

Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju

IZVJEŠTAJ

o sprovođenju Nacionalnog programa sigurnosti vazдушnog saobraćaja za 2022. godinu

1. Osnivanje Nacionalnog odbora

Vlada Crne Gore, na sjednici od 21. juna 2012. godine, na osnovu člana 107 Zakona o vazдушnom saobraćaju („Službeni list CG“, broj 30/12, 30/17 i 82/20) donijela je Odluku o osnivanju Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju („Službeni list CG“, broj 42/12).

Dana 8. oktobra 2015. godine, Vlada Crne Gore donijela je Odluku o osnivanju Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju, objavljena u „Službenom listu CG“, br. 62/15 od 02.11.2015. godine, a stupila je na snagu 10.11.2015. godine. Stupanjem na snagu ove odluke prestala je da važi Odluka o osnivanju Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju („Službeni list CG“, broj 42/12).

Dana 27. septembra 2018. godine, Vlada Crne Gore je donijela Odluku o osnivanju Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju, objavljena je u „Službenom listu CG“, br. 69/2018 od 25.10.2018. godine, a stupila je na snagu 02.11.2018. godine. Stupanjem na snagu ove odluke prestala je da važi Odluka o osnivanju Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju („Službeni list CG“, broj 62/15).

Dana 17. juna 2021. godine, Vlada Crne Gore je donijela Odluku o izmjeni Odluke o osnivanju Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju, objavljena je u „Službenom listu CG“, br. 75/2021 od 08.07.2021. godine, a stupila je na snagu 16.07.2021. godine.

Dana 02. novembra 2022. godine, Vlada Crne Gore je donijela Odluku o osnivanju Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju, objavljena je u „Službenom listu CG“, br. 75/2021 od 08.07.2021. godine, objavljena u „Službenom listu CG“, br. 125/22 od 02.11.2015. godine, a stupila je na snagu 10.11.2015. godine. Danom stupanja na snagu ove odluke prestaje da važi Odluka o osnivanju Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju („Službeni list CG“, br. 69/18, 17/19 i 75/21).

Pored obaveze, propisane zakonom, o osnivanju Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju (u daljem tekstu: Odbor za sigurnost), obaveza osnivanja ovog odbora proističe i iz Međunarodnih standarda i preporučene prakse (SARP-ovi) koji su sadržani u ICAO Aneksima Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu – Čikaška konvencija: Aneks 1 – Vazduhoplovno osoblje – Izdavanje dozvola, Aneks 6 – Operacija vazduhoplova, Aneks 8 – Plovidbenost vazduhoplova, Aneks 11 – Operativne usluge u vazдушnom saobraćaju, Aneks 13 – Istraživanje vazduhoplovnih nesreća i nezgoda, Aneks 14 –

Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju

Aerodromi, Aneks 19 – Upravljanje sigurnošću i ICAO dokumentu broj 9859, koji nalažu da države članice Organizacije međunarodnog civilnog vazduhoplovstva (ICAO-a), u okviru svog upravljanja sistemom sigurnošću, izrade Nacionalni program sigurnosti vazdušnog saobraćaja (u daljem tekstu: SSP) i definišu na državnom nivou odgovornosti i tijelo koje ima obavezu razrade i sprovođenja SSP-ija. Nadalje, Crna Gora, kao potpisnica Čikaške konvencije, obavezna je da primjenjuje član 37 ove konvencije koji glasi:

Svaka država članica dužna je da sarađuje u obezbjeđivanju najvećeg mogućeg stepena usaglašenosti u primjeni propisa, standarda, procedura i organizacija u vezi sa vazduhoplovom, vazduhoplovnim i drugim osobljem, vazдушnim putevima i pomoćnim službama po svim pitanjima u kojima će navedena usaglašenost olakšati i unaprijediti vazдушnu plovidbu.

Ova obaveza proističe i iz člana 106 Zakona o vazдушnom saobraćaju, kao i člana 7 Regulative (EU) 2018/1139 (objavljena kao prilog Pravilnika o zajedničkim pravilima u oblasti civilnog vazduhoplovstva i osnivanju Agencije Evropske unije za sigurnost vazduhoplovstva (Sl.I. CG br. 138/21)).

