



Crna Gora

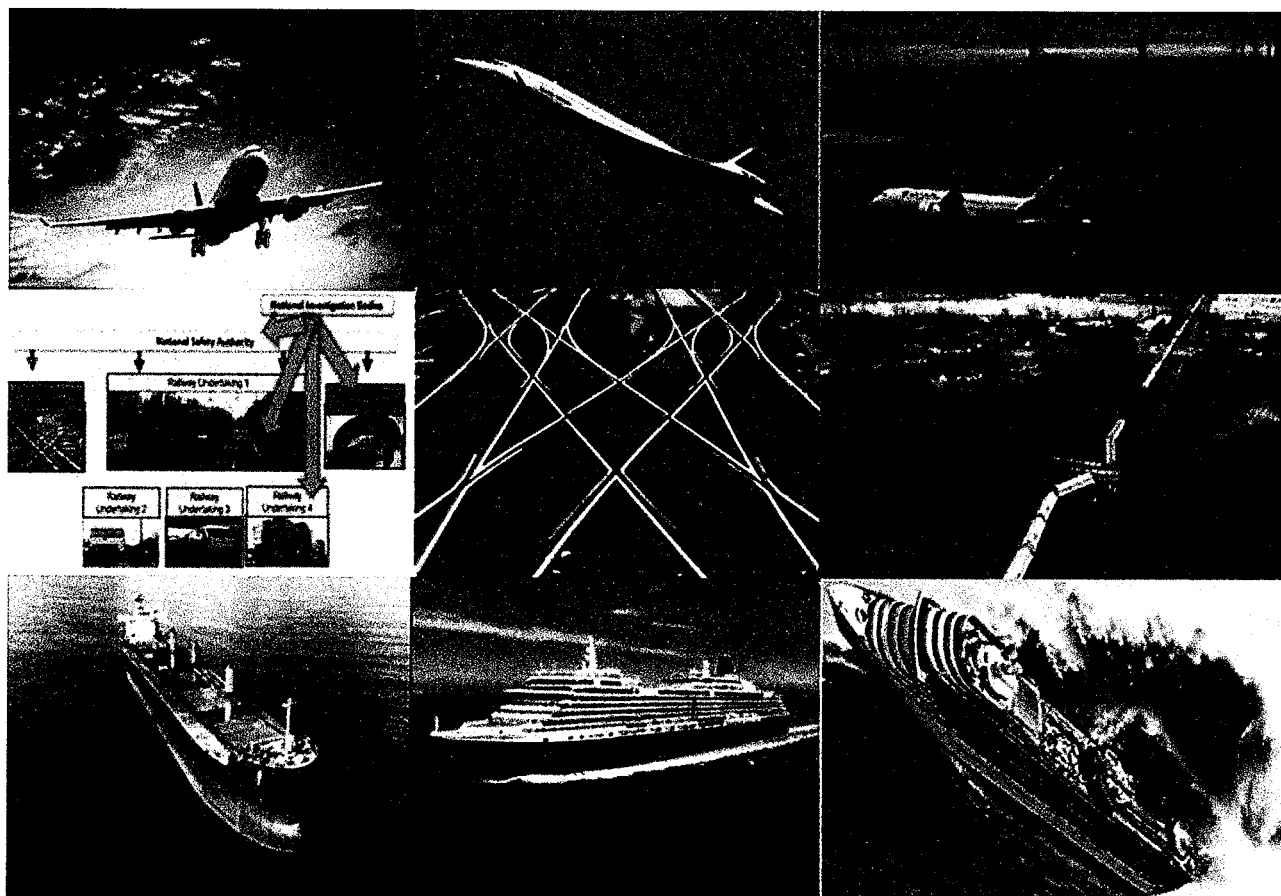
**Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda
vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost
željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća**

*Adresa: Đoka Miraševića broj 19
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 652 160
fax: +382 20 652 160
www.kinns.gov.me*

Broj: 01- 34

Podgorica, 11. 03. 2025. godine

**IZVEŠTAJ o radu Nacionalne komisije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda
vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i
pomorskih nezgoda i nesreća za 2024. godinu**



Podgorica, 11. mart, 2025. godine

SADRŽAJ:

- 1. REZIME (3)**
- 2. Nadležnosti Komisije (6)**
- 3. Administrativno-tehnički uslovi za rad Komisije (7)**
- 4. Aktivnosti Komisije (8)**
 - 4.1 Aktivnosti u okviru ICAO USOAP CMA programa (8)**
 - 4.2 Aktivnosti u okviru ECAC ACC grupe eksperata (10)**
 - 4.3 Istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova (11)**
 - 4.4 Istraživanje vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja (20)**
 - 4.5 Istraživanje pomorskih nezgoda i nesreća (23)**
- 5. Ljudski resursi (30)**
 - 5.1 Organizacijska struktura Komisije (30)**
 - 5.2 Obuka i stručno usavršavanje istraživlaca (30)**
- 6. Aktivnosti Komisije za 2025. godinu (32)**
 - 6.1 Godišnji plan rada Komisije (32)**
 - 6.2 Godišnji plan obuke stalnih istražilaca i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije (34)**

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*), izvršavala je zadatke iz svog djelokruga, u optimalnoj organizacijskoj strukturi, uspostavljenoj **Odlukom Vlade Crne Gore br. 04-3715**, od 30.07.2021. godine, kada je Komisija proširena na 6 istražilaca (po dva za svaki vid saobraćaja) (*Sl. list CG br. 91/2021, od 27.08.2021. godine*).

Komisija je značajno doprinosila unapređenju sigurnosti u saobraćajnom sistemu Crne Gore, tokom 2024. godine i njen rad je bio vidljiv u svim saobraćajnim oblastima, kako u civilnom vazduhoplovstvu, tako i u željezničkom i pomorskom saobraćaju. Shodno Zakonu o vazdušnom saobraćaju, (*Sl. list CG 30/12, 30/17 i 82/20*), Zakonu o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza (*Sl. list CG br. 1/14*) i Zakonu o sigurnosti pomorske plovide (*Sl. list CG br. 62/13, 52/15, 71/17 i 77/20*), u domenu istraga vazduhoplovnih, pomorskih i željezničkih nesreća i ozbiljnih nezgoda, redovno je funkcionisao stabilan i pouzdan sistem izvještavanja o vanrednim događajima svih kategorija, što je značajno doprinijelo pravovremenom izvršavanju namjenskih zadataka i unaprijedilo operativne uslove za rad.

Organizacijsko-tehnički uslovi za funkcionisanje Komisije zadržani su na nivou iz prethodne godine, čemu je doprinijela svrsishodna organizacijska struktura, redovna opšta i specijalistička obuka, intenziviranje međunarodne saradnje na polju obuke i usavršavanja, ali i znavljanje i nabavka dijela nedostajuće IT i druge opreme i sredstava za rad, u okviru odobrenih finansijskih sredstava i u skladu sa važećim zakonskim propisima.

Finansijska sredstva odobrena za rad Komisije u 2024. godini, shodno Zakonu o Budžetu Crne Gore za 2024. godinu (*Službeni list Crne Gore, broj 124/2023 od 31.12.2023.*), omogućavala su izvršavanje namjenskih zadataka, osim pojedinih aktivnosti iz domena međunarodne saradnje na polju obuka, kada nijesmo bili u mogućnosti odazvati se svim pozivima za stručna usavršavanja, zbog nedostatka sredstava ili nepravovremenog dodjeljivanja istih.

Tokom izvještajne godine, u oblasti vazdušnog saobraćaja Komisija je primila 450 prijava vanrednih događaja, analizirala ih i evidentirala po kategorijama, na osnovu čega je, prema važećoj nacionalnoj regulativi, usklađenoj sa ICAO standardima, jedan događaj (*uz jedan iz prethodne godine čija istraga je okončana 2024. godine*) kategorisala kao "nesreća" (zbog obima i vrste povreda involviranih lica, te stepena oštećenja vazduhoplova), (*ultralaki vazduhoplovi "Groppo G70 600 912ULS", njemačke registarske oznake D-MGMS¹ i "Super Blanik L 23", registarske oznake 4O-DIY²*), dok je jedan događaj inicijalno kategorizovan kao "ozbiljna nezgoda" (*Dron tipa DJI Matrice 300 RTK, serijski broj 1W9DJ9Q0014410, identifikacione oznake 4OBA*),

¹ Nesreća se dogodila 19. jula 2023. godine, u neposrednoj blizini letjelišta „Štoj“/Ulcinj, a istraga je okončana izradom Završnog izvještaja br. 01-21, od 26.02.2024. godine.

² Nesreća se dogodila 30. marta 2024. godine, u neposrednoj blizini aerodroma „Kapino Polje“/Nikšić (LYNK), a istraga je okončana izradom Završnog izvještaja br. 01-108, od 08.11.2024. godine.

operatera Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama (*UPSUL*), gdje je kasnije, tokom faze istrage, a na osnovu zaključka da nije došlo do oštećenja vitalnih komponenti istog, ili do povreda lica ili materijalne štete na plovilu sa kojim je dron ostvario kontakt, zaključeno da se radi o nezgodi, zbog čega je istraga obustavljena, donošenjem Zaključka o obustavi istrage br. 01-112, od 15.11.2024. godine.

Istovremeno, nastavljena je istraga ozbiljne nezgode aviona "*Cesna 172N*", koja je otvorena u novembru 2018. godine, a koja je još uvijek u fazi tehničkih analiza prikupljenih podataka, koje se vršena u inostranstvu (Njemačka i SAD), a preduzete mjere od strane proizvođača motora (*Technify Motors-Continental GmbH, St. Egidien, Njemačka*), do konačnog završetka istrage, dostavljene su Komisiji posredstvom BFU Njemačke, tek krajem 2023. godine³, tako da je za očekivati da bi ista mogla rezultirati završnim izvještajem tokom 2025. godine.

Tokom 2024. godine, u saradnji sa Agencijom za civilno vazduhoplovstvo (ACV) i ICAO, vršeno je ažuriranje Korektivnog akcionog plana Države (Corrective Action Plan-CAP) vezano za oblasti iz djelokruga rada Komisije, ali tom prilikom nije bilo unošenja nekih novih rješenja ili realizacije zahtjeva vezanih za odgovor na "protocol pitanja" iz ICAO USOAP CMA programa, već samo ažuriranje kontakt detalja i novih datuma do kojih se pretpostavlja da bi ciljevi mogli biti ostvareni, a na osnovu dinamike kojom se radi na izradi izmjena i dopuna ZoVS.

Od III kvartala 2021. godine, kada je komisija popunjena sa po 2 istražioca za sva tri vida saobraćaja, smanjen je broj operativnih i organizacionih ograničenja u radu Komisije, poput nedostatka potrebnog broja istražilaca, ali i dalje su ostala brojna ograničenja koja bi mogla biti riješena kroz izradu i donošenje novog Zakona o vazdušnom saobraćaju (ZoVS) ili kroz značajnije izmjene i dopune postojećeg, u dijelu koji se odnosi na istraživanje nesreća i nezoda vazduhoplova, a koja je u toku već duže vrijeme.

Takođe u toku su izrade izmjena i dopuna i Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza⁴, kao i Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe, pa je za očekivati da bi nova rješenja mogla doprinijeti efikasnijem i svrsishodnijem angažovanju Komisije na unapređenju sigurnosti svih vrsta saobraćaja, ali i jasnijem definisanju njenih nedležnosti, prava i obaveza, i uopšte mjesta u Saobraćajnom sistemu Države.

Rukovodilac Komisije je ujedno i član **Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnšću u civilnom vazduhoplovstvu** u čijem radu je aktivno učestvovao tokom godine i na taj način

³ Posredstvom Nacionalnog biroa za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda Njemačke (BFU), komisiji je dostavljen SERVICE BULLETIN (PRIORITY I-SAFETY), no. SB CG 125-1026 P1, od 20.10.2020. godine, u kome je uvažena preliminarne preporuka da se uvijek upotrebe "vremenskog lanca", (Timing chain), za motore TAE 125-02-114 (Version 01 engine), smanji sa 900 h rada na 600 h rada, a što je u skladu i sa prethodnom Direktivom EASA, AD No.: 2010-0136R1, od 16.08.2016. godine, vezanom za slične verzije pomenutog motora.

⁴ Na radionici IPA istraživanje nesreća i nezgoda (IPA Incident investigation training) koja je u organizaciji Agencije EU za željeznice (ERA) održana u Istanbulu/R. Turska 10. i 11. 12. 2024. godine, predstavnici ERA i TC EU su spominjali rad na Zakonima iz oblasti željezničkog saobraćaja u većini zemalja Zapadnog Balkana i tom prilikom je istaknuto da su tokom procesa izrade mora voditi računa o usaglašavanju terminologije sa onom koja se koristi u Uredbama EC, vezanim za željeznički transport.

doprinosio preventivnom i proaktivnom djelovanju na unapređenju sigurnosti vazdušnog saobraćaja.

U oblasti željezničkog saobraćaja, tokom godine Komisija je zaprimila 18 prijava (*deset blagovremenih i 8 neblagovremenih*), od kojih ni jedna nije klasifikovana kao nesreća, shodno **Zakonu o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza** (*Službeni list Crne Gore br.01/14*) i **Pravilniku o načinu prikupljanja podataka i sačinjavanju izvještaja o vanrednim događajima, zbog čega nijesu ni izrađivani** Završni izvještaji o predmetni vanrednim događajima.

U oblasti pomorskog saobraćaja Komisija je procesuirala 11 događaja koji su procijenjeni kao nesreća ili ozbiljna nezgoda. Gdje je u 3 slučaja utvrđeno da se radi o događju za čije istraživanje je nadležna Komisija (*shodno „Uredbi o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća“ Sl.list Br. 52 od 11. septembra 2015. godine*). Radilo se o 3 pomorske nesreće, u kojim je u jednom slučaju završena istraga i dostavljen završni izvještaj nadležnom Ministarstvu, dok su u dva slučaja otvorene istrage, koje su u toku.

I pored rješavanja određenog broja problema koji su u prethodnim godinama opterećivali rad Komisije, i dalje je ostao značajan broj otvorenih pitanja, koja su za oblast vazdušnog saobraćaja, 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 međunarodne saradnje (*prvenstveno na relaciji Komisija-ICAO, Komisija-istraživačka tijela zemalja Regiona i Komisija- Istraživačka tijela drugih zemalja na vođenju istraga u kojima se Komisija pojavljuje kao zainteresovana strana*)⁵, te procedura finansiranja istraga eventualnih većih avionskih nesreća (*od 2020. godine bio ostvaren blagi pomak, jer je Komisija bila uvrštena među subjekte sa mogućnošću povlačenja sredstava iz budžetske reserve u takvim slučajevima, za 2021. godinu, ali još uvijek nije bila definisana i procedura, kako bi do novca za finansiranje istrage velike avionske nesreće Komisija došla, što je jedna od primjedbi sa Misije validacije ICAO USOAP CMA, još iz 2019. godine*)⁶.

Takođe, otvoreno je i pitanje određivanja nadoknada prilikom angažovanja eksperata sa Liste stručnjaka Komisije, koji se moraju uključiti u svaku istragu, a koje nije regulisano postojećim pravilnicima i predstavlja problem u redovnom funkcionisanju Komisije, te mogućnosti finansiranja njihove stručno specijalističke obuke.

Uprkos navedenim poteškoćama, ostvaren je izvjesan napredak na polju saradnje sa relevantnim međunarodnim organizacijama i tijelima (**ICAO, ECAC, ERA, EMSA**), a pokrenuta je i regionalna saradnja nadležnih nacionalnih istraživačkih tijela, u oblasti civilnog vazdušnog saobraćaja, koja

⁵ U slučaju da se vazduhoplovu sa CG registarskom oznakom, ili brodu koji je plovio pod C G zastavom desi ozbiljna nezgoda ili nesreća na teritoriji druge zemlje, ili da je u vazduhoplovnoj ili pomorskoj nesreći vazduhoplova ili plovila drugih zemalja stradao ili bio povrijeđen crnogorski državljanin.

⁶ U Zakonu o Budžetu Crne Gore za 2024. godinu (*Službeni list Crne Gore, broj 124/2023 od 31.12.2023.*), ta stavka u Bužetskoj rezervi je bila izostavljena, uprkos tome što smo na to ukazivali tokom dostavljanja Plana finansiranja Komisije za 2024. godinu, a isti slučaj je i u Zakonu o Budžetu Crne Gore za 2025. godinu (*Službeni list Crne Gore, broj 11/2025 od 10.02.2025. godine*).

će se unapređivati u narednom periodu, u skladu sa preporukama ICAO, sadržanim u 12. Izdanju Aneksa XIII, Međunarodne konvencije civilnog vazduhoplovstva.

Tokom 2024. godine, Komisija je bila u stanju da kontinuirano prati događaje od uticaja na sigurnost u sva tri vida saobraćaja, koji su u njenoj nadležnosti (*vazdušni, željeznički i pomorski saobraćaj*), da ih registruje, klasifikuje i procesuiru, u slučajevima ako se radi o nesrećama i ozbiljnim nezgodama.

Veoma je izvjesno da bi kao problem u budućim misijama validacije ICAO USOAP CMA, moglo da se pojavi i nepostojanje Državnog plana asistencije žrtvama velikih avionskih nesreća i članovima njihovih porodica (*State Family Assistance Plan*)⁷, a što potvrđuje i činjenica da se na nivou ECAC-a već cirkuliše “*Family Assistance Plan Template*”, gdje je za očekivati da će se tokom 2025. godine pojaviti i konačna verzija tog dokumenta u kome će biti taksativno navedene i pojašnjenje obaveze nadležnih državnih organa država članica ECAC-a, na tom polju, na šta je Komisija ukazivala nadležnom organima (*Ministarstvo i ACV*), tokom 2023. i 2024. godine.

2. Nadležnost Komisije

Shodno Zakonu o vazdušnom saobraćaju (*Sl. list CG br. 30/12, 30/17 i 82/20*), Zakonu o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza (*Sl. list CG, broj 1/14*) i Zakonu o sigurnosti pomorske plovide (*Sl. list CG br. 62/13, 52/15, 71/17 i 77/20*), 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 vazdušnom, željezničkom i pomorskom saobraćaju sa ciljem da utvrdi uzroke nesreća ili ozbiljnih nezgoda, izradi završne izvještaje i izda sigurnosne preporuke radi poboljšanja sigurnosti, vodi Nacionalne baze podataka o nesrećama i ozbiljnim nezgodama i događajima koji ugrožavaju sigurnost; dostavlja podatke iz Nacionalne baze podataka međunarodnim organizacijama u skladu sa zaključenim međunarodnim ugovorima; sarađuje sa drugim istražnim organima za istrage nesreća; objavljuje rezultate istraga uz poštovanje načela zaštite ličnih podataka; 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.

Tokom 2024. godine, posebna pažnja je posvećivana obuci stalnih istražilaca, dok će tokom 2025. godine focus biti i na eksperimente sa listi stručnjaka Komisije, na koji način će se dodatno unaprijediti njene stručne, operativne i organizacione sposobnosti.

⁷ Tokom cijele 2024. godine pitanje „Asistencije žrtvama velikih avionskih nesreća i članovima njihovih porodica je bilo „FocusOn“ pitanje i kod nadležnih tijela ICAO, ali i kod ECAC-a (ECAC ACC).

3. Administrativno - tehnički uslovi za rad Komisije

Tokom 2024. godine, administrativno-tehnički uslovi za rad Komisije su održavani na nivou koji je omogućavao kontinuirano praćenje stanja sigurnosti u sva tri vida saobraćaja iz njene nadležnosti, te vođenje sigurnosnih istraga nesreća i ozbiljnih nezgoda u vazдушnom, pomorskom i željezničkom saobraćaju.

Organizacijskom strukturom Komisije (*po dva stalna istražioca za sva tri vida saobraćaja*), racionalnim korišćenjem dodijeljenih finansijskih sredstava, nabavkom dijela nedostajuće opreme i pravilnim održavanjem postojeće, kontinuirano se poboljšavaju operativno-tehnički uslovi za rad i funkcionisanje.

U aktuelnom organizacijskom sastavu i kapacitetu, uz angažovanje eksperta sa Liste stručnjaka, Komisija je u mogućnosti da tehnički podrži sa osnovnom opremom i sredstvima formiranje jednog većeg istražilaškog tima (*8 do 12 članova*), ili tri manja tima za istrage (*3 do 4 člana*) istovremeno.

Unaprijedene su mogućnosti pokretanja saradnje sa drugim organima i institucijama Države, poput VCG (MO) gdje je tokom 2023. godine potpisan Sporazum o saradnji, kojim se obezbijeduju dodatni administrativno tehnički kapaciteti za povećanje operativno tehničkih sposobnosti Komisije, za slučaj angažovanja na istragama većih nesreća, ali i za brži izlazak na mjesto nesreće na nepristupačnim terenima.

Uz ranije uspostavljenu saradnju sa Vrhovnim državnim tužilaštvom (VDT), Agencijom za civilno vazduhoplovstvo (ACV), Upravom pomorske sigurnosti i upravljanja lukama (UPSUL) i Direktoratom za zaštitu i spašavanje (MUP CG), značno je unaprijeđen proces razmjene podataka i pravovremeno upoznavanje Komisije sa događajima od uticaja na sigurnost u sva tri vida saobraćaja, a što se posebno pokazalo djelotvornim tokom godine, u kojoj smo imali 479 prijava događaja u sva tri vida saobraćaja, za koje je Komisija dobila preliminarne informacije o istim, uglavnom preko 112. OKC MUP CG, ACV, UPSUL, ali i involviranih operatera.

Komisija ne posjeduje službeno vozilo, a tokom godine je raspolagala potrebnim novčanim sredstvima, na mjesečnom nivou, pri čemu su članovi koristili privatna vozila, za službene potrebe. U slučaju potrebe za prevoženjima istražilaca do mjesta nesreća koja su eventualno izvan zahvata putne infrastrukture, uspostavljena saradnja sa MO i Vojnim vazduhoplovnim vlastima CG, što je od posebnog značaja za Komisiju, jer u prethodnim godinama nije postojala solucija za eventualno brzo rješavanje takvih izazova.

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, jesu nepostojanje procedura za isplatu nadoknada za rad eksperta sa lista stručnjaka koji učestvuju u radu istražnih timova i nepostojanje procedure (*pravilnika*) za plaćanje laboratorijskih usluga, kod tehničko-tehnoloških analiza kod utvrđivanja uzroka nesreća i ozbiljnih nezgoda. Ovo neriješeno stanje oko finansiranja učešća u istrazi koja se

pokreće, naročito bi moglo da se pokaže kao problem u slučaju velike nesreće u bilo kom vidu saobraćaja, a posebno se javlja kao “otvoreno pitanje”, za oblast vazdušnog saobraćaja, pri ažuriranju Korektivnog akcionog plana Države, gdje treba biti unesena jasna procedura finansiranja Komisije u slučajevima pokretanja istraga velikih nesreća. (*Planiranje sredstava u budžetskoj rezervi Države i definisanje procedure za njihovo aktiviranje, u slučaju potrebe*).

Komisija je još 2017. godine pokušavala da dio ovih problema prevaziđe kroz izradu i primjenu Internog pravilnika o plaćanju članova istražnog tima sa liste stručnjaka, ali to tada nije prihvaćeno od strane Ministarstva finansija, sa čime su bili upoznati nadležni iz tadašnjeg MSiP, a kasnije i MKI i MSiP, uz molbu da se preduzmu mjere kako bi se konačno to riješilo, ali po tom pitanju ništa nije preduzeto⁸. Do rješenja bi se moglo najbrže doći kroz donošenje Pravilnika, od strane MS, 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 jasno propisan. Njime bi se riješilo 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, iz avgusta 2019. godine, a obaveza rješavanja tog puta unesena je u Korektivni akcioni plan Države, međutim i dalje to pitanje stoji otvoreno.

Činjenica da je još sredinom 2022. godine, od strane tadašnjeg MKI formirana radna grupa za izradu nacrtu novog Zakona o vazdušnom saobraćaju, u čijem je sastavu i rukovodilac Komisije, mogla bi biti od značaja za reješavanje nekih od pitanja, koja opterećuju funkcionalnost Komisije, sa stanovišta nepostojanja adekvatnih formalno pravnih uporišta, u postojećoj legistlativi, ali uprkos proteklom vremenu, još uvijek je neizvjesno kada bi to moglo biti i realizovano.

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 i 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 preporučene prakse (*SARP*) u razvoju i neometanom odvijanju domaćeg i međunarodnog vazdušnog saobraćaja. (*Na istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova odnosno je 12. Izdanje Aneksa XIII Čikaške konvencije*).

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*

⁸ Do zaključivanja ovog Izvještaja, predstavnici Komisije nijesu imali priliku predložiti ove probleme novoformiranom Ministarstvu saobraćaja (MS), pa je za očekivati da će se to desiti tokom 2025. godine.

Audit of the Civil Aviation Sistem 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 (**Corection 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 identifikovani u Konačnom izvještaju ICAO USOAP CMA audita. CAP se revidira svake godine, što je bio slučaj i 2024. godine, ali po pitanju rješenja vezanih za Komisiju, osim popune sa još jednim stalnim istražiocem za vazdušni saobraćaj, karajem 2021. godine, nije bilo izmjena u prethodnim unosima, osim korekcije kontakt detalja Komisije i datuma za novu realizaciju. U toj korekciji CAP-a, Komisija je dostavila zahtijevane promjene u brojnom stanju i unapređenju sposobnosti dostupnosti Komisije, putem ažuriranja kontakt podataka na sajtu ICAO. Značajno je napomenuti da je tokom 2023. godine ICAO USOAP CMA tim ažurirao i dostavio nova (izmijenjena) protocol pitanja, koja se nijesu mijenjala tokom 2024. godine, u kom smislu se Komisija i pripremala kako bi što spremnije dočekala novi audit, kada isti bude bio najavljen (*ICAO po uobičajenoj proceduri obavještenje o redovnim planskim auditima dostavlja oko 6 mjeseci ranije*).

Tokom ažuriranja CAP-a, još jednom se potvrdilo, da postojeća primarna legislativa, ne obezbjeđuje da Crna Gora realizuje CAP, na način da pruži zadovoljavajuće odgovore, za kritični elemenat AIG (istraga nesreća i ozbiljnih nezgodna vazduhoplova) a naročito ako se ima u vidu definisanje novih USOAP ICMA protocol pitanja, te nove amandmane na Anels XIII ICAO Konvencije (*Istraga nesreća i nezgoda u vazdušnom saobraćaju*), koji su dostavljeni uz ICAO državno pismo *AN 6/1.2-22/85*, od 14. 10. 2022. godine, u vezi sa kojim su države članice trebale da se izjasne do 14. 04. 2023. godine, a koji je stupio na snagu 28. 11. 2024. godine, a primjenjivaće se od 26. 11. 2026. godine. Dakle, istraga nesreća i nezgoda ima se proširiti i na oblast RPAS (**Remote Pilot Aircraft Systems**) (*Dronovi*).

Razumijevanjem problematike vezane za zadatke i nadležnosti Komisije, od strane prethodnog MSiP i MF, rezultiralo je odobrenjem povoljnijeg godišnjeg budžeta za Komisiju u 2024. godini, u iznosu koji je omogućavao servisiranje osnovnih potreba i aktivnosti, imajući u vidu povećanje broja stalnih članova za oblast istraživanja nesreća i nezgoda u vazduhoplovstvu, pomorstvu i željeznici, ali bez pratećeg uvrštavanja Komisije i u listu mogućih korisnika sredstava iz budžetske rezerve MF, za slučaj potrebe pokretanja istraga eventualnih većih nesreća u saobraćaju. (*Među potencijalnim korisnicima budžetske reserve, nije bila navedena i Komisija, iako je to pitanje bilo riješeno 2021. godine, a samim tim još uvijek ne postoji ni definisana procedura za aktiviranje tih sredstava u slučaju velike vazdušne nesreće, a što je bila jedna od važnijih primjedbi validacione misije ICAO USOAP CMA, još iz januara 2019. godine*), od kada je to pitanje otvoreno u CAP Države.

Nakon stupanja na snagu XII izdanja Aneksa XIII, ICAO Konvencije, od 05. novembra 2020. godine, dodatno je došla do izražaja neusaglašenost postojeće domaće vazduhoplovne legislativne iz oblasti istraživanja vazduhoplovnih nesreća, sa ICAO legislativom i pored činjenice da nova organizacijska struktura Komisije (*po dva stalna istraživača za svaku od tri saobraćajne oblasti*), uspostavljena od septembra 2021. godine, pruža mogućnost adekvatnijeg odgovora na veći broj zahtjeva koji se postavljaju pred Komisiju, sa stanovišta izvršavanja zadataka i međunarodnih obaveza preuzetih pristupanjem konvencijama i međunarodnim strukovnim asocijacijama. Ovo se naročito odnosi na oblast istraživanja

vazduhoplovnih vanrednih događaja, jer navedeni ICAO dokumenat, podrazumijeva pokretanje istraga i kod pojedinih vanrednih događaja kategorizovanih i kao “nezgoda”, kakvih može biti na desetine, tokom svake godine (*u 2021. godini bilo je 157, u 2022. godini 357, u 2023. godini 490, dok je u 2024. godini bilo 451 prijava, među kojima, po prvi put i 3 prijave vezane za dronove*)⁹. Blagi pad broja prijava događaja koji su mogli biti od uticaja na sigurnost vazdušnog saobraćaja, tokom 2024. godine, je pozitivan trend u oblasti sigurnosti, imajući u vidu povećanje obima vazdušnog saobraćaja, tokom izvještavane godine, u odnosu na 2023. godinu (*za oko 26% više letnih operacija na oba CG aerodroma i za oko 23% više preleta vazdušnog prostora u nadležnosti SMATSA*). Tome je doprinijelo i poboljšanje u institucionalnom povezivanju i unaprjeđenju komunikacije sa svim vazduhoplovnim subjektima i 112. OKC, koji su uključili Komisiju u permanentni lanac obavještanja, tako da su dostavljane sve prijave potencijalnih ugrožavanja sigurnosti, u realnom vremenu. Međutim, podaci pokazuju da je zaista došlo i do značajno većeg broja konkretnih događaja na koje su se odnosile prijave, a čemu su doprinosili i novoidentifikovani sigurnosni izazovi čije dejstvo je pojačano tokom i nakon COVID 19 pandemije i posledica koje je ista ostavila na vazdušni saobraćaj. Na mogući takav uticaj, na globalnom nivou i u Evropi, ukazivale su i ICAO i EASA, potencirajući značaj: Upravljanja divljim svijetom (*ptice i druge životinje*)¹⁰, Održavanja i obnavljanja licenci i habitacije vazduhoplovnog kadra, klimatske promjene, brze konzervacije i dekonzervacije tehnike, te druga pitanja iz oblasti finansiranja, inovacija, tehničkog održavanja i menadžmenta u avio industriji.

Značajno je napomenuti i stalno unapređenje proaktivnog i preventivnog djelovanja Komisije, na polju sigurnosti, kroz komunikaciju sa nosiocima sva tri vida saobraćaja, što je posebno dalo rezultate na polju jasnijeg definisanja procedura njihovog djelovanja, te poboljšanju sistema prijave događaja koji ugrožavaju sigurnost u sva tri vida saobraćaja, iz nadležnosti Komisije.

4.2 Aktivnosti u okviru ECAC ACC grupe eksperata

Glavni istražilac (*Rukovodilac Komisije*) i Stalni istražilac za vazdušni saobraćaj su članovi Grupe eksperata za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, Evropske konferencije civilnog vazduhoplovstva (*ECAC ACC*) i aktivno učestvuju u njenom radu, na sastancima, radionicama ili obukama, uživo, ili u “online” formatu.

⁹ Registrovanje letne operacije neidentifikovanog drona u CTR Podgorica, 07.03.2024. godine; Registrovanje letne operacije neidentifikovanog drone u CTR Podgorica, 20.03.2024. godine i Kontakt drona tipa DJI Matrice 300 RTK, serijski broj 1W9DJ9Q0014410, identifikacione oznake 4OBA i plovila (katamaran), 04. 08. 2024. godine, u reonu tjesnaca „Verige“/ Bokokotorski zaliv.

Broj prijavljenih događaja vezanih za upotrebu dronova je ispod očekivanog nivoa imajući u vidu broj operatera dronova (fizičkih i pravnih lica), zavedenih u registru ACV (Na spisku operatera sistema bespilotnih vazduhoplova, ažuriranom 17.05.2024. godine, koji je dostupan na Sajtu ACV nalazi se 2059 fizičkih i pravnih lica. (https://www.caa.me/sites/default/files/spisak_operatora_sistema_bespilotnih_vazduhoplova.pdf)

¹⁰ Tokom 2024. godine ukupan broj prijava vezan za sudare vazduhoplova sa pticama, ili registrovanje ptica u blizini vazduhoplova u kritičnim fazama leta (poletanje i slijetanje), u reonu LYTV iznosio je 21, a u reonu LYPG 18, što je značajan porast u odnosu na 2023. godinu kada je zbirno (LYTV i LYPG) bilo 26 prijava. Međutim samo u dva sličaja došlo je do lakših oštećenja vazduhoplova, od koja u jednom do prekida poletanja i odlaganja leta za sutradan, zbog popravke vazduhoplova.

Tokom godine, Uspješno je realizovana aktivnost popunjavanja ECAC ACC Pregleda vazduhoplovnih nesreća, ozbiljnih nezgoda i završenih i otvorenih istraga, po vrstama i kategorijama vazduhoplova.

Predstavnici Komisije su prisustvovali 60. Sastanku ECAC ACC, koji je održan u Stavangeru/Norveška, 22. i 23. maja 2024. godine, kao i na 61. online Sastanku ECAC ACC, održanom 5. i 6. 11. 2024. godine.

Na pomenutim sastancima Grupe, u fokusu je bilo pitanje pomoći žrtvama i članovima porodica avionskih nesreća, a godišnji rad te grupe, kao i drugih radnih tijela koja su imala tu temu u fokusu rezultirao je izradom draft Dokumenta (*primjera*) Plana Države za pomoć porodicama žrtava avionskih nesreća (*ECAC Family Assistance Plan - FAP*) - Template ACC, u kome je prilično jasno naznačeno kako bi trebao da izgleda taj plan i šta bi on trebao da sadrži u državama članicama ECAC-a. Komisija je izvršila prevod nacрта tog dokumenta i tokom naredne godine planira sa istim upoznati relevantne državne organe koji bi trebali imati mjesto i ulogu u takvom Planu Crne Gore.

4.3 Istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova

U toku 2024. godine Komisija (*odjel istraga nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova*) dobio je 451 prijavu potencijalnog ugrožavanja sigurnosti vazdušnih operacija. Ukupan broj letnih operacija na oba CG aerodroma, tokom 2024. godine iznosio je **31103 (LYPG -18281; LYTV-12822)** što je u poređenju sa 2019. godinom, (*kao referentnom za post COVID 19 krizu*) za oko 10% više, ali je takođe zabilježen rast i od oko 26% u odnosu na 2023. godinu. (*Zbirni podaci za period 2019. - 2023. godina - Sl. br. 1*).

Broj preleta teritorija Crne Gore i Srbije (*koji su ostvareni u nadležnosti zajedničke Kontrole leta Srbije i Crne Gore - SMATSA*) tokom 2024. godine, iznosio je **38931**, što je značajno više i u odnosu na referentnu 2019. godinu, ali i u odnosu na 2023. godinu (*podatak se odnosi na operacije preleta državnih teritorija, to jest na letne operacije koje nijesu počinjale ili završavale na teritorijama Crne Gore, ili Srbije*).

Analizom pristiglih prijava, ustanovljeno je da se u jednom slučaju radilo o vanrednom događaju iz kategorije “nesreća”: Ultralaki vazduhoplov-jedrilica “**Super Blanik L 23**”, registarske oznake **40-DIY** (*teže oštećenje ključnih komponenti vazduhoplova*), te u jednom slučaju o vanrednom događaju inicijalno kategorizovanom kao “ozbiljna nezgoda”, a kasnije prekategoriizovanom u “nezgoda” (*jer nije došlo do ozbiljnijeg ugrožavanja, niti povrede lica na plovilu sa kojim je dron ostvario kontakt, niti do težih oštećenja osnovne structure drone, koja bi zahtijevala ozbiljnije popravke za povratak u plovidbeno stanje*). U 2024. godini, nastavljena je i istraga “nesreće” ultralakog aviona “**Groppo G70 600 912ULS**”, njemačke registarske oznake **D-MGMS**, koja se dogodila 19. jula 2023. godine, u reonu letjelišta Štoj/Ulcinj, a koja je rezultirala Završnim izvještajem br. 01-21, od 26.02.2024. godine, dostavljenim tadašnjem MSiP i ACV, sa izdatim sigurnosnim preporukama za proizvođača tog tipa ultralakih aviona¹¹ i Opetatera (*ujedno vlasnika*)¹².

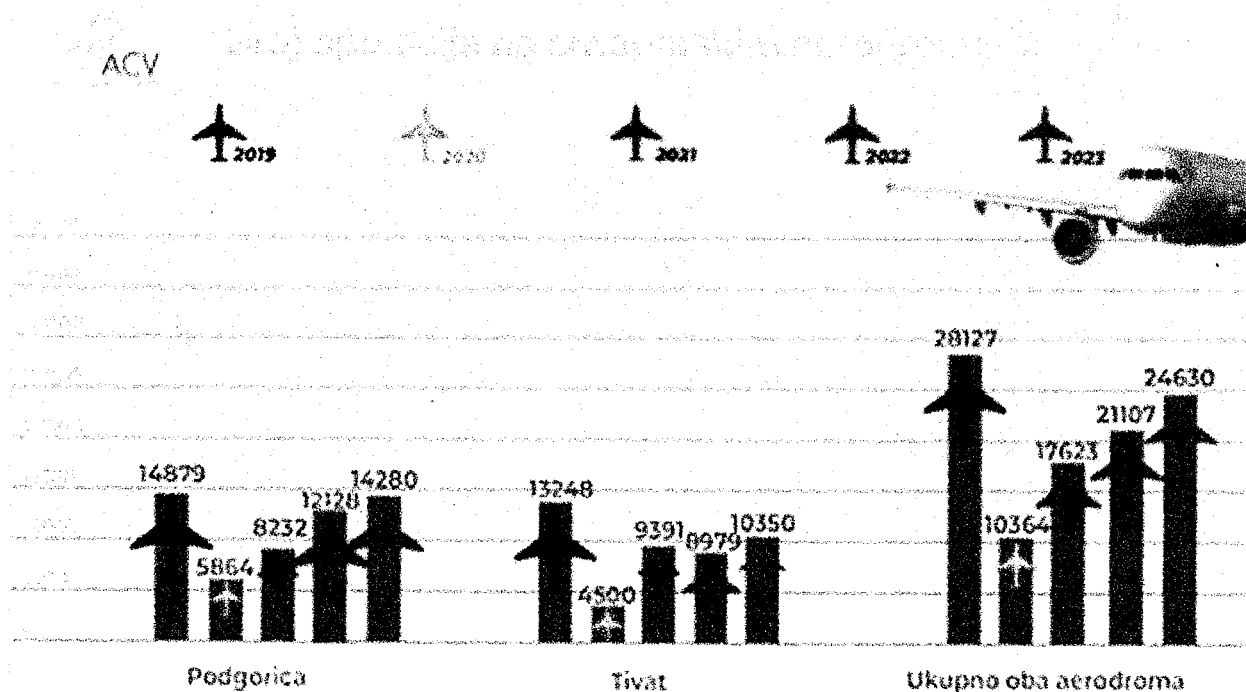
¹¹ Fabrika “Nando Groppo srl” Mezzana Bigli/Italija.

¹² Fizičko lice.

Tokom godine bila je aktivna i istraga ozbiljne nezgode aviona “Cessna 172N”, registarske oznake (40-VUK), koja se dogodila 19. decembra 2019. godine, za koju tek krajem 2023. godine dostavljeni nalazi tehničkog zavoda iz inostranstva (*Technify Motors-Continental GmbH, St. Egidien, Njemačka*), neophodni za donošenje zaključaka o ključnom uzroku i eventualnim sigurnosnim preporukama, to jest, za izradu i objavljivanje završnog izvještaja, za koji se čekaju dodatni rezultati tehničkih ispitivanja uzroka pucanja “vremenskog lanca” (*timing chain*), na motoru *TAE 125-02-114*, što će vjerovatno uslijediti tokom 2025. godine.

Početkom godine obustavljena je istraga nezgode aviona “*SuperSTOL*”, (*N121WH*), koja je se desila 25.11.2023. godine, a koja je inicijalno bila kategorisana kao “ozbiljna nezgoda”, zbog čega Komisija nije radila Završni izvještaj niti izdavala sigurnosne preporuke¹³.

Takođe, tokom godine, od ukupnog broja prijavljenih događaja u oblasti vazdušnog saobraćaja, u 8 slučajeva, Komisija je vršila opširne analize kako bi sa sigurnošću utvrdila da li se radilo o “nezgodi” ili “ozbiljnoj nezgodi”, te da li događaj otvara mogućnost izdavanja sigurnosnih preporuka od značaja za unapređenje sigurnosti vazdušnog saobraćaja¹⁴.



Slika 3: Ukupan broj letnih operacija na oba CG aerodrome tokom 2023. godine (LYPG i LYTV)

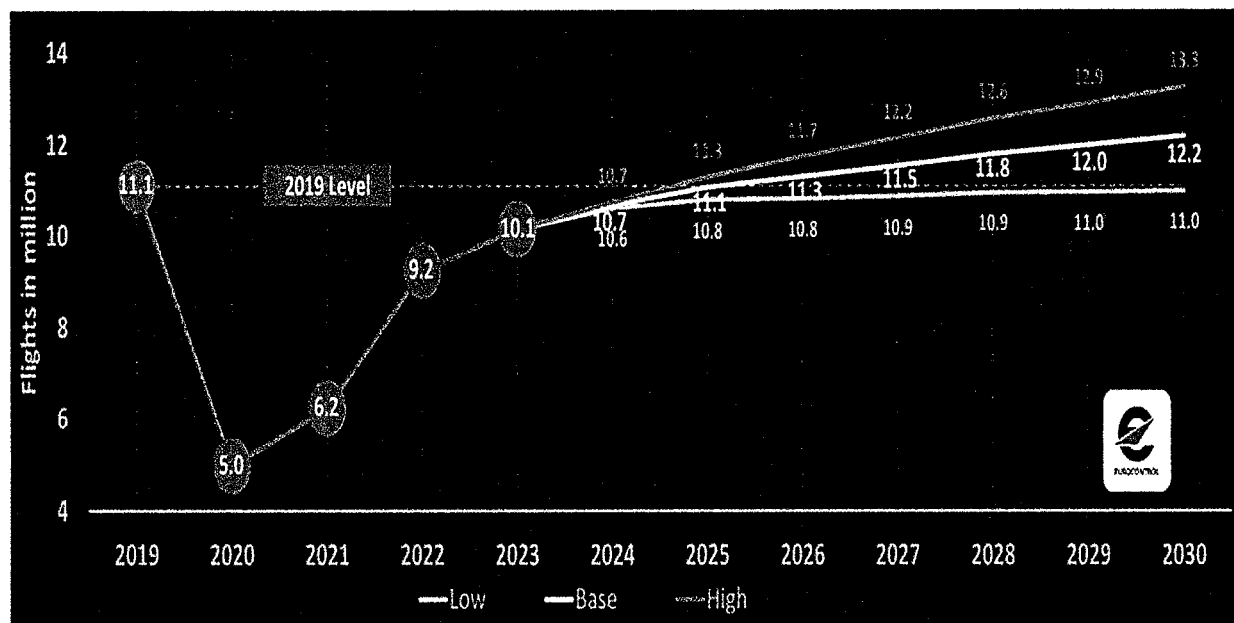
¹³ (Ustanovljeno je da vazduhoplov “*SuperSTOL*”, (*N121WH*), izlaskom na PPS *LYNK*, dana 25.11.2023. godine, nije namjeravao izvođenje letne operacije (već tehničku probu voženja, nakon popravki na repnom točku). Takođe, radilo se o minimalnim oštećenjima vazduhoplova koja nijesu zahtijevala značajnije tehničke opravke za dovođenje u letno stanje, zbog čega je događaj prekategorišovan u “nezgodu”).

¹⁴ Radilo se o četiri slučaja smanjenja separacije između vazduhoplova u letu, gdje je u jednom slučaju došlo i do aktiviranja *TICAS* (*A traffic alert and collision avoidance system*). Jednom slučaju prijave putnika o izvođenju oštrijih manevara u letu, jednom slučaju polijetanja na granici meteo minimuma, jednom slučaju izlaska vazduhoplova na *PSS* u nedozvoljenom pravcu za polijetanje i jednom slučaju Produžavanja na slijetanju (*Missed Approach*).

Sve istrage su pokretane u skladu sa procedurama predviđenim **Aneksom XIII ICAO Konvencije** i **Pravilnikom o bližem postupku i načinu istraživanja nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova** (Sl. list CG br. 07/16), na osnovu koga Komisija pokreće i vodi istrage, izrađuje i distribuira završne izvještaje i izdaje sigurnosne preporuke nadležnim organima i vazduhoplovnim subjektima.

Uzimajući u obzir dugoročne prognoze EUROCONTROL-a, (*tri scenarija*) obim vazdušnog saobraćaja bi mogao dostići prosječni nivo iz 2019. godine, tokom 2025. godine, (*bazni scenario-postepeni rast*), dok bi nivo iz 2019. godine u slučaju usporenog rasta, mogao biti dostignut tek 2027. godine. (Sl. br. 2).

Kada je u pitanju uporedni pregled obima vazdušnog saobraćaja u 2024.godini, u odnosu na 2023. godinu, u zemljama članicama ECAC (*Evropska konferencija civilne avijacije*), jasno se može vidjeti da je obim vazdušnog saobraćaja u VaP kojim je upravljala SMATSA imao rast za 5 %, a



Sl. br. 2 - EUROCONTROL - Prognoza obima vazdušnog saobraćaja u kontrolisanom VaP za period 2024 - 2030 godina (EUROCONTROL European Aviation Overview)

što se odnosilo zbirno na letne operacije koje su počinjale ili završavale na međunarodnim aerodromima u Crnoj Gori i Srbiji, ali i na prelete iznad njihovih teritorija i dijela VaP iznad međunarodnih voda Jadrana, kojim upravlja SMATSA. (Slika br. 3).

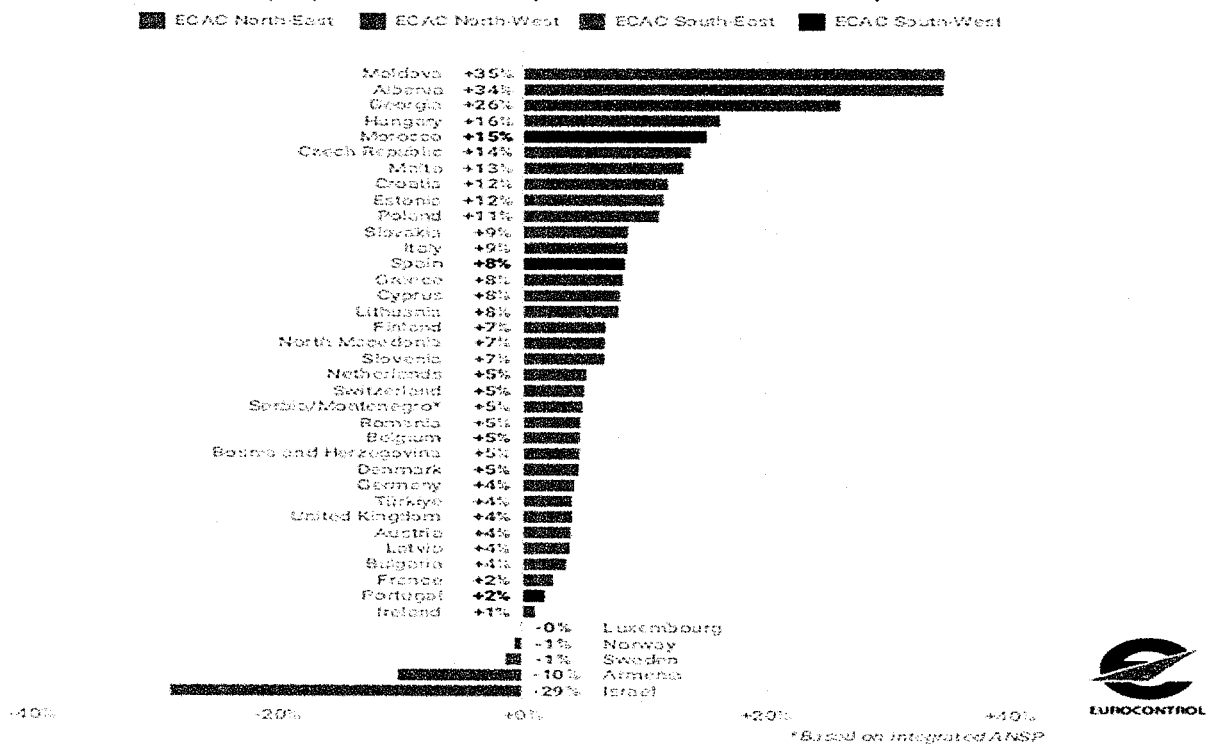
Tokom trijaža pristiglih prijava i vođenja pomenutih istraga, u okviru završnih izvještaja Komisija je izdala ukupno 5 sigurnosnih preporuka subjektima izvan saobraćajnog sistema Crne Gore¹⁵

¹⁵ Završni izvještaj br. 1-21, od 26. 02. 2024. godine (ultralaki vazduhoplov GROPPPO G70 - 600 912ULS, njemačke registarske oznake D-MGMS) dostavljen MSiP i ACV putem preporučene pošte, dana 26. 02. 2024. godine.

(proizvođaču vazduhoplova dvije i inostranom vlasniku-Operateru, tri preporuke), kao i dvije preporuke u drugom slučaju, subjektu u okviru saobraćajnog sistema Države (Aero klubu "Nikšić", kao operateru odnosnog vazduhoplova koji je pretrpio nesreću 30.03.2024. godine)¹⁶.

Ako se ima u vidu da se radilo o godini u kojoj smo imali obim vazdušnog saobraćaja za svega oko 4%, veći u odnosu referentnu na 2019. godinu, ali i za oko 26 % većem nego u 2023. godini, vidimo da se radilo o značajnom broju prijava događaja (451) (njihovom padu u odnosu na prethodnu godinu), tako da je, uprkos manjem broju prijava za oko 10%, u 2024. godini, Komisija imala širok obim zadataka, na polju istraga, ali i u okviru preventivnog i proaktivnog djelovanja, na polju unapređenja sigurnosti vazdušnog saobraćaja, u okviru svojih nadležnosti.

States - Traffic (departure/arrival) variations 2024 compared to 2023



Slika br. 3 - EUROCONTROL - Pregled obima vazdušnog saobraćaja u zemljama članicama ECAC (EUROCONTROL European Aviation Overview)

Isto tako, imajući u vidu broj letnih operacija u VaP Države, sve veći broj registrovanih operatera dronova, koji mogu značajno uticati na sigurnost letnih operacija, te mali broj vanrednih događaja registrovanih kao "ozbiljna nezgoda" (inicijalno jednu), ili "nesreća" (jedna), s pravom se može zaključiti da je tokom godine, sigurnost vazdušnog saobraćaja bila na vrlo visokom nivou.

Kao i prethodnih godina, Komisija je imala redovnu komunikaciju i razmjenu informacija sa ECAC ACC (Grupa za istraživanje nesreća i nezgoda Evropske konferencije civilne avijacije),

¹⁶ Završni izvještaj br.01-108, od 08. 11. 2024. godine (ultralaki bezmotorni vazduhoplov SUPER BLANIK L 23, crnogorske registarske oznake 40-DIY), dostavljen MS, ACV i Operateru, putem preporučene pošte dana 08. 11. 2024. godine.

ESASI (*European chapter of the International Society of Air Safety Investigators*) i ICAO EUR/NAT Regional Office (*ICAO European and North Atlantic Regions*).

Prije dvije godine, ICAO EUR/NAT kancelarija (*Pariz*) je prikupila podatke i istraživačkim mogućnostima i kapacitetima država iz svoje nadležnosti (*67 država*) i na osnovu prikupljenih podataka sačinila listu od 38 država među kojima je svrstana i Crna Gora, koje su procijenjene kao sposobne da odgovore izazovima kriznog menadžmenta u oblasti pomoći žrtvama i članovima njihovih porodica, u slučaju velikih avionskih nesreća.

U sklopu planirane obuke, ali i mogućnosti koje su se tokom godine ukazivale, sa ciljem sticanja novih znanja i razmijene iskustava iz oblasti istraživanja vanrednih događaja u vazдушnom saobraćaju, te u okviru međuresorne saradnje na unapređenju sigurnosti saobraćaja, predstavnici Komisije u domenu međunarodne saradnje, te domaće i međuinstitucionalne saradnje, prisustvovali su, ili onlajn učestvovali na:

- Seminaru "Istraga i analiza sigurnosnih događaja u ATM sistenu" (*ATM Occurrence Investigation and Analysis*) [SAF-INV], Mostar, BiH - 22. - 26. 04. 2024. godine.
- "60. Sastanku Grupe eksperata za istraživanje nesreća i nezgoda vazduhoplova, Evropske konferencije civilnog vazduhoplovstva" (*60th Meeting of the ECAC Air Accident and Incident Investigation Group of Experts*)- ECAC ACC/60), Stavanger/Norveška, 22. i 23. 05.2024. godine;
- EUROCONTROL, "11. Godišnjem sigurnosnom avijacijskom forumu" (*The 11th Annual Aviation Safety Forum*), Brisel/Belgija, 19-20. 06. 2024. godine;
- 61. Sastanku Grupe eksperata za istraživanje nesreća i nezgoda vazduhoplova, Evropske konferencije civilnog vazduhoplovstva (*61st Meeting of the ECAC Air Accident and Incident Investigation Group of Experts*)-ECAC ACC/61), 06.- 07. 11. 2024. godine. (online);
- EUROCONTROL Learning Zone, sertifikovanom online kursu: "Stabilni prilazi" (*Stabilised Approaches*) [ATC-R-STAP], 17-20. 05. 2024. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone, sertifikovanom online kursu: "Upoznavanje sa Uređajima za izbjegavanje sudara u vazduhu" (*Introduction to TCAS*) [ATC-I-TCAS], 23. 05. 2024. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone, sertifikovanom online kursu: "Unutar ATM sistema" "*Inside ATM*" [GEN-ATM-INTRO], 24. 05.- 12. 06. 2024. godine;
- EASA sertifikovanom online kursu: "Dronovi Otvorene podkategorije A1 i A3" (*Drones Open Sub Categories A1 & A3*), 01. 06. 2024. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone, sertifikovanom online kursu: "Svijest o navigaciji zasnovanoj na performansama" (*Performance Based Navigation Awareness*) [NAV-PBN-AWR], 17-18. 06. 2024. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone, sertifikovanom online kursu: "Neobične i vanredne situacije" (*Unusual and Emergency Situations*) [ATC-UNINC], 10. - 11. 09. 2024. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone, sertifikovanom online kursu: "Upravljanje prijetnjama i greškama" (*Threat and Error Management*) (ATC-R-TEM), 02.- 05. 12. 2024. godine;
- Takođe, tokom godine, u Crnoj Gori, istražiocima su prisustvovali ili učestvovali u sledećim aktivnostima:
- Seminaru „Mentalni trening - Očuvanje fokusa i pažnje na radni zadatak uprkos neprijatnim prizorima nastalim nezgodom“, 27. 09. 2024. godine;
- Glavnoj planskoj konferenciji STS vježbe "Jadran 2024", Pomorski fakultet Kotor, Kotor, 17. 04. 2024. godine;

- Sastanku Rukovodioca KINNS i istražilaca odjeljka za željeznicu sa Generalnim direktorom za željeznički saobraćaj u MSiP, Podgorica, 30. 04. 2024. godine;
- Sigurnosnoj vježbi "FOD Walking", Aerodrom Podgorica, 30. 04. 2024. godine;
- Pripremnom sastanku za učesnike iz oblasti vazduhoplovstva, za Nacionalnu SAR vježbu "Jadran 24", 09. 05. 2024. godine;
- Finalnoj koordinacionoj konferenciji (FKK) - Nacionalne SAR vježbe "Jadran 24", Tivat, 16. 05. 2024. godine;
- "Live" prograu Nacionalne SAR vježbe "Jadran 24", Tivat, 28.05.2024. godine;
- Sastanku predstavnika KINNS sa v.d. Direktoricom Direktorata za vazdušni saobraćaj, Ministarstva saobraćaja i pomorstva CG, 22. 07. 2024. godine;
- Ceremonijama otvaranja i zatvaranja Hidroavio regate "MONTADRIA 2024", Berane - Tivat, 25. - 29. 09. 2024. godine;
- Sastanku Rukovodioca KINNS sa predstavnicima Direktorata za vazdušni saobraćaj Ministarstva saobraćaja, 01.10. 2024. godine;
- Sastanku Rukovodioca KINNS sa Generalnim direktorom za Budžet MF CG, 11. 10. 2024. godine;
- Sastanku Rukovodioca KINNS sa predstavnicima Direktorata za vazdušni saobraćaj Ministarstva saobraćaja, predstavnicima ACV za sigurnost vazdušne plovidbe i predstavnicima SMATSA u cilju evaluacije Završnog izvještaja o ozbiljnoj nezgodi vazduhoplova 40-EAD u CTR A. Tivat, 01. 11. 2024. godine;
- Sastanku predstavnika KINNS sa predstavnicima Aero kluba Nikšić, u cilju evaluacije Završnog izvještaja o ozbiljnoj nezgodi vazduhoplova 40-DIY, A. Nikšić, 04. 11. 2024. godine
- Sastanku predstavnika KINNS sa ekspertima sa liste stručnjaka KINNS, za oblast paraglajdinga, pregled ažuriranja APPI kompetencija u paraglajding sportu; Razmatranje sigurnosnih implikacija paraglajding letnih operacija u neposrednoj blizini CTR zone A. Tivat i C klasi VaP, Herceg Novi-Igalo, 06. 12. 2024. godine;
- Učešće Rukovodioca KINNS u radu Radne grupe za pripremu prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o vazdušnom saobraćaju (*Rješenje br. 09-348/22-8685/I, MKI od 19. 07. 2022. godine*), 31. 05. 2024. godine;
- Učešće Rukovodioca Komisije na sastanku Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnšću u civilnom vazduhoplovstvu, 26. 03. 2024. godine i 26. 12. 2024. godine;

Zbog nedostatka finansijskih sredstava, ili zbog njihovog doznačavanja suprotno planu potrošnje koji je Komisija dostavila u fazi izrade Budžeta za 2024. godinu, predstavnici Komisije nijesu bili u mogućnosti odazvati se pozivima za slijedeće međunarodne aktivnosti, od značaja za unapređivanje, znanja, vještina, tehnika i metoda vođenja sigurnosnih istraga nesreća i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju:

- MASI (*Military Association of Safety Investigators*) seminar, Lisabon/Portugal, 30. 09. 2024. godine;
- ISASI (*International Society of Air Safety Investigators*) 2024 seminar "Safely Navigating Uncharted Waters", Lisabon, Portugal, 01.- 03. 10. 2024. godine;
- Flight Safety Foundation "77th Annual International Aviation Safety Summit", Rio De Ženeiro, 5 - 7. 11. 2024. godine;

Pored navedenog i redovnih aktivnosti koje je imao rukovodilac KINNS/ujedno glavni istražilac za vazdušni saobraćaj, kao član Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnšću u civilnom vazduhoplovstvu, istražioci za vazdušni saobraćaj, tokom godine su realizovali i više od 20 drugih aktivnosti (*sastanaka sa predstavnicima vazduhoplovnih subjekata, radionica, vazduhoplovnih događaja, te obilazaka registrovanih i ne registrovanih letjelišta i poletišta, na osnovu saznanja da se ista koriste za paraglajding i druge aktivnosti sportskih vazduhoplova raznih kategorija*), a sve u cilju prevencije vazduhoplovnih nesreća i nezgoda i preventivnog i proaktivnog djelovanja na unapređenju sigurnosti vazduhoplovnog sistema Države.

Zbog limitiranih mogućnosti povlačenja finansijskih sredstava predviđenih za obuku i usavršavanje za 2024. godinu (*izborni procesi tokom pojedinih perioda godine*), te nepostojanja mehanizama kojima bi Komisija lakše obezbjeđivala mogućnost angažovanja eksperata sa Liste stručnjaka (*razumijevanje poslodavaca za njihovo odsustvo, za potrebe Komisije*), znatan broj planiranih aktivnosti predviđen Godišnjim planom obuke Komisije, nije bilo moguće realizovati, zbog čega su iste preplanirane i unesene u Godišnji plan obuke za 2025. godinu.

Iz domena usko specijalističke napredne obuke, za vođenje istraga nesreća i nezgoda u vazdušnom saobraćaju, značajno je napomenuti, da su oba istražioca za vazdušni saobraćaj, Komisije u prethodnim godinama pohađali **“Napredni kurs za istraživanje nesreća i nezgoda vazduhoplova”** (*Advanced Accident and Incident Investigation*), Združene organizacije za obuku vazduhoplovnog osoblja JAA TO (*Joint Aviation Authorities Training Organization*), Amsterdam/Holandija, s obzirom da najznačajnije međunarodne vazduhoplovne organizacije i institucije, koje se bave pitanjima sigurnosti (**ICAO; EASA; ECAC, EUROCONTROL**) preporučuju obnavljanje teorijskih i praktičnih znanja istražilaca u intervalima od 2 godine. Takođe, tokom permanentnog rada na 3 istrage iz oblasti vazdušnog saobraćaja (*u dva dodatna slučaja pokretana i obustavljena istraga*), 3 iz oblasti pomorskog saobraćaja (*u 8 dodatnih slučajeva pokretana i obustavljena istraga*) i na 10 vanrednih događaja iz oblasti željezničkog saobraćaja (*u svakom od njih pokretana istraga izlaskom na lice mjesta*), koje su vođene tokom godine, kroz razmjene iskustava sa pojedinim međunarodnim ekspertima i ekspertima sa Liste stručnjaka Komisije, značajno su dodatno unaprijeđena znanja i iskustva, kako stalnih istražilaca, tako i istražilaca-eksperata sa Liste stručnjaka Komisije, što će sa sigurnošću imati pozitivne efekte na dalji stručan i svrsishodan rad Komisije.

Pored navedenog, a u skladu sa zadržavanjem trenda online obuke i tokom 2024. godine, istražioci za vazdušni saobraćaj su učestvovali i u brojnim drugim vidovima obuke (*seminari, konferencije, forumi i radionice*) kojih je bilo preko 30, od kojih 7 sertifikovanih kurseva od strane EUROCONTROL Laerning Center-a, a koje su detaljnije prikazane u pododjeljku 5.2 (**Obuka i stručno usavršavanje istražilaca**):

U sklopu regionalne saradnje istraživača nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova u toku 2024. godine Komisija je održavala kontakte sa Centrom za istraživanje nesreća Srbije, Agencijom za istraživanje nesreća Hrvatske, Komitetom za istraživanje nesreća i nezgoda u saobraćaju Sjeverne Makedonije; Biroom za istraživanje nesreća i nezgoda u saobraćaju Njemačke; Komisijom za istraživanje vazduhoplovnih nezgoda Slovenije; Biroom za istraživanje nesreća i nezgoda V. Britanije (**AAIB**); Agencijom za istraživanje avionskih nesreća Francuske (**BEA**); Nacionalnim tijelom za istrage nesreća i nezgoda u saobraćaju Albanije; Istražiocima iz **BEHANSA (BiH)**, te

međunarodnim organizacijama, institucijama i tijelima poput ECAC ACC; ICAO EUR/NAT, EASA, ESASI, MASI, EUROCONTROL (Air), EMSA (*Maritime*) i ERA (*Railway*).

Imajući u vidu, stručno specijalistička znanja, školsku spremu i iskustvo stečeno kroz dosadašnji rad i obuku istražilaca, uz primjenu pozitivne međunarodne prakse, Komisija je u mogućnosti da vrlo uspješno vrši interne obuke iz domena **“Osnovne obuke za istraživanje nesreća i nezgoda vazduhoplova”**, i **“Osnovne obuke za istraživanje nezgoda i nesreća u saobraćaju u ekstremnim temperaturnim uslovima”**, kao i niz drugih specijalističkih obuka vezan za različite vrste vazduhoplova, upravljanje vazдушnim prostorom (ATM) i operativne procedure u okviru GAT-a i OAT-a, čije sprovođenje je vršeno u prethodnim godinama, na koji način je izvršeno obnavljanje i sticanje novih znanja i iskustava za većinu istražilaca (*stalnih i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije*), za izlazak i boravak na mjestu nesreće-nezgode, u uobičajenim ili ekstremnim operativnim i vremenskim uslovima, u ulozi članova istraživačkih timova, koji se formiraju, u slučaju nesreće, ili ozbiljne nezgoide, koju je neophodno istraživati. Obuke su se pokazale kao dobra osnova, za dalje održavanje specijalističkih znanja i sposobnosti istražilaca, na potrebnom nivou, zbog čega će se sa tom praksom nastaviti i tokom 2025. godine.

Značajan dio svojih aktivnosti, članovi Komisije su preduzimali i u pravcu preventivnog i proaktivnog djelovanja usmjerenog prema vazдушnim operaterima, ali i u pravcu unapređenja interesorne saradnje na polju uzajamne pomoći i kvalitetne razmjene informacija, o čemu svjedoči i broj prijava koji se iz godine u godinu povećava, a da pri tome nadležni državni organi uvrštavaju Komisiju u sistem pravovremenog javljanja i obavješćavanja. Tokom godine, primjetan je bio i uticaj obuka u drugim vazduhoplovnim entitetima iz domena “Just Culture”, tako da je Komisija tokom godine primala prijave i direktno od operatera vazduhoplova, ili lica involviranih u operaciju koja je rezultirala nekim oblikom vanrednog događaja. Cijenimo da je povećan broj prijava proizvod sve uspješnije interesorne saradnje, ali i rasta obima vazdušnog saobraćaja, te djelovanja postojećih, ali i novonastalih sigurnosnih izazova koje je sa sobom donijela pandemija COVID 19, a koji se ključno odnose na: brzo konzerviranje - dekonzerviranje aviona (*storage & de-storage*); upravljanje opasnostima od divljih životinja (*prvenstveno ptice*) zbog smanjenog obima vazduhoplovnih aktivnosti u periodu 2021. - 2022. godina; degradacije znanja i vještina vazduhoplovnog osoblja izazvanog smanjenjem broja tehničkih i vazdušnih operacija i otežane habitacije, porasta broja cyber-security i drugih bezbjednosnih prijetnji (*što je bila prateća manifestacija i svih prethodnih cikličnih kriza, koje su pogađale međunarodni vazdušni saobraćaj, u poslednjih 20 godina*), te nagli skok rasta cijena, kako vazduhoplovnih usluga, tako i troškova letnih operacija, održavanja, radne snage i unapređenja infrastrukture. Ovdje ne treba zaboraviti ni uticaj duboke geopolitičke krize, koja i dalje ostavlja vidljiv trag na sveukupnu ekonomiju, pa i vazdušni, pomorski i željeznički saobraćaj. Analizom dobijenih prijava, gdje su svi događaji, osim u tri prethodno navedena slučaja, kategorisani kao “nezgoda” (*shodno ICAO standardima i važećem Pravilniku*), za 2024. godinu, došlo se do zaključka, da u ukupnom broju prijava, kao i tokom prethodne 3 godine, dominiraju sudari sa pticama, nestabilni prilazi, uticaj meteo situacije i tehnički otkazi.

Razlika u odnosu na prethodne dvije godine, jedino se ogledala u znatno povećanom broju prijava vezanih za korekcije ili promjene letnih planova i procedura, uslovljenih meteo uslovima u reonu aerodroma **LYPG, LYTV i LYNK**.

Naročito kvalitetnu saradnju tokom godine, Komisija je imala sa 112. OKC MUP CG, ACV I UPSUL, 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 ostvarivanje kvalitetne komunikacije sa raznim vazduhoplovnim subjektima i proširenju mogućnosti za obuku i usavršavanje. Potpisivanje Sporazuma o saradnji sa Ministarstvom Odbrane Crne Gore (MOCG) i Vojnim vazduhoplovnim vlastima (VVV), u 2023. godini, pospješilo je pravovremenu razmjenu informacija, logističku podršku i uzajamnu pomoć u vođenju istraga, te unapređenje tehničkih mogućnosti Komisije za praćenje i istraživanje događaja od uticaja na sigurnost u sve tri grane saobraćaja, tokom 2024. godine.

U sklopu interresorne saradnje, Komisija je do sada putem sporazuma, uspostavila kvalitetnu saradnju sa ACV, Vrhovnim državnim tužilaštvom, Upravom pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, Direktoratom za zaštitu i spašavanje i MOCG, što doprinosi lakšoj međusobnoj komunikaciji, što je od izuzetnog značaja, a naročito kada se vrši istraga konkretne nesreće ili ozbiljne nezgode, za koju postoje obaveze uključivanja više državnih subjekata, svakog iz svog djelokruga rada i odgovornosti. Svjesni značaja pravno utemeljene interresorne saradnje, Komisija je u prethodnom periodu, redovno komunicirala sa relevantnim državnim organima i institucijama, koje bi mogle uticati na podizanje stručno specijalističkih kapacitivnosti Komisije 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. Takav oblik saradnje, za Komisiju bi bio značajan ukoliko bi se mogao ostvariti i sa KBC Podgorica, Forenzičkim centrom Danilovgrad, Tehničkim fakultetuma UCG, ali i Ministarstvom vanjskih poslova imajući u vidu mogućnosti nastanka obaveze učešća u istragama koje pokreću druge države, za slučaj da se radi o nesreći ili nezgodi kojom su pogođeni vazduhoplovi registrovani u Crno Gori, ili kojom su eventualno pogođeni i naši državljani. (*Uloga, zadaci i obaveze "Akreditovanog predstavnika", kako je to regulisano 12. izdanjem Aneksa XIII, Čikaške konvencije*).

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, sa više detalja iz domena međunarodnih standarda i prakse, Komisija planira upoznati nadležne organe tokom 2025. godine. Jedna od najbitnijih aktivnosti kod istrage avionske nesreće jeste pronalazak, čuvanje, očitavanje i analiza podataka sa snimača podataka leta (FDM) i snimača 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 tadašnje MSiP sa molbom za dobijanje saglasnosti za potpisivanje MoU sa BEA kojim bi se regulisala ta saradnja. Takva saglasnost je u više navrata tražena i obrazlagana i tokom 2019. i 2020. godine, ali nažalost, još uvijek nije dobijena, zbog čega nekapacitivnost 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 bivšeg MSiP, a kasnije i MKI i MSiP, da reaguju i daju saglasnost za pomenutu veoma važnu inicijativu, ni tokom 2023. i 2024. godine.

Napominjemo da je BEA i dalje otvorena za takav oblik saradnje za sve zemlje, a naročito članice ECAC-a i EUROCONTROL-a, te da je više zemalja Regiona, već potpisalo Memorandume o

razumiojevanju (MoU), u cilju institucionalizacije takve saradnje (*R. Hrvatska, R. Slovenija, R. Srbija, Sjeverna Makedonija*). Sigurnosni istraživački organi zemalja Regiona, u većini slučajeva unapređuju regionalnu saradnju, te potpisuju MoU o međusobnoj saradnji na polju obuke i istraga nesreća i nezgoda, a što je u više navrata nuđeno i Komisiji, ali to je pitanje za koju je takođe potrebna saglasnost nadležnih organa, pa je za očekivati da se i to pitanje ponovo pokrene tokom 2025. godine¹⁷.

Slično je i kada 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 moglo bi 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 i MKI, MSiP, sada MS*). Još tokom 2021. godine, takvu ponudu Komisija je dobila od Komiteta za istraživanje nesreća i nezgoda Sjeverne Makedonije i ponuda je i dalje otvorena. Tokom 2023. godine, spremnost na saradnju su ispoljilo nacionalno tijelo za istraživanje nesreća i ozbiljnih netgoda Slovenije, ali i Albanije, koja je tokom 2023. godine inicirala i širu regionalnu saradnju, kojom prilikom je 14. decembra 2023. godine organizovala inicijalni regionalni sastanak u Tirani, na koji su bili zvanično pozvani i odazvali se stalni istražioc Komisije.

ICAO je tokom 2022. godine zvanično pokrenuo inicijativu unapređenja regionalne i međudržavne saradnje u oblasti istraživanja nezgoda i nesreća vazduhoplova i ohrabrujući je, kojom prilikom je uputio i ICAO državno pismo *SP 70/1-22/112*, od 14. 12. 2022. godine, prema vazduhoplovnim vlastima Države, sa zahtjevom da se dostavi upitnik u kome bi bili uneseni podaci o do sada institucionalizovanim oblicima međudržavne i regionalne saradnje, što nažalost Komisija nema, iz ranije spominjanih razloga, legislativne prorode.

4.4 Istraživanje vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja

Zakonom o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza, član 114 i 115, (*Službeni list Crne Gore br.01/14*) (*u daljem tekstu Zakon*) i Pravilnikom o načinu prikupljanja podataka i sačinjavanju izvještaja o vanrednim događajima (*u daljem tekstu Pravilnik*) propisano je da Komisija vrši istraživanje vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja iz kategorije nesreća.

Istraživanje se vrši radi utvrđivanja uzroka nastanka istih i davanja sigurnosnih preporuka u cilju sprječavanja ili smanjivanja mogućnosti njihovog ponavljanja u budućnosti, čime se unapređuje sigurnost željezničkog saobraćaja.

U toku 2024. godine Komisija (*Odjel istraga vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja*) dobio je ukupno 18 prijava potencijalnog ugrožavanja bezbjednosti

¹⁷ Komisija je tokom 2023.i 2024. godine takve ponude dobijala od Nacionalnih sigurnosnih istraživačkih tijela Sjeverne Makadonije, Hrvatske i Slovenije, koje su i dalje otvorene.

(sigurnosti) željezničkog saobraćaja, od kojih je 8 prijava pristiglo neblagovremeno, dok je Komisija postupala u slučajevima 10 blagovremenih prijava, po sledećem:

4.4.1 Vanredni događaji

U 2024. godini Komisija je postupila po telefonskim (*blagovremenim*) prijavama sljedećih vanrednih događaja:

1. Dana 04. 01. 2024. godine, u 19:21 časova u km 301+550 (*Bijelo Polje – Kruševo*) došlo je do udara voza br. 6102 desnom čono-bočnom stranom lok. 461-041 u opuštenu konzolu kontaktne mreže.

Nakon utvrđivanja činjeničnog stanja i izvršene analize prikupljenih podataka, Komisija je obustavila dalju istragu u skladu sa Zakonom i Pravilnikom.

Uzrok odnosnog događaja je lom izolatora konzole kontaktne mreže i nepostupanje elektroenergetskog dispečera po Pravilniku o tehničkim uslovima za elektroenergetska postrojenja (*čl.105, stav 1, tačka e*).

2. Dana 22. 01. 2024. godine, u 20:55 časova u km.448+750 (*Bar – Sutomore*) došlo je do loma pantografa na lok. 461-042 kod voza br. 45776.

Nakon utvrđivanja činjeničnog stanja i izvršene analize prikupljenih podataka, Komisija je obustavila dalju istragu u skladu sa Zakonom i Pravilnikom.

Uzrok odnosnog događaja je dotrajalost klizača pantografa.

3. Dana 23. 01. 2024. godine, u 03:25 časova u km 453+740 (*Bar – Sutomore*) došlo je do loma pantografa na elektro-motornoj garnituri CAF 104-106 kod voza br. 36160.

Nakon utvrđivanja činjeničnog stanja i izvršene analize prikupljenih podataka, Komisija je obustavila dalju istragu, u skladu sa Zakonom i Pravilnikom.

Uzrok odnosnog događaja je lom poligonatora kontaktnog provodnika.

4. Dana 10. 02. 2024. godine, u 20:08 časova u km. 437+300 (*Sutomore – Virpazar*) došlo je do loma pantografa na lok. 461-040 kod voza br.432.

Nakon utvrđivanja činjeničnog stanja i izvršene analize prikupljenih podataka, Komisija je obustavila dalju istragu, u skladu sa Zakonom i Pravilnikom.

Uzrok odnosnog događaja je udar-upletenost pantografa u optečki kabl ovješeno o stubove kontaktne mreže, usled jakog vjetra.

5. Dana 10. 04. 2020. godine, od 05:20 - 07:18 časova u km432+267 (*Zeta – Virpazar*) bio je ugrožen slobodni profil pruge, prinudnim ulaskom drumskog teretnog vozila „IVECO“, registarskih oznaka PG-JJ 688, koje je prethodno srušilo zid zaštitne ograde i zaustavilo se uz desnu šinu oko 1220 mm unutar slobodnog profila.

Nakon utvrđivanja činjeničnog stanja i izvršene analize prikupljenih podataka, Komisija je obustavila dalju istragu, u skladu sa Zakonom i Pravilnikom.

Uzrok odnosnog događaja je saobraćajni udes na javnom putu.

6. Dana 08. 07. 2024. godine, u 16:27 časova kod voza br. 48671 na kolima br. 31 82 392 4134-0 došlo je do tinjajućeg požara na podu iznad prvog obrtnog postolja, izazvanog varničenjem kočnih umetaka. Požar je uočen i ugašen u stanici Podgorica.

Nakon utvrđivanja činjeničnog stanja i izvršene analize prikupljenih podataka, Komisija je obustavila dalju istragu, u skladu sa Zakonom i Pravilnikom.

Uzrok odnosnog događaja je blokada regulatora kočnog polužja.

7. Dana 29.07.2024. godine, u 05:29 časova u km. 300+510 (*Bijelo Polje – Kruševo*) došlo je do udara voza br. 433 čeonim dijelom lok. 461-044 u lice koje je pri tom smrtno stradalo.

Nakon utvrđivanja činjeničnog stanja i izvršene analize prikupljenih podataka, Komisija je obustavila dalju istragu u skladu sa Zakonom i Pravilnikom.

Uzrok odnosnog događaja je kretanje lica unutar slobodnog profila pruge.

8. Dana 07. 08. 2024. godine, u 21:17 časova u km. 51+958 (*Podgorica – Spuž*) došlo je do udara voza br. 52102 čeonim dijelom lok. 461-026 u lice koje je pri tom smrtno stradalo.

Nakon utvrđivanja činjeničnog stanja i izvršene analize prikupljenih podataka, Komisija je obustavila dalju istragu u skladu sa Zakonom i Pravilnikom.

Uzrok odnosnog događaja je kretanje lica unutar slobodnog profila pruge.

9. Dana 11. 08. 2024. godine, u 12:30 časova u km.453+136 (*Sutomore – Bar*) došlo je do udara voza br. 53101 čeonim dijelom lok. 461-038 u lice koje je pri tom smrtno stradalo.

Nakon utvrđivanja činjeničnog stanja i izvršene analize prikupljenih podataka, Komisija je obustavila dalju istragu u skladu sa Zakonom i Pravilnikom.

Uzrok odnosnog događaja je kretanje lica unutar slobodnog profila pruge.

10. Dana 13. 09. 2024. godine, u 20:11 časova u km. 9+585 (*Nikšić – Ostrog*) došlo je do udara voza br. 7109 čeonim dijelom EMG (*CAF 107-109*) u prekinuto noseće užice kontaktne mreže.

Nakon utvrđivanja činjeničnog stanja i izvršene analize prikupljenih podataka, Komisija je obustavila dalju istragu u skladu sa Zakonom i Pravilnikom.

Uzrok odnosnog događaja je prekid nosećeg užeta kontaktne mreže i nepostupanje elektroenergetskog dispečera po Pravilniku o tehničkim uslovima za elektroenergetska postrojenja (*čl.105, stav1, tačka e*)

4.4.2 Sigurnosne preporuke

4.4.2.1 Sigurnosna preporuka Ministarstvu saobraćaja

U Pravilniku o tehničkim uslovima za elektrotehnička postrojenja izvršiti izmjenu čl.105, stav 6 kako bi isti glasio: „*U slučaju iz stava 1, tačka e, ovog člana odmah se uvodi zabrana saobraćaja i pružno vozilo za održavanje kontaktne mreže upućuje na mjesto vanrednog događaja*“.

4.4.3 Edukacija članova Komisije

1. Učešće predstavnika Komisije na 56. Sastanku predstavnika nacionalnih istraživačkih tijela za događaje koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja (*56th NIB Network physical meeting*), održanom 09. i 10. 10. 2024. godine, u Campus App, u Lisabonu/Portugalija.

Ciljna grupa aktivnosti su bili istražioci-eksperti NIB za istraživanje događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja u zemljama članicama i zemljama-pridruženim članicama Evropske agencije za željeznice - ERA (*European Railway Agency*) (zemlje Zapadnog Balkana koje nijesu članice EU i Turska).

Ovakvi sastanci, prvenstveno, imaju za cilj uspostavljanje i učvršćivanje veza između NIB zemalja članica ERA, te razmjenu iskustava stečenih kroz istraživanje događaja koji su ugrožavali bezbjednost željezničkog saobraćaja kao i promociju ovakvog vida komunikacije koja se unaprjeđuje kroz lične kontakte istražilaca. Pored toga, sastanak je bio i edukativnog karaktera imajući u vidu da su prezentovane istrage željezničkih nesreća širom EU, koje su za posledicu imale smrtna stradanja lica i veliku materijalnu štetu.

2. IPA (*The Instrument for Pre-Accession Assistance*) Radionica NIB-ova ERA (*IPA Incident investigation training*) u cilju napredne obuke istražilaca za željeznički saobraćaj, za istraživanje događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja, u organizaciji ERA i EU IPA Instrumenta za pretpristupnu pomoć zemljama kandidatima za članstvo u EU, koja je održana u Instabulu-Turska 10. i 11. decembra 2024.godine.

Ciljna grupa aktivnosti su bili istražioci-eksperti NIB (**National Investigation Body**) za istraživanje događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja u zemljama članicama ERA i pridruženim članicama.

Ovakva namjenska aktivnost, prvenstveno je imala za cilj uspostavljanje unificiranih procedura i tehnika vođenja istraživačkih postupaka tokom istraga događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja te promociju usavršavanja istražilaca, kao i unaprjeđenje ličnih kontakata između istražilaca NIB različitih zemalja, te unapređenje regionalne saradnje u oblasti istraživanja događaja koji ubrožavaju bezbjednost (*sigurnost*) željezničkog saobraćaja.

Kroz ove dvije aktivnosti, stekli su se uslovi da Komisija ima dostupne informacije i pristup IPA sponzorisanim aktivnostima na polju obuke i usavršavanja, tokom i naredne godine.

Takođe, Komisiji je dostupan i Katalog treninga za online i fizičke obuke na linku: <https://www.era.europa.eu/content/era-training-catalogue>.

4.5 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 unapređenja 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 2024 godini, Komisija za istraživanje nezgoda i nesreća u saobraćaju je zaprimila i postupila po sljedećim prijavama pomorskih nesreća i nezgoda:

1. Dana 16. 05. 2024 godine oko 18:00 časova u kanalu Rijeke Crnojevića dogodila se pomorska nesreća, na način što je upravitelj čamca, upravljajući plovnom objektom (*tipa limeni čun*) registarskih oznaka **VP-723** udario u vertikalnu dnevnu oznaku (*crveni stub*) u kanalu Rijeke Crnojevića, usled čega je jedna osoba smrtno stradala u čamcu. Čamac je namijenjen za lične potrebe. Komisija je nakon utvrđivanja činjeničnog stanja, obustavila istragu, jer ovaj slučaj nije bio predmet istraživanja pomorske nesreće, shodno Uredbi o bližem postupku istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.
2. Dana 24. 07. 2024 godine oko 16:00 časova u tjesnacu Verige u Bokokotorskom zalivu u blizini mjesta Opatovo, došlo je do pomorske nesreće na način što su se sudarila dva plovna objekta, motorna jahta marke "**Jeanneau Merry Fisher 895 Sport**" registarskih oznaka **MNE 0904**, koja je registrovana za lične potrebe i motorni čamac, marke "**Gulf Craft Tournig 36**" registarskih oznaka **224-KT**, registrovan za privrednu djelatnost - prevoz putnika. Ovu pomorsku nesreću Komisija je istražila i sačinila Konačni izvještaj o sprovedenoj sigurnosnoj istrazi i dala sigurnosne preporuke, a izvještaj je dostavljen Ministarstvu pomorstva, dana 30. 12. 2024 godine, u skladu sa Uredbom o bližem postupku istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.
3. Dana 25. 07. 2024 godine oko 17:30 časova, došlo je do kontakta skutera na vodi i pedaline na moru naspram Slovenske plaže u Budvi. Komisija ne raspolaže informacijama da je neka osoba zadobila tjelesne povrede u ovom slučaju. Komisija je, nakon utvrđivanja činjeničnog stanja, obustavila istragu u skladu sa Uredbom o bližem postupku istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.
4. Dana 27. 07. 2024 oko 22:00 časa u kanalu Rijeke Crnojevića, kod mjesta Žabljak Crnojevića, došlo je do sudara dva plovna objekta (*tipa limeni čun*) usled čega je jedno lice zadobilo smrtnu posledicu. Jedan plovni objekat je bio neregistrovan a upravitelj nije imalo ovlašćenje za upravljanje predmetnim plovnom objektom, dok je drugi plovni objekat registarske oznake **VP-135** bio registrovan za lične potrebe i upravitelj je imao adekvatno ovlašćenje za upravljanje istim. Komisija je, nakon utvrđivanja činjeničnog stanja, obustavila istragu u skladu sa Uredbom o bližem postupku istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.
5. Dana 02. 08. 2024. godine oko 18:00 časova došlo je do kontakta skutera na vodi i pedaline na moru naspram Slovenske plaže u Budvi. Komisija ne raspolaže informacijama da je neka osoba zadobila tjelesne povrede. Komisija je, nakon utvrđivanja činjeničnog stanja, obustavila istragu u skladu sa Uredbom o bližem postupku istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.
6. Dana 07. 08. 2024. godine oko 12:00 časova, došlo je do pomorske nesreće na Rijeci Crnojevića, opština Cetinje, na način što se čamac registraskih oznaka **VP-576** registrovan za

lične potrebe nasukao u plićinu. Na čamcu su se nalazili upravitelj plovnog objekta i jedna osoba, nakon čega su isti odsukali čamac i nakon startovanja motora upravitelj i jedna osoba su ispali iz čamca, usled čega je čamac imao nekontrolisano kretanje i tom prilikom dolazi do kontakta plovnog objekta sa njima. Oba lica su zadobila tjelesne povrede, dok su se nalazila u vodi. Komisija je, nakon utvrđivanja činjeničnog stanja, obustavila istragu u skladu sa Uredbom o bližem postupku istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.

7. Dana 08. 08. 2024. godine oko 13:30 časova, usled pristajanja plovnog objekta registarskih oznaka **311-KT**, došlo je do lakšeg povredjivanja plivača pod uticajem izazvanih valova u neposrednoj blizini pristana, u mjestu Muo-Bokokotorski zaliv. Komisija je, nakon utvrđivanja činjeničnog stanja, obustavila istragu u skladu sa Uredbom o bližem postupku istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.
8. Dana 07. 09. 2024. godine oko 12:40 časova u Kumborskom tjesnacu, nedaleko od mjesta Rose, došlo je do pomorske nesreće na način što je plovni objekat tipa gliser **189-KT**, namijenjen za privredne svrhe, pramcem ostavio kontakt sa krmenim dijelom čamca **HN - 237** namijenjenim za sport i razonodu, koji se kretao ispred njega, usled čega je jedno lice zadobilo tjelesne povrede, dok je pričinjena manja materijalna šteta. Istraga ove nesreće je započeta i ista je u toku, u skladu sa Uredbom o bližem postupku istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.
9. Dana 29. 09. 2024. godine u 21:08 časova po lokalnom vremenu došlo je do sudara dva teretna broda "**MAGNAR**" zastava Gibraltara i "**CONSHIP VOW**" zastava Liberije, na sidristu luke Bar. Do sudara je došlo usled nevremena i "oranja" sidra broda "**MAGNAR**" te usled kontakta je došlo do blagog ulupljenja trupa, po desnoj gornjoj krmenoj strani, broda "**MAGNAR**", te oštećenja nosača čamca za spašavanje, kao i oštećenja istog. Na brodu "**CONSHIP VOW**" je evidentirano oštećenje trupa na pramcu izviše vodene linije, tačnije na poziciji sidra. Brodovi su nastavili plovidbu na sopstveni pogon i nije bilo zagadjenja mora. Komisija je, nakon utvrđivanja činjeničnog stanja, obustavila istragu u skladu sa Uredbom o bližem postupku istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.
10. Dana 15. 10. 2024. godine oko 07:00 časova, došlo je do potonuća ribarskog čamca registarske oznake **537-BD**, na vezu u marini u Budvi. Tom prilikom nije bilo zagadjenja mora. Čamac je nakon dva dana izvadjen iz vode. Uzrok je propuštanje vode kroz podvodni dio trupa a čamac je bio bez napajanja strujom sa obale i pumpe nisu bile u funkciji. Komisija je, nakon utvrđivanja činjeničnog stanja, obustavila istragu u skladu sa Uredbom o bližem postupku istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.
11. Dana 16. 11. 2024. godine, na brodu MSC ESTHI (IMO#9304411), pod zastavom Paname, u teritorijalnim vodama SAD, u luci Savannah, Georgia, smrtno je stradao pomorac - državljani Crne Gore. Komisija je obaviještena putem Emaila, dana 19. 11. 2024. godine, nakon čega je, preko Ministarstva pomorstva, kroz međunarodnu saradnju na polju istraživanja nesreća i nezgoda, ostvarila komunikaciju sa **COAST GUARD USA** i njihovim istražiteljima, kao

zainteresovana država, u cilju sprovođenja i praćenja sigurnosne istrage, do njenog okončanja. Istraga ove nesreće je u toku.

Na osnovu zaprimljenih prijava o pomorskim nezgodama i nesrećama u prethodnoj godini, Komisija je ustanovila da su među istima postojale i prijave sa nedovoljnim brojem informacija o tim događajima, sa kojima su raspolagali subjekti sistema sigurnosti i bezbjednosti na moru, a koje bi značile u istraživanju istih.

4.5.1 Sigurnosne preporuke Komisije koje su upućene Upravi pomorske sigurnosti i upravljanja lukama a koje su realizovane ili planirane:

- Sigurnosna preporuka Komisije, da se definišu sidrišta u Kotorskom zalivu:

Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama i luka Kotor su ukinule sidrište 1. ispred Pomorskog fakulteta u Kotoru, zbog svog položaja i negativnog uticaja na sigurnost pomorske plovidbe, jer na toj poziji su se desila dva slučaja nekontrolisanog kretanja (*oranje sidra*) putničkih brodova izazvanih nevremenom (*jakim vjetrom*).

- Sigurnosna preporuka Komisije da se označe crvene zone oko sidrišta u Bokokotorskom zalivu:

Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama je inicirala označavanje zone zabranjenog sidrenja za sva problematična područja koja gravitiraju definisanim sidrištima.

- Sigurnosna preporuka Komisije, da se definiše meteo limit i brzina vjetra kada prestaje saobraćaj za putničke brodove u Bokokotorskom zalivu:

Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama je obavijestila Komisiju da je u toku izrada Studije sigurnosti plovidbe u Bokokotorskom zalivu, koja će bliže definisati granične vrijednosti vjetra za sigurnu plovidbu zalivom. Lučki kapetan ima zakonska ovlaštenja da zabrani uplovljavanje odnosno isplovljavanje iz luke u slučaju da vremenski uslovi ne dozvoljavju sigurno obavljanje pomorskog saobraćaja. Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama u tom slučaju emituje obavještenja putem radio veze.

- Sigurnosna preporuka Komisije, da je neophodno da se označe područja vertikalnom signalizacijom svetionicima, gdje je više puta došlo do nasukanja plovniha objekata (hrid Galijola opština Budva, pličina između ostrva Cvijeća i ostrva Sv. Marko, opština Tivat):

Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama je obavijestila Komisiju da će planirati postavljanje objekata sigurnosti plovidbe na pomenutim lokacijama.

- Sigurnosna preporuka Komisije, da kod tehničkog pregleda pri registraciji čamaca za privrednu djelatnost – prevoz putnika, posebnu pažnju obratiti na visinu slobodnog boka ili nadvođa koje čamac ima. Minimalni zahtjevi bi bili da visina nadvođa na pramcu ne bude niža u odnosu na visinu nadvođa na sredini čamca, već veća:

Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama će u okvirima svojih nadležnosti raditi na reviziji tehničkih pravila kojima se definiše ova oblast i shodno zakonskim mogućnostima implementirati ovu preporuku.

- Sigurnosna preporuka Komisije, da se insistira na ugradnji AIS uređaja na plovnim objektima namijenjenim za privredne svrhe - prevoz putnika:

Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama smatra da implementacija ove preporuke bila bi od velikog značaja za monitoring pomorskog saobraćaja, a posebno u akvatorijumu Bokokotorskog zaliva, što bi nesumnjivo dovelo do povećanja nivoa sigurnosti plovidbe. Ova preporuka bi mogla da postane obavezujuća izmjenom, dopunom ili čak donošenjem novog Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe, koji bi obavezao sve plovne objekte namijenjene za privredne svrhe da budu opremljeni ovim uređajem. Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama će u fazi izrade novog Zakona predložiti implementaciju ove preporuke.

4.5.2 Sigurnosne preporuke Komisije koje su upućene luci Kotor a koje su realizovane ili planirane:

- 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:

Luka Kotor je obavijestila Komisiju, da angažovanje remorkera kao asistencije prilikom uplovljenja/isplovljenja brodova u i iz luke Kotor, obavlja se po zahtjevu ovlašćenog agenta odnosno broдача. Zakonskim rješenjima koja su na snazi upotreba remorkera nije definisana kao obavezujuća. U skladu sa važećom legislativom Luka Kotor Ad Kotor postupa po datim zahtjevima i prijavama za upotrebom remorkera kako bi svoju uslugu pružanja priveza /odveza broда obezbijedila u svim nivoima sigurnosti i bezbjednosti.

- Sigurnosna preporuka Komisije, nabavka i montaža sidrenih bova za putničke brodove čija dužina prelazi 200 metara na sidrištima luke Kotor:

Luka Kotor je obavijestila Komisiju, da nabavka i montaža sidrenih bova za putničke brodove na sidrištima luke Kotor je dio investicionog programa u okviru prvenstvene koncesije. Njena realizacija je predviđena.

- ***Sigurnosna preporuka Komisije, da se obezbijede blagovremene informacije o frekvenciji pomorskog saobraćaja i meteorološkim prilikama na relaciji dežurnog službenika u luci Kotor, Lučke kapetanije, PSC inspektora i Uprave pomorske sigurnosti i upravljanja lukama:***

Luka Kotor je informisala Komisiju da u luci Kotor postoji svakodnevno dežurstvo kao i pripravnost dežurnog službenika koji prate VHF kanale 16 i 69 za koje posjeduju odobrenje radio frekvencije od strane Agencije za elektronske komunikacije. Takođe pored dežurnih radnika i piloti Luke Kotor i PFSO luke su u svakodnevnoj komunikaciji sa Lučkom kapetanijom, PSC i Upravom pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, tako se blagovremeno obezbjeđuju informacije o frekvenciji pomorskog saobraćaja i meteoroloških prilikama putem VHF-a, ali i telefonskim putem.

- ***Sigurnosna preporuka Komisije da u luci Kotor na tzv. Mediteranskom vezu izbjegavaju vez putničkih brodova (četvorovez sa spuštenim sidrima i vez krmom za obalu), kada vladaju nepovoljni meteo uslovi:***

Luka Kotor je obavijestila Komisiju da u okviru lučko-operativnih aktivnosti Luka Kotor AD Kotor ne primjenjuje Mediteranski vez (četvorovez). Pomenuti način priveza brodova primjenjivao se u ranijoj fazi razvoja putničkog saobraćaja u luci Kotor.

- ***Sigurnosna preporuka Komisije, da prilikom najave dolaska broda u luku Kotor i njenih sidrišta, analizirati vremenske prilike koje predstoje i gustinu pomorskog saobraćaja na relaciji Lučka kapetanija, luka Kotor i PSC, kao i poštovanje sigurnosnih mjera za vrijeme boravka broda u luci Kotor i njenih sidrišta.***

Luka Kotor je obavijestila Komisiju da poštovanje sigurnosnih mjera za vrijeme boravka broda u luci Kotor i njenim sidrištima je definisana, Planom bezbjednonosne zaštite Luka Kotor A.D, za koju postoji odobrenje od strane Ministarstva saobraćaja i pomorstva. Pilotska služba Luke Kotor prilikom svakog uplovljenja isplovljenja broda analiziraju situaciju pomorskog saobraćaja i vremenskih prilika i u svakodnevnoj su komunikaciji sa nadležnim vlastima. Luka Kotor A.D. prilikom najave dolaska broda informiše Lučke vlasti u vezi plana veza.

U cilju realnog sagledavanja stanja i unapređenja sigurnosti plovodne, u sklopu preventivnog i praktičnog djelovanja Komisije, tokom 2024. godine, redovno su vršeni kontakti i periodično održavani sastanci sa predstavnicima Lučkih kapetanija, PSC inspekcijom, Upravom pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, lukom Kotor i drugim subjektima nadležnim za oblast pomorske sigurnosti.

4.5.3 Edukacija članova pomorskog odjela Komisije:

- U organizaciji EUROCONTROL Learning Zone, prisustvo Webinar-u “**Od usklađenosti do marljivosti iz perspektive pomorske sigurnosti**” (*From compliance to diligence a maritime safety perspective*), 26. 03. 2024. godine
- Prisustvo radionici "*Mentalni terening očuvanje fokusa i pažnje na radni zadatak uprkos neprijatnim prizorima nastalim nezgodom*", 27. 09. 2024. godine.

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

- Brzinu kretanja, koja je regulisana u postojećem Zakonu o sigurnosti pomorske plovidbe, kroz tjesnac Kumbor i Verige, a koja sada iznosi 10 čvorova za plovne objekte dužine ispod 24 metra, ograničiti na 6 čvorova, koliko je i sada propisano važećim Zakonom o sigurnosti pomorske plovidbe za plovne objekte dužine veće od 24 metra.
- Insistirati na ugradnji AIS uređaja na plovnim objektima namijenjenim za privredne svrhe-prevoz putnika, prilikom produžetka registracije ili prve registracije.
- 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:
- Neophodno označiti područja plovidbe vertikalnom signalizacijom svetionicima gdje je više puta došlo do nasukanja (*hrid Galijola opština Budva, pličina između ostrva Cvijeca i ostrva Sv. Marko, opština Tivat*);
- Unaprijediti nivo komunikacije između subjekata sistema sigurnosti i bezbjednosti na moru;
- Neophodno je, kroz Studiju pomorskog saobraćaja u Bokokotorskom zalivu, utvrditi maksimalni broj putničkih brodova koje može primiti luka Kotor, odnosno Bokokotorski zaliv;
- Kroz izradu Studije sigurnosti plovidbe, u Bokokotorskom zalivu, definisati granične vrijednosti brzine vjetra, za obustavu plovidbe za putničke brodove;
- Neophodno je razmotriti uvođenje praktičnog dijela obuke, za sticanje ovlaštenja, za Voditelja čamca;

- U cilju pojačanja kontrole plovniha objekata u ljetnjim mjesecima, razmotriti mogućnost uvećanja tehničkih i kadrovskih kapaciteta inspekcije;
- Prilikom ukrcavanja putnika u čamac za privredne svrhe - prevoz putnika, neophodno je da putnici na sebi imaju sigurnosni prsluk za spašavanje kao i tokom vožnje, jer u slučaju nesreće (*potapanja plovila*) nema dovoljno vremena da se pravovremeno upotrijebe klasični pojasevi za spašavanje;
- Firma koja posjeduje čamce za privredne svrhe-prevoz putnika, neophodno je da ima jasne procedure po pitanju sigurnosti i bezbjednosti prevoza putnika.

5. Ljudski resursi

5.1 Organizacijska struktura Komisije

Od svog osnivanja 2014. godine, do septembra 2021. godine, Komisija je bila sastavljena od tri stalna člana (*po jedan za svaki vid saobraćaja*). Radilo se o minimalnom broju istraživača, gdje je **Glavni istraživač za vazdušni saobraćaj (IIC)** ujedno bio i Rukovodilac Komisije, iako je svaki vid saobraćaja pravno ustrojen posebnim zakonom, gdje je svaki od tih zakona ostavljao mogućnost da se za konkretni vid saobraćaja imenuje do 3 stalna člana (istražioca). Aktualna organizacijska struktura Komisije uspostavljena je **Odlukom Vlade Crne Gore br. 04-3715, od 30.07.2021. godine**, koja je stupila na snagu 03. 09. 2021. godine (*Sl. list CG br. 91/2021, od 27. 08. 2021. godine*), od kada je Komisija proširena na 6 stalnih istraživača (*po dva za svaki vid saobraćaja*).

Na ovaj način obezbijeđeno je redovno funkcionisanje Komisije, kao i realna sposobnost da odgovori namjenskim zadacima, te vodi istrage nesreća i ozbiljnih nezgoda manjeg obima, bez potrebe angažovanja eksternih ljudskih resursa, osim povremenog angažovanja eksperata sa Liste stručnjaka, u istraživačkim timovima koji se formiraju "ad hoc", za konkretne slučajeve.

5.2 Obuka i stručno usavršavanje istraživača

Od svog osnivanja, Komisija poklanja posebnu pažnju obuci i stručno specijalističkom usavršavanju istražilaca i eksperata koji su evidentirani na listama stručnjaka. Obuka je sprovedena na osnovu **Uputstva za obuku istraživača Komisije, Godišnjeg plana rada Komisije za 2024. godinu i Godišnjeg plana obuke istražioca za 2024. godinu**, na način da su preduzete značajne aktivnosti da se nivo obuke unaprijedi, kroz realizaciju kolektivne obuke, individualnog usavršavanja, OJT (*obuka u realnim uslovima*) i prisustvo dostupnim međunarodnim radionicama, kursovima, seminarima i vježbama, (*fizički i online*), tokom godine. Sproveden i kurs iz domena zaštite psihološkog integriteta istražilaca za suočavanje sa psihološkim izazovima prilikom izlaska na mjesta nesreće u kojima se mogu sretati sa prizorima smrtno stradalih ili teško povrijeđenih lica. Ostale obuke iz domena zaštite na radu, zaštite od požara i zdravstvene zaštite, tokom godine nijesu sprovedene, jer ih je u prethodne dvije godine pohađao dovoljan broj istražilaca, tako da će

njihovo dvogodišnje završavanje biti realizovano tokom naredne godine, što je i predviđeno Planom obuke za 2025. godinu.

Istražioci za vazdušni saobraćaj su pohađali četvorodnevni kurs, u organizaciji **BHANSA**¹⁸ i EUROCONTROL-a, u Mostaru BiH, te dodatnih 7 sertifikovanih međunarodnih online kurseva iz oblasti sigurnosti vazdušnog saobraćaja, kao i više od 30 drugih elektronskih obuka i seminara, dok je istražilac za željezničke nesreće i nezgode pohađao dvodnevnu radionicu **“IPA Incident Investigation Training”**, u organizaciji ERA, u Istanbulu/Turska, a Glavni istražilac za pomorski saobraćaj obuku **“Od usklađenosti do marljivosti iz perspektive pomorske sigurnosti” (From compliance to diligence a maritime safety perspective)**. Istražioci za vazdušni i pomorski saobraćaj pohađali su i kurs **“Mentalni trening očuvanje fokusa i pažnje na radni zadatak uprkos neprijatnim prizorima nastalim nezgodom”**

Najznačajnije online aktivnosti iz oblasti stručno specijalističkih usavršavanja, kurseva i obuke, tokom godine, realizovane su najviše za oblast vazdušnog saobraćaja, po sledećem:

- **ESASI ‘FocusOn** Webinar: **“Iza vrata pilotske kabine” (Behind the Flight Deck Door)**, 29. 05. 2024. godine;
- ICAO EUR/NAT regionalni webinar o tretmanu ozbiljnih incidenata u vazduhoplovstvu (**ICAO EUR/NAT Regional Webinar on the treatment of serious aviation incidents**), 11. 06. 2024. godine;
- **Global Safety Foundation** Webinar: **“Razumijevanje Globalnog akcionog plana za prevenciju iskliznuća sa pisti” (Understand the Global Action Plan for the Prevention of Runway Incursions)**, 21. 08. 2024. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: **“Najbolje prakse u tranziciji ATM sistema” (Best practices in ATM system transition)**, 16. 01. 2024. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: **Rad u timovima u Kontrolu letenja – “kratka priča o Harryju Houdiniju i svijetu u kojem žive kontrolori letenja” (Working in Teams at Air Traffic Control – A short story of Harry Houdini and the world Air Traffic Controllers live in)**, 22. 01. 2024. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: **“Upravljanje iznenađenjima u zdravstvu” “Managing surprise in healthcare”**, 01. 02. 2024. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: **“Procjena usklađenosti zemaljske opreme ATM/ANS” (ALC Unpacked #11 - Conformity Assessment of ATM/ANS Ground Equipment) (CAGE)**, 21. 02. 2024. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: **“Ažuriranje kurseva LEX-SOSM/SORA” “ALC Unpacked #13 - Updated LEX-SOSM/SORA courses”**, 28. 03. 2024. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: **“Kako najbolje sigurnosno optimizirati ograničeni kapacitet dolazaka na aerodrome i njihove terminale” (How best to safely optimize constrained arrival capacity at airports and in their TMAs)**, 17. 04. 2024. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: **“ALC Unpacked #12 - LEX-CAGE-DPO course”**, 25. 04. 2024. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: **“Let do sajber otpornosti: Anti-DDoS zaštita!” (Flight to Cyber Resilience: Anti-DDoS Takes Off)**, 06. 05. 2024. godine;
- EUROCONTROL Stakeholder Forum na temu **“Projektovanje evolucije FUA koncepta kroz prizmu vodećih međunarodnih organizacija u civilno-vojnoj saradnji, u avijaciji” (Projecting**

¹⁸ ANSP Servis BiH

FUA evolution through the lens of leading international organisations in civil-military cooperation in aviation), 17. 04. 2024. godine;

- EUROCONTROL Stakeholder Forum na temu **“Borba protiv sajber prijetnji i rizika u avijaciji”** (*Tackling cyber threats and risks in aviation*), 28. 05. 2024. godine;

- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: **“2024 report in cyber in aviation”**, 11. 09. 2024. godine;

- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: **“Kroz zakonu o AI: Razumijevanje rizika i usklađenosti”** (*Navigating the AI Act: Understanding Risks and Compliance*), 18. 09. 2024. godine;

- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: **“Podrška udruživanju ljudi i AI: transparentnost, objašnjivost i svijest o situaciji”** (*Supporting Human-AI Teaming: Transparency, Explainability, and Situation Awareness*), 28. 10. 2024. godine;

- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: **“Pa šta ljudi zapravo rade?”** (*So what do people actually do*), 31. 10. 2024. godine;

Sve prethodno navedeno ukazuje da je Komisija kontinuirano imala u fokusu unapređenje sposobnosti za praćenje stanja sigurnosti Saobraćajnog sistema Države, pravovremeno i kredibilno vođenje sigurnosnih istraga i izdavanje sigurnosnih preporuka, te 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 namjensko angažovanje, 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 - OUN*).

Preventivno i proaktivno djelovanje Komisije značajno je doprinijelo unapređenju sistema prijavljivanja događaja, ali i unapređenje sigurnosti vazdušnog saobraćaja prvenstveno kod operatera koji operacije uglavnom izvoide u **“G prostoru”**.

6. Aktivnosti Komisije za 2025. godinu

6.1 Godišnji plan rada Komisije

Tokom 2025. godine, Komisija će se težišno angažovati na nastavku započetih istraga i praćenju sigurnosti vazdušnog saobraćaja, kao i 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, u sve tri grane saobraćaja, po sledećem:

- **Administracija, organizacija i rukovođenje Komisijom;**
- **Redovna komunikacija sa MS, ACV, MP i drugim relevantnim subjektima i unapređenje međuresorne saradnje od interesa za rad Komisije, u okviru Saobraćajnog sistema Države;**
- **Ažuriranje Listi stručnjaka Komisije potrebnim brojem eksperata (za mogućnost formiranja većih istraživačkih timova u slučaju velikih nesreća), njihova adekvatna obuka i stručno usavršavanje;**

- Nastavak vođenja započetih istraga u sva tri vida saobraćaja i otvaranje novih istraga, u skladu sa obimom i vrstom prijava;
- Praćenje implementacije izdatih sigurnosnih preporuka u sva tri vida saobraćaja;
- Praćenje realizacije i ažuriranje Godišnjeg plana rada Komisije za 2025. godinu i Godišnjeg plana obuke istražilaca Komisije i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije, za 2025. godinu;
- Saradnja sa relevantnim domaćim i međunarodnim vazduhoplovnim, željezničkim i pomorskim organizacijama i institucijama. (*ACV, SMATSA, Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, Direktorat za zaštitu i spašavanje MUP CG, MOCG; ICAO EUR NAT, ECAC ACC, EASA, ENCASA, ESASI, ISASI, MASI, ERA i EMSA*);
- Praćenje, koordinacija i organizacija aktivnosti usmjerenih na stručno specijalističko usavršavanje stalnih istražilaca i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije;
- Proučavanje i upoznavanje sa relevantnim međunarodnim i domaćim dokumentima i propisima kojim se regulišu pitanja iz oblasti Istraživanja nesreća, ozbiljnih nezgoda i nezgoda vazduhoplova, plovni objekata i željezničkih nesreća i nezgoda, nakon implementacije u pravni sistem;
- Praćenje izmjena zakonske regulative iz oblasti Civilnog vazdušnog saobraćaja, pomorskog i željezničkog saobraćaja Crne Gore;
- Praćenje realizacije i ažuriranje aktivnosti deklariranih u Korektivnom akcionom planu Države, u cilju unapređivanja sposobnosti Državnog vazdušnog sistema;
- Ažuriranje podataka i rokova važenja ID istražilaca, praćenje termina za ponavljanje obuke iz pojedinih oblasti od značaja za uspješno vođenje istraga, te kompletiranje dokumentacije i opreme za istraživače i njeno zadržavanje po rokovima;
- Praćenje stanja sigurnosti Civilnog vazdušnog saobraćaja u zemlji, okruženju i na globalnom nivou, te pomorskog i željezničkog saobraćaja u Državi;
- Pravovremeno i svrsishodno planiranje i izrada prijedloga finansiranja Komisije za narednu godinu;
- Unapređenje uslova rada u prostorijama KINNS, pravilno rukovanje i održavanje IT opreme i drugih sredstava neophodnih za rad Komisije, u ispravnom stanju.

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

6.1.1 Administracija, organizacija i rukovođenje radom Komisije (*Planiranje i izvještavanje; Organizacijska struktura; Inspekcijski poslovi, kontrola i nadzor; Opšta administracija; Saradnja sa relevantnim domaćim i međunarodnim vazduhoplovnim, pomorskim i željezničkim organizacijama i institucijama*)

6.1.2 Stručno specijalističko usavršavanje (*Usavršavanje istraživača Komisije i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije-zadaci precizirani Planom obuke i stručnog usavršavanja Komisije, za 2025. godinu*)

6.1.3 Materijalno obezbjeđenje (*Učešće u planiranju Budžeta za narednu godinu; 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 broja i vrste nesreća i nezgoda koje bi se morale istraživati, epidemiološke situacije u Zemlji i Regionu, raspoloživih materijalno finansijskih sredstava i načina i tempa njihovog doznačavanja tokom godine, stepena unapređenja međuresorne saradnje u Crnoj Gori, dostignutog nivoa regionalne i druge međunarodne saradnje, sveukupnog stanja sigurnosti u Saobraćajnom sistemu Države, i konačno, od razvoja geopolitičke situacije i njenog uticaja na obim i stanje vazdušnog, pomorskog i željezničkog saobraćaja, u Zemlji, Regionu, Evropi i Svijetu.

6.2 Godišnji plan obuke stalnih istražilaca i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije

Godišnji Plan obuke istražilaca i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije, za 2024. 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;*
- *Osnovni kurs za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda u saobraćaju u ekstremnim temperaturnim uslovima;*
- *Seminar upoznavanja sa stepenom realizacije Nacionalnog plana sigurnosti vazdušnog saobraćaja 2025-2029;*
- *Seminar prve pomoći istražiocima na mjestu nesreće, za stalne istražioče i eksperte sa Liste stručnjaka Komisije;*
- *Seminar Zaštite od opasnih materija na mjestu nesreće i korišćenja zaštitne opreme istražilaca;*
- *Seminar protiv požarne zaštite Istraživača na mjestu nesreće ili ozbiljne nezgode u saobraćaju;*
- *Seminar upoznavanja eksperta sa Liste stručnjaka Komisije sa opremom i dokumentacijom istražilaca Komisije;*
- *Obuka stalnih istražilaca i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije u vođenju realnih istraga (OJT Training);*
- *Kursevi, seminari i obuke, na osnovu poziva Istraživačkih organa drugih država, ICAO EUR NAT, ECAC (JAA TO), EUROCONTROL, SCSI-The Southern California Safety Institute, ESASI, ISASI, MASI, ERA, EMSA i sl.*

Pored navedenih aktivnosti obuhvaćenih sa GPR i GPO za 2025. godinu, članovi Komisije će se preventivno i proaktivno angažovati i na drugim zadacima od interesa za unapređenje sigurnosti Saobraćajnog sistema Države, kao što su:

- Održavanje i unapređenje sistema izvještavanja o događajima od uticaja na sigurnost vazdušnog, pomorskog i željezničkog saobraćaja;
- Unapređenje saradnje i održavanje kontakta sa subjektima u čijoj nadležnosti je sigurnost vazdušnog, pomorskog i željezničkog saobraćaja;
- Održavanje i ažuriranje 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 ;
- Periodično ažuriranje Liste stručnjaka iz sva tri vida saobraćaja
- Periodično ažuriranje pregleda obuke stalnih istraživača i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije;
- Periodično ažuriranje liste opreme istražilaca, za učešće u istragama nesreća i nezgoda;
- Učešće u radu Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnšću u civilnom vazduhoplovstvu;
- Učešće u radu Radne grupe za izradu novog Zakona o vazdušnom saobraćaju, te na zahtjev nadležnih i učešće u izradi izmjena i dopuna zakona kojima se reguliše pomorski i željeznički saobraćaj;
- Preventivno i proaktivno djelovanje i redovna komunikacija sa nadležnim organima, tijelima, operaterima aerodroma i letjelišta, vazdušnim operaterima, željezničkim i pomorskim operaterima, u cilju unapređenja sigurnosti u sve tri grane saobraćaja.
- 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*).

Podgorica, 11. 03. 2025.godine

Rukovodilac Komisije
Darko Čonč