



Br: 01-348/21-11016/1

28. maj 2021. godine

VLADA CRNE GORE
- Komisija za politički sistem, unutrašnju i vanjsku politiku -

Predmet: Prijedlog programa razvoja AVIO-HELIKOPTERSKE JEDINICE MUP CRNE GORE i izgradnja sistema helikopterske hitne medicinske pomoći (HHMP) i helikopterskih policijskih operacija 2021 – 2031

Uvaženi,

U prilogu, radi razmatranja, dostavljam Prijedlog programa razvoja AVIO-HELIKOPTERSKE JEDINICE MUP CRNE GORE i izgradnja sistema helikopterske hitne medicinske pomoći (HHMP) i helikopterskih policijskih operacija 2021 – 2031

Razmatranje označenog materijala nije predviđeno Programom rada Vlade Crne Gore za 2021. godinu.

Nadležno radno tijelo za razmatranje navedene informacije je Komisija za politički sistem, unutrašnju i vanjsku politiku.

S poštovanjem,

MINISTAR
mr Sergej Sekulović



VLADA CRNE GORE

Komisija za politički sistem, unutrašnju i vanjsku politiku

Formular za podnošenje materijala za diskusiju

1. Mjesto i datum	Podgorica, 07. 05. 2021. godine
2. Predlagač dokumenta	Ministarstvo unutrašnjih poslova
3. Naziv dokumenta	Prijedlog programa razvoja AVIO-HELIKOPTERSKE JEDINICE MUP CRNE GORE i izgradnja sistema helikopterske hitne medicinske pomoći (HHMP) i helikopterskih policijskih operacija 2021 – 2031
4. Direktorat/Sektor	Direktorat za zaštitu i spašavanje

5. Da li je dokument iz programa rada Vlade? (ako je odgovor NE preći na pitanje broj 9.)	DA <input checked="" type="checkbox"/>	NE <input type="checkbox"/>	
6. Poglavlje Programa rada Vlade	Prioritetni <input type="checkbox"/>	Tematski <input type="checkbox"/>	Normativni <input type="checkbox"/>
7. Kvartal			
8. Redni broj dokumenta			

9. Da li je dokument iz Programa pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji? (ako je odgovor NE preći na pitanje broj 13.)	DA <input checked="" type="checkbox"/>	NE <input type="checkbox"/>	
10. Poglavlje Programa pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji	Broj poglavlja <input type="checkbox"/>	Strategijski <input type="checkbox"/>	Zakonodavni <input type="checkbox"/>
11. Kvartal			
12. Redni broj dokumenta (ID PPCG)			

13. Da li je dokument iz Srednjoročnog programa rada Vlade 2018-2020? (ako je odgovor NE preći na pitanje broj 17.)	DA <input checked="" type="checkbox"/>	NE <input type="checkbox"/>
14. Prioritet		
15. Cilj		
16. Ključna obaveza		

17. Da li je određen stepen tajnosti dokumenta?	DA <input checked="" type="checkbox"/>	NE <input type="checkbox"/>
18. Stepen tajnosti i broj rješenja o određivanju stepena tajnosti		

19. Da li je dokument već diskutovan na KPS-u? (ako je odgovor NE preći na sljedeću tačku)	Ne
--	----

20. Koja su osnovna pitanja za diskusiju o dokumentu na KPS-u?	Razmatranje Prijedloga programa razvoja AVIO-HELIKOPTERSKE JEDINICE MUP CRNE GORE i izgradnja sistema helikopterske hitne medicinske pomoći (HHMP) i helikopterskih policijskih operacija 2021 – 2031
--	---

21. Predlog zaključaka za KPS / Vladu	Vlada Crne Gore, na sjednici od _____ 2021. godine, razmotrila je Prijedlog programa razvoja AVIO-HELIKOPTERSKE JEDINICE MUP CRNE GORE i izgradnja sistema helikopterske hitne medicinske pomoći (HHMP) i helikopterskih policijskih operacija 2021 – 2031 S tim u vezi, Vlada je donijela sljedeće ZAKLJUČKE 1. Vlada je usvojila Prijedlog programa razvoja AVIO-HELIKOPTERSKE JEDINICE MUP CRNE GORE i izgradnja sistema
---------------------------------------	---

helikopterske hitne medicinske pomoći (HHMP) i helikopterskih policijskih operacija 2021 – 2031.

2. Vlada zadužuje Ministarstvo unutrašnjih poslova da u saradnji sa Ministarstvom finansija i socijalnog staranja prati realizaciju Program razvoja AVIO-HELIKOPTERSKE JEDINICE MUP CRNE GORE i izgradnja sistema helikopterske hitne medicinske pomoći (HHMP) i helikopterskih policijskih operacija 2021 – 2031.

22. Osoba za kontakt i broj telefona

Miodrag Bešović
020 481 801



Ministarstvo unutrašnjih poslova

**Program razvoja AVIO-
HELIKOPTERSKE
JEDINICE MUP CRNE
GORE i izgradnja sistema
helikopterske hitne medicinske
pomoći
(HHMP) i helikopterskih
policijskih operacija 2021
– 2031**

REZIME

**PRIJEDLOG
(Maj 2020)**

SAŽETAK

CILJ DOKUMENTA

Cilj ovog dokumenta je izraditi plan i strategiju razvoja sistema javnih usluga koje se pružaju pomoću helikoptera, sa fokusom na sistemu helikopterske hitne medicinske pomoći (HHMP)¹ i helikopterskih policijskih operacija (HPO)², a time i razvoj uloge Direkcije avio-helikopterske jedinice Ministarstva unutrašnjih poslova Crne Gore te ostalih organizacionih jedinica javne uprave Crne Gore koji su uključeni u taj sistem.

OBRAZLOŽENJE PROBLEMA

Crna Gora je savremena država koja kod niza javnih usluga postiže visoke evropske standarde ali u ovom trenutku **nema još izrađen i funkcionalan sistem helikopterske hitne medicinske pomoći i helikopterskih policijskih operacija**. To su usluge od vitalnog javnog interesa za bezbjednost, zdravlje i život građana i posjetilaca Crne Gore.

Direkcija Avio-helikopterske jedinice (AHJ) Ministarstva unutrašnjih poslova (MUP) Crne Gore, pored letova traganja i spašavanja te gašenja požara, **povremeno** izvršava pojedinačne, prije svega sekundarne medicinske letove i letove za potrebe policije (u nastavku su tačne informacije o tome) u skladu sa trenutnom ulogom i kapacitetima. Uz obavezan opširniji razvoj uloge i kapaciteta, Avio-helikopterska jedinica (AHJ) ima potencijale da predstavlja jednu od glavnih karika budućeg sistema.

Imajući u vidu da se javne usluge HHMP i HPO izvode uključivanjem više resora, i izgradnja sistema traži *međuresorni pristup*. Izgradnja i funkcionisanje sistema takođe zahtijeva određene **dodatne ljudske, materijalne i finansijske resurse** čije obezbeđivanje pored fondova EU te ostalih donatora, treba predvidjeti i u nacionalnom budžetu. Za razvoj sistema pored razvoja AHJ potreban je i određeni nivo razvoja kapaciteta i uslova kod timova hitne medicinske pomoći i policije.

Sistem HHMP i HPO koji funkcioniše, podrazumijeva skup unaprijed predviđenih postupaka, na koji su organizovani pojedinačni elementi i kapacitete sistema, koji omogućavaju da se efikasno i automatski reaguje, kada se sistem aktivira. **Sistem znači predvidljivost**, tj. svi akteri znaju šta im je činiti i spremni su na pravovremeno reagovanje, a primalac usluga zna da može računati na pružanje usluge HHMP i HPO u skladu sa minimalnim evropskim standardima.

U praksi, ako uzmemo kao primjer sistem u Sloveniji, to bi značilo da se svaki dan, u vidljivom dijelu dana, za HHMP u bazi AHJ na raspolaganju ispravan helikopter i dežurna posada, uključujući i ekipu HMP. U slučaju situacije gdje bi bila potrebna HMP, odmah se aktivira sistem procjene da li su ispunjeni uslovi za HHMP i od primljenog poziva na broj 112 u roku od najviše 5 minuta u normalnim vremenskim uslovima za let (a u slučaju lošeg vremena do 15 minuta) helikopter i posada (uključujući i ekipu HMP) spremni su na let, a najkasnije u roku od 30 minuta (u slučaju lošeg vremena do 45 minuta) helikopter stiže na mjesto događaja.

Ako i kod sistema HPO takođe uzmemo model iz Slovenije, u praksi bi to značilo da je svaki dan, u vidljivom dijelu dana za interventne HPO u bazi AHJ na raspolaganju ispravan helikopter i dežurna posada. Policajac osmatrač (radi se o lokalnom policajcu koji je obučen za osmatrača iz vazduha), koji je potreban za efikasni rad na lokalnom rejonu, je lociran na određenoj lokaciji i čeka helikopter da ga pokupi. Na početku (zbog nedostataka pilota i

¹ U nastavku se za helikoptersku hitnu medicinsku pomoć upotrebljava skraćenica HHMP

² U nastavku se za helikopterske policijske operacije upotrebljava skraćenica HPO

helikoptera) bi to značilo istu posadu za HPO i za HHMP. U tom slučaju bi se proces aktivacije odvijao po principu „ko zove ranije dobije helikopter“, osim kada se pokaže da je novi poziv hitniji od zadatka u toku. U slučaju situacije gdje bi bila potrebna aktivacija HPO, odmah se aktivira sistem procjene da li su ispunjeni svi uslovi za let i od primljenog poziva na broj 122 u roku od najviše 5 minuta helikopter i posada spremni su na let, a najkasnije u roku od 30 minuta helikopter stiže na mjesto, da pokupi policajca osmatrača i da poleti na rejon događaja. Pored interventnih HPO sistem HPO obuhvata i redovno planirane HPO.

SVRHA USPOSTAVLJANJA SISTEMA JAVNIH USLUGA KOJE SE IZVODE HELIKOPTERSKIM OPERACIJAMA

Suštinski zadatak državne uprave jeste biti kvalitetan javni servis, a pogotovo kada se radi o ljudskim životima. Briga države za bezbjednost i zdravlje građana je ljudsko pravo, garantovano Ustavom Crne Gore i zato je prioritet države.

U Crnoj Gori, koja je geografski raznolika i brdovita država, nemoguće je nuditi efikasnu hitnu medicinsku pomoć i izvoditi policijske operacije te operacije traganja i spašavanja samo po kopnu. Vrijeme reakcije od događaja do intervencije u mnogo slučajeva predugo je i neefikasno, pa čak i nemoguće, te je velik rizik u vidu bezbjednosti, zdravlja i preživljavanja ljudi. Zbog nedovoljno razvijene putne i željezničke infrastrukture, helikopterske intervencije još su bitnije.

Sa izgradnjom efikasnog sistema izvođenja HHMP i HPO pomoću helikoptera, što će se odraziti u efikasnoj podršci policiji, spasilačkim i medicinskim jedinicama na čitavoj teritoriji Crne Gore, zadovoljiće se potrebe kao što su:

- povećanje efikasnosti vazdušne podrške na čitavoj teritoriji Crne Gore,
- smanjenje vremena reakcije u obavljanju zadataka spašavanja ljudi,
- povećanje opstanka (preživljavanja) ljudi, kojima je potrebna hitna medicinska pomoć,
- smanjenje diskriminacije u pružanju pravovremene hitne medicinske pomoći,
- smanjenje vremena reakcije u izvršavanju interventnih policijskih zadataka,
- povećanje bezbjednosti saobraćaja,
- povećanje efikasnosti rada policije i korišćenja resursa u nadzoru državne granice,
- smanjenje ilegalnih migracija,
- smanjenje incidenata javnog reda,
- povećanje efikasnosti istraga krivičnih dijela,
- postizanje kriteriuma za punopravno članstvo u Evropski uniji.

Potrebno je naglasiti i negativne posljedice i rizike eventualnog neprihvatanja Programa razvoja AHJ. Opravdanost nabavke novih helikoptera, novog zapošljavanja i ostalih elemenata razvoja kapaciteta AHJ jeste u povećanju broja i tipa helikopterskih operacija koje slijede standarde država članica EU. Neophodno je naglasiti da je upitan i trenutni opseg djelovanja ukoliko ne bi došlo do usvajanja i realizacije Programa razvoja AHJ.

HPO – potrebe i obaveze

Geografski položaj i uloga Crne Gore kao tranzitne zemlje na koridoru puteva migracije sa Bliskog Istoka, i Afrike prema Evropskoj uniji povećavaju sigurnosne izazove Crne Gore i nameću potrebu da se riješavaju i pomoću HPO.

Crna Gora je članstvo u EU prepoznala kao najvažniji cilj koji vodi ka budućoj sigurnosti i prosperitetu Crne Gore. Jedan od najvažnijih procesa koji Crna Gora mora da završi tokom

prepristupnog i pristupnog perioda je ispunjavanje preporuka EU za uvođenje standarda, direktiva i uredbi EU.

Uspostavljanje sistema HPO značajna je iz perspektive pristupanja EU i pregovaračkog poglavlja 24. U okviru pregovaračkog procesa Poglavlje 24 zauzima veoma važno mjesto. Naziv poglavlja – Pravda, sloboda i bezbjednost jasno ukazuju na njegov primarni cilj – da se omogući slobodno kretanje ljudi, uz garantovanje njihove bezbjednosti.

Oblasti od posebnog interesa u procesu pristupanja EU gdje helikopterske policijske operacije mogu značajno doprinjeti rezultatima su u otkrivanju i gonjenju počilaca svih vrsta krivičnih djela, sa fokusom na borbi protiv organizovanog kriminala i terorizma i ekstremizma, kao i oblast zaštite vanjskih granica te odgovor na migraciona kretanja. Teško je zamisliti efikasno upravljanje granica bez podrške HPO i savremene opreme za osmatranje iz vazduha. HPO koristi su i kod upravljanja i nadzora drumskog saobraćaja, spašavanja života u saobraćajnim nesrećama i održavanje te podrška za uspostavljanje javnog reda i mira.

HHMP – potrebe i obaveze

Potrebe stanovništva za hitnom medicinskom pomoći se ostvaruju kroz ukazivanje hitne medicinske pomoći u okviru dijagnostičkih procedura, pregleda i intervencija. Hitna pomoć ukazuje se na mjestu povređivanja i razbolijevanja, u jedinicama hitne medicinske pomoći, kao i kroz sanitetski prevoz akutno oboljelih i povrijeđenih lica do odgovarajućih zdravstvenih ustanova. Potrebe za hitnom pomoći se ostvaruju i kroz ukazivanje urgentne medicinske pomoći u okviru dijagnostičkih procedura, pregleda i intervencija na sekundarnom nivou zdravstvene zaštite.

