnovnih preduslova za uspješan rad. Tehnički uslovi za funkcionisanje Komisije dodatno su unapređivani, što je rezultiralo nabavkom dijela nedostajuće opreme i sredstava za rad, u okviru odobrenih finansijskih sredstava i u skladu sa važećim zakonskim propisima.

Tokom godine, u oblasti vazdušnog saobraćaja Komisija je primila 130 prijava vanrednih događaja, analizirala ih i evidentirala po kategorijama, te otvorila istragu u jednom slučaju, koji je, prema važećoj nacionalnoj regulativi, usklađenoj sa ICAO standardima, kategorisan kao "ozbiljna nezgoda". Istovremeno, nastavljena je istraga još dva vanredna događaja-ozbiljne nezgode iz 2019. godine, od kojih je jedna rezultirala Završnim izvještajem sa preporukama za unapređenej sigurnosti, dok se druga nalazi u završnoj fazi tehničke analize prikupljenih podataka, koja se vrši u inostranstvu, a čiji su rezultati neophodni za završetak istrage, koji je za očekivati da rezultira Završnim izvještajem u prvoj polovini ove godine. Dosadašnji tok i dostignute faze u prikupljanju i analizi podataka za istragu koja je otvorena u novembru 2020. godine, prati uobičajena dinamika i za očekivati je da bi ista mogla rezultirati donošenjem Završnog izvještaja do kraja tekuće godine.

Sredinom 2020. godine, u saradnji sa Agencijom za civilno vazduhoplovstvo (ACV) i ICAO, izvršeno je ažuriranje neusaglašenosti domaće vazduhoplovne legistlative sa ICAO legistlativom, kojom prilikom je od strane KINNS pokrenuto i više inicijativa prema Ministarstvu saobraćaja i pomorstva, u pravcu realizacije aktivnosti koje bi doprinijele ažuriranju Korektivnog akcionog plana Države (Corection Action Plan-CAP), u kom smislu je Komisija sačinila i prijedlog izmejna i dopuna Zakona u vazdušnom saobraćaju, kako bi isti bio usaglašen sa zahtjevima koji proizilaze iz Aneksa XIII Čikaške konvencije i otvorio mogućnost da Komisija odgovori zahtjevima iz svoje nadležnosti.

U oblasti željezničkog saobraćaja Komisija je procesuirala 20 događaja koji su procijenjeni kao nesreća ili ozbiljna nezgoda i sačinjeni su Završni izvještaji. Međutim, 19.08.2020. godine, član komisije za istrage nezgoda i nesreća u željezničkom saobraćaju gospodin Jovan Babić je preminuo, ali i pored više dopisa da se umjesto njega imenuje novo lice, kako prema MSiP, tako i prema Ministarstvu za kapitalne investicije, to pitanje do danas nije riješeno i Komisija nije u stanju da pokreće istrage nezgoda i nesreća iz domena željezničkog saobraćaja.

I pored rješavanja određenog broja problema koji su u prethodnim godinama opterećivali rad Komisije, i dalje je ostao značajan broj otvorenih pitanja, koja su detaljno predstavljena u Korektivnom akcionom planu Države, a koja je neophodno rješavati u narednom periodu. Tu je posebno značajno napomenuti potrebu usklađivanja zakonske regulative, uspostavljanja jasnih procedura i nadležnosti u oblasti međuanrodne saradnje (prvenstveno na relaciji Komisija-

ICAO), te procedura finansiranja eventualnih većih nesreća (tokom 2020. godine napravljen blagi pomak) i pitanja angažovanja eksperata sa Liste stručnjaka, koji se moraju uključiti u svaku istragu, a koje nije regulisano postojećim pravilnicima i predstavlja problem u redovnom funkcionisanju Komisije. Višegodišnji problem sa kojim se Komisija i dalje susreće u radu je mali broj stalnih članova, a obim poslova i zahtjeva koji se postavljaju se konstantno povećava. Nakon sagledavanja zahtjeva koji proizilaze iz potrebe realizacije i ažuriranja Korektivnog akcionog plana Države, pokazano je i razumijevanje od strane nadležnih iz MSiP i Ministarstva finansija (MF), tako da su se napokon stvorile realne finansijske pretpostavke, ali pitanje konačne realizacije povećanja broja članova Komisije i dalje je otvoreno, uprkos jasnim primjedbama koje smo imali tokom USOAP ICMA kontrole i činjenici da je ta aktivnost predviđena i u CAP Države. Shodno tome, a imajući u vidu da za to postoje i zakonske mogućnosti, u okviru postojeće regulative, Komisija je dva puta upućivala akt prema MSiP i dva puta prema MKI, sa uvjerenjem da će se to pitanje napokon riješiti, ali još uvijek nije.

2. Nadležnost Komisije

Shodno Zakonu o vazдушnom saobraćaju ("Službeni list CG", broj 30/12), Zakonu o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza ("Službeni list CG", broj 1/14) i Zakonu o sigurnosti pomorske plovidbe ("Službeni list CG", broj 62/13), Komisija je samostalna u radu i funkcionalno je nezavisna od svih subjekata čija je djelatnost regulisana ovim zakonima, kao i drugih tijela ili lica koja bi mogla biti od uticaja na objektivnost i samostalnost u radu Komisije. Komisija vrši istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda u vazдушnom, željezničkom i pomorskom saobraćaju sa ciljem da utvrdi uzroke nesreća ili ozbiljnih nezgoda, daje sigurnosne preporuke radi poboljšanja sigurnosti, vodi Nacionalne baze podataka o nesrecama i ozbiljnim nezgodama i događajima koji ugrožavaju sigurnost; dostavlja podatke iz Nacionalne baze podataka međunarodnim organizacijama u skladu sa zaključenim međunarodnim ugovorima; saraduje sa drugim istražnim organima za istrage nesreća, objavljuje rezultate istraga uz poštovanje načela tajnosti; predlaže i ažurira liste nezavisnih stručnjaka za istragu nesreća i ozbiljnih nezgoda (u daljem tekstu: Lista stručnjaka); dostavlja Vladi godišnji izvještaj o radu, do 31. marta tekuće za prethodnu godinu. Izvještaj o rezultatima istraživanja nesreća Komisija dostavlja Vladi, najkasnije u roku od pet dana od sačinjavanja izvještaja. Obavlja i druge poslove od značaja za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda u saobraćaju.