Članovi Odbora za sigurnost su predstavnici organa državne uprave nadležnih za poslove saobraćaja, odbrane, unutrašnjih poslova i ekologije, prostornog planiranja i urbanizma, predstavnik Agencije za civilno vazduhoplovstvo (u daljem tekstu: Agencija), glavni istražilac Nacionalne komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća (u daljem tekstu: Komisija za istraživanje) i predstavnik pružaoca usluga vazdušne plovidbe.

Odbor u skladu sa Zakonom o vazдушnom saobraćaju, Odlukom o izmjeni Odluke o osnivanju Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju i Nacionalnim programom sigurnosti vazdušnog saobraćaja:

- predlaže Nacionalni program sigurnosti vazdušnog saobraćaja;
- usvaja Nacionalni plan sigurnosti;
- bavi se pitanjima koja se odnose na implementaciju SSP, uključujući definisanje prihvatljivog nivoa sigurnosti (ALoS) za Crnu Goru i predlaganja svih izmjena i dopuna programa kako bi bio ažuriran i relevantan;
- dostavlja godišnji izvještaj o sprovođenju Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja Vladi, do 31. marta tekuće za prethodnu godinu;
- razmatra izvještaje o nesrećama i ozbiljnim nezgodama i druge izvještaje koji se odnose na sigurnost vazdušnog saobraćaja;
- odlučuje o sprovođenju preventivnih mjera za ublažavanje rizika potencijalne opasnosti za sigurnost vazdušnog saobraćaja vazduhoplovnim subjektima određenim nacionalnim programom za sigurnost;
- utvrđuje i predlaže Vladi Crne Gore, kroz Nacionalni program sigurnosti vazdušnog saobraćaja, Politiku primjene propisa.

Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju

2. Rad Odbora za sigurnost

Tokom 2022. godine održane su dvije sjednice Odbora za sigurnost, 15. februara i 21. decembra.

Na sjednici Odbora za sigurnost, održanoj 15. februara, članovi Odbora su upoznati sa Završnim izvještajem KINNS-a o nesreći vazduhoplova AT802, 4O-EAC.

Predstavljene su osnovne nadležnosti KINNS-a, opisan je proces istrage nesreća i ozbiljnih nezgoda i ukazano je na obavezu subjekata da se odrede prema identifikovanim sigurnosnim preporukama.

Cilj istraga koje se odnose na sigurnost je utvrđivanje uzroka nesreće ili ozbiljne nezgode, a nikako utvrđivanje krivice ili odgovornosti. Ove istrage su odvojene od sudskih i upravnih postupaka i ne mogu prejudicirati ishod u pitanjima vezanim za utvrđivanje krivice ili odgovornosti.

Završni izvještaj ne može biti korišćen kao dokaz u sudskom postupku koji ima za cilj utvrđivanje krivične ili neke druge odgovornosti lica koja su uključena u ovaj događaj.

Predstavnik KINNS je dalje upoznao prisutne sa osobenostima istrage u konkretnom slučaju, identifikovanim propustima organizacije koji su mogli biti doprinoseći faktor uzroku nesreće. Utvrđeni su sistemski propusti. Identifikovan je problem treninga u organizaciji. Na kraju, pročitao je identifikovane sigurnosne preporuke, kako za organizaciju AHJ MUP, tako i za Agenciju.

Pored ovog, na sjednici prezentovane su i sljedeće informacije:

- **Operacije državnih vazduhoplova** – regulatorno uređenje nije jasno sprovedeno. ICAO i EASA obavezu ove aktivnosti delegiraju ka državama, imajući u vidu rizik koji nose ove operacije. Postoje dva propisa koja još uvijek nisu donijeta, a tiču se operacija državnih vazduhoplova i OAT. VCG i AHJ MUP su se usaglasili da OAT rade kroz 2 akta zbog određenih razlika između VCG i AHJ MUP. Akt po pitanju operacija državnih vazduhoplova je u nadležnosti MKI.
- **Nacionalni odbor za dronove** – Predsjednik Odbora je upoznao članove da je MKI dostavilo negativan odgovor na inicijativu ACV po pitanju formiranja Nacionalnog odbora za dronove. MKI je sugerisalo da se kroz ažuriranje ZoVS stvore zakonske pretpostavke za formiranje ovog odbora.
- **Dalekovodi** - Agencija intenzivno komunicira sa predstavnicima CGES, CEDIS i SMATSA u cilju označavanja prepreka iz energetske mreže koje se nalaze u identifikovanim segmentima koji su rizični po sigurnost vazdušnog saobraćaja još od 2015. godine. Dalekovodna mreža je ocijenjena kao kritična infrastruktura sa aspekta obavljanja operacija. Za obilježavanje je kandidovano 16 pozicija. Označavanje je neophodno. Postojeća dalekovodna mreža, u najvećoj mjeri, ne obezbjeđuje nosivost za postavljanje kugli kojima se označavaju dalekovodi. Trenutno se radi razrada tehničkog rješenja razvlačenja nosećeg kabla za postavljanje kugli paralelno sa kritičnom dalekovodnom mrežom – i ovdje se nameću kao problemi u realizaciji složeni i često

Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju

nedefinisani svojinsko pravni odnosi, tehnička dokumentacija, tenderi. Značajan dio je već označen, dok se u dijelu neoznačenih dalekovoda i dalje vodi inspekcijski nadzor. Dodatno, stručne službe Agencije su posredovale između CGES i AIS SMATSA, kako bi se AIS SMATSA dostavili podaci o dalekovodima koji nisu ucrtani na kartama. Linije dalekovoda će biti ucrtane na svim kartama. Navedeno će omogućiti da pored već identifikovanih, 16 pozicija dalekovodne mreže, zavisno od lokacije požarišta operator vazduhoplova kroz analizu rizika i pripremu za let planira izvršenje operacija na način da se ne ugrožava sigurnost vazdušnog saobraćaja.

- **Wildlife Management** - predsjednik Odbora je upoznao članove Odbora sa informacijom o upravljanju divljim svijetom sa posebnim osvrtom na udare ptica. Pojasnio je probleme koji se manifestuju kao posledica prisustva ptica u kritičnim zonama po letenje. Rješenje ovog problema, koji je posebno izražen u okolini Aerodroma Tivat, se ogleda kroz zatvaranje divljih deponija, natkrivanje deponija gdje se razvrstava otpad jer je shodno ICAO dokumentu predviđeno da u zoni od oko 13km oko aerodroma ne bude takvih aktivnosti, a ako i postoje mjesta gdje se vrše ove aktivnosti onda to mjesto treba biti natkriveno i ograđeno na način da onemogućuje prisustvo ptica na toj lokaciji. Operator aerodroma preduzima niz aktivnosti, akcije su prepoznate, npr. Aerodrom Tivat prije i nakon svake operacije prati situaciju na pisti po pitanju ptica, međutim problem je izvan ograde aerodroma. Ove aktivnosti prati shodno odluci direktora Agencije, pravi dnevne izvještaje i o tome informiše Agenciju.

Sve informacije su usvojene jednoglasno.

Na sjednici Odbora za sigurnost, održanoj 21. decembra, članovima Odbora je predočena situacija u vezi sa razgraničenjem površina Aerodroma Podgorica na civilni i vojni dio.

Na Aerodromu Podgorica se nalaze dva operatora, jedan civilni (Aerodromi Crne Gore) i jedan vojni. Osnovne obaveze između civilnog i vojnog operatera su definisane 2005. godine gdje je definisano da civilni operator mora omogućiti nesmetano korišćenje operativnih površina za potrebe Vojske Crne Gore. Između dijela aerodroma kojim upravlja civilni i dijela aerodroma kojim upravlja vojni operator trenutno, a koji je predmet razgraničenja, ne postoji nikakva ograda. Nadzor nad „granicom“ se obavlja tako što je civilni operator angažovao lica koja vrše fizički nadzor i koji vrše redovne obilaskne granice. Granica je dužine od oko 1250m, a ovaj način nadzora, regulatorno je dozvoljen, ali iziskuje značajne ljudske resurse. Tokom 2020. godine, civilni operator je podnio zahtjev Agenciji kojim se traži odobrenje za postavljanje ograde između civilnog i vojnog dijela. S obzirom da je ovo regulatorno prihvatljivo, Agencija je odobrila ovaj zahtjev i sa stanovišta sigurnosti i sa stanovišta bezbjednosti.

Vojni operator je 2022. godine obaviješten da će tokom 2023. godine civilni operator raspisati tender kako bi se postavila ograda. Vojni operator smatra da navedeno rješenje sa ogradom nije prihvatljivo za vojsku Crne Gore. Ograda bi predstavljala dodatnu prepreku prilikom izvođenja vojnih operacija, što bi naročito predstavljalo problem tokom noćnih operacija.

Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju

Predstavnik Vojnog vazduhoplovnog autoriteta u Odboru je naglasio da postoje i drugačija rješenja, a predstavljeno je rješenje gdje bi se definisala dodatna zona M (Military), za čiju sterilnost bi odgovorala Vojska Crne Gore. Postavila bi se odgovarajuća ograda sa punktom za bezbjednosnu provjeru, i nova zona M bi se integrisala u postojeće zone.

Po ovoj tački, sjednici Odbora je prisustvovao i predstavnik Agencije iz oblasti bezbjednosti, koji je istakao da kontrolni punkt bi u tom slučaju morao da ispunjava civilne standarde, što podrazumijeva značajno ulaganje u opremu i ljudstvo, a posebno predstavlja problem činjenica da vojska unosi lično naoružanje u Kontrolisanu zonu aerodroma.

Postojanje ograde između vojnog i civilnog dijela bi takođe smanjilo i problem pojave divljih životinja na operativnim površinama aerodroma.

Predloženo je, i jednoglasno usvojeno da se o situaciji u vezi sa razrničenjem vojnog i civilnog dijela na Aerodromu Podgorica, upozna i Ministarstvo kapitalnih investicija, što je i učinjeno slanjem dopisa 16. februara 2023. godine.

Na istoj sjednici, članovi Odbora su upoznati sa procesom certifikacije aerodroma Podgorica i Tivat.

Postupak certifikacije aerodroma obaveza je operatora aerodroma, propisana odredbama Zakona o vazdušnom saobraćaju Crne Gore („Službeni list CG“, br. 30/12, 30/17 i 82/20), Pravilnika o bližim uslovima za izdavanje sertifikata operatora aerodroma („Službeni list CG“, br. 12/14) i Pravilnika o standardima i kriterijuma za nesmetanu upotrebu operativnih površina objekata, uređaja i opreme na aerodromu („Službeni list CG“, br. 29/14, 56/15, 19/17, 8/2018, 71/18, 1/20, 110/20 i 26/21), aktima koji su najvećoj mogućoj mjeri usaglašeni sa relevantnim standardima i preporučenom praksom Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva – ICAO.

Aerodromima u Podgorici i Tivtu još od strane Uprave za civilno vazduhoplovstvo Crne Gore izdata je dozvola za korišćenje aerodroma (Rješenjem broj 02/2-200/6-09 od 02.06.2009. godine i Rješenjem broj 02/2-166/7-09 od 08.05.2009. godine), u skladu sa tada važećim Zakonom o vazdušnom saobraćaju („Službeni list CG“, br. 66/08), što se smatra privremenim rješenjem do izdavanja sertifikata operatoru aerodroma.

Aerodrom Podgorica

Postupak izdavanja sertifikata operatoru Aerodroma Podgorica formalno je pokrenut krajem 2015. godine podnošenjem zahtjeva od strane AD Aerodromi Crne Gore, a u skladu sa članom 40 Zakona o vazdušnom saobraćaju. Tokom pregleda sprovedenih u postupku izdavanja sertifikata operatora Aerodromu Podgorica, utvrđeno je ukupno 109 neusaglašenosti sa regularnim normama, broj otklonjenih neusaglašenosti iznosi ukupno 99, dok je neusaglašenosti koje nisu otklonjene preostalo 10. Uzimajući u obzir navedeno, može se smatrati da je dinamika certifikacije Aerodroma Podgorica nezadovoljavajuća, ali da se uprkos činjenici da je započeta prije više od 7 godina, može očekivati relativno skoro uspješno okončanje ovog postupka.

Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju

Aerodrom Tivat

Postupak izdavanja certifikata operatoru Aerodroma Tivat se odvija značajno sporije, i dinamika je nezadovoljavajuća od momenta formalnog podnošenja zahtjeva za izdavanje certifikata operatoru aerodroma, početkom 2016. godine, pa sve do današnjeg dana. Tokom pregleda u postupku izdavanja certifikata operatoru Aerodroma Tivat, ukupan broj neusaglašenosti iznosi 134, dok je za njih 17 utvrđeno otklanjanje.

Suočeni sa ovom nezadovoljavajućom dinamikom i potrebom da Aerodrom u Tivtu ostane u upotrebi, Agencija za civilno vazduhoplovstvo je, shodno zakonskim ovlašćenjima, tokom proteklog perioda, u cilju praćenja i obezbjeđivanja potrebnog nivoa sigurnosti, realizovala i niz inspeksijskih nadzora, tokom kojih je ovlašćeni inspektor, takođe shodno zakonskim ovlašćenjima, pristupao izricanju brojnih novčanih kazni i iniciranju postupaka naplate kazni preko odgovarajućeg organa.

Na osnovu svega navedenog možemo zaključiti da ima indicija da proces certifikacije Aerodroma Podgorica može biti zaključen tokom ove godine, dok za Aerodrom Tivat, na kojem su konstatovane brojne i ozbiljne neusaglašenosti, to nije moguće očekivati u skorijem periodu.

U regulatornom sistemu Crne Gore je publikovana Uredba EU 139/2014, usvajanjem Pravilnika o zahtjevima i administrativnim procedurama koje se odnose na aerodrome („Službeni list CG“, br. 39/18 i 55/21), čija je primjena odložena do 01.06.2023. godine, a kojom se standardizuju postupci certifikacije aerodroma na nivou EU. Odlaganje primjene evropske regulative u oblasti aerodroma umnogome opterećuje odnos Agencije za civilno vazduhoplovstvo i Agencije Evropske unije za sigurnost vazdušnog saobraćaja (EASA), kao i ispunjavanje obaveza preuzetih na osnovu ECAA multilateralnog sporazuma. Da bi ilustrovali u kojoj mjeri ovo pitanje djeluje opterećujuće u odnosu na EU evo citata iz izvještaja Evropske komisije od 19.10.2021. godine “The certification of airports in Podgorica and Tivat is still not completed, as a result they are categorised as airports with no designation status”.

S obzirom da je najveći dio aktivnosti procesa certifikacije Aerodroma Tivat odvijao još tokom 2017. i 2018. godine te da proces teče nezadovoljavajućom dinamikom, potrebno je razmotriti prekid ovog postupka. Ukoliko bi se započeo novi proces, mogla bi se steći realna slika trenutnog stanja, pošto podaci koji su prikupljeni tokom 2017. i 2018. godine se vrlo često mogu smatrati zastarelim, i ne odlikavaju realno stanje na aerodromu Tivat.

Predloženo je, i jednoglasno usvojeno da se trenutni presjek u vezi sa postupcima certifikacije Aerodroma Podgorica i Aerodroma Tivat, upozna i Ministarstvo kapitalnih investicija, što je i učinjeno slanjem dopisa 07. februara 2023. godine.

Na ovoj sjednici, članovi Odbora su upoznati i sa regulatornom situacijom u vezi sa operacijama državnih vazduhoplova.

Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju

3. Implementacija Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja

Nacionalnim planom sigurnosti vazdušnog saobraćaja utvrđuju se aktivnosti i mjere za implementaciju Nacionalnog programa sigurnosti. Tokom 2021. godine je došlo do ažuriranja Nacionalnog plana sigurnosti vazdušnog saobraćaja i Indikatora sigurnosti.

Agencija je nastavila sa praćenjem indikatora sigurnosti na nacionalnom nivou i kroz aktivnosti nadzora nastavila provjeru da li su i vazduhoplovni subjekti usvojili primjenjive indikatore. Tokom 2021. godine usvojen je dokument sa revidiranim setom indikatora sigurnosti, a nakon razmatranja indikatora i potreba njihovog usaglašavanja sa onim koji su definisani globalnim planom sigurnosti ali i planom sigurnosti na nivou EU.

Promocija Sistema upravljanja sigurnošću (SMS-a) i uopšte pitanje regulatornog usaglašavanja vazduhoplovnih subjekata predstavlja kontinuiran izazov. U okviru Agencije je usvojen dokument kojim se na standardizovan način vrši procjena implementacije regulatornih zahtjeva u ovoj oblasti. Do kraja 2022. godine je shodno ovom dokumentu, listi provjere, izvršen nadzor kod većih vazduhoplovnih subjekata i konstatovano je stanje koje zahtjeva značajna poboljšanja u oblasti aerodroma, dok u oblastima pružanja vazduhoplovnih usluga i operacijama vazduhoplova je konstatovano zadovoljavajuće stanje.

Nakon što je tokom 2020. i 2021. godine pandemija virusa COVID-19 imala značajan negativan uticaj na vazdušni saobraćaj, tokom 2022. godine imamo da je zbog situacije u Ukrajini i uvođenja sankcija Rusiji i Bjelorusiji došlo do novog negativnog uticaja na nivo saobraćaja, naročito kada je u pitanju Aerodrom Tivat, gdje je došlo i do smanjenja obima saobraćaja usljed činjenice da je veliki procenat vazduhoplova na ovom aerodromu upravo dolazio iz ovih država. Kada su u pitanju preleti u vazдушnom prostoru Crne Gore, i Aerodrom Podgorica, može se smatrati da je došlo do potpunog ili skoro potpunog oporavka obima saobraćaja u odnosu na 2019. godinu. U toku prošle godine bilo je određenih aktivnosti, kao što su radionice, sastanci, obuke ali i komunikacija sa vazduhoplovnim subjektima, koje su imale za cilj podizanje nivoa svijesti, znanja i usvajanja najboljih praksi u vezi sa implementacijom sistema upravljanja sigurnošću. Ove aktivnosti, moraju imati kontinuitet i nije za očekivati da vazduhoplovni subjekti u kratkom vremenskom roku u potpunosti implementiraju efektivan sistem upravljanja sigurnošću. U tom pravcu potpuno su opravdane i razumljive preporuke koje stižu od strane ICAO ali i EASA, a to je da u ovom procesu mora doći do fazne implementacije, u višegodišnjem periodu, i to naročito kod vazduhoplovnih subjekata koji nemaju prethodnog iskustva u vezi sa ovim regulatornim zahtjevima.

Naredne i jako bitne stavke Nacionalnog plana sigurnosti vazdušnog saobraćaja su rizik od izlijetanja vazduhoplova sa poletno-sletne staze i rizik od neodobrenog izlaska na poletno-sletnu stazu. U komunikaciji sa operatorom aerodroma Podgorica i Tivta, pružaocem usluga u vazdušnoj plovidbi i operatorom vazduhoplova, Air Montenegro, Agencija pruža snažnu podršku radu timova zaduženim za sigurnosna pitanja na ovim aerodromima i u sklopu tih aktivnosti prati se implementacija preporučenih aktivnosti adresiranih kroz evropske planove

Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju

i akte Agencije za civilno vazduhoplovstvo. Udar ptica i operacije bespilotnih vazduhoplova su prepoznati kao nacionalni rizik i značajan dio aktivnosti se odnosi na ova pitanja.

U odnosu na komponentu „Nacionalna politika sigurnosti i sigurnosni ciljevi“ u oblasti civilnog vazduhoplovstva je u protekloj godini nastavljen trend praćenja i usvajanja EU regulatornih okvira i donošenja regulatornih akata shodno prepoznatoj međunarodnoj praksi, u vezi sa odgovarajućim ICAO standardima i preporučenoj praksi. Na nivou EU ali i globalno, ICAO, nastavljeno je sa trendom smanjenja dinamike izmjene postojećih i donošenja novih regulatornih okvira i standarda, jer je procijenjeno da bi resurse trebalo usmjeriti na promotivne i druge aktivnosti u cilju podizanja sigurnosne kulture. Shodno pomenutom i aktivnosti Agencije su usmjerene u cilju kontinuirane i intenzivne komunikacije sa vazduhoplovnim subjektima. Implementacija regulatornih okvira koji su prenijeti iz EU zakonodavstva je i dalje na uzlaznom nivou, što se može konstatovati i kroz uvid u kvartalne izvještaje koje Agencija Evropske unije za sigurnost vazdušnog saobraćaja upućuje Evropskoj komisiji i Agenciji, ali i kroz rezultate standardizacionih posjeta koje vrši Agencija Evropske unije za sigurnost vazdušnog saobraćaja.

U oblasti „Istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda“ nastavljen je trend napretka u radu Komisije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća, čijem radu u oblasti vazdušnog saobraćaja podršku daje Agencija i organ državne uprave nadležan za oblast saobraćaja. Ova komisija je formirana 2014. godine i rad ovog tijela se intenzivirao kroz nekoliko istraga, adresiranjem i praćenjem reakcija u odnosu na sigurnosne preporuke upućene ka vazduhoplovnim subjektima i Agenciji. Pored ovog, postoji kontinuirana i otvorena razmjena svih informacija od značaja za sigurnost vazdušnog saobraćaja sa Agencijom. Ova komisija, u mjeri raspoloživih resursa, obezbjeđuje, shodno Zakonu o vazdušnom saobraćaju, funkcionisanje sistema za istragu nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, koji je u priličnoj mjeri usklađen sa međunarodnim dokumentima i standardima. U ovoj oblasti, tokom kontrolne posjete ICAO u januaru 2019. godine, konstatovana su i dva nalaza u odnosu na koje je potrebno realizovati korektivne aktivnosti u vidu izmjena u zakonskih rješenja kojima se garantuje nesmetan pristup glavnog istražioca dokumentima i dokazima u slučajevima istraga nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, a koje je neophodno sprovesti kroz saradnju glavnog istražioca i ministarstva. Planirano je da se ove izmjene u sklopu narednih izmjena ZoVS-a koje se očekuju u narednom periodu.

U odnosu na komponentu „Upravljanje sigurnosnim rizicima“ u svim relevantnim oblastima za Crnu Goru postoje definisani regulatorni uslovi po pitanju uspostavljanja Sistema upravljanja sigurnošću. Regulatorni uslovi postoje u sljedećim oblastima vazduhoplovstva: operacije, aerodromi, licenciranje, pružanje usluga u vazdušnoj plovitbi, inicijalne plovitbenosti, oblasti održavanja vazduhoplova i kontinuirane plovitbenosti.

U dijelu komponente „Obezbeđivanje sigurnosti“ postoji vrlo jak i razrađen sistem nadzora koji obavlja Agencija, što je omogućeno prevashodno Zakonom o vazdušnom saobraćaju, ali i Zakonom o inspekcijском nadzoru. Agencija shodno postavljenim prioritetima, koji su u

Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju

direktnoj vezi sa sigurnosnim rizicima, planira i realizuje kontinuirane i inspeksijske nadzore vazduhoplovnih subjekata. Stepem realizacije plana je na visokom nivou, dok je najčešći razlog zbog kojeg nadzor nije realizovan, to što je vazduhoplovni subjekt prestao sa radom, tako da nije ni bilo moguće realizovati nadzor.

Nastavljen je trend poboljšanja u pogledu prijema i obrade izvještaja o sigurnosnim događajima. Evidentno je da broj dostavljenih prijava u trendu rasta, dok je uočeno da se u par navrata desilo da subjekti ne dostavljaju, u skladu sa svojim obavezama, preduzete akcije u odnosu na događaje, kao ni rezultate analiza ovih događaja. Ipak, postoji aktivna saradnja svih institucija u pogledu razmjene ovih informacija, a i vazduhoplovni subjekti su uspostavili sistem obrade i analize izvještaja o sigurnosnim događajima. Ono što zahtijeva dalje poboljšanje u ovoj oblasti, tj. u ovoj komponenti, jeste da je potrebno uložiti još napora u cilju uspostavljanja efikasnog sistema dobrovoljnog obavještavanja.

U komponenti „Podsticanje sigurnosti“ postoje evidentni pokazatelji posvećenosti Agencije za civilno vazduhoplovstvo i Komisije za istraživanje u pogledu stručnog osposobljavanja i usavršavanja njenih stručnih lica. U oblasti stručnog usavršavanja i obuke se investiraju značajna sredstva, jer takav pristup omogućava dostizanje odgovarajućih vještina i znanja što u konačnom dovodi do snažne kompetentnosti osoblja. Ove obuke se realizuje i u cilju osvježavanja znanja, ali i u slučajevima velikih regulatornih i drugih promjena. U prethodnom periodu je došlo do relativno velikog broja promjene ljudi, te je bilo neophodno izvršiti dosta veliki broj obuka kako bi se stvorili uslovi da ovo osoblje samostalno obavlja svoje poslove. Tokom 2022. godine došlo je i do promjene na dvije jako bitne pozicije, a to su pozicija Menadžera za upravljanje sigurnošću, i pozicija Menadžera za praćenje usklađenosti. Organizaciona, finansijska i kadrovska stabilnost Agencije za civilno vazduhoplovstvo je pretpostavka za uspješno uspostavljanje i održavanje sistema sigurnosti civilnog vazduhoplovstva. ICAO Annex 19 – *Safety Management*, između ostalog, pred države članice ove organizacije postavlja obavezu da država mora ustanoviti relevantne vazduhoplovne vlasti ili agenciju podržanu sa dovoljnim brojem kvalifikovanog osoblja i u odnosu na to se moraju obezbijediti adekvatni finansijski resursi. Dosadašnja politika Vlade Crne Gore prepoznala je ove i slične međunarodne standarde, prepoznajući specifičnu poziciju Agencije, u statusno-pravnom pogledu i pogledu finansiranja, i time stvorila uslove za nesmetan rad Agencije u skladu sa zakonom i međunarodnim aktima. To je dovelo do evidentnog povećanja kompetentnosti nadzornika Agencije i evidentnog povećanja nivoa sigurnosti vazdušnog saobraćaja u Crnoj Gori u vrlo složenim uslovima, a što je konstatovano u svim izvještajima međunarodnih vazduhoplovnih institucija.

ICAO je, u okviru globalnog Jedinstvenog programa provjere nadzora sigurnosti (*Universal Safety Oversight Audit Programme – USOAP*), koji je vremenom evoluirao u Pristup stalnog praćenja (*Continuous Monitoring Approach – CMA*), u Crnoj Gori sprovela Koordinisanu misiju validacije (ICVM) u periodu 22-29. januar 2019. godine. Cilj ove izuzetno značajne i sa aspekta sigurnosti sveobuhvatne kontrole bio je osiguravanje usaglašenosti Crne Gore sa ICAO standardima i preporučenim praksama (*Standards and Recommended Practices – SARPs*) koji se odnose na sigurnost (*Safety*), a sadržani su u gotovo svim Aneksima Konvencije za



Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju

međunarodno civilno vazduhoplovstvo (tzv. Čikaška konvencija, iz 1944. godine), tačnije – u 17 od postojećih 19 Aneksa. Zvaničan procenat efikasnosti Crne Gore u oblasti civilnog vazduhoplovstva potvrđen od strane ICAO nakon ove provjere je 87,99%, što je ogroman napredak u poređenju sa rezultatom iz 2010. godine (64,71%). U tom trenutku, početkom 2019. godine, to je predstavljalo visoko 29. mjesto na svjetskom nivou (od ukupno 191 država članica ICAO), odnosno 12. mjesto u EUR/NAT ICAO regionu (od ukupno 56 država članica), a 1. mjesto u regionu. U međuvremenu ICAO je migrirao PQ izdanje 2020 na platformu te je konačan rezultat, kao posljedica dodavanja novih PQ, sada 87,35% (globalni prosjek je 65.3%, a prosjek EUR-NAT je 76.3%). Određeni broj PQ odnosi se na potrebu redefinisivanja i uređenja određenih zakonskih rješenja. Ažuriranjem ZoVS dodatno bi se unaprijedio EI skor i smanjio broj nalaza. Sa druge strane EASA u kvartalnim standardizacionim izvještajima, koje dostavlja i Evropskoj komisiji, prikazuje da su, u gotovo svim posmatranim oblastima, indikatori koji odlikavaju regulatornu usaglašenost Crne Gore iznad prosječnih vrijednosti indikatora država EU i drugih država koji su obuhvaćene standardizacionim kontrolnim posjetama od strane EASA-e.

Ulažu se znatni resursi u promociju i komunikaciju sa vazduhoplovnim subjektima. Objavljivanje sigurnosnih informacija i komunikacija sa vazduhoplovnim subjektima je na visokom nivou, iako je usljed personalnih promjena došlo do izvjesnog usporavanja slanja sigurnosnih informacija.

Sve u svemu, kada se sagledaju svi aspekti implementacije i sprovođenja Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja za 2022. godinu može se zaključiti da se on realizovao na zadovoljavajući način, što značajno doprinosi daljem napretku u sigurnosti vazdušnog saobraćaja.

PREDSJEDNIK

**Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnošću vazdušnog saobraćaja
Mileta Nikolić**