Prema potrebama za hitnom medicinskom pomoći, u prosjeku se kod svakog četvrtog stanovnika očekuje ukazivanje hitne pomoći, pri čemu kod svakog sedmog djeteta i svake pete odrasle osobe, a na mjestu povređivanja i razbolijevanja kod svakog petnaestog stanovnika (iz Programa zdravstvene zaštite u Crnoj Gori za 2018/2019

https://fzocg.me/Administracija/Documents/1560854340program_zdravstvene_zastite_za_2018-19.pdf)

RESURSI

Za postizanje strateških ciljeva iz poglavlja 6 potrebni su određeni dodatni ljudski, materijalni i finansijski resursi, zakonodavstvene i radne osnove i definisanje ključnih procesa. Za razvoj sistema pored razvoja AHJ potreban je i određeni nivo razvoja kapaciteta i uslova kod ekipa hitne medicinske pomoći i policije.

Neophodne resurse radna grupa je definisala na način da je najprije uradila analizu trenutnog stanja u Crnoj Gori u pojedinoj kategoriji resursa. Potom se pobliže upozнала sa resursima koji su neophodni u Sloveniji kao uporedivoj državi koja je ujedno i država članica EU. Zatim je na bazi tih informacija uradila nalaz čime Crna Gora trenutno raspolaže a što joj još nedostaje i definisala aktivnosti koje treba da se preduzmu.

Da bi se ciljevi postigli, potrebno je obezbijediti sljedeće resurse i postići sljedeće **operativne uslove** za rad:

1. **Flota helikoptera i oprema:** U što kraćem roku završiti zamjenu postojeće flote nabavkom nova tri višenamjenska transportna helikoptera srednje težine i dva patrolna helikoptera manje težine, koja bi bila opremljena FLIR sistemom.
2. **Logistika i održavanje:** nabavkom novih helikoptera smanjiće se potrebe i poteškoće u vezi logistike i održavanja. Ujedno će se povećati raspoloživost helikoptera za potrebe HPO HHMP.
3. **Resursi u pogledu kadrova, organizacije i obuke:**
 - **Zapošljavanje:** Uz postojeće kapacitete, potrebno je zaposliti 26 kandidata za vazduhoplovne tehničare, 20 kandidata za pilote helikoptera, 6 kandidata za pilote aviona, 5 inženjera vazduhoplovnog smjera i 5 zaposlenika u logistici.

- **Organizacija:** Prilagoditi djelovanje AHJ u smislu praćenja vazduhoplovnog zakonodavstva, standardima EU i efikasnijeg delovanja, te tome prilagoditi sistematizaciju radnih mjesta.
 - **Obuka:** unaprijediti obučenosť trenutne posade za stručno obavljanje svih zadataka iz Plana razvoja. Pripremiti plan obuke za novozaposlene.
4. **Uslovi rada:** Poboľjšati uslove rada. Izgraditi moderne radne prostorije i prostor za odmor dežurnih posada, obezbjediti uslove ishrane na radnom mjestu, transport do i od radnog mjesta u redovnom radnom vremenu tokom dežurstva i angažovanje posada koje su na dežurstvu kući.
 5. **Pravni i drugi osnovi:** Pregledati sve strategije, zakone, podzakonske akte, priručnike i uputstva iz perspektive razvoja AHJ i usklađenosti sa standardima i pravilima EU. Pomoću uporedivih država (kao što je Slovenija) izraditi dokumente koji nedostaju i dopuniti postojeće.
 6. **Medicinski kapaciteti za HHMP**
 7. **Kapaciteti Uprave policije za HPO**
 8. **Financijski resursi**

FLOTA I OPREMA

Analiza stanja

AHJ trenutno ima u vlastištvu 3 aviona i četiri helikoptera, dva dvomotorna višenamjenska transportna, i dva laka jednomotorna školska helikoptera. Nijedan helikopter nije opremljen najmodernijom opremom za izviđanje iz vazduha, to jest FLIR sistemom.

Avion tipa DROMADER M-18B je opremljen klipnim motorima i za pogon koristi avio-benzin. Zbog malih potreba za ovom vrstom goriva servisi koji snabdijevaju vazduhoplove gorivom nemaju interesa da u svojim skladištima drže avionski benzin, tako da se realno javlja problem kako obezbjediti potrebne količine avio-benzina za rad ovih aviona. Takođe, cijena avio-benzina je po litru znatno skuplja od cijene kerozina. Avion je proizveden 2002. godine, ukupan nalet je 1300 sati i avion je u stanju da je neophodno odraditi generalnu reviziju motora i strukture. Smatramo da to nije ekonomski opravdano i da avion treba dati na prodaju ili izbaciti iz upotrebe. Postoji i mogućnost da se avion konzervira i eventualno sačuva za muzej avijacije koji bi se trebao formirati u skorijoj budućnosti.

Dva jednomotorna turboelisna aviona AT-802A i jedan turboelisni avion AT-802. Dual kokpit turboelisni aviona AT-802 omogućava školovanje pilota protivpožarnih aviona što značajno utiče na jačanje kadrovskog potencijala. Dugoročno se planira i opremanje aviona plovcima i omogućavanje skupljanja vode sa velikih vodenih površina.

Agusta Bell AB212 je iz iste grupe dvomotornih transportnih helikoptera. AHJ ga upotrebljava za prevoz tereta (do 1900 kg) i ljudi (do 12 osoba bez posade). Upotrebljava ga kao primarno prijevozno sredstvo u sistemu zaštite i spašavanja i u sistemu medicinskih transporta. Helikopter nije opremljen sistemom za rad noću. Helikopter je jedinica uvela u operativnu upotrebu 1979. godine. Godine 2007. je ugrađena spoljna dizalica. Helikopter ovog tipa više nije u redovnoj proizvodnji i, uprkos redovnom održavanju i nadogradnji, tehnološki je star. Helikopter je bio razvijen na tehnološkoj platformi iz početka 60-ih godina i, zbog sve manjeg broja ovih helikoptera u svijetu, ne omogućava standardne kompletne nadogradnje, koji se traže zbog konstantnih promjena u vazduhoplovnom zakonodavstvu i zbog pružanja adekvatnog nivoa vazduhoplovne sigurnosti. Zbog nedostatka originalnih rezervnih dijelova potrebno je tražiti rješenja kod drugih proizvođača, koje je sve teže pronaći u svijetu. Ove poteškoće znače i visoke troškove i previše vremena u čekanju na isporuku rezervnih dijelova. Takođe, helikopter ne dostiže moderne standarde zaštite životne sredine i očuvanja prirode, zbog čega ne može dobiti potvrde o odgovarajućim emisijama buke. Starost helikoptera otežava nabavku rezervnih dijelova i to sve češće dovodi do situacija da je helikopter van funkcije.

Agusta Bell AB412 je iz iste grupe helikoptera kao i AB212, i obavlja i slične zadatke. Helikopter je jedinica uvela u operativnu upotrebu 1998. godine. Helikopter nije opremljen sa sistemom za rad noću ali može se letjeti sa njim i kad nema dobre vidljivosti (IFR). I ovaj helikopter je približno

dvadeset godina star što je gornja granica ekonomske opravdanosti za održavanje helikoptera.

Zajednički mana helikoptera AB212 i AB412 jeste da su helikopteri tehnološko zastarjeli i prema kriterijumima vazduhoplovnog zakonodavstva ne bi ispunjavali sigurnosne i ekološke kriterijume za određene operacije, koje planira da izvodi AHJ. Pored toga, helikopteri nisu opremljeni sa sistemom za prenos podatka i slike iz vazduha (FLIR sistem).

Agusta Bell AB206; Od 1972. godine jedinica ima jedan helikopter ovog tipa koji se svrstava u grupu lakih jednomotornih helikoptera. U prvom redu upotrebljava se za školovanje pilota i za lakše patrolno-izviđačke zadatke tokom dana. Helikopter je kapaciteta 5 osoba i nije opremljen sa sistemom za prenos podatka i slike iz vazduha (FLIR sistem). Helikopter je vrlo često van funkcije zbog nedostupnosti rezervnih djelova na tržištu.

Gazella SA 341, vojna verzija helikoptera, preuzet je od Vojske Crne Gore i nije u funkciji od 2010. godine zbog zahtjeva civilnih vazduhoplovnih vlasti za usklađivanje vazduhoplova sa regulativama u civilnom vazduhoplovstvu.

AKCIONI PLAN

U priloženom dokumentu.

FINANSIJSKA SREDSTVA

Kao što proizilazi iz akcionog plana, za realizaciju razvojnog programa iz ovog dokumenta neohodna finansijska sredstva iznose 100.121.900 EUR ukupno, godišnje u prosjeku 10.012.190 EUR. Nacionalna sredstva i finansiranje predpristupnih reformi dopunjavaju se finansijskom podrškom iz različitih izvora: iz instrumenta za predpristupnu podršku EU (u daljem tekstu: IPA), podrškom drugih instrumenata EU i međunarodne zajednice, bilateralnim donacijama u okviru međunarodne razvojne saradnje država donatorica i putem međunarodnih finansijskih institucija.

Planirano je da se i sredstva za realizaciju reformskih procesa, sadržanih u ovom strateškom dokumentu, obezbjede kombinovajem nacionalnog budžeta sa primarno finansijskom podrškom iz IPA te kombinovanjem ostalih izvora finansijske podrške Crnoj Gori.

Potrebe Crne Gore u procesu institucionalnih i zakonodavnih reformi mnogo su veće od sredstava dostupnih kroz IPA fondove. Zbog toga je prilikom planiranja potrebnih sredstava potrebno voditi računa o tome da se obezbjede zadovoljavajuća sredstva u nacionalnom budžetu i da podrška IPA III ne može da bude jedini izvor finansiranja za utvrđene nacionalne prioritete, s obzirom da je programiranje IPA podrške do IPA 2025 programa završeno, što znači da bi se eventualni predlog projekta mogao podnijeti tek za IPA 2025 program



Ministarstvo unutrašnjih poslova

**Program razvoja AVIO-
HELIKOPTERSKE
JEDINICE MUP CRNE
GORE i izgradnja sistema
helikopterske hitne medicinske
pomoći
(HHMP) i helikopterskih
policijskih operacija 2021 – 2031**

**PRIJEDLOG
(Maj 2020)**



MEDNARODNO RAZVOJNO
SODELOVANJE SLOVENIJE
SLOVENIA'S DEVELOPMENT
COOPERATION

Izrađeno podrškom

SADRŽAJ:

1. SAŽETAK	4
1.1. CILJ DOKUMENTA	4
1.2. OBRAZLOŽENJE PROBLEMA	4
2. SVRHA USPOSTAVE SISTEMA JAVNIH USLUGA KOJI SE IZVODE SA HELIKOPTERSKIM OPERACIJAMA	5
3. ULOGA AHJ MUP CRNE GORE I DRUGIH STEJKHOLDERA U SISTEMU HHMP, HPO I DRUGIH JAVNIH USLUGA	9
4. METODOLOGIJA IZRADE DOKUMENTA	10
5. OPSEG DJELOVANJA AHJ	11
5.1. Analiza stanja	11
5.2. Analiza uporedivih država.....	13
5.3. Nalazi	16
6. CILJ (STRATEŠKI, OPERATIVNI)	17
7. INDIKATORI	18
8. RESURSI	19
9. FLOTA I OPREMA	20
9.1. Analiza stanja	20
9.2. Analiza uporedivih država.....	21
9.3. Nalazi, neophodni resursi i aktivnosti	22
10. LOGISTIKA I ODRŽAVANJE	25
10.1. Analiza stanja	25
10.2. Analiza uporedivih država	26
10.3. Nalazi, neophodni resursi i aktivnosti	26
11. ORGANIZACIJA, KADROVI I OBUKA	27
11.1. Analiza stanja	27
11.2. Analiza uporedivih država	27
11.3. Nalazi, neophodni resursi i aktivnosti	29
Zapošljavanje	31
Organizacija	33
Obuka	33
12. USLOVI RADA	33
12.1. Analiza stanja	33
12.2. Analiza uporedivih država	33
12.3. Nalazi, neophodni resursi i aktivnosti	34
13. PRAVNI I DRUGI OSNOVI	35
13.1. Analiza stanja	35
13.2. Analiza uporedivih država	36
13.3. Nalazi, neophodni resursi i aktivnosti	37
14. MEDICINSKE KAPACITETE ZA HHMP	38
14.1. Trenutno stanje.....	38
14.2. Analiza uporedivih država	38

14.3. Nalazi, neophodni resursi i aktivnosti	40
15. KAPACITETI UPRAVE POLICIJE ZA HPO	41
15.1. Trenutačno stanje	41
15.2. Analiza uporedivih država	41
15.3. Nalazi, neophodni resursi i aktivnosti	43
16. SWOT ANALIZA.....	45
17. AKCIONI PLAN	46
18. FINANSIJSKA SREDSTVA	46

1. SAŽETAK

1.1. CILJ DOKUMENTA

Cilj ovog dokumenta je izraditi plan i strategiju razvoja sistema javnih usluga koje se pružaju pomoću helikoptera, sa fokusom na sistemu helikopterske hitne medicinske pomoći (HHMP)¹ i helikopterskih policijskih operacija (HPO)², a time i razvoj uloge Direkcije avio-helikopterske jedinice Ministarstva unutrašnjih poslova Crne Gore te ostalih organizacionih jedinica javne uprave Crne Gore koji su uključeni u taj sistem.

1.2. OBRAZLOŽENJE PROBLEMA

Crna Gora je savremena država koja kod niza javnih usluga postiže visoke evropske standarde ali u ovom trenutku **nema još izrađen i funkcionalan sistem helikopterske hitne medicinske pomoći i helikopterskih policijskih operacija**. To su usluge od vitalnog javnog interesa za bezbjednost, zdravlje i život građana i posjetilaca Crne Gore.

Direkcija Avio-helikopterske jedinice (AHJ) Ministarstva unutrašnjih poslova (MUP) Crne Gore, pored letova traganja i spašavanja te gašenja požara, **povremeno** izvršava pojedinačne, prije svega sekundarne medicinske letove i letove za potrebe policije (u nastavku su tačne informacije o tome) u skladu sa trenutnom ulogom i kapacitetima. Uz obavezan opširniji razvoj uloge i kapaciteta, Avio-helikopterska jedinica (AHJ) ima potencijale da predstavlja jednu od glavnih karika budućeg sistema.

Imajući u vidu da se javne usluge HHMP i HPO izvode uključivanjem više resora, i izgradnja sistema traži *međuresorni pristup*. Izgradnja i funkcionisanje sistema takođe zahtijeva određene **dodatne ljudske, materijalne i finansijske resurse** čije obezbeđivanje pored fondova EU te ostalih donatora, treba predvidjeti i u nacionalnom budžetu. Za razvoj sistema pored razvoja AHJ potreban je i određeni nivo razvoja kapaciteta i uslova kod timova hitne medicinske pomoći i policije.

Sistem HHMP i HPO koji funkcioniše, podrazumijeva skup unaprijed predviđenih postupaka, na koji su organizovani pojedinačni elementi i kapacitete sistema, koji omogućavaju da se efikasno i automatski reaguje, kada se sistem aktivira. **Sistem znači predvidljivost**, tj. svi akteri znaju šta im je činiti i spremni su na pravovremeno reagovanje, a primalac usluga zna da može računati na pružanje usluge HHMP i HPO u skladu sa minimalnim evropskim standardima.