3. Administrativno- tehnički uslovi za rad Komisije

Tokom godine, administrativno-tehnički uslovi za rad Komisije su održavani na prethodnom nivou i omogućavali su osnovno funkcionisanje. Dodatnom nabavkom dijela nedostajuće opreme i pravilnim održavanjem postojeće, poboljšani su operativno tehnički uslovi za rad i funkcionisanje Komisije. U aktuelnom organizacijskom sastavu i kapacitetu Komisija je u mogućnosti da tehnički podrži sa osnovnom opremom formiranje jednog većeg tima (8 do 10 članova), ili dva manja tima za istrage (3 do 4 člana) istovremeno. Razmatra se mogućnost pokretanja saradnje sa drugim organima i institucijama poput Direktorata za vanredne situacije (MUP) i VCG (MO) kako bi se eventualno postigli sporazumi o saradnji, kojim bi se obezbijedili

dodatni administrativno tehnički kapaciteti za povećanje operativno tehničkih sposobnosti Komisije, za slučaj angažovanja na istragama većih nesreća. Komisija ne posjeduje službeno vozilo, a tokom godine je raspolagala novčanim iznosom za pogonska sredstva, u iznosu od 350 eura mjesečno, pri čemu su članovi koristili svoja, privatna vozila za službene potrebe. U slučaju potrebe za prevoženjima istraživača do mjesta nesreća koja su izvan zahvata putne infrastrukture, Komisija je pokretala inicijativu prema MO kako bi se eventualno postigao Sporazum o saradnji i mogućnosti korištenja vojnih resursa za te potrebe, ali za sada u tom pravcu nije bilo nikakvih pomaka, zbog čega bi nam u tom smislu trebala podrška nadležnih organa iz Ministarstva za kapitalne investicije.

Administrativno tehničke poslove, IT podršku, računovodstveno-finansijske i poslove javnih nabavki, za potrebe Komisije obavlja licencirano osoblje, na osnovu sklopljenih ugovora o dopunskom radu.

Dva dugoročno prisutna problema a koja su obilježila i prošlu godinu, značajno otežavajući rad Komisije na konkretnim istragama i čak onemogućujući kontinuitet istih, jesu **nepostojanje procedura za isplatu nadoknada za rad stručnjaka sa lista eksperata koji učestvuju u radu istražnih timova i nepostojanje procedure (pravilnika) za plaćanje laboratorijskih analiza kod utvrđivanja uzroka nesreća i ozbiljnih nezgoda**. Ovo neriješeno stanje oko finansiranja bilo koje istrage koja se pokreće, naročito bi moglo da se pokaže kao problem u slučaju velike nesreće u bilo kom vidu saobraćaja, a javlja se i kao "otvoreno pitanje" pri ažuriranju Korektivnog akcionog plana Države, gdje treba biti unesena jasna procedura finansiranja Komisije u slučajevima pokretanja istraga velikih nesreća.

Komisija je još tokom 2017. godine, pokušala da dio ovog problema prevaziđe izradom Internog pravilnika o plaćanju članova istražnog tima sa liste stručnjaka, ali to nije prihvaćeno od strane Ministarstva finansija, sa čime su upoznati nadležni iz MSiP, uz molbu da se preuzmu mjere kako bi se konačno riješilo to pitanje. Do rješenja bi se moglo najbrže doći kroz donošenje Pravilnika, od strane Ministarstva u skladu sa zakonskim odredbama na osnovu kojih je osnovana Komisija i definisano pravo na naknadu njenim članovima, a gdje bi način finansiranja aktivnosti bio detaljno propisan. **Njime bi moglo biti riješeno i pitanje definisanja procedure finansiranja istraga većih nesreća, jer je nedostatak takve procedure bio i jedan od ozbiljnih nalaza ICAO USOAP CMA Izvještaja o nalazima i reviziji, a obaveza rješavanja tog puta unesena je u Korektivni akcioni plan Države.**

4. Aktivnosti Komisije

4.1 Aktivnosti u okviru ICAO USOAP CMA programa (Universal Safety Oversight Audit Program Continuous Monitoring Approach – Kontinuirani Pristup Praćenja Univerzalnog Programa Revizije Nadzora Sigurnosti)

Pristupanjem Konvenciji o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu i članstvom u ICAO, od 17.03.2007.godine, Crna Gora je postala zemlja ugovornica ove najznačajnije međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva i time preuzela obaveze za usaglašavanje svoje primarne zakonske regulative, koja se odnosi na vazdušni saobraćaj, sa pravima i obavezama koje

proizilaze iz spomenute Konvencije, njenih aneksa i dokumenata, kojima se obezbjeđuje primjena ujednačenih međunarodnih standarda i striktnih procedura u razvoju i neometanom sprovođenju domaćeg i međunarodnog vazdušnog saobraćaja.

U periodu od 22. do 29. januara 2019. godine, predstavnici ICAO odjeljenja za oblast USOAP – CMA, izvršili su nadzor i reviziju gdje su do detalja sagledana sva pitanja vezana za Sigurnost vazdušnog saobraćaja, po svih osam Kritičnih elemenata (CE), Efektivnog sistema nadzora nad sigurnošću (CE1-Primarno vazduhoplovno zakonodavstvo, CE2-Specifični operativni propisi, CE3-Državni sistem i funkcije, CE4-Kvalifikovano tehničko osoblje, CE5-Tehnička uputstva, alati i odredbe o kritičnim sigurnosnim informacijama, CE6-Licenciranje, setifikovanje, odobrenja i/ili odobrenje obaveza, CE7-Obaveze nadzora i CE8-Odluka o sigurnosnim pitanjima), u svih osam Područja revizije (Zakonodavstvo (LEG), Organizacija (ORG), Licenciranje (PEL), Operacije (OPS), Plovidbenost (AIR), Istraživanje nesreća i ozbilnih nezgoda (AIG), Upravljanje vazdušnim prostorom (ANS), i Aerodomi i zemaljska oprema (AGA).

Nakon sprovedenog ICAO USOAP CMA audita, u januaru 2019. godine, ICAO je izvršio analizu nalaza (findings) i dostavio je Vazduhoplovnim vlastima Crne Gore Konačni izvještaj o sigurnosnom nadzoru civilnog vazduhoplovstva Crne Gore (*Final Report on the Safety Oversight Audit of the Civil Aviation System of Montenegro*), koji je pokazao respektivan napredak Sistema, po svim elementima, ali i niz zahtjeva na koje je Država trebala dati odgovor kroz izradu Korektivnog akcionog plana (Correction Action Plan - CAP), sa tačnim i preciznim odgovorima po svim protocol pitanjima, po oblastima i kritičnim elementima, sa referentnim dokazima, tačno naznačenim rokovima otklanjanja nedostataka i revidiranim rokovima za dostavljanje zadovoljavajućeg odgovora na svako protocol pitanje. CAP je sačinjen i usaglašen sa vazduhoplovnim vlastima Države krajem avgusta 2019. godine, sa fleksibilnim rokovima, definisanim aktivnostima i nosiocima istih, kako bi se u razumnom roku otklonili nedostaci definisani u Konačnom izvještaju ICAO USOAP CMA audita.

Tokom izrade CAP-a, još jednom se potvrdilo, da postojeća primarna legislativa, ne obezbjeđuje da Crna Gora realizuje CAP, na način da pruži zadovoljavajuće odgovore na više definisanih USOAP ICMA protocol pitanja, koja su u Konačnom izvještaju ICAO USOAP CMA, procijenjena kao “nezadovoljavajuća”. Aktivnosti preduzete od strane Komisije, još tokom 2019.godine, u saradnji sa ACV i uz razumijevanje od strane nadležnih iz MSiP i MF, napravljeni su izvjesni pomaci i ostvareno poboljšanje materijalno finansijske baze. Planirano je i odobreno povećanje Budžeta za Komisiju u 2020.godini za proširivanja broja stalnih članova za oblast istraživanja nesreća i nezgoda u vazduhoplovstvu i alociranje sredstava za mogućnost pokretanja istraga eventualnih većih nesreća sa pozicije budžetska rezerva u okviru Budžeta MF. Na taj način su stvoreni preduslovi da se riješe dva vrlo bitna pitanja iz Finalnog izvještaja ICAO. U tom smislu, Komisija se obraćala Ministarstvu nekoliko puta od decembra 2019.godine i tokom 2020., pisanim putem, kako bi iz okvira svoje nadležnosti predložili Vladi, imenovanje još dva stalna člana Komisije i kako bi se definisala procedura kojom bi Komisija

dolazila do potrebnih finansijskih sredstava, u slučaju potrebe pokretanja istrage veće nesreće. Do realizacije tih prijedloga, nažalost nije došlo.

Nakon uspostavljanja nove organizacijske structure Vlade CG, Komisija se ponovo, po istim pitanjima obraćala i novonadležnom MKI, ali su sva pitanja koja su pokrenuta i dalje otvorena. Takođe, u koordinaciji sa Direktoratom za vazdušni saobraćaj i ACV, Komisija je izradila Prijedloga izmjena i dopuna Zakona o vazdušnom saobraćaju, kako bi se oblast istraga nesreća i nezgoda vazduhoplova zakonski definisala u skladu sa obavezama koje proizilaze iz Aneksa XIII Čikaške konvencije i isti dostavila MKI i ACV, ali povratnu informaciju o eventualnom pokretanju izmjena i dopuna Zakona, još uvijek nije dobila.

Napominjemo, da stupanjem na snagu XII izdanja Aneksa XIII, ICAO Konvencije, od 05. novembra 2020. godine, dolazi do izražaja neusaglašenost postojeće domaće vazduhoplovne legistlative iz oblasti istraživanja vazduhoplovnih nesreća, sa ICAO legistlativom, kao i činjenica da aktuelna struktura Komisije (po jedan stalni istraživač za svaku od tri saobraćajne oblasti) ne obezbjeđuje mogućnost odgovora na zadatke postavljene pred Komisiju. Ovo se naročiti odnosi na oblast istraživanja vazduhoplovnih vanrednih događaja, jer navedeni ICAO dokumenat, nakon stupanja na snagu, podrazumijeva pokretanje istraga i kod vanrednih događaja kategorizovanih kao "nezgoda", kakvih je na desetine, tokom svake godine (*u 2020. godini bilo ih 130*). Taj nedostatak će naročito doći do izražaja, narastanjem intenziteta vazdušnog saobraćaja, koji se očekuje nakon popuštanja epidemioloških mjera i opasnosti od širenja virusa COVID 19, s obzirom da je krenula vakcinacija stanovništva širom svijeta.

ICAO USOAP CMA misija validacije je bila najkompleksnija međunarodna aktivost Vazduhoplovnog Sistema Crne Gore, pa samim tim i Komisije, u poslednjih nekoliko godina. Na osnovu rezultata iste, dostavljenih u Završnom izvještaju ICAO USOAP CMA, sačinjen je kredibilan CAP Države, u kome su već neki tada postavljeni rokovi pristigli za ažuriranje, a da pri tome ni jedno od rješivih pitanja nije realizovano, a znamo da se radi o pitanjima koja su tokom spomenute misije validacije ICAO USOAP CMA, u Završnom izvještaju dostavljenom od strane ICAO bila ocijenjena kao "nezadovoljavajuća". Na početku 2020.godine postojali su i zakonski i tehnički i finansijski uslovi da se realizuju, na šta je Komisija u više navrata ukazivali i dostavljala gotove prijedloge Ministarstvu. Nažalost, ti prijedlozi se nisu prihvatili i sada smo u situaciji da značajno kasnimo u odnosu na CAP i obaveza prema ICAO-u kao država članica.

4.2 Istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova

U toku 2020. godine Komisija, sektor istraga nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova dobio je 130 prijava ugrožavanja sigurnosti vazduhoplovnih operacija. Analizom istih, ustanovljeno je da se samo u jednom slučaju radilo o "ozbiljnoj nezgodi" zbog čega je pokrenuta istraga, koja će tokom godine vjerovatno rezultirati Završnim izvještajem, a u vezi sa kojim Komisija ima obavezu dostaviti obavještenje i ICAO, s obzirom da se radilo o ugrošavanju sigurnosti

vazduhoplova maksimalne poletne mase preko 2250 kg. (Definisano ICAO regulativom). Ostali slučajevi su procijenjeni kao “nezgode”, procesuirani su u skladu sa regulativom i uneseni u bazu podataka koju vodi Komisija. Ako se ima u vidu da se radilo o godini u kojoj imamo pad obima vazdušnog saobraćaja za više od 80%, vidimo da i u takvim uslovima, s obzirom da zahtjeve koji proističu iz XII izdanja Aneksa XIII ICAO Konvencije, Komisija je imala značajan obim zadataka iz svoje nadležnosti, a u oblasti istraga nesreća i nezgoda vazduhoplova.

Vanredna situacija koja je procijenjena kao “ozbiljna nezgoda” dogodila se 22. novembra 2020. godine, kada je došlo do kontakta aviona sa preprekom, aviona AT 802A, na letu Podgorica – Sutomore. Incident se dogodio tokom misije gašenja požara na lokalitetu Sutomore (Brce). Avion je pretrpio oštećenja koja se mogu opraviti, a pilot na predmetnom letu je prošao bez povreda ili drugih posledica. U toku je analiza prikupljenih podataka, a Završni izvještaj sa sigurnosnim preporukama, biće sačinjen i distribuiran zainteresovanim stranama, tokom tekuće godine.

Kao i prethodnih godina, Komisija je imala redovnu komunikaciju i razmjenu informacija sa ENCASIA-om (Evropska mreža istraživača avionskih nesreća).

U sklopu planirane obuke sa ciljem sticanja novih saznanja i razmijene iskustava iz oblasti istraživanja vanrednih događaja u vazdušnom saobraćaju, jedan istraživač sa Liste istraživača Komisije je prisustvovao je seminaru „Ljudski faktor u vazduhoplovstvu“, PEP Akademija za avijaciju, Beograd, R. Srbija, 28. 02. 2020. godine. Zbog Stupanja na snagu epidemioloških mjera za sprječavanje žirenja virusa COVID19, veliki broj aktivnosti predviđenim Godišnjim planom obuke KINNS, nije bilo moguće realizovati, ali su realizovana dva “Osnovna kursa za istraživanje nesreća i nezgoda vazduhoplova u organizaciji KINNS (mart i decembar), koje je pohađalo 6 istraživača sa Liste istraživača KINNS, u cilju sticanja i obnavljanja postojećih teorijskih i praktičnih znanja, iz predmetne oblasti.

Pored navedenog, a u skladu sa trendovima prelaska na online obuku, sastanke i konferencije, tokom godine, Glavni istraživač i pojedini istraživači sa liste istraživača KINNS, učestvovali su u drugim vidovima obuke, seminara i konferencija, po sledećem:

1. Online kursevi Akademije za zdravlje i zaštitu na radu, (OSHAcademy- (Occupational Safety and Health Academy, Beaverton, Oregon/ SAD), od interesa za unapređenje sposobnosti istraživača, za istraživanje nesreća i nezgoda u saobraćaju. (29. 01.2019. godine (Osnovni kurs istraživanja nesreća; 31. 01.2020. godine, Efektivni kurs za istraživanje nesreća; 12. 02. 2020. godne, Osnovni kurs za upotrebu lične zaštitne opreme; 14.02.2020. godine, Kurs zaštite od stresa prouzrokovanog vrućinom i hladnoćom; 21. 02. 2020. godien, Napredni kurs upotrebe lične zaštitne opreme);

2. ICAO EUR-NAT “**Budućnost avijacije u uslovima pandemije COVID 19**” (Future of Aviation Under COVID 19 Condition) (Webinar - 25. 06. 2020. godine - dva istraživača);

3. **ICAO EUR NAT: Vođenje istraga u COVID 19 uslovima** (Conducting Accident Investigations under COVID-19 conditions) (*Webinar - 28. 07. 2020. godine – tri istraživača*);
4. **Sastanak u organizaciji ACV- Analiza novog Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja** (*Webinar - 05.10. 2020. godine - dva istraživača*);
5. **EUROCONTROL's Aviation Hardtalk Live - Kako izgraditi bolji evropski vazdušni saobraćaj nakon COVID krize** (How can we build back better European aviation after COVID-19) (*Webinar -15. 10. 2020. godine-jedan istraživač*);
6. **ECAC ACC 52 sastanak** (Webinar - 21. - 22. 10. 2020. godine – dva istraživača);
7. **The ICAO EUR-NAT- seminar “Kultura pravičnosti u vazduhoplovnoj industriji”** (JUST CULTURE ACROSS INDUSTRIES CONTINUING TO LEARN FROM EACH) (*Webinar - 27, 28 i 29. 10., i 17. 11. 2020. godine – dva istraživača*);
8. **EUROCONTROL's Aviation Hardtalk Live - Kako izgraditi bolji evropski vazdušni saobraćaj nakon COVID krize** (How can we build back better European Aviation after COVID-19 (Livia Spera, General Secretary of ETF) (*Webinar - 10. 11. 2020. godine – jedan istraživač*);

Komisija je tokom godine imala redovnu komunikaciju sa ECAC ACC, a u maju mjesecu na njihov zahtjev KINNS je dostavio prijedlog mjera za poboljšanje sigurnosti vazdušnog saobraćaja u Post COVID 19 periodu, koji je bio zapažen od tog tijela i tijela za istrage nezgoda i nesreća vazduhoplova zemalja članica.

U okviru istrage ozbiljne nezgode “Onesposobljenost pilota”, Avion Foker 100 40-AOM koju vodi Glavni istraživač za sector vazduhoplovstva, a koja je tokom godine privedena kraju, jedan istraživač sa Liste istraživača Komisije, učestvuje u istoj, u smislu OJT treninga.

Član Komisije iz sektora vazduhoplovnih istraga nesreća i nezgoda (ujedno Rukovodilac Komisije), tokom godine je aktivno učestvovao u radu Odbora za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju, kao član pomenutog tijela.

U sklopu regionalne saradnje istraživača nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova u toku 2020. godine Komisija je održavala kontakte sa Centrom za istraživanje nesreća Srbije, Agencijom za istraživanje nesreća Hrvatske, Biroom za istraživanje nesreća i nezgoda u saobraćaju Njemačke i Komisijom za istraživanje vazduhoplovnih nezgoda Slovenije.

Imajući u vidu, stručno specijalistička znanja, školsku spremu i iskustvo stečeno kroz dosadašnji rad i obuku istraživača, uz primjenu pozitivne međunarodne prakse, **Komisija je dizajnirala “Osnovni kurs za istraživanje nesreća i nezgoda vazduhoplova”**, čije sprovođenje je nastavljeno i tokom 2020. Godine, na koji način je sertifikovana 6 istraživača sa Liste stručnjaka KINNS, za učešće u manjim istragama, kao članovi istraživačkog tima. Kurs se pokazao kao

dobra osnova, za dalji nastavak specijalističke obuke istraživača, zbog čega će se sa tom praksom nastaviti i tokom 2021. godine.

Važan stalni zadatak Komisije preciziran Pravilnikom o radu, predstavlja komunikacija i obilazak vazduhoplovnih subjekata, a isti je realizovan prema usklađenom Planu obilazaka. U protekloj godini je izvršeno 10 obilazaka vazduhoplovnih subjekata sa kojima je uspostavljena otvorena i profesionalna komunikacija, o čemu između ostalog govori i broj pravovremenih prijava vanrednih događaja koji je kontinuirano u porastu od 2015. godine, kada je bilo svega 19 prijava, na 162 prijave, koliko smo ih imali u 2019. godini, dok u 2020. godini imali smo povećan broj prrijava (130), u odnosu na značajno smanjen obim vazdušnog saobraćaja, koji je prouzrokovala pandemija COVID 19. Cijenimo da je to zbog novih sigurnosnih izazova koje je sa sobom donijela COVID 19 kriza, a koji se odnose na: brzo konzerviranje i de-konzerviranje aviona (*storage & de-storage*); upravljanje opasnostima od divljih životinja (prvenstveno ptice) zbog smanjenog obima vazduhoplovnih aktivnosti; degradacije znanja i vještina vazduhoplovnog osoblja izazvanjog smanjenjem broja tehničkih i vazdušnih operacija i otežane habitacije, te porasta broja cyber-security i drugih bezbjednosnih prijetnji što je bila prateća manifestacija i svih prethodnih cikličnih kriza, koje su pogadale međuanrodni vazdušni saobraćaj, u poslednjih 20 godina.

Naročito kvalitetnu saradnju tokom godine, Komisija je imala sa Agencijom za civilno vazduhoplovstvo Crne Gore, gdje je prisutna kontinuirana komunikacija i razmjena podataka, a što je rezultiralo i izuzetno zapaženom koordinacijom aktivnosti tokom ažuriranja CAP Države, definisanja neusaglašenosti domaće i ICAO legistralive, te kroz pomoć i saradnju u sprovođenju obuke istraživača sa Liste stručnjaka KINNS.

Pored sporazuma o saradnji sa ACV, Komisija ima Sporazumom o saradnji i sa Vrhovnim državnim tužilaštvom, potpisan 2015. godine, od kada se održavaju redovni kontakti, od izuzetnog obostranog značaja, a naročito kada se vrši istraga konkretene nesreće ili nezgode. Svjesni značaja pravno utemeljene interresorne saradnje, Komisija je u drugoj polovini 2019. i tokom 2020. godine, upitila više dopisa i inicijativa prema relevantnim državnim organima i institucijama, koje bi mogle uticati na podizanje stručno specijalističke kapacitativnosti Komisje za vršenje istraga u saobraćaju, za koje vjerujemo da će se i operacionalizovati u narednom periodu, jer je sve prisutnije prepoznavanje uloge Komisije u Državnom saobraćajnom sistemu.

Od ranije prepoznat, važan zadatak Komisije je i priprema saradnje sa drugim državnim organima i organizacijama koje imaju svoje obaveze i odgovornost u momentu kada se desi avionska nesreća. Jedna od najbitnijih aktivnosti kod istrage avionske nesreće jeste pronalazak, čuvanje, očitavanje i analiza podataka sa snimača podataka leta (FDM) i slimača glasa iz kokpita(CVR) (tzv.“crne kutije”). Kako u Crnoj Gori ne postoje specijalizovane laboratorije ili instituti, tehnički i stručno osposobljeni za to, Komisija je još tokom 2016. godine, uspostavila komunikaciju sa Agencijom za istraživanje avionskih nesreća Francuske (BEA), kojom prilikom je isposlovana vrlo povoljna ponuda za saradnju, o čemu je Komisija informirala

MSiP sa molbom za dobijanje saglasnosti za potpisivanje Sporazuma sa BEA kojim bi se regulisala ta saradnja. Takva saglasnost je u više navrata tražena i obrazlagana i tokom 2019. godine i 2020. godine, ali nažalost, još uvijek nije dobijena, zbog čega nekapacitativnost Komisije, za tako složene tehničke analize, ostaje i dalje aktuelna. To pitanje je registrovano kao "ozbiljan nedostatak" i tokom ICAO USOAP CMA audita, realizovanog početkom 2019. godine, i uneseno u Završni izvještaj procjene Državnog vazduhoplovnog sistema, ali ni to nije bilo dovoljno nadležnim iz MSiP, da reaguju i daju saglasnost za pomenutu veoma važnu inicijativu.

Slično je i kada je su u pitanju mogućnosti i ponude za saradnju od strane agencija, komisija ili biroa koje se bave istraživanjem vazduhoplovnih nesreća u zemljama Regiona. Njihovo raspoloženje za saradnju po pitanjima istraga bi moglo da se iskoristi u više oblasti, a naročito na polju obuke u realnim uslovima (On the Job Training - OJT), kada bi postojali sporazumi o saradnji. Tekst takvih sporazuma je unificiran i usaglašen od strane ICAO, koji u svojim dokumentima podržava i ohrabruje međunarodnu, a naročito regionalnu saradnju, ali komisija, zbog svog formalno pravnog statusa, ne može da ih potpisuje bez prethodne saglasnosti od nadležnih organa Vlade. (Ranije MSiP, sada MKI).

4.3 Istraživanje nesreća u željezničkom saobraćaju

Odjel za istrage nesreća u željezničkom saobraćaju je samostalna i nezavisna grupa Komisije koja obavlja stručne poslove koji se odnose na istrage ozbiljnih nesreća i vanrednih događaja u željezničkom saobraćaju na željezničkoj mreži u Crnoj Gori. Istrage se vrše uskladu sa Zakonom o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza.

Komisija istražuje sve ozbiljne nesreće u željezničkom saobraćaju, a to su svi događaji koji uključuju sudar vozova ili iskliznuće voza koje ima za posljedicu smrt najmanje jedne osobe ili teške povrede pet ili više osoba ili veliku štetu na vozilima, željezničkoj infrastrukturi ili okolini, kao i svaka druga slična nesreća sa očiglednim uticajem na bezbjednost željezničkog sistema ili na upravljanje bezbjednošću.

Komisija može istraživati i one nesreće i incidente koji su pod neznatno drugačijim okolnostima mogle dovesti do ozbiljnih nesreća, uključujući tehničke otkaze u radu strukturnih podsistema ili njihovih sastavnih djelova.

Komisija sprovodi bezbjedonosne istrage u cilju sprečavanja nesreća i ozbiljnih nezgoda, što uključuje prikupljanje i analizu podataka, izradu zaključaka uključujući utvrđivanje uzroka i kada je to pogodno, izradu bezbjedonosnih preporuka kako bi se spriječile nesreće i incidenti u budućnosti i poboljšala bezbjednost u željezničkom saobraćaju.

U međuvremenu, nastao je veoma ozbiljan problem, naime od avgusta mjeseca 2020. godine, a nakon smrti dotadašnjeg člana Komisije, gospodina Jovana Babića, nadležno Ministarstvo ne popunjavaju upražnjeno mjesto istraživača za vođenje istraga iz oblasti

železničkih nesreća i nezgoda, za šta smo se u više navrata obraćali MSiP, ali i MKI, početkom ove godine, međutim, još uvijek bez rezultata. Ovim putem još jednom želimo naglasiti, da Komisija od tada nije u mogućnosti da obavlja svoje nadležnosti za oblast istraga u željezničkom saobraćaju, zbog čega ponovo molimo nadležne iz MKI da se ovo pitanje urgentno riješi.

4.4 Istraživanje pomorskih nezgoda i nesreća

Istraživanje pomorske nezgode ili nesreće - sigurnosna istraga, obavlja se radi utvrđivanja uzroka pomorske nezgode ili nesreće u cilju sprečavanja ili smanjivanja mogućih ponavljanja pomorskih nezgoda ili nesreća u budućnosti i unapredjenja pomorske sigurnosti i zaštite morske okoline.

Komisija ne istražuje pomorske nezgode i nesreće u kojima su učestvovali ratni brodovi, plovni objekti koji koriste organi državne uprave, plovni objekti bez sopstvenog pogona, drveni brodovi jednostavne gradnje, jahte i čamci koji ne obavljaju privrednu djelatnost, ribarski brodovi dužine manje od 15 metara, nepomični pomorski objekti za eksploataciju podmorja.

U 2020 godini je zbog pandemije "COVID 19" bio smanjen broj uplovljenja i isplovljenja brodova u naše teritorijalne vode.

U 2020 godini, Komisija za pomorske nezgode i nesreće je zaprimila i postupila po sljedećim prijavama:

1. Dana 11.07.2020 godine, od UPS i upravljanja lukama smo obaviješteni da je u budvanskom akvatorijumu, na otvorenom moru, na udaljenosti od 760 metara od rta Mogren, u pravcu otvorenog mora, oko 14,10 časova po lokalnom vremenu, dogodila se pomorska nesreća u kojoj su učestvovala dva plovna objekta u kategoriji motornog čamca, namijenjenih za lične potrebe - sport i razonodu, na način što je plovni objekat marke "SEA RAY" model SUNDANCER 395, registarskih oznaka DL 1341AG, imena „MILLENNIUM“ dužine 11,80 metara, koji je bio pod zastavom SAD, sa izdatom vinjetom od strane pomorskih vlasti Crne Gore, udario u motorni čamac registarskih oznaka BD-230 dužine 5,90 metara, usled čega je jedno lice od zadobijenih povreda preminulo na licu mjesta, dok je drugo lice zadobilo tjelesne povrede iz čamca BD 230. Ovaj događaj nije predmet sprovođenja sigurnosne istrage Komisije u skladu s članom 3. stav 4. „Uredbe o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća“ Sl.list Br. 52 od 11. septembra 2015 godine, koji naglašava da se navedena Uredba ne primenjuje na pomorske nezgode i nesreće u kojima su učestvovali čamci i jahte koji ne obavljaju privrednu djelatnost.
2. Dana 06. avgusta 2020 godine u 18,20 časova po lokalnom vremenu u luci Harcourt, Rivers State, Nigerija, teretni brod MV "PLUTO" zastave Liberije, je manervišući u navedenoj luci udario u teretni brod MV "BUDVA" zastave Crne Gore, vlasništvo Barske plovidbe usled čega su nastala oštećenja na desnom pramčanom dijelu MV

"BUDVA" iznad vodene linije. Brod MV "BUDVA" je sanirao oštećenje privremeno na sidrištu i nastavio komercijalne aktivnosti nakon upustva od Registra. O navedenom događaju Komisija je dobila izvještaj od pomorske administracije Nigerije za istrage pomorskih nesreća.

Stim u vezi, a nakon ispitivanja činjenica i prikupljanja podataka, Komisija nije pokretala istragu jer se brod MV "BUDVA" nalazio na propisnom vezu u luci Harcourt i nije mogao uticati da se incident izbjegne.

Pomorska nesreća je prošla bez povreda posade i zagadjanja mora. Kompletan servis oštećenja trupa na MV "BUDVA" je odradjen u Turskoj u brodogradilštu Tuzla, nakon dva mjeseca od datuma nesreće o trošku Osiguranja MV "Pluto".

Komisija je navedene slučajeve unijela u bazu podataka o pomorskim nezgodama i nesrećama.

Za svaki pojedinačni slučaj sačinjen je fotoelaborat i izvještaj, kao i obavljene neophodne sastanci sa nadležnim službenicima Uprave pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, Lučkih kapetanija, svjedocima i dr. subjektima, radi prikupljanja informacija o predmetnim događajima.

Na osnovu svega gore navedenog kao i uzimajući u obzir i prethodne istrage pomorskih nesreća koje su završene, date su sigurnosne preporuke u cilju podizanja nivoa sigurnosti i bezbjednosti plovidbe:

- Za luku Kotor neophodno angažovanje adekvatnog remorkera za putničke brodove dužine preko 200 metara, kako bi se obezbijedila puna pripravnost u samoj luci čime će se skratiti vrijeme reagovanja u slučaju nužde
- Nabavka i montaža sidrenih bova za putničke brodove čija dužina prelazi 200 metara u lučkom akvatorijumu Luke Kotor i njenih sidrišta
- Definisati sidrišta u Kotorskom zalivu
- Obezbijediti blagovremene informacije o frekvenciji pomorskog saobraćaja i meteorološkim prilikama na relaciji dežurnog službenika u luci Kotor, Lučke kapetanije i UPS i upravljanja lukama.
- Obilježavanje crvene zone oko sidrišta u Bokokotorskom zalivu
- Neophodno ustanoviti maksimalni broj putničkih brodova koje može primiti luka Kotor odnosno Bokokotorski zaliv
- Definisati meteo limit u brzini vjetra kada prestaje saobraćaj za putničke brodove
- U luci Kotor na tzv. Mediteranskom vezu izbjegavati vez putničkih brodova (četvorovez sa spuštenim sidrima i vez krmom za obalu), kada vladaju nepovoljni meteo uslovi
- Prilikom najave dolaska broda u lučki akvatorijum luke Kotor i njenih sidrišta analizirati vremenske prilike koje predstoje i gustinu pomorskog saobraćaja na relaciji Lučka kapetanija Kotor i luka Kotor kao i poštovanje sigurnosnih mjera za vrijeme boravka putničkog broda u luci Kotor i njenom sidrištu

- Neophodno je razmotriti uvođenje praktičnog dijela obuke za sticanje zvanja za Voditelja čamca. U cilju pojačanja kontrole plovni objekata u ljetnjim mjesecima, razmotriti mogućnost uvećanja tehničkih i kadrovskih kapaciteta inspekcije

5. Ljudski resursi

5.1 Organizacijska struktura Komisije

Od svog osnivanja, Komisija je sastavljena od tri stalna člana (po jedan za svaki vid saobraćaja). Radi se o **minimalnom broju istraživača**, gdje je **Glavni istraživač za vazdušni saobraćaj (IIC)** ujedno i Rukovodilac Komisije, iako je svaki vid saobraćaja pravno ustrojen posebnim zakonom, gdje svaki od tih zakona ostavlja mogućnost da se za konkretni vid saobraćaja imenuje do 3 stalna člana (istraživača). Tako organizacijski koncipirana Komisija je zadovoljavala početne zahtjeve u prvim godinama nakon osnivanja. Međutim, vremenom je došlo do jasnijeg prepoznavanja njenog značaja za unapređenje sigurnosti u Saobraćajnom sistemu, a narastanjem obima njenih međunarodnih i domaćih obaveza, došlo se do zaključka da su postojeća tri člana kontinuirano značajno opterećeni, a naročito istraživač za vazdušni saobraćaj, koji je ujedno i Rukovodilac Komisije, ali i kontakt lice za inicijalnu prijavu nesreća i nezgoda u bazi podataka ICAO. **Da je takva organizacijska struktura neodrživa, a naročito u sektoru vazduhoplovstva, pokazala je i ICAO USOAP CMA misija validacije, u čijem je Konačnom izvještaju ukazano na neophodnost aktuelne popune ovog sektora, s obzirom da su zahtjevi uzajamne dostupnosti (ICAO-Komisija) projektovani na 24-časovnom principu.** U tom smislu, u projektovanju budžeta Komisije za 2020. godinu, stvorena je materijalna osnova za popunu sektora vazduhoplovstva sa još dva člana, a imajući u vidu da Zakon o vazdušnom saobraćaju takvu mogućnost predviđa, bio je u dva navrata upućivan prijedlog prema Ministarstvu kako bi se to pitanje čim prije riješilo, ali nikad nije stigla povratna informacija.

Član Komisije za istraživanje nesreća i nezgoda u željezničkom saobraćaju, gospodin Jovan Babić je 19. 08. 2020. godine preminuo. Komisija se u dva navrata obraćala MSiP dopisom o potrebi imenovanja člana Komisije za željeznički saobraćaj, ali na dopise nije odgovarano, tako da Komisija od tada nije u stanju da odgovori svojim zadacima u oblasti istraga nesreća i nezgoda u željezničkom saobraćaju i ovo pitanje se treba urgentno rješavati.

5.2 Obuka i stručno usavršavanje istraživača

Od svog osnivanja, Komisija poklanja posebnu pažnju obuci i stručno specijalističkom usavršavanju istraživača i stručnjaka koji su evidentirani na listama stručnjaka i istraživača.

Obuka je sprovedena na osnovu Uputstva za obuku istraživača Komisije, na način da su preduzete značajne aktivnosti da se nivo obuke unaprijedi, što je učinjeno kroz individualno usavršavanje, OJT (obuka u realnim uslovima) i prisustvo dostupnim međunarodnim radionicama, kursevima i seminarima, koji su sprovedeni online tokom godine, **ali i kroz sprovođenje internog Osnovnog kursa za istraživanje nesreća i nezgoda vazduhoplova, koji su do sad pohađalo 9 istraživača.** Najznačajnije aktivnosti iz oblasti usavršavanja, obuke, OJT i vježbi, realizovane su po sledećem:

1. Online kursevi Akademije za zdravlje i zaštitu na radu, (OSHAcademy- (Occupational Safety and Health Academy, Beaverton, Oregon/ SAD), od interesa za unapređenje sposobnosti istraživača, za istraživanje nesreća i nezgoda u saobraćaju. (29. 01.2019. godine (Osnovni kurs istraživanja nesreća; 31. 01.2020. godine, Efektivni kurs za istraživanje nesreća; 12. 02. 2020. godine, Osnovni kurs za upotrebu lične zaštitne opreme; 14.02.2020. godine, Kurs zaštite od stresa prouzrokovanog vrućinom i hladnoćom; 21. 02. 2020. godine, Napredni kurs upotrebe lične zaštitne opreme);
2. Seminar „Ljudski faktor u vazduhoplovstvu“, PEP Akademija za avijaciju, Beograd, R. Srbija, (Predavanja uživo - 28. 02. 2020. godine – jedan istraživač)
3. ICAO EUR-NAT “Budućnost avijacije u uslovima pandemije COVID 19” (Future of Aviation Under COVID 19 Condition) (Webinar -25. 06. 2020. godine - dva istraživača);
4. ICAO EUR NAT: Vođenje istraga u COVID 19 uslovima (Conducting Accident Investigations under COVID-19 conditions) (Webinar-28. 07. 2020. godine – tri istraživača);
5. Sastanak u organizaciji ACV- Analiza novog Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja (Webinar-05.10. 2020. godine-dva istraživača);
6. EUROCONTROL's Aviation Hardtalk Live- Kako izgraditi bolji evropski vazdušni saobraćaj nakon COVID krize (How can we build back better European aviation after COVID-19) (Webinar-15. 10. 2020. godine-jedan istraživač);
7. ECAC ACC 52 sastanak (Webinar-21. - 22. 10. 2020. godine – dva istraživača);
8. The ICAO EUR-NAT- seminar “Kultura pravičnosti u vazduhoplovnoj industriji” (JUST CULTURE ACROSS INDUSTRIES CONTINUING TO LEARN FROM EACH) (Webinar-27, 28 i 29. 10., i 17. 11. 2020. godine – dva istraživača) ;
9. EUROCONTROL's Aviation Hardtalk Live - Kako izgraditi bolji evropski vazdušni saobraćaj nakon COVID krize (How can we build back better European Aviation after COVID-19 (Livia Spera, General Secretary of ETF) (Webinar-10. 11. 2020. godine – jedan istraživač);
10. Osnovni kurs za istraživanje nesreća i nezgoda vazduhoplova (Predavanja i vježbe uživo - jun i decembar 2020. godine - 6 istraživača).

U okviru istrage ozbiljne nezgode “Onesposobljenost pilota”, koju vodi Glavni istraživač za sector vazduhoplovstva, jedan istraživač sa Liste istraživača Komisije, učestvuje u istoj, u smislu OJT treninga, sa posebnim akcentom na: intervjuisanju lica, analizi podataka sa FDM i CVR-a, analizi podataka i izradi završnog izvještaja. *(Istraga za IIC, OJT za Itraživača sa Liste Komisije)*

U okviru istrage ozbiljne nezgode “kontakt aviona u letu sa preprekom”, započete 23. 11. 2020. godine, koju vodi Glavni istraživač za sector vazduhoplovstva (IIC), jedan istraživač sa Liste istraživača Komisije, učestvuje u istoj, u smislu OJT treninga, sa posebnim akcentom na: obilasku mjesta događaja, intervjuisanju lica, analizi podataka i izradi završnog izvještaja. *(Istraga za IIC, OJT za Itraživača sa Liste Komisije)*

Uprkos COVID krizi i mjerama koje su započele potpunim zatvaranjem sredinom marta 2020. godine i u oštrijem ili blažem obliku bile prisutne tokom cijele godine, navedeno ukazuje da je Komisija kontinuirano držala u fokusu obuku i stručno usavršavanje, sa posebnim akcentom na osnovnoj, naprednoj i OJT obuci, u cilju dostizanja i održavanja sposobnosti, znanja i vještina, neophodnih za uspješno vođenje istraga, naročito u oblasti vazdušnog saobraćaja, jer u toj oblasti Država ima i najviši nivo međunarodne obaveze (Članica ICAO Konvencije, a ako se ima u vidu da je ICAO specijalizovana agencija Ujedinjenih nacija (UN).

6. Aktivnosti Komisije za 2021. godinu

6.1 Godišnji plan rada Komisije

Tokom 2020. godine, Komisija će se težišno angažovati na realizaciji sistemskih zadataka, usmjerenih na izgradnju sposobnosti i kapaciteta za pokretanje i vođenje efikasnih istraga nesreća i nezgoda u saobraćaju, u skladu sa domaćom i međunarodnom legistlativom, po sledećem:

- **Administracija, organizacija i rukovođenje Komisijom;**
- **Popuna Komisije nedostajućim stalnim istraživačem za oblast željezničkog saobraćaja i još jednim istraživačem za oblast vazdušnog saobraćaja;**
- **Nastavak vođenja započetih istraga ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, iz prethodnih godina;**
- **Ažuriranje i realizacija Godišnjeg plana rada Komisije i Godišnjeg plana obuke istraživača Komisije i istraživača sa Liste istraživača Komisije;**
- **Saradnja sa relevantnim domaćim i međunarodnim vazduhoplovnim organizacijama i institucijama.**
- **Praćenje, koordinacija i organizacija aktivnosti usmjerenih na stručno specijalističko usavršavanje istraživača sa Liste istraživača Komisije i eksperata sa Liste eksperata Komisije;**

- Proučavanje i upoznavanje sa relevantnim međunarodnim i domaćim dokumentima i propisima kojima su regulisana pitanja iz oblasti Istraživanja nesreća, ozbiljnih nezgoda i nezgoda vazduhoplova;
- Praćenje izmjena zakonske regulative iz oblasti Civilnog vazdušnog saobraćaja, pomorskog i željezničkog saobraćaja;
- Praćenje realizacije iz aktivnosti korektivnog akcionog plana Crne Gore, u cilju unapređivanja sposobnosti Državnog vazduhoplovnog Sistema;
- Ažuriranje i vođenje Liste stručnjaka i Liste istraživača KINS, ažurirane podataka i rokova važenja ID istraživača, te kompletiranje dokumentacije i opreme za istraživače;
- Praćenje stanja sigurnosti Civilnog vazdušnog saobraćaja u zemlji, okruženju i na globalnom nivou;

Ključni zadatak “istraživanje nesreća i nezgoda u saobraćaju” predstavlja permanentnu aktivnost Komisije čiji obim i vrsta se ne može unaprijed planirati, dok su ostali težišni zadaci, (koji su usmjereni na pripremu, obuku i osposobljavanje članova Komisije i istraživača sa Liste istraživača a imaju za cilj podršku izgradnji kapaciteta za izvršavanje namjenskih zadataka), razvrstani u 3 planske cjeline Godišnjeg plana rada, po sledećem:

- 6.1.1 **Administracija, organizacija i rukovođenje radom Komisije** (*Planiranje i izvještavanje; Organizacijska struktura; Inspeksijski poslovi, kontrola i nadzor; Opšta administracija; Saradnja sa relevantnim domaćim i međunarodnim vazduhoplovnim organizacijama i institucijama*)
- 6.1.2 **Stručno specijalistično usavršavanje** (*Usavršavanje istraživača Komisije i Istraživača sa Liste istraživača Komisije-zadaci precizirani Planom obuke i stručnog usavršavanja Komisije, za 2021. godinu*)
- 6.1.3 **Materijalno obezbjeđenje** (*Materijalno poslovanje; Finansijsko poslovanje; Operativna logistička podrška; Ostali zadaci logističke podrške*)

Rukovodilac Komisije koordinira aktivnosti i usmjerava realizaciju Plana, u zavisnosti od angažovanja na ključnim aktivnostima istraga. Dostignuti nivo realizacije ostalih planiranih aktivnosti, zavisice od raspoloživih materijalno finansijskih sredstava, odnosa nadležnih organa prema prijedlogu Komisije za popunu sektora vazduhoplovnih istraga za još dva člana, stepena unapređenja međuresorne saradnje i sveukupnog stanja sigurnosti u Saobraćajnom sistemu Države, od čega će zavisiti konkretno angažovanje istraživača.

6.2 Godišnji plan obuke istraživača i istraživala sa Liste Komisije

Godišnji Plan obuke istraživača i istraživala sa Liste istraživača Komisije, za 2020. godinu, brižljivo je pripremljen i detaljno razrađen u skladu sa potrebama Komisije za unapređenjem stručno specijalističkih kompetencija raspoloživog kadra. U tom smislu, tokom tekuće godine, plan predviđa sledeće aktivnosti:

- *Osnovi kurs za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova;*
- *Napredni kurs za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova;*
- *RASG EUR Accident Investigation (AIG) and ECCAIRS User WORKSHOP;*
- *Seminar upoznavanja sa Strategijom sigurnosti vazdušnog saobraćaja;*
- *Seminar prve pomoći za Istraživače Komisije i Istraživače sa Liste istraživača Komisije;*
- *Seminar Zaštite od opasnih materija na mjestu nesreće i korišćenja zaštitne opreme istraživača;*
- *Seminar protiv požarne zaštite Istraživača na mjestu nesreće ili ozbiljne nezgode vazduhoplova;*
- *Seminar upoznavanja Istraživača sa Liste istraživača Komisije sa opremom i dokumentacijom istraživača Komisije;*
- *Obuka Istraživača i Istraživača sa Liste istraživača Komisije u vođenju realnih istraga (OJT Training);*
- *Kursevi, Seminari i obuke, na oslovu poziva Istraživačkih organa drugih država, ICAO EUR NAT, ECAIRS, Online kursesh OSHAcademy i sl.*

Pored navedenih aktivnosti obuhvaćenih sa GPR i GPO, Članovi komisije će se angažovati i na dodatnim zadacima od interesa za unapređenje sigurnosti Saobraćajnog sistema Države, kao što su:

- *Održavanje i izgrađivanje sistema izvještavanja o ugrožavanju sigurnosti,*
- *Unapređenje saradnje i održavanje kontakta sa saobraćajnim subjektima,*
- *Održavanje sajta i objavljivanje notifikacija, informacija o etapama istraga i završnih izvještaja;*
- *Rad i aktivnosti na "poboljšanju vidljivosti" postojanja Komisije u Saobraćajnom sistemu Države;*
- *Vođenje Nacionalne baze podataka o nesrećama, nezgodama i događajima koji ugrožavaju sigurnost*
- *Ažuriranje Liste stručnjaka iz sva tri vida saobraćaja*
- *Učešće u radu Odbora za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju*
- *Tekući poslovi u vezi funkcionisanja Komisije i eventualne saradnje sa nadležnim državnim organima kod unapređenja zakonske regulative koja se tiče saobraćajnih oblasti, Saobraćajnog Sistema države, koje spadaju u djelokrug rada i interesovanja Komisije (vazdušni, željeznički i pomorski saobraćaj.).*



Rukovodilac Komisije

Darko Čonč