U praksi, ako uzmemo kao primjer sistem u Sloveniji, to bi značilo da se svaki dan, u vidljivom dijelu dana, za HHMP u bazi AHJ na raspolaganju ispravan helikopter i dežurna posada, uključujući i ekipu HMP. U slučaju situacije gdje bi bila potrebna HMP, odmah se aktivira sistem procjene da li su ispunjeni uslovi za HHMP i od primljenog poziva na broj 112 u roku od najviše 5 minuta u normalnim vremenskim uslovima za let (a u slučaju lošeg vremena do 15 minuta) helikopter i posada (uključujući i ekipu HMP) spremni su na let, a najkasnije u roku od 30 minuta (u slučaju lošeg vremena do 45 minuta) helikopter stiže na mjesto događaja.

Ako i kod sistema HPO takođe uzmemo model iz Slovenije, u praksi bi to značilo da je svaki dan, u vidljivom dijelu dana za interventne HPO u bazi AHJ na raspolaganju ispravan helikopter i dežurna posada. Policajac osmatrač (radi se o lokalnom policajcu koji je obučen za osmatrača iz vazduha), koji je potreban za efikasni rad na lokalnom rejonu, je lociran na određenoj lokaciji i čeka helikopter da ga pokupi. Na početku (zbog nedostataka pilota i

³ U nastavku se za helikoptersku hitnu medicinsku pomoć upotrebljava skraćenica HHMP

⁴ U nastavku se za helikopterske policijske operacije upotrebljava skraćenica HPO

helikoptera) bi to značilo istu posadu za HPO i za HHMP. U tom slučaju bi se proces aktivacije odvijao po principu „ko zove ranije dobije helikopter“, osim kada se pokaže da je novi poziv hitniji od zadatka u toku. U slučaju situacije gdje bi bila potrebna aktivacija HPO, odmah se aktivira sistem procjene da li su ispunjeni svi uslovi za let i od primljenog poziva na broj 122 u roku od najviše 5 minuta helikopter i posada spremni su na let, a najkasnije u roku od 30 minuta helikopter stiže na mjesto, da pokupi policajca osmatrača i da poleti na rejon događaja. Pored interventnih HPO sistem HPO obuhvata i redovno planirane HPO.

2. SVRHA USPOSTAVLJANJA SISTEMA JAVNIH USLUGA KOJE SE IZVODE HELIKOPTERSKIM OPERACIJAMA

Suštinski zadatak državne uprave jeste biti kvalitetan javni servis, a pogotovo kada se radi o ljudskim životima. Briga države za bezbjednost i zdravlje građana je ljudsko pravo, garantovano Ustavom Crne Gore i zato je prioritet države.

U Crnoj Gori, koja je geografski raznolika i brdovita država, nemoguće je nuditi efikasnu hitnu medicinsku pomoć i izvoditi policijske operacije te operacije traganja i spašavanja samo po kopnu. Vrijeme reakcije od događaja do intervencije u mnogo slučajeva predugo je i neefikasno, pa čak i nemoguće, te je velik rizik u vidu bezbednosti, zdravlja i preživljavanja ljudi. Zbog nedovoljno razvijene putne i željezničke infrastrukture, helikopterske intervencije još su bitnije.

Sa izgradnjom efikasnog sistema izvođenja HHMP i HPO pomoću helikoptera, što će se odraziti u efikasnoj podršci policiji, spasilačkim i medicinskim jedinicama na čitavoj teritoriji Crne Gore, zadovoljiće se potrebe kao što su:

- povećanje efikasnosti vazdušne podrške na čitavoj teritoriji Crne Gore,
- smanjenje vremena reakcije u obavljanju zadataka spašavanja ljudi,
- povećanje opstanka (preživljavanja) ljudi, kojima je potrebna hitna medicinska pomoć,
- smanjenje diskriminacije u pružanju pravovremene hitne medicinske pomoći,
- smanjenje vremena reakcije u izvršavanju interventnih policijskih zadataka,
- povećanje bezbjednosti saobraćaja,
- povećanje efikasnosti rada policije i korišćenja resursa u nadzoru državne granice,
- smanjenje ilegalnih migracija,
- smanjenje incidenata javnog reda,
- povećanje efikasnosti istraga krivičnih djela,
- postizanje kriteriuma za punopravno članstvo u Evropski uniji.

Potrebno je naglasiti i negativne posljedice i rizike eventualnog neprihvatanja Programa razvoja AHJ. Opravdanost nabavke novih helikoptera, novog zapošljavanja i ostalih elemenata razvoja kapaciteta AHJ jeste u povećanju broja i tipa helikopterskih operacija koje slijede standarde država članica EU. Neophodno je naglasiti da je upitan i trenutni opseg djelovanja ukoliko ne bi došlo do usvajanja i realizacije Programa razvoja AHJ.

HPO – potrebe i obaveze

Geografski položaj i uloga Crne Gore kao tranzitne zemlje na koridoru puteva migracije sa Bliskog Istoka, i Afrike prema Evropskoj uniji povećavaju sigurnosne izazove Crne Gore i nameću potrebu da se rješavaju i pomoću HPO.

Crna Gora je članstvo u EU prepoznala kao najvažniji cilj koji vodi ka budućoj sigurnosti i prosperitetu Crne Gore. Jedan od najvažnijih procesa koji Crna Gora mora da završi tokom

pretpristupnog i pristupnog perioda je ispunjavanje preporuka EU za uvođenje standarda, direktiva i uredbi EU.

Uspostavljanje sistema HPO značajna je iz perspektive pristupanja EU i pregovaračkog poglavlja 24. U okviru pregovaračkog procesa Poglavlje 24 zauzima veoma važno mjesto. Naziv poglavlja – Pravda, sloboda i bezbjednost jasno ukazuju na njegov primarni cilj – da se omogući slobodno kretanje ljudi, uz garantovanje njihove bezbjednosti.

Oblasti od posebnog interesa u procesu pristupanja EU gdje helikopterske policijske operacije mogu značajno doprinjeti rezultatima su u otkrivanju i gonjenju počinitelaca svih vrsta krivičnih djela, sa fokusom na borbi protiv organizovanog kriminala i terorizma i ekstremizma, kao i oblast zaštite vanjskih granica te odgovor na migraciona kretanja. Teško je zamisliti efikasno upravljanje granica bez podrške HPO i savremene opreme za osmatranje iz vazduha. HPO koristi su i kod upravljanja i nadzora drumskog saobraćaja, spašavanja života u saobraćajnim nesrećama i održavanje te podrška za uspostavljanje javnog reda i mira.

HHMP – potrebe i obaveze

Potrebe stanovništva za hitnom medicinskom pomoći se ostvaruju kroz ukazivanje hitne medicinske pomoći u okviru dijagnostičkih procedura, pregleda i intervencija. Hitna pomoć ukazuje se na mjestu povređivanja i razbolijevanja, u jedinicama hitne medicinske pomoći, kao i kroz sanitetski prevoz akutno oboljelih i povrijeđenih lica do odgovarajućih zdravstvenih ustanova. Potrebe za hitnom pomoći se ostvaruju i kroz ukazivanje urgentne medicinske pomoći u okviru dijagnostičkih procedura, pregleda i intervencija na sekundarnom nivou zdravstvene zaštite.

Prema potrebama za hitnom medicinskom pomoći, u prosjeku se kod svakog četvrtog stanovnika očekuje ukazivanje hitne pomoći, pri čemu kod svakog sedmog djeteta i svake pete odrasle osobe, a na mjestu povređivanja i razbolijevanja kod svakog petnaestog stanovnika (iz Programa zdravstvene zaštite u Crnoj Gori za 2018/2019

https://fzocg.me/Administracija/Documents/1560854340program_zdravstvene_zastite_za_2018-19.pdf

Tabela 1.1.: Procijenjene potrebe za hitnom medicinskom pomoći po populacionim grupama i zdravstvenim problemima po opštinama u 2018/19. godini

Opština	Ukazivanje hitne medicinske pomoći			
	U ambulanti		Na mjestu povređivanja ili razbolijevanja	Hitni sanitetski prevoz
	0-14 g.	15+ g.		
Andrijevića	218	872	305	279
Bar	2.172	8.689	3.041	2.781
Berane	1.451	5.803	2.031	1.857
Bijelo Polje	2.228	8.912	3.119	2.852
Budva	1.283	5.133	1.797	1.643
Cetinje	807	3.227	1.129	1.032
Danilovgrad	786	3.145	1.101	1.006
Gusinje	143	572	200	183
Herceg Novi	1.635	6.541	2.289	2.093
Kolašin	363	1.453	509	465
Kotor	1.113	4.452	1.558	1.425
Mojkovac	406	1.611	564	516
Nikšić	3.467	13.869	4.854	4.438
Petnjica	181	723	253	231
Plav	454	1.816	636	581
Plevlja	1.439	5.756	2.015	1.842
Plužine	140	561	196	180
Podgorica	10.124	40.496	14.174	12.959
Rožaje	1.192	4.768	1.669	1.526
Šavnik	86	346	121	111
Tivat	792	3.167	1.108	1.013
Ulcinj	979	3.915	1.370	1.253
Žabljak	162	648	227	207
UKUPNO	31.619	126.475	44.266	40.472

Izvor: Program zdravstvene zaštite u Crnoj Gori za 2018/2019 tabela br. 31 str. 50

https://fzocg.me/Administracija/Documents/1560854340program_zdravstvene_zastite_za_2018-19.pdf

Svakome ko živi 80 ili više kilometara odnosno 45 minuta kolima udaljenosti od bolnice, u kojoj se mogu raditi komplikovaniji zahvati, nije jednako dostupna kvalitetna hitna medicinska pomoć. Zato je tada potrebno uspostaviti dodatne sisteme kao što je HHMP. Trenutno oko 40% od 620.000 građana Crne Gore nema jednak pristup HMP, što je garantovano Ustavom i zakonima. Infarkt i moždani udar odnose najveći broj života u Crnoj Gori, a upravo kod tih hitnih stanja dobro i brzo funkcionisanje sistema HHMP je od bitne važnosti za preživljavanje.

Potrebe se povećaju u periodu turističke sezone. U 2019. Crna Gora imala je 2,6 miliona turista. Prema objavljenim informacijama Turističke organizacije Budva od 03.08.2019. godine u Budvi bilo je 19.000 stanovnika i 71.000 turista. Ne radi se samo o znatno povećanom broju ljudi koji bi potencijalno trebali HMP. Radi turističke sezone je veoma otežan i pristup pacijentima sa kolima HMP pošto su putevi zakrčeni i teško je obezbijediti HMP u okviru „zlatnog sata“ i manje. Razumijevanje zdravlja kao ljudskog prava stvara zakonsku obavezu države da obezbijedi pristup pravovremenoj, prihvatljivoj i pristupačnoj zdravstvenoj pomoći odgovarajućeg kvaliteta. HHMP je predviđena Zakonom o hitnoj medicinskoj pomoći Crne Gore. U članu 22 propisano je da u slučajevima gdje je djelovanje timova za hitnu pomoć otežano ili opasno, u spašavanje se uključuje spasilački helikopter i druga oprema i sredstva organa državne uprave nadležnog za unutrašnje poslove i policiju, pomorske sigurnosti i drugih organa i službi, koji mogu pružiti adekvatnu pomoć timovima hitne pomoći, u skladu sa standardnim operativnim procedurama.

Master plan razvoja zdravstvene zaštite u Crnoj Gori 2015-2020. definiše glavne ciljeve i trendove

razvoja zdravstvenog sistema za period 2015-2020. Kako je zdravstveni sistem jedan od najsloženijih socijalnih sistema, planiranje njegovog razvoja treba da uzme u obzir sve karakteristike njegovog rasta, sa posebnim fokusom na održivosti, stabilnosti i racionalnosti, efikasnosti, kvalitetu i bezbjednosti, prateći trenutne društvene promjene, demografske promjene, zdravstvenu situaciju i zdravstvene potrebe stanovništva. Kvalitet pružanja zdravstvenih usluga u sektoru hitne medicinske pomoći određuje kapacitet direktnog pružanja zdravstvene zaštite u svakoj situaciji svim pacijentima, bez obzira na njihovu nacionalnost, starost, pol i **lokaciju**, a obzirom na geografske karakteristike Crne Gore teško je zamisliti takvo obezbjeđivanje hitne medicinske pomoći bez uspostavljanja sistematskog pružanja HHMP.

Evropska zdravstvena strategija „Zdravlje 2020“ potencira značaj partnerstva, zajedničke saradnje i uključivanja svih u zdravstvu i društvu u postizanju ključnih ciljeva: unapređenje zdravlja i blagostanja, smanjivanje nejednakosti u zdravlju i obezbjeđivanje zdravstvenih sistema koji su održivi i okrenuti građanima. Pristup „zdravlje u svim politikama“ je važan prioritet u strateškom razvoju, na šta se obavezala i Crna Gora, a mogućnosti saradnje su izuzetno široke i brojne. Može se reći da ne postoji sektor koji direktno ili indirektno svojim djelovanjem nema uticaj na zdravlje.

Master plan razvoja zdravstvene zaštite u Crnoj Gori 2015-2020. naglašava jačanje komunikacije sa Direktoratom za zaštitu i spašavanje MUP Crne Gore koji ne bi trebao da je limitiran na saradnju u vanrednim situacijama već i kod pružanja hitne medicinske pomoći u redovnim situacijama.

U EU je zdravlje prepoznato kao vrijednost, a pravo do zaštite zdravlja jedno je od osnovnih prava (Charter of Fundamental Rights of the European Union 2010/C 83/02). Univerzalnost, dostupnost do kvalitetne zdravstvene zaštite, jednakost i solidarnost ostajaju glavne vrijednosti zdravstvenih sistema EU (Zaključci Vijeća od 22.06.2006. o zajedničkim vrijednostima i načelima u zdravstvenim sistemima Evropske unije, SL C 146).

U EU sloboda, kretanje robe, usluga i ljudi odnosi se i na zdravstvenu zaštitu. Regulativa EU 883/2004 reguliše garanciju državljaninu EU na pravo do pred-bolničke hitne medicinske pomoći, u bilo kojoj državi članici EU, bez obzira gdje je pacijent osiguran. I Direktiva 2011/24/EU o primjeni prava pacijenata u prekograničnoj zdravstvenoj zaštiti usmjerena je u olakšavanje pristupa sigurnoj i kvalitetnoj prekograničnoj zdravstvenoj zaštiti u EU i osiguravanje mobilnosti pacijenata u skladu s načelima koja je utemeljio Sud, kao i za unapređenje saradnje u području zdravstvene zaštite između država članica.

U 1991. godini, sa odlukom Savjeta Evropske unije uveden je jedinstveni evropski hitni telefonski broj. EU direktivama, izdatim 1991. i 2002. godine, definiše se broj 112 kao evropski broj za hitne slučajeve. EU direktivama pretpostavlja se da svaka država članica EU osigurava da građani, osim što mogu da pozovu jedinstveni broj za hitne slučajeve, aktiviraju adekvatan hitni odaziv u sistemu države članice EU za hitne slučajeve.

Oslanjajući se na savremene međunarodne studije o ekonomskoj održivosti upotrebom HHMP-a, razumijemo podatke koji pokazuju da je korišćenje HHMP-a u poređenju sa zemaljskim timom HMP-a i ekonomski opravdana. Poređenje međunarodne studije su pokazale da u Sloveniji HHMP u odnosu na zemaljski HMP na svakih 100 intervencija riješava dodatnih 5.4 života kod politraumatizacije, kod pacijenata sa teškom povredom glave 7,1 života ili 2,7 života kada se radi o ostalim vrstama stanja. Jedan dodatno spašeni život na 100 HHMP intervencija košta oko 100.000 USD. Sa druge strane, prema švajcarskim studijama, troškovi koji nastaju radi pacijenta sa multiplim ozljedama iznose 200.000 švajcarskih franaka ako se vrati na posao i 1,8 miliona švajcarskih franaka ako ostane nesposoban za rad. Tačan proračun ekonomske opravdanosti teško je uraditi. Ekonomska vrijednost ljudskog života (gubitak prihoda zbog smrti) je prema dosta konzervativnoj metodi bruto domaći proizvod na stanovnika potrebno je množiti sa 48 i u Sloveniji iznosi 1.059.985 EUR. Ukoliko bi u Crnoj Gori HHMP funkcionisao prema evropskih standardima, samo na račun više preživjelih država bi prištedjela oko milion EUR na 100 HHMP intervencija.

Helikopterske operacije traganja i spašavanja (HOTS) – potrebe i obaveze

Helikopterske intervencije ključne su i u vanrednim situacijama, kod traganja i spašavanja u poplavama, požarima, potresima i drugim prirodnim katastrofama, te otkrivanja i gašenja vatre.

Usluga traganja i spašavanja (SAR) podrazumijeva sistem mjera i procedura koje se preduzimaju sa ciljem da se ustanovi mjesto nesreće, spase lica koja su pretrpjela povredu ili su ugrožena, da im se pruži prva zdravstvena pomoć i da se evakuišu do sigurnog mjesta.

Važno je naglasiti da je Skupština Crne Gore 10. jula 2012. godine usvojila Zaključak o prihvatanju Izvještaja o sprovedenim mjerama i aktivnostima preduzetim neposredno prije i tokom vanrednog stanja, s prijedlogom mjera za poboljšanje ukupnog sistema Crne Gore u vanrednim situacijama („Službeni list Crne Gore“, broj 29/12 od 23.07.2012. godine), gdje je, između ostalog, jedan od prijedloga mjera navedenog Zaključka da treba pristupiti procesu osavremenjavanja helikopterske jedinice nabavkom savremenih helikoptera.

Obzirom da se donekle pokušalo odgovoriti na potrebe helikopterskih operacija u vanrednim situacijama i sa Strategijom za smanjenje rizika od katastrofa sa dinamičkim planom aktivnosti za sprovođenje strategije za period 2018 – 2023, konstatovano je da je sa druge strane nedovoljna pažnja bila usmerena u formiranje sistema svakodnevnog odgovora na redovne hitne slučajeve koje zahtijevaju HHMP i HPO.

3. ULOGA AHJ MUP CRNE GORE I DRUGIH STEJKHOLDERA U SISTEMU HHMP, HPO I DRUGIH JAVNIH USLUGA

Zakonom o hitnoj medicinskoj pomoći Crne Gore za HHMP i Zakonom o zaštiti i spasavanju određeno je da je za helikopterske operacije, kad se radi o HHMP i gašenju iz vazduha, nadležna jedinica pri ministarstvu unutrašnjih poslova – AHJ.

U fazi pripreme ovog prijedloga razmotrili smo i argumente, zašto ostali subjekti, koji poseduju kadar i tehničku opremu (helikoptere), nisu primjerni kao izvođači u sistemu javnih usluga HHMP i HPO.

Za izvođenje HPO moraju se u svakom slučaju osigurati državni vazduhoplovi. A za HHMP uporedive države (npr. Slovenija i Hrvatska) pokušavale su sa implementacijom izvođenja HHMP sa privatnim prevoznicima i odustale od pokušaja i sada izvode HHMP sa državnim kapacitetama. Osim njihove prakse ustanovili smo, da izvođenje helikopterskih operacija za potrebe HHMP i HPO pomoću ugovora sa privatnim prevoznikom (koncesijsko izvođenje javnih usluga) ne bi bilo moguće iz sljedećih razloga, odnosno sistem bi izložili sljedećim rizicima:

- ranljivost sistema zavisnost od vanjskih usluga i čak mogućnost kolapsa sistema;
- viši troškovi (s obzirom da privatni sektor radi na profitu);
- nepredvidljivost izvan kontrole javnog sektora;
- veća mogućnost koruptivnih djela i s tim ranljivost sistema;
- rizik nedovoljne obučenosti osoblja;
- rizik nedovoljne savremenosti opreme, redovnog održavanja,
- privatni prevoznici ne nude cjelovito rješenje (HHMP, HPO, traganje i spašavanje, gašenje požara)...

S obzirom na sve te rizike, privatni prevoznici nisu adekvatno rješenje u sistemu izvođenja javnih usluga. Prednost izvođenja javnih usluga državnim kapacitetima je i u sinergijskim uticajima

unutar javnog sistema.

Vojska, koja posjeduje helikoptere i kadar, ne može biti rješenje za izvođenje javnih usluga, jer u njenoj nadležnosti, koje je definisano ustavom i zakonima, nije izvođenje civilnih javnih usluga kada se ne radi o vanrednim situacijama ili ratu ili saradnji u međunarodnim mirovnim misijama. Nadležnost Vojske Crne Gore je da brani nezavisnost, suverenost i državnu teritoriju Crne Gore. Kada su kapacitete vojske u misiji, ne mogu biti na raspolaganju za civilne zadatke. Javne usluge HHMP i HPO nisu u nadležnosti odbrane, a upotreba kapaciteta vojske je moguća samo u vanrednim situacijama.

Prema zakonsko predviđenim nadležnostima kapaciteti vojske trebali bi da se angažuju samo u ratu i vanrednim situacijama.

Potrebno je napomenuti da AHJ Crne Gore u ovom trenutku raspolaže potencijalima za razvoj kapaciteta za izvođenje sistema HHMP, HPO i ostalih javnih usluga gdje su potrebne helikopterske operacije ali ne i zadovoljavajućim kapacitetima da bi već sada bila u mogućnosti za izvođenje sistema HHMP i HPO. Trenutno raspolaže sa oko 10% potrebnih kapaciteta. **Za razvoj sistema HHMP i HPO potrebno je osnažiti i kapacitete i ulogu Zavoda za hitnu medicinsku pomoć i Uprave policije.**

4. METODOLOGIJA IZRADE DOKUMENTA

U pripremi dokumenta korišćena je metodologija koja omogućava da se Program razvoja sistema HHMP i HPO uključi u strateške i razvojne ciljeve održivog razvoja Crne Gore, istovremeno uzimajući u obzir i proaktivno uključivanje u akcione programe koji teku radi uključivanja u Evropsku uniju.

Kod analize stanja i postavljanja ciljeva korišćena je metoda kvantitativne/kvalitativne analize trenutnog obima djelovanja i vrste zadataka AHJ i komparacije sa sistemom države članice EU, tj. sa Slovenijom, čije su karakteristike slične Crnoj Gori, a sistem helikopterskih javnih usluga dovoljno je racionalno postavljen da se model slovenačkog sistema i iskustva uvođenja mogu u velikoj mjeri koristiti kod postavljanja crnogorskog sistema. Svrha analize iskustva uporedivih država kao što je Slovenija je i u tome da Crna Gora dobro iskoristi rješenja koja su se pokazala adekvatnim, ali i da ne ponavlja greške ili prihvata rješenja koja se u procesu razvoja nisu pokazala najoptimalnijim.

Iz perspektive procesa, za pripremu dokumenta formirana je radna grupa koju je obrazovao ministar unutrašnjih poslova Crne Gore, 27. decembra 2019. godine, u koju su uključeni predstavnici MUP-a, Uprava policije, Agencije za civilno vazduhoplovstvo i Zavoda za hitnu medicinsku pomoć.

Članovi radne grupe svjesni su obaveza koje proizlaze iz zakona iz oblasti integriteta i sprječavanje korupcije i obavezuju se da će raditi stručno i nepristrasno, tokom rada radne grupe pratiti etički kodeks javnih službenika i spriječavati ponašanje ili propuste kojima bi bio povrijeđen javni interes ili bi se pribavila neovlašćena korist za predstavnika vlasti, posrednika javnog sektora ili organizacije javnog sektora.

Kako bi se podržala i olakšala izrada sadržaja dokumenta, stručnu podršku radnoj grupi obezbijedila je Republika Slovenije u okviru programa međunarodne razvojne saradnje sa Crnom Gorom.

Program slovenačke razvojne saradnje podstiče cilj 16.6. održivog razvoja iz agende 2030 – Razviti djelotvorne, odgovorne i transparentne institucije na svim nivoima i isto tako pridonosi

promovisanju i sprovođenju nediskriminatorskih zakona i politika radi postizanja održivog razvoja i promovisanju zdravog života i dobrobiti svih ljudi, svih životnih dobi. Implementacijom sistema izvođenja javnih usluga (HHMP i HPO) pružićemo jednakost usluga državljanima i posjetiocima na cijeloj teritoriji Crne Gore.

Važno je naglasiti da je Program razvoja AHJ „živi“ dokument koji se stalno razvija i dopunjava u skladu sa okolnostima i potrebama svih korisnika usluga AHJ MUP Crne Gore.

5. OPSJEG DJELOVANJA AHJ

Analiza stanja

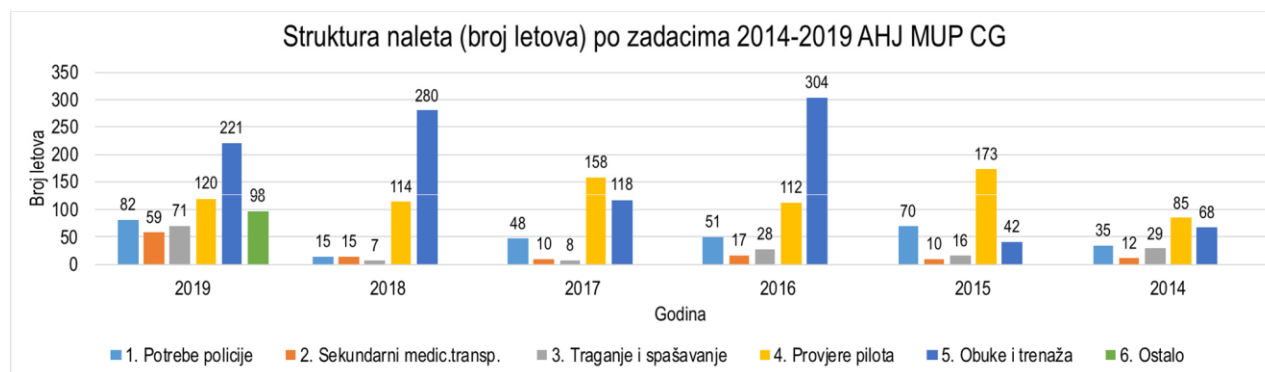
Ostvareni nalet AHJ helikopterom za potrebe policije, medicinskog transporta i traganja i spasavanja u periodu od 01.01.2014. do 31.12.2019. ukupno iznosi 583 leta (246 h i 45 min). Od toga za potrebe policije 301 let (145 h i 20 min), za sekundarni medicinski transport 123 leta (40 h i 51 min), za potrebe traganja i spasavanja 159 letova (60 h i 34 min). Najveći udio u ukupnom naletu predstavljaju obuke i trenaža 1.033 leta (257 h i 09 min). Nije se još započelo sa helikopterskim operacijama za helikoptersku hitnu medicinsku pomoć.

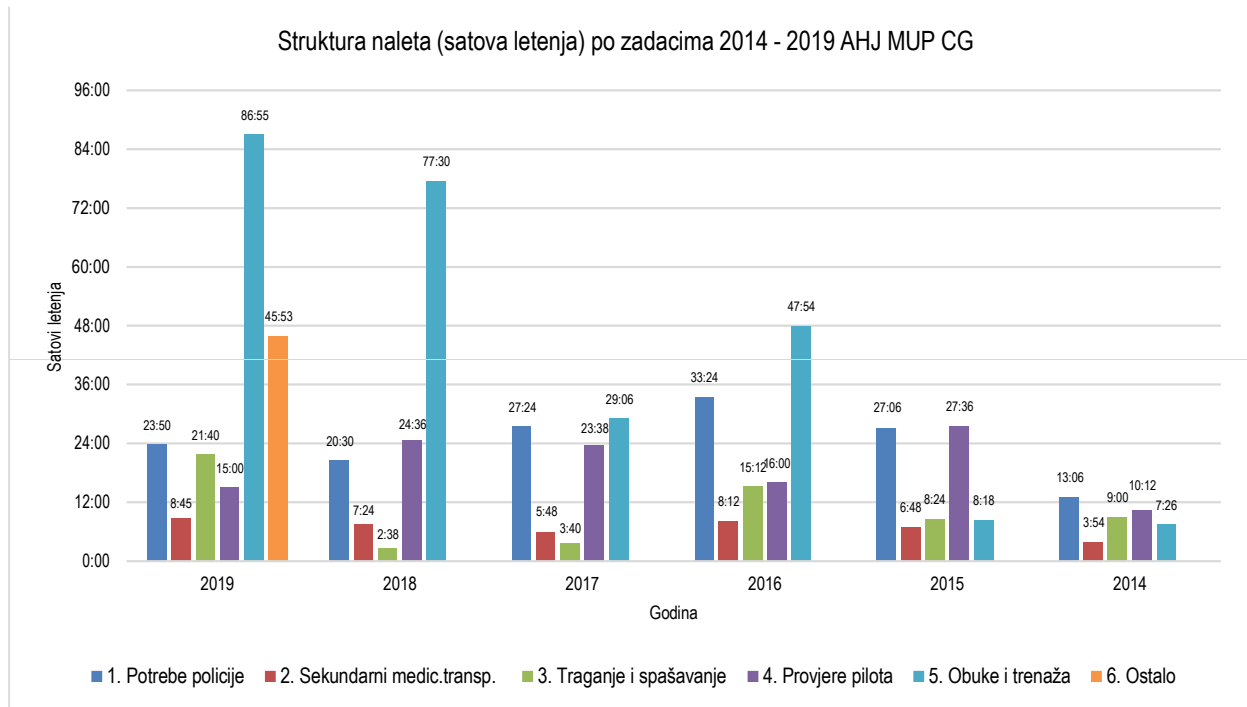
Iz Programa zdravstvene zaštite u Crnoj Gori za 2018/2019 može se utvrditi da projekcija potreba ukazivanja hitne medicinske pomoći na mjestu razbolijevanja ili povređivanja prevazilazi 44.000 slučajeva, a potreba hitnih sanitetnih prevoza prevazilazi 40.000 prevoza godišnje, na osnovu čega se može predvidjeti i okviran broj neophodne HHMP.

Tabela 5.1.: Ostvareni nalet AHJ MUP Crne Gore 01.01.2014. do 31.12.2019

Nalet 2014 - 2019	1. Potrebe policije		2. Sekundarni medic.transp.		3. Traganje i spašavanje		4. Provjere pilota		5. Obuke i trenaža		6. Ostalo		UKUPNO	
	nalet h	br. letova	nalet h	br. letova	nalet h	br. letova	nalet h	br. letova	nalet h	br. letova	nalet h	br. letova	nalet h	br. letova
2019	23:50	82	8:45	59	21:40	71	15:00	120	86:55	221	45:53	98	202:03	651
2018	20:30	15	7:24	15	2:38	7	24:36	114	77:30	280			132:38	431
2017	27:24	48	5:48	10	3:40	8	23:38	158	29:06	118			89:36	342
2016	33:24	51	8:12	17	15:12	28	16:00	112	47:54	304			120:42	512
2015	27:06	70	6:48	10	8:24	16	27:36	173	8:18	42			78:12	311
2014	13:06	35	3:54	12	9:00	29	10:12	85	7:26	68			43:38	229
UKUPNO	145:20	301	40:51	123	60:34	159	117:02	762	257:09	1.033	45:53	98	666:49	2.476

Graf 5.1.: Struktura naleta (broj letova) AHJ MUP Crne Gore po zadacima 01.01.2014. do 31.12.2019



Graf 5.2.: Struktura naleta (satovi letenja) AHJ MUP Crne Gore po zadacima 01.01.2014. do 31.12.2019

U prosjeku u periodu 2014 – 2018. najveći udio u strukturi naleta po broju letova AHJ MUP Crna Gora predstavlja obuka i trenaza (41,7 %), slijede provjere pilota 30,8%, što ukazuje na potencijal koji jedinica ima za izvođenje HHMP I HPO.

Na osnovu gornje analize, AHJ je izvršila najveći broj letova u oblasti obuke i provjere sopstvenog osoblja (46,9%). U 2012. godini izvršila je samo 11% naleta za potrebe policije i ukupno 14% za humanitarne letove (sekundarni medicinski i spasilački letovi). Slični rezultati zabilježeni su i za 2018. godinu. U tumačenju statističkih rezultata potrebno je osloniti se na informacije dobijene iz rasprava članova radne grupe. Ako sintetišemo oba izvora, možemo zaključiti sljedeće:

AHJ izvršava skoro 50% svih letova u svrhu sopstvene obuke, provjere i trenaza. Brojka je prilično visoka i proizilazi iz nedostatka stvarnih zadataka. Razlozi nedostatka zadataka vjerovatno su sljedeći:

- AHJ ima prilično zastarjele helikoptere kojima je potrebno često održavanje i duge logističke rute. Ova kombinacija rezultira lošijom dostupnošću helikoptera, što korisnicima ne garantuje stalnu raspoloživost barem jednog helikoptera.
- AHJ ima na raspolaganju samo četiri pilota, koji prema vazduhoplovnoj normi ne pružaju stalnu dežurstvo ni tokom dana. Proračuni pokazuju da za jedan posao koji se mora raditi 12 sati dnevno, 7 dana u sedmici, važi ekvivalent od 2,9, što znači da su za taj posao potrebna najmanje 3 zaposlena. Dakle, ako je cilj imati na raspolaganju jedan helikopter, 12 sati dnevno, 7 dana nedeljno, u operacijama za taj helikopter moraju biti zaposlena najmanje 3 kapetana, 3 pilota i 3 tehničara.
- helikopter je za podršku policiji iz vazduha samo leteća platforma koja sama po sebi nije efikasna u savremenoj upotrebi helikoptera u policijske svrhe. Da bi se helikopteri efikasno koristili u policijskoj podršci, oni moraju biti opremljeni visoko-efikasnim elektrooptičkim sistemom dnevnog i noćnog osmatranja sa direktnim digitalnim prenosom podataka i slike. Postojeći helikopteri AHJ nemaju navedenu opremu.

5.2. Analiza uporedivih država

Vazduhoplovna jedinica MUP Slovenija sastavni je dio sistema javne bezbednosti i sistema zaštite, spašavanja i pomoći. Svojim znanjem i raspoloživom tehnikom pruža bezbjednu, efikasnu i ekonomičnu podršku iz vazduha policijskim jedinicama, medicinskim jedinicama kao i jedinicama zaštite i spašavanja u spašavanju ljudskih života i imovine.

Sa helikopterima helikopterske jedinice MUP Slovenija u 2019. godini je urađen nalet od ukupno 883 sati (1418), za potrebe operativnog rada policije 800 sati (1159).

Za potrebe humanitarnih zadataka urađen je nalet od 84 (231), za zadatke spašavanja u planinama 66 (40) sati, za zadatke sekundarnih medicinskih prevoza i prevoza inkubatora 1 (2) sat i 18 sati za obuku osoblja gorske službe spašavanja i HHMP.

U navedenim zadacima u 2019. godini na taj način urađeno je 55 (35) intervencija u planinama, u okviru kojih je prevezeno 56 (35) ozljeđenih ili oboljelih planinara.

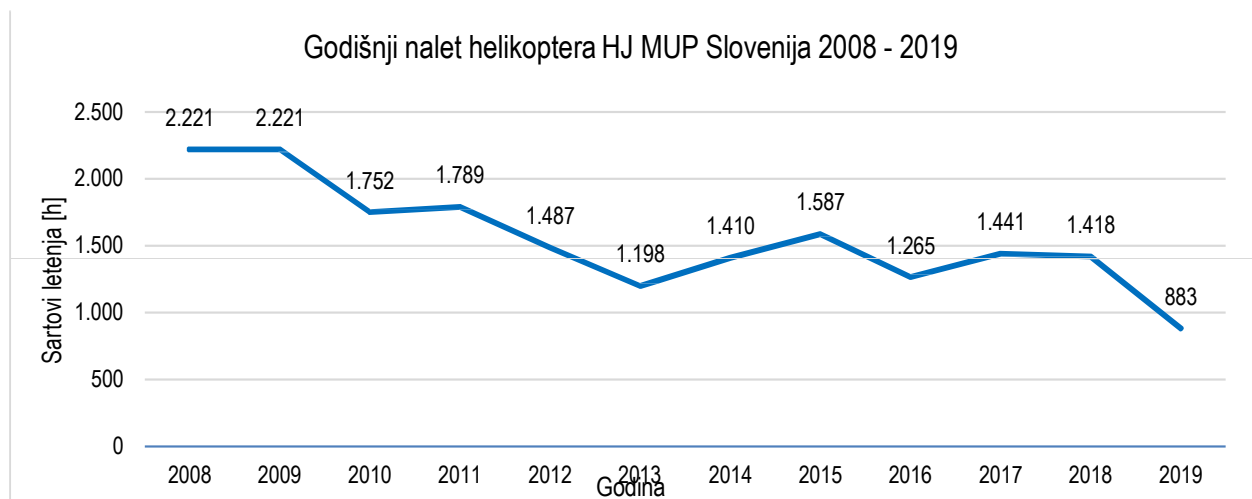
Tabela 5.2.: Ostvareni nalet HJ MUP Slovenije 01.01.2014. do 31.12.2019.

Nalet 2014 - 2019	Obuka		Policijski planirani zadaci		Policijski interventni zadaci		HHMP i spašavanje		Ostali zadaci		UKUPNO	
	nalet h	Br. interv.	nalet h	Br. interv.	nalet h	Br. interv.	nalet h	Br. interv.	nalet h	Br. interv.	nalet h	Br. interv.
2019	227	197	399	187	170	97	83	66	3	2	883	549
2018	306	286	669	322	185	112	232	229	26	14	1.418	963
2017	296	280	583	283	127	82	428	371	8	7	1.441	1.023
2016	279	248	584	268	170	112	230	203	1	2	1.265	833
2015	402	345	575	278	211	112	393	332	6	7	1.587	1.074
2014	312	293	511	251	130	83	414	350	44	10	1.410	987

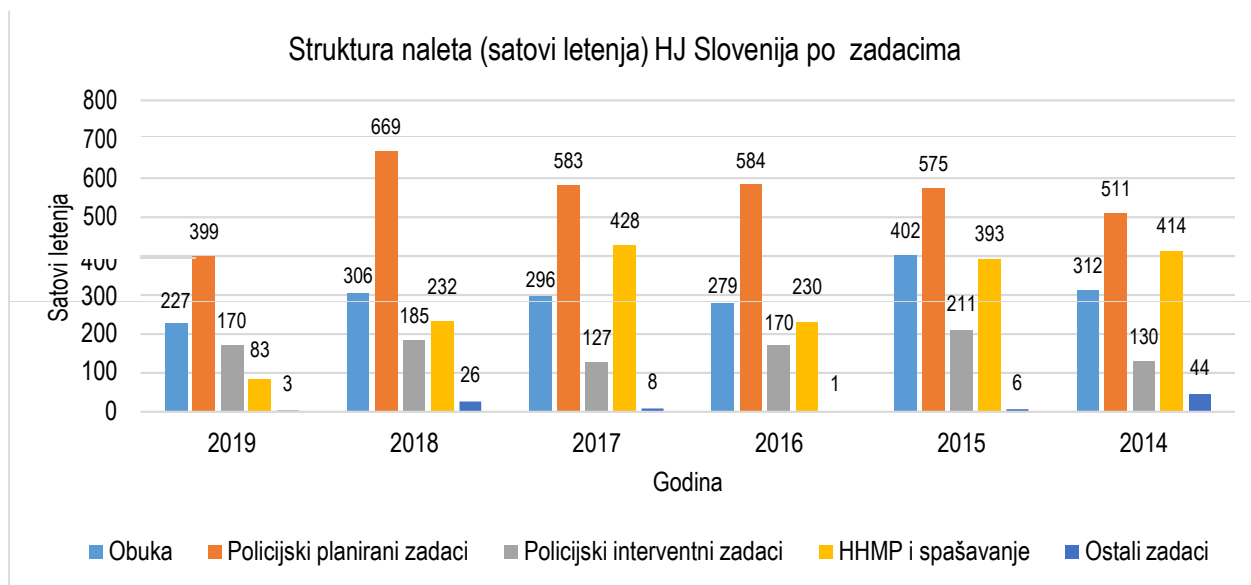
Preko 60% sati letenja u HJ Slovenije je za potrebe policijskih planiranih i interventnih zadataka (2019 – 64,4%, 2018 – 60,2%).

Iz donjeg grafikona, koji pokazuje godišnji nalet helikoptera HJ MUP Slovenije od 2008. godine pa nadalje, evidentno je koliko starost flote može ograničavati operativnost jedinice. Uprkos smanjenju naleta zbog redovnih ili vanrednih servisa, troškovi se ne smanjuju. Zato je od velike važnosti obnavljati i ujediniti flotu te optimizirati troškove i održavanje, na način da se nabavljaju helikopteri istog tipa.

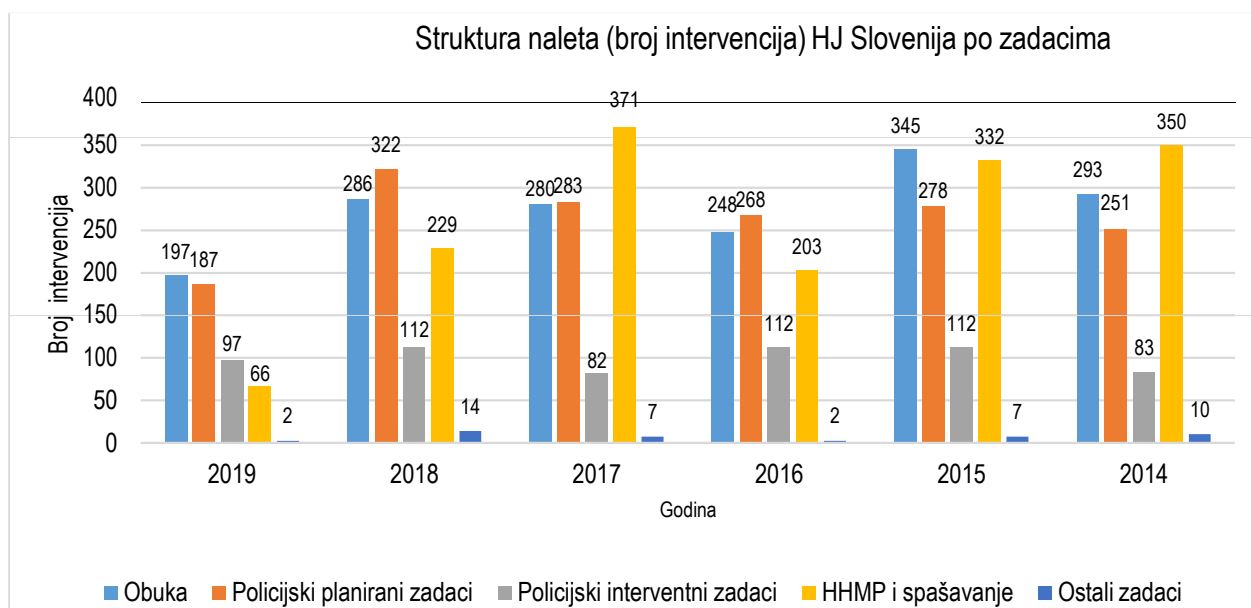
Graf 5.3.: Godišnji nalet helikoptera HJ MUP Slovenija 01.01.2008 do 31.12.2019



Graf 5.4.: Struktura naleta (satovi letenja) HJ Slovenija po zadacima 01.01.2014 do 31.12.2019



Graf 5.5.: Struktura naleta (broj intervencija) HJ Slovenija po zadacima 01.01.2014 do 31.12.2019



U prosjeku u periodu 2014 – 2019 najveći udio u strukturi naleta po broju intervencija HJ MUP Slovenija predstavljaju policijski zadaci 40,3%, slijedi obuka i trenaza (30,4%), HHMP i spašavanje (28,6%) i ostali zadaci (0,8%).

U posljednjih nekoliko godina, posebno 2015-2019, potrebe i planovi naleta u Sloveniji ukazivali su na veći obim naleta od statistike ostvarenog naleta. Na manji obim naleta uticala je neoperativnost helikoptera (kvarovi starih helikoptera, servis, čekanje na rezervne djelove, dugotrajno čekanje na završetak postupka javne nabavke novog helikoptera) i nedovoljan broj posade.

Tabela 5.3.: Medicinski prevozi i GSS spašavanje helikopterom u Sloveniji 1.1. 2014 – 31. 12. 2019

Helikopter	2014	2015	2016	2017	2018	2019
HHMP i sekundarni	367	371	335	489	586	615
GSS spašavanje	88	131	197	206	227	255
UKUPNO	455	502	532	695	813	870

Graf 5.6.: Medicinski prevozi i GSS spašavanje helikopterom u Sloveniji 1.1. 2014 – 31. 12. 2019

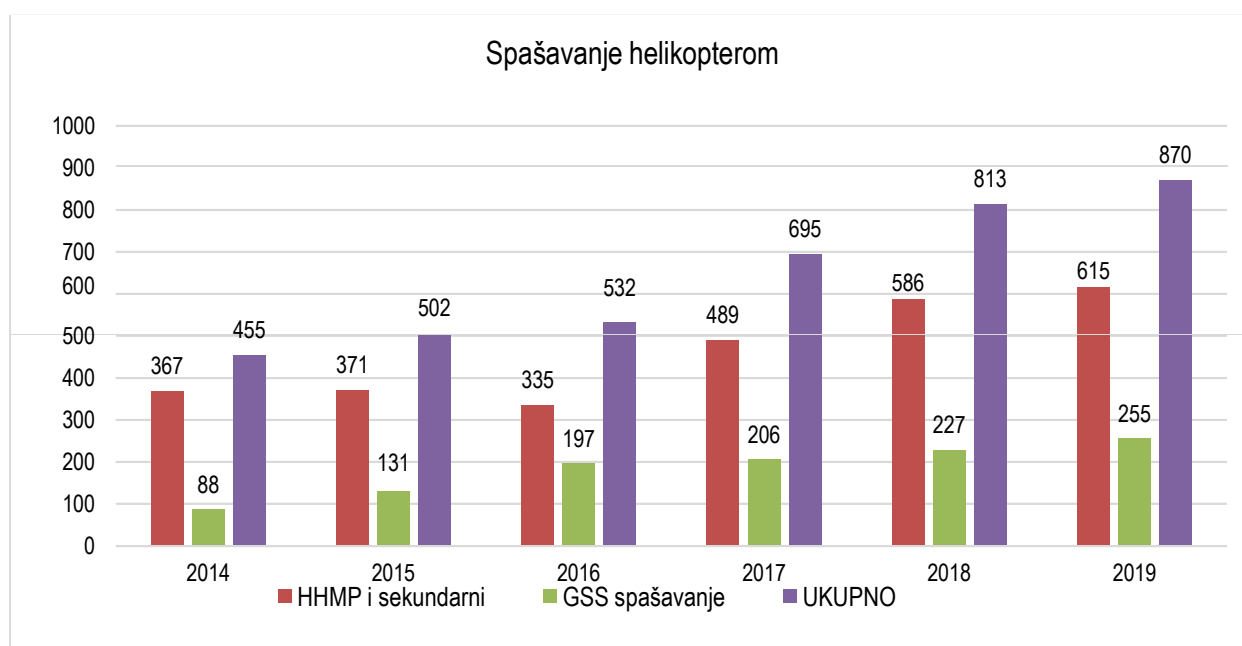


Tabela 5.4.: Porast operacija helikopterom u Sloveniji 1.1. 2014 – 31. 12. 2019

Porast operacija	HHMP	GSS	SEKUNDARNI
2015 - 2019	38%	94%	10%

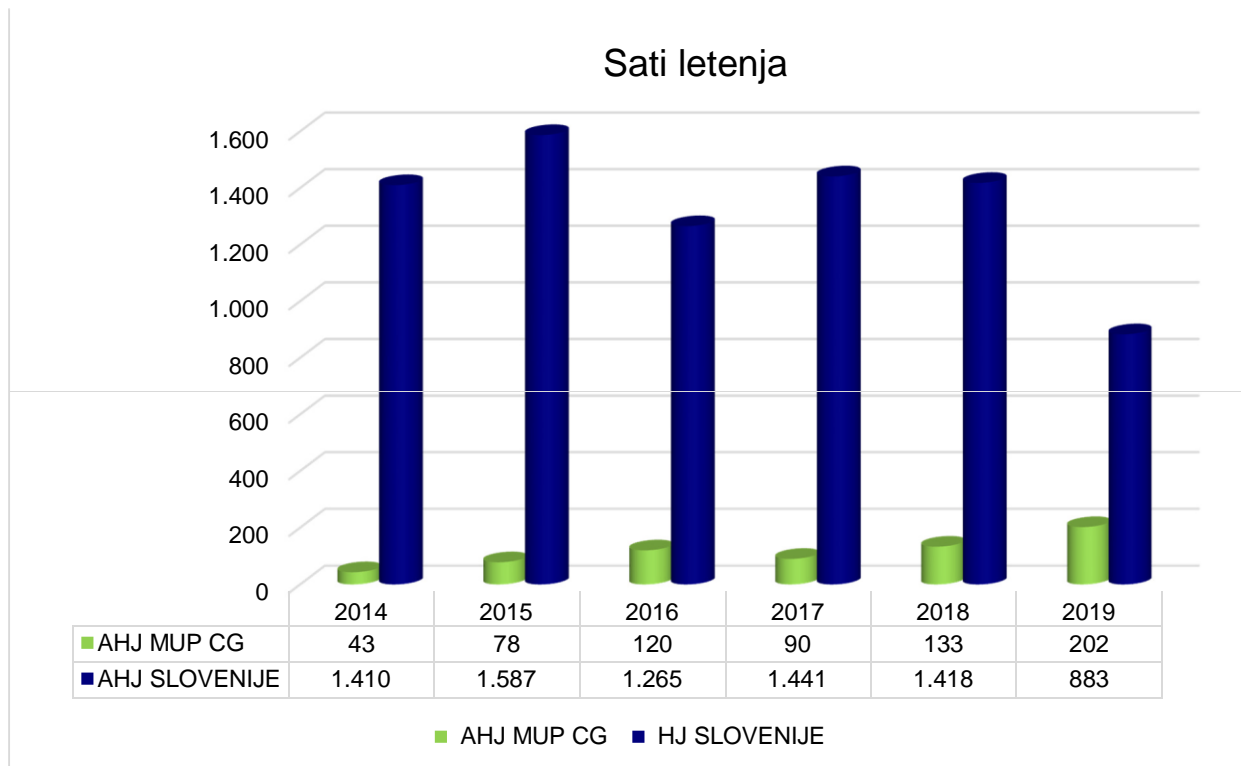
Tabela 5.5.: Aktivacije i intervencije helikopterom za potrebe medicine u 2019

2019	br. aktivacija	Br. izvednih intervencija	HHMP	HHMP/GSS	Neizvedeno
HHMP baza Maribor	179	153	153	/	21 / 5*
HHMP baza Ljubljana	428	321	225	96	74 / 33**
UKUPNO HHMP	607	474	378	96	95/38
Sekundarni prevozi	90	90			
- inkubator	51	51			

*Vazduhoplov nije bio na raspolaganju

5.3. Nalazi

Graf 5.7.: Uporedba naleta hliokoptera AHJ MUP Crne Gore i HJ MUP Slovenije 2014 - 2019



Obim naleta AHJ MUP Crne Gore je u periodu 2014 - 2019 više od deset puta manji od naleta helikopterske jedinice MUP-a Republike Slovenije.

Razvojem uloge i kapaciteta AHJ MUP Crne Gore potrebno je postići nalet sličnog obima kao što ima Slovenija trenutno. Potrebno je napomenuti i da je u Sloveniji potreban veći opseg naleta i da žele poboljšati uslove za postizanje većeg naleta od trenutnog s obzirom da je nalet u 2008. godini (2.221 sati) bio za 60% veći od naleta u 2018. godini (1.418 sati).

6. CILJ (STRATEŠKI, OPERATIVNI)

STRATEŠKI CILJ

Sagledavajući potrebe i obaveze Crne Gore, strateški je cilj Crne Gore da uspostavi efikasan sistem HHMP, HPO, HOTS, razvojem uloge Avio-helikopterske jedinice i drugih organizacionih jedinica javne uprave Crne Gore (Zavoda za hitnu medicinsku pomoć i Uprave policije) do 2030. godine.

Sistematski će se pružati optimalna vazдушna podrška na teritoriji cijele Crne Gore za efikasan rad policije, spasilačkih i medicinskih jedinica. Time će se postići vrijeme reakcije kraće od jednog sata, a ciljano vrijeme će biti 30 minuta od poziva do stizanja helikoptera na mjesto događaja.

- AHJ MUP Crne Gore u funkciji izvođenja javnih usluga HHMP od aprila 2021. godine. Analizirajući uporedive države i broj njihovih intervencija, potencijalni ciljni broj za HHMP postignut u 2030. godini je 300 intervencija godišnje. To predstavlja 2 % trenutnih hitnih sanitetskih prevoza
- AHJ MUP Crne Gore u funkciji izvođenja javnih usluga HPO od januara 2022. godine. Analizirajući uporedive države i broj njihovih operacija, ciljni opseg za policijske operacije, planirane i interventne, je 400 intervencija godišnje. Ciljno stanje je postignuto u 2030. godini.
- povećati broj intervencija AHJ u oblasti traganja i spašavanja na način da je moguće da se AHJ uvijek odazove u slučaju potreba traganja i spašavanja helikopterom. Ciljno stanje postignuto u 2030 godini je 50 intervencija.
- Projekcija ukupnog godišnjega naleta AHJ sa helikopterima jeste preko 900 intervencija godišnje. Ciljno stanje je postignuto u 2030. godini.

Tabela 6.1.: Ciljno stanje po godinama

	Indikator	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
HHMP	broj intervencija	40	50	60	80	100	120	150	190	240	300
HPO (planirane i interventne)	broj intervencija		100	120	140	170	200	240	290	350	400
Operacije traganja i spašavanja	broj intervencija	30	33	36	40	45	45	50	50	50	50
Godišnji nalet AHJ	broj intervencija	120	200	250	310	390	470	560	670	800	900

7. INDIKATORI

Indikatori kojima je moguće mjeriti efikasnost sistema i nadograđivati ga, su:

- broj intervencija AHJ za HHMP
- broj intervencija AHJ za policijske operacije
- broj intervencija AHJ za traganje i spašavanje
- ukupni godišnji nalet (broj intervencija)
- vrijeme reakcije u izvršavanju interventnih policijskih zadataka/HHMP
- trend rasta % preživjelih ljudi u HHMP intervencijama
- % intubiranih pacijenata HHMP u srčanom zastoju
- % razpoloživosti helikoptera za HHMP i HPO intervencije
- % pacijenata sa teškim ozljedama iz saobraćajnih nesreća transportovanih sa HHMP u odnosu na broj svih teže ozlijeđenih pacijanata u saobraćajnim nesrećama
- broj HHMP intervencija sa transportom bolesnika sa srčanim i moždanim infarktom
- % identifikovanih ilegalnih prelazaka granice pomoću HPO u odnosu na sve identifikovane ilegalne prelaske granice
- broj identifikovanih saobraćajnih prekršaja pomoću helikoptera
- % pokrenutih i uspješno riješenih istraga krivičnih djela u kom je učestvovao helikopter
- broj učesnika na edukaciji, broj i vrsta edukacija
- broj osposobljenih i obučanih policijskih službenika za osmatračke, izrađen program obuke
- broj policijskih službenika u OKC i dežurnim službama osposobljenih za sistem HPO
- uspostavljen sistem komunikacije helikoptera sa TETRA terminalom, uspostavljen prenos video signala

8. RESURSI

Za postizanje strateških ciljeva iz poglavlja 6 potrebni su određeni dodatni ljudski, materijalni i finansijski resursi, zakonodavstvene i radne osnove i definisanje ključnih procesa. Za razvoj sistema pored razvoja AHJ potreban je i određeni nivo razvoja kapaciteta i uslova kod ekipa hitne medicinske pomoći i policije.

Neophodne resurse radna grupa je definisala na način da je najprije uradila analizu trenutnog stanja u Crnoj Gori u pojedinoj kategoriji resursa. Potom se pobliže upoznala sa resursima koji su neophodni u Sloveniji kao uporedivoj državi koja je ujedno i država članica EU. Zatim je na bazi tih informacija uradila nalaz čime Crna Gora trenutno raspolaže a što joj još nedostaje i definisala aktivnosti koje treba da se preduzmu.

Da bi se ciljevi postigli, potrebno je obezbijediti sljedeće resurse i postići sljedeće **operativne uslove** za rad:

9. **Flota helikoptera i oprema:** U što kraćem roku završiti zamjenu postojeće flote nabavkom nova tri višenamjenska transportna helikoptera srednje težine i dva patrolna helikoptera manje težine, koja bi bila opremljena FLIR sistemom.
10. **Logistika i održavanja:** nabavkom novih helikoptera smanjiće se potrebe i poteškoće u vezi logistike i održavanja. Ujedno će se povećati raspoloživost helikoptera za potrebe HPO HHMP.
11. **Resursi u pogledu kadrova, organizacije i obuke:**
 - **Zapošljavanje:** Uz postojeće kapacitete, potrebno je zaposliti 26 kandidata za vazduhoplovne tehničare, 20 kandidata za pilote helikoptera, 6 kandidata za pilote aviona, 5 inženjera vazduhoplovnog smjera i 5 zaposlenih u logistici.
 - **Organizacija:** Prilagoditi djelovanje AHJ u smislu praćenja vazduhoplovnog zakonodavstva, standardima EU i efikasnijeg delovanja, te tome prilagoditi sistematizaciju radnih mjesta.
 - **Obuka:** unaprijediti obučenosť trenutne posade za stručno obavljanje svih zadataka iz Plana razvoja. Pripremiti plan obuke za novozaposlene.
12. **Uslovi rada:** Poboljšati uslove rada. Izgraditi moderne radne prostorije i prostor za odmor dežurnih posada, obezbijediti uslove ishrane na radnom mjestu, transport do i od radnog mjesta u redovnom radnom vremenu tokom dežurstva i angažovanje posada koje su na dežurstvu kući.
13. **Pravni i drugi osnovi:** Pregledati sve strategije, zakone, podzakonske akte, priručnike i uputstva iz perspektive razvoja AHJ i usklađenosti sa standardima i pravilima EU. Pomoću uporedivih država (kao što je Slovenija) izraditi dokumente koji nedostaju i dopuniti postojeće.
14. **Medicinski kapaciteti za HHMP**
15. **Kapaciteti Uprave policije za HPO**
16. **Financijski resursi**

9. FLOTA I OPREMA

9.1. Analiza stanja

AHJ trenutno ima u vlastištvu 3 aviona i četiri helikoptera, dva dvomotorna višenamjenska transportna, i dva laka jednomotorna školska helikoptera. Nijedan helikopter nije opremljen najmodernijom opremom za izviđanje iz vazduha, to jest FLIR sistemom.

Avion tipa DROMADER M-18B je opremljeni klipnim motorima i za pogon koristi avio-benzin. Zbog malih potreba za ovom vrstom goriva servisi koji snabdijevaju vazduhoplove gorivom nemaju interesa da u svojim skladištima drže avionski benzin, tako da se realno javlja problem kako obezbijediti potrebne količine avio-benzina za rad ovih aviona. Takođe, cijena avio-benzina je po litru znatno skuplja od cijene kerozina. Avion je proizveden 2002. godine, ukupan nalet je 1300 sati i avion je u stanju da je neophodno odraditi generalnu reviziju motora i strukture. Smatramo da to nije ekonomski opravdano i da avion treba dati na prodaju ili izbaciti iz upotrebe. Postoji i mogućnost da se avion konzervira i eventualno sačuva za muzej avijacije koji bi se trebao formirati u skorijoj budućnosti.

Dva jednomotorna turboelisna aviona AT-802A i jedan turboelisni avion AT-802. Dual kokpit turboelisni avion AT-802 omogućava školovanje pilota protivpožarnih aviona što značajno utiče na jačanje kadrovske potencijala. Dugoročno se planira i opremanje aviona plovcima i omogućavanje skupljanja vode sa velikih vodenih površina.

Agusta Bell AB212 je iz iste grupe dvomotornih transportnih helikoptera. AHJ ga upotrebljava za prevoz tereta (do 1900 kg) i ljudi (do 12 osoba bez posade). Upotrebljava ga kao primarno prijevozno sredstvo u sistemu zaštite i spašavanja i u sistemu medicinskih transporta. Helikopter nije opremljen sistemom za rad noću. Helikopter je jedinica uvela u operativnu upotrebu 1979. godine. Godine 2007. je ugrađena spoljna dizalica. Helikopter ovog tipa više nije u redovnoj proizvodnji i, uprkos redovnom održavanju i nadogradnji, tehnološki je star. Helikopter je bio razvijen na tehnološkoj platformi iz početka 60-ih godina i, zbog sve manjeg broja ovih helikoptera u svijetu, ne omogućava standardne kompletne nadogradnje, koji se traže zbog konstantnih promjena u vazduhoplovnom zakonodavstvu i zbog pružanja adekvatnog nivoa vazduhoplovne sigurnosti. Zbog nedostatka originalnih rezervnih dijelova potrebno je tražiti rješenja kod drugih proizvođača, koje je sve teže pronaći u svijetu. Ove poteškoće znače i visoke troškove i previše vremena u čekanju na isporuku rezervnih dijelova. Takođe, helikopter ne dostiže moderne standarde zaštite životne sredine i očuvanja prirode, zbog čega ne može dobiti potvrde o odgovarajućim emisijama buke. Starost helikoptera otežava nabavku rezervnih dijelova i to sve češće dovodi do situacija da je helikopter van funkcije.

Agusta Bell AB412 je iz iste grupe helikoptera kao i AB212, i obavlja i slične zadatke. Helikopter je jedinica uvela u operativnu upotrebu 1998. godine. Helikopter nije opremljen sa sistemom za rad noću ali može se letjeti sa njim i kad nema dobre vidljivosti (IFR). I ovaj helikopter je dvadeset godina star što je gornja granica ekonomske opravdanosti za održavanje helikoptera.

Zajednički mana helikoptera AB212 in AB412 jest da su helikopteri tehnološko zastarjeli i prema kriterijumima vazduhoplovnog zakonodavstva ne bi ispunjavali sigurnosne i ekološke kriterijume za određene operacije, koje planira da izvodi AHJ. Pored toga, helikopteri nisu opremljeni sa sistemom za prenos podatka i slike iz vazduha (FLIR sistem).

Agusta Bell AB206: Od 1972. godine jedinica ima jedan helikopter ovog tipa koji se svrstava u grupu lakih jednomotornih helikoptera. U prvom redu upotrebljava se za školovanje pilota i za lakše patrolno-izviđačke zadatke tokom dana. Helikopter je kapaciteta 5 osoba i nije opremljen sa sistemom za prenos podatka i slike iz vazduha (FLIR sistem). Helikopter je vrlo često van funkcije zbog nedostupnosti rezervnih dijelova na tržištu.

Gazella SA 341, vojna verzija helikoptera, preuzet je od Vojske Crne Gore i nije u funkciji od 2010. godine zbog zahtjeva civilnih vazduhoplovnih vlasti za usklađivanje vazduhoplova sa regulativama u civilnom vazduhoplovstvu.

9.2. Analiza uporedivih država

U Sloveniji su pripremili Program razvoja vazduhoplovne jedinice MUP Slovenija do 2025, a rezultat je ukazivao na nužnu modernizaciju flote helikoptera i popunjavanje kadrova jedinice. Cilj je bio nabaviti dva višenamjenska transportna helikoptera i dva patrolna izviđačka helikoptera, koja će biti opremljena sa FLIR sistemom. Novi helikopteri će pružiti izvođenje čitavog niza policijskih zadataka tokom dana i noći. Cilj je nabaviti helikoptere istog tipa jer to znači značajne uštede kod obuke pilota i tehničara i kod održavanja helikoptera. U 2019. godini su nabavili prvi transportni helikopter AW169, a u 2020. godini imaju u planu tender za nabavku drugog transportnog helikoptera. U 2022. godini imaju u planu tender za nabavku dva patrolna izviđačka helikoptera (isporuka 2024 – 2025).

Uz uvođenje novih helikoptera, stari helikopteri će biti izbačeni iz upotrebe kada dođe do prvog servisa kod kojeg je potrebno uraditi ugradnju rezervnog dijela. Za potrebe Vazduhoplovne hitne medicinske pomoći radna grupa ministarstava za zdravlje, odbranu i unutrašnjih poslova priprema je izvještaj, a cilj je organizirati sistem u kojem će se nabaviti tri nova helikoptera, kojima će operirati jedno od državnih tijela.

U Hrvatskoj je u 2016. godini završen projekat modernizacije flote (2xEC135, 2xAW139), koji omogućava čitav spektar policijskih poslova kao što su patroliranje danju i noću koristeći najsavremeniju opremu za posmatranje iz vazduha. Uveli su dva nova tipa helikoptera, koji su tehnološki slični ali različitih proizvođača. Ažurirana flota omogućava automatizovane i zato bezbednije transportne kapacitete u svim uslovima. Pored nadograđene flote, jedinica će nastaviti da koristi starije helikoptere (3xBell206 i 1xBell212), ali će ih održavati bez većih ulaganja. Iz upotrebe će biti povučeni kada dođe do kvara koji bi zahtjevao promjenu rezervnog dijela koji bi iziskivao značajna finansijska sredstva.

Kao Hrvatska, i Austrija je prije mnogo godina obnovila čitavu flotu policijskih helikoptera (osim helikoptera za osnovnu obuku pilota). Renovirana flota helikoptera (7xEC135, 5xAS355, 1xAS350 i 1xBell206) omogućava patroliranje kroz upotrebu savremene opreme za vazdušne posmatranje, kao i ograničene mogućnosti za transport danju i noću. Helikopteri se nalaze u sedam baza, omogućavajući policiji da helikopter u bilo kojem trenutku može doći u roku od 30 minuta od aktivacije helikoptera u bilo koji dio zemlje.

Austrija je u 2018. godini završila obnovu čitave flote policijskih helikoptera. Oni posluju sa dva tipa helikoptera istog proizvođača, koji omogućavaju patroliranje koristeći savremenu opremu za posmatranje iz vazduha, kao i specijalizirane transportne mogućnosti tokom dana i noći. Poslije pokretanja nove flote helikoptera za operativnu upotrebu ukinute su operacije sa starim helikopterima. Samo dva jednomotorna helikoptera zadržana su za osnovnu obuku pilota.

Mađarska je 2017. godini završila proces kupovine jednomotornih i dvomotornih patrolnih helikoptera istog proizvođača (4xMD-500, 5xMD-900), koji su u mogućnosti da obavljaju dužnosti uz upotrebu savremene opreme za posmatranje danju i noću. Korišćenje samo jednog proizvođača smanjilo je troškove održavanja i upravljanja helikopterima. Mađarska policija trenutno ne razvija transportne kapacitete, jer im nezahtjevan teren omogućava efikasan transport zemljom.

Italija je veliki proizvođač helikoptera. Proizvođač (većinski vlasnik je država) ima ugovor sa Vladom za opremanje policije i drugih snaga bezbjednosti sa modernim helikopterima i opremom. Italijanske snage civilne sigurnosti za vazdušnu podršku su iznad prosjeka

opremljenosti, što im omogućuje modernu taktičku upotrebu helikoptera za patroliranje i transport. Polizia di Stato, Carabinieri i Guardia di Finanza zajedno imaju 250 helikoptera istog proizvođača. Pošto je ekskluzivni dobavljač helikoptera za italijanske policijske snage nacionalni proizvođač helikoptera koji kontinuirano ažurira flotu helikoptera u dogovoru sa italijanskom Vladom, italijanski sistem nije uporediv sa susjednim zemljama i širim regionalnim prostorom.

9.3. Nalazi, neophodni resursi i aktivnosti

Biće potrebno obnoviti flotu helikoptera u pravcu nabavke novih višenamjenskih helikoptera tako da oni budu modularni u pogledu operacija, što znači da se mogu koristiti za policijske zadatke i za zadatke hitne medicine. Treba poštovati sljedeće pravilo; Statistički gledano, prevoznik modernih helikoptera, čija je karakteristika efikasna logistika, može obezbjediti do 70% raspoloživost helikoptera kada vrši operacije jednim helikopterom, a 90-95% raspoloživost kada vrši operacije sa najmanje dva helikoptera iste kategorije. Dakle, za obnovu flote AHJ-u potrebna su najmanje 3 višenamjenska helikoptera srednje težine istog tipa i 2 laka patrolna helikoptera, koja bi bila opremljena FLIR sistemom.

Imajući u vidu prethodno navedene činjenice koje ukazuju na starost helikoptera i usljed toga otežanu proceduru za nabavku rezervnih djelova za održavanje njihove kontinuirane plovidbenosti, neophodno je razmotriti mogućnost obnavljanja flote, odnosno nabavke novog višenamjenskog helikoptera srednje težine kao i patrolnog helikoptera.

Modernizaciju helikoptera potrebno je izvesti sa najviše dva tipa helikoptera, ako je moguće, istog proizvođača. Dobar primjer su nam zemlje koje smo naveli gore, a najviše Slovenija i Hrvatska, koje su nama i najbliže i po mentalitetu, a Slovenija i po geografskom izgledu zemlje.

Jedan tip bio bi prvenstveno za svrhu ispunjavanja svih vrsta modernog patroliranja i izviđanja sa upotrebom moderne opreme za izviđanje iz vazduha, a drugi tip bio bi za svrhu ispunjavanja zadatka za transport ljudi i tereta. Transportni helikopteri također moraju imati opremu za izvođenje zadatka za potrebe traganja i spasavanja i za zadatke u sistemu helikopterske hitne medicinske pomoći. U skladu sa dinamikom modernizacije, sadašnji transportni helikopteri prestali bi se upotrebljavati i prodali bi se.

Taktično tehničke karakteristike patrolno izviđačkih helikoptera

S obzirom na utvrđeno, novi patrolni helikopter mora imati sljedeće taktičko-tehničke karakteristike:

- certifikovan za CAT-A, PC1 operacije u skladu s CS-27/29, maksimalne uzletne mase između 2900 i 4800kg,
- certifikovan za letenje po pravilima VFR in IFR u skladu s CS-27/29;
- upotreba sistema za noćno posmatranje (NVIS),
- digitalna pilotska kabina sa multifunkcijskim zaslonima, 4-osni autopilot, digitalno upravljanje motora, mogućnost RNAV navigacije,
- pored dva člana posade (dva pilota) helikopter mora primiti još najmanje dva dodatna člana posade (osmatrač i operater kamere),
- sposobnost operativnog letenja najmanje tri sata u režimu krstarenja, sa maksimalnom uzletnom masom na početku leta,

- elektrooptički sistem dugog dometa, koji se skida, za posmatranje danju i noću sa digitalnim prijenosom podataka i slike, koji se može upotrebljavati i na višenamjenskim transportnom helikopteru,
- potražni reflektor, koji se skida, koji se može upotrebljavati i na višenamjenskim transportnom helikopteru,
- sistem za obavješavanje iz vazduha (zvučnici).

Taktično-tehničke karakteristike dvomotornih višenamjenskih transportnih helikoptera

Obzirom na utvrđeno, novi višenamjenski transportni helikopter mora imati sljedeće taktičko-tehničke karakteristike:

- certifikovan za CAT-A, PC1 operacije u skladu s CS-29 (dvomotorni helikopter), maksimalne uzletna mase između 4800 i 6000kg,
- certifikovan za letenje po pravilima VFR i IFR u skladu s CS-29;
- upotreba sistema za noćno posmatranje (NVIS), mora imati digitalnu pilotsku kabinu sa multifunkcijskim zaslonima, 4-osni autopilot, digitalno upravljanje motora, mogućnost RNAV navigacije,
- pored tri člana posade (dva pilota i jedan mehaničar) u helikopter može sjesti još najmanje 7 osoba standardne težine odnosno najmanje 1500 kg korisnog tereta,
- imati vitlu za transport osoba i tereta,
- imati sistem za operacije sa podvesnim teretom minimalne težine 1500 kg,
- mogućnost smještanja opreme za HHMP S,
- sposobnost operativnog letenja najmanje tri sata u režimu krstarenja, sa maksimalnom uzletnom masom na početku leta,
- mora imati ugrađenu instalaciju za montiranje i upotrebu elektrooptičkog sistema dugog dometa za posmatranje danju i noću sa digitalnim prijenosom podataka i slike,
- potražni reflektor, koji se skida, koji se može upotrebljavati i na patrolno izviđačkom helikopteru, odnosno mora imati ugrađenu instalaciju za montažu i upotrebu sistema,
- sistem za obavješavanje iz vazduha (zvučnici).

Konkretizacija nabavki

Resurs	Nabavka tri nova dvomotorna višenamjenska transportna helikoptera srednje težine
OBRAZLOŽENJE:	<p>Trenutna situacija višenamjenskih transportnih helikoptera u jedinici je zabrinjavajuća pošto jednom helikopteru ističe period od dvadeset godina, što je gornja granica ekonomske opravdanosti, a drugom je istekla još prije 20 godina. Ovo rezultira konstantnim porastom troškova održavanja i dugačkih rokova isporuke rezervnih djelova zbog dva razloga:</p> <ul style="list-style-type: none"> - smanjenje zalihe rezervnih djelova i - prestanak redovne izrade helikoptera i rezervnih djelova. <p>Još ozbiljniji problem za postojeće helikoptere jeste da performance vazduhoplova ne ispunjavaju stroge zakone o vazduhoplovstvu. Potrebna su tri nova višenamjenska transportna helikoptera koji bi trebali imati predinstalaciju elektrooptičkog sistema za posmatranje danju i noću sa prenošenjem slike kako bi se mogao montirati FLIR sistem sa patrolnog helikoptera.</p> <p>U skladu sa dinamikom modernizacije, treba prestati koristiti sadašnje transportne helikoptere i prodati ih.</p>
EFIKASNOST:	<p>Realizacijom nabave novih višenamjenskih transportnih helikoptera značajno će se povećati efikasnost i sigurnost u pogledu obavljanja poslova u vazдушnom saobraćaju.</p> <p>Efikasnost se manifestuje kroz kraće cikluse održavanja (povećana raspoloživost helikoptera), manju vjerovatnoću neuspjeha, pouzdan rad, pouzdano snabdjevanje dijelova, automatsko vođene sisteme i savremenu navigaciju, što znači veću sigurnost u vazduhoplovstvu.</p>
RACIONALIZACIJA:	<p>Realizacijom nabavke novih višenamjenskih transportnih helikoptera racionalizacija se vidi prvenstveno kroz prizmu smanjenja troškova održavanja i obuke. Troškovi održavanja modernih helikoptera bili bi niži zbog dugotrajnosti ugrađenih komponenti i manjeg broja radnih sati održavanja po satu rada helikoptera.</p>
PRISTUPAČNOST:	<p>Realizacijom nabave novih višenamjenskih transportnih helikoptera povećava se pristupačnost helikoptera, s obzirom da savremeni helikopteri koriste manje vremena za pokretanje (automatsko pokretanje) i kontrolu parametara, a zbog toga brže lete.</p>
TERMINSKI PLAN:	<p>Do kraja marta 2021. godine neophodno je pripremiti tendersku dokumentaciju za realizaciju tendera. Tender će biti pripremljen na način, koji će omogućavati sukcesivnu isporuku i sukcesivno plaćanje tri helikoptera u periodu od 2022 – 2026 godine. Do kraja 2022. godine prvi helikopter treba da bude operativan, tokom 2024 godine drugi, a treći tokom 2026 godine.</p> <p>NAPOMENA: Zbog potrebe ujedinenja flote, bilo bi neophodno zaključiti ugovor sa uzastopnom nabavkom tri helikoptera.</p>

Resurs	Nabavka dva nova patrolna helikoptera
OBRAZLOŽENJE:	AHJ u suštini nema pravi patrolni helikopter jer za sada ne obavlja mnogo policijskih zadatka. Ali u kontekstu pristupanja EU, Crna Gora će morati da obezbjedi i kontroliše granice sa susjednim zemljama i obavlja ostale policijske zadatke, a zbog konfiguracije terena to je najlakše i najefikasnije obaviti helikopterom koji ima mogućnost korišćenja FLIR sistem, sa mogućnošću prijenosa slike.
EFIKASNOST:	Realizacijom nabavke dva patrolna helikoptera opremljena savremenim digitalnim sistemom prenosa podataka i slike (FLIR sistem) AHJ će moći obavljati sve policijske zadatke, to jest: borba protiv ekstremnog nasilja i prevenciju terorizma i istrage krivičnih djela, kontrola ilegalnih migracija, održavanje i podrška za uspostavljanje javnog reda, zaštita granica Crne Gore, kao i bezbjednost saobraćaja.
RACIONALIZACIJA:	Realizacijom nabavke novih patrolnih helikoptera racionalizacija se vidi prvenstveno kroz prizmu smanjenja troškova održavanja i obuke. Troškovi održavanja modernih helikoptera bili bi niži zbog dugotrajnosti ugrađenih komponenti i manjeg broja radnih sati održavanja po satu rada helikoptera.
PRISTUPAČNOST:	Sa realizacijom kupovine patrolnih helikoptera, Crna Gora će dobiti na raspolaganje dostupan helikopter za izviđanje. Dva helikoptera istovremeno pokrivaju dva događaja na dvije različite lokacije na isti način, a jednako možemo obezbjediti i prisustvo helikoptera opremljenog za policijske zadatke u svim djelovima zemlje u relativno kratkom vremenskom periodu. Ovim helikopterom moguće je i izviđavanje u vrijeme šumskih požara i pružanje prenosa slike u štab, gdje se donose odluke.
TERMINSKI PLAN:	Do kraja marta 2021. godine neophodno je pripremiti tendersku dokumentaciju za realizaciju tendera. Tender će biti pripremljen na način, koji će omogućavati sukcesivnu isporuku i sukcesivno plaćanje dva helikoptera u periodu od 2022 – 2024 godine. Do kraja 2022. godine prvi helikopter treba da bude operativan, a tokom 2024 godine drugi. NAPOMENA: Zbog potrebe ujedinjenja flote, bilo bi neophodno zaključiti ugovor sa uzastopnom nabavkom dva helikoptera.

10. LOGISTIKA I ODRŽAVANJE

10.1. Analiza stanja

Tehnika je u organizovana u skladu sa odobrenjima dobijenim od Agencije za civilno vazduhoplovstvo, u okviru CAMO ME.MG.0004 organizacije za vođenja kontinuirane plovbenosti vazduhoplova Avio-helikopterske jedinice i Part 145 ME.145.0004 organizacije za održavanje, odobrene za održavanje vazduhoplovnih proizvoda, djelova i uređaja navedenih u odobrenom obimu radova i izdavanje odgovarajućih odobrenja o tehničkoj ispravnosti. Sektor tehnike, u skladu sa odobrenjima koje posjeduje, uspješno realizuje aktivnosti u cilju vođenja kontinuirane plovbenosti i održavanja vazduhoplova i značajno redukuje troškove vezane za ispunjenja zahtjeva proizvođača vazduhoplova i zahtjeva vazduhoplovnih vlasti.

U sektoru tehnike angažovana su dva inženjera, četiri vazduhoplovna tehničara u stalnom

radnom odnosu, jedan vazduhoplovni tehničar u skladu sa ugovorima za pružanje usluga i jedan inženjer u skladu sa ugovorom za pružanje usluga.

Sektor tehnike vrši održavanje 3 helikoptera i 3 aviona u skladu sa nivoom definisanim u odobrenju odobrene organizacije za održavanje ME.145.0004, obezbjeđuje kontinuiranu plovidbenost u odobrenoj organizaciji ME.MG.0004, vrši školovanje tehničkog osoblja u skladu sa odobrenjima u okviru školskog centra odobrenog u okviru organizacije ME.145.0004.

Obimnost posla u cilju zadržavanja postignutog nivoa i u cilju unapređenja istog zahtijeva kontinuirano povećanja broja zaposlenih do postizanja broja od minimum 5 inženjera i 15 vazduhoplovnih tehničara.

10.2. Analiza uporedivih država

Većina modernih zemlja nema problema kod održavanja novih helikoptera, jer je mreža rezervnih dijelova dostupna i brza.

10.3. Nalazi, neophodni resursi i aktivnosti

Sa stajališta pouzdanosti, raspoloživosti i efikasnosti pojedinačnih helikoptera možemo da zaključimo da postoji sve više problema kod održavanja helikoptera Agusta Bell i zato je pouzdanost i raspoloživost helikoptera AB212 i AB412 slaba. Ovaj rezultat je u tijesnoj vezi sa rokovima isporuke rezervnih dijelova i njihovoj cijeni.

Na bazi logistike dolazimo do istog rješenja, to jest da je potrebno flotu modernizovati sa helikopterima novije generacije, kod kojih moderan koncept održavanja predviđa manje intervencija a logistička podrška se garantuje i narednih 20 godina. To traži i analiza ekonomije upotrebe helikoptera i razvoja novih tehnologija, gdje rezultati pokazuju da je racionalni period korišćenja helikoptera najviše 20 godina.

Nakon nabavke savremenih helikoptera biće smanjene potrebe logistike i održavanja helikoptera. Prednost novih, savremenih helikoptera je u tome što je produžen njihov ciklus održavanja, što znači da je manji broj logističkih operacija i da vremenski period obnove dijelova i sklopova helikoptera kraći. Krajnja posljedica je veća dostupnost helikoptera i manje osoblja za održavanje. Treba imati na umu da je osnovna svrha vazduhoplovnih organizacija letenje, a ne održavanje.

11. ORGANIZACIJA, KADROVI I OBUKA

11.1. Analiza stanja

U Avio-helikopterskoj jedinici³ stalno su zaposlena 5 pilota helikoptera. Dodatno je angažovan šesti pilot u skladu sa ugovorom za pružanje usluga. Svi piloti helikoptera imaju obavljenu obuku kojom su stekli CPL (H) – Commercial Pilot Licence for Helicopters (3 pilota), odnosno ATPL (H) licencu – Airline Transport Pilot Licence for Helicopters (2 pilota). Jedan pilot ima ovlaštenja za TRI (instruktor na tipu helikoptera – Type Rating Instructor). Od 2 vazduhoplovna tehničara koja čine helikoptersku posadu, oba imaju obavljenu obuku kojom su stekli nacionalnu licencu za održavanje helikoptera prema Dio 66 (B1 kategorije za tipove AB 412 i AB 212), a 30.07.2017. godine su završili obuku za hoist operatera. Školovanje po programu helikopterske jedinice MUP Slovenije je sproveden u obimu od 20 %. Planira se nastavak do realizacije obuke u obimu do 100 %.

Pored obuke za letenje u planinama, potrebna je i obuka za helikoptersko spašavanje sa vitlom, obuka „Fast-Rope“ i „Rappeling“, obuka helikopterske posade i medicinskog osoblja za zadatke helikopterske hitne medicinske pomoći i obuka policajaca osmatrača za obavljanje policijskih zadataka helikopterom.

Kontinuirano školovanje pilota podrazumijevalo bi sticanje uslova za dobijanje ATPL licence, IFR ovlaštenja i sticanje sertifikata za instruktora letenja FI, instruktora letenja na tipu TRI.

S obzirom da je ukupan godišnji nalet oko 250 sati, neophodno je planirati kontinuirano letenje u cilju utreniranosti i sticanja novog iskustva i podizanja kvaliteta tehnike pilotiranja.

Izvodi se kontinuirana provjera na simulatorima leta koji omogućavaju efikasnije obuke za upravljanje vazduhoplovom u svim režimima leta.

Analizirajući tržište rada možemo utvrditi da u Crnoj Gori nema obučanih pilota helikoptera i tehničkog osoblja koje bi AHJ mogla da zaposli kako bi udovoljila kadrovskim potrebama. Realno je planirati da će biti neophodno izraditi taj kadar „od nule“ i zaposliti neobučene kandidate za pilote helikoptera i kandidate za tehničko osoblje.

11.2. Analiza uporedivih država

U slovenačkoj HJ zaposleno je 41 službenika, od toga je 19 pilota, 12 licenciranih i 4 nelicencirana tehničara. S obzirom na planirani opseg zadataka i zadovoljavanja svih standarda, radi se na tome da se broj pripadnika HJ poveća sa 41 na 56.

Slovenija ima organizacionu strukturu koja je u skladu sa civilnim pravom u oblasti operacija helikoptera ali imaju u planu promjenu, tako da će organizacija biti i u skladu sa

³ U okviru Avio-helikopterske jedinice zaposlena su tri pilota aviona. Ostali piloti se angažuju u skladu sa Ugovorom o radu. Postojećom sistematizacijom uvedena su 3 radna mjesta predviđena za pilote protivpožarnih aviona. Tri pilota čije je profesionalno osposobljanje za letenje protivpožarnih aviona finansiralo Ministarstvo unutrašnjih poslova su angažovani u skladu sa ugovorom o radu. Iskustva u okviru naše jedinice, kao i sličnih organizacionih struktura iz okruženja, pokazuju da su udesi u ovim letačkim operacijama usljed kompleksnosti samih zadataka vrlo česti. Jedini način da se umanjí procenat udesa je kontinuirano letenje u cilju utreniranosti i sticanja neophodnog iskustva.

Angažovanje pilota iz susjednih država, koji se ranije u prethodnim sezonama letjeli naše avione, je sve teže zbog godina starosti istih. Neophodno je planirati kontinuirano povećanje broja stalno angažovanih pilota aviona do postizanja minimalnog broja od 8 pilota S obzirom da se gašenje požara vrši tokom cijelog dana potrebno je angažovati najmanje 2 pilota po avionu.

Trba planirati uvođenje provjere na simulatorima leta koji omogućavaju efikasnije obuke za upravljanje vazduhoplovom u svim režimima leta.

Uredbama EU. Osnovna baza je na aerodromu Jožeta Pučnika Ljubljana. Jedinica je unutrašnja organizaciona jedinica Uprave policijskih specijalnosti u Generalnoj policijskoj upravi u Policiji. Svim helikopterima za sada upravljaju dva pilota. Jednomotornim helikopterima obično upravlja jedan pilot i ne koriste se noću. Zbog deficita osoblja, jedinica radi samo na dnevnom svjetlu i samo povremeno i noću. Jedinica je u toku kadrovskog ojačanja, a cilj im je pripremiti dežurstvo 24 sata dnevno sa patrolnim helikopterima i 12 sata dnevno sa transportnim helikopterima.

Obučavanje posada u Sloveniji

Obučavanje pilota

Obučavanje pilota sastoji iz teorijskog i praktičkog obučavanja. Ako uzmemo u obzir integrisani način obučavanja sa ciljem sticanja dozvole saobraćajnog pilota helikoptera (ATPL) onda se obučavanje sastoji od 750 sati teorije i 135 sati praktičkog obučavanja na helikopteru u slučaju interrisane obuke u certifikovanoj letačkoj školi (ATO) odnosno 750 sati teorije i 200 sati letenja u slučaju modularne obuke. Osnovna obuka traje dvije godine i pilot dobije dozvolu profesionalnog pilota helikoptera, sa kojom može samostalno upravljati jednopilotnim helikopterom i ima ovlaštenje da je kopilot na dvopilotnom helikopteru. Do nivoa kapetana na dvopilotnom helikopteru pilot treba da skupi ukupno 1000 sati letenja na helikopteru i tada može dobiti dozvolu saobraćajnog pilota. To traje dodatno oko pet godina i zavisi od godišnjeg naleta.

Obučavanje vazduhoplovnih tehničara

Isto tako, obučavanje vazduhoplovnih tehničara se sastoji iz teorijskog dijela i prakse. Teorijsko obučavanje iznosi oko 700 sati, sastoji od 12 modula i traje jednu godinu. Paralelno sa teorijskim obučavanjem kandidat vrši praksu u organizaciji za održavanje vazduhoplova koja posjeduje certifikat po Partu 66. Posle 5 godina kandidat za vazduhoplovnih tehničara polaže ispit i dobija dozvolu tipa B1 za održavanje vazduhoplova.

Hrvatska ima organizacionu strukturu koja je u skladu sa civilnim pravom u oblasti operacija helikoptera. Osnovna baza je na aerodromu Lučko. Tokom turističke sezone, organizovala je jednu ili dvije baze na primorju (Dubrovnik, Zadar), a planiraju uspostavljanje trajno dislocirane baze na aerodromu u Splitu. Jedinica za vazduh je unutrašnja organizaciona jedinica Posebne jedinice, što je jedan od razloga za manje efikasnu policijsku jedinicu na osnovu javnih resursa. Dvotaktnim helikopterima upravljaju dva pilota, a samo izuzetno – jedan pilot, ali samo tokom dana i u letu blizu baze. Jednodimenzionalnim helikopterima obično upravlja jedan pilot i ne koriste se noću. Zbog deficita osoblja, jedinica radi samo na dnevnom svjetlu.

Austrija ima sjedište vazdušnih snaga na aerodromu Meindling u blizini Beča, gdje se nalazi jedinica i gdje se obavljaju sve aktivnosti podrške (obrazovanje, održavanje). Sistemizacija je u skladu sa civilnim pravom. Pored sjedišta jedinice, ima šest dislociranih jedinica koje omogućavaju pristup svakoj tački u zemlji najkasnije u roku od 30 minuta nakon aktiviranja helikoptera. Jedinica je nezavisno odjeljenje u Generalnoj direkciji Ministarstva unutrašnjih poslova. Noću, višemotornim helikopterima uvijek upravljaju dva pilota, a tokom dana su pilot i avijacijski tehničar. Nakon nesreće helikoptera u 2011. godini, postoji preporuka Biroa za istraživanje vazduhoplova da kompleksnim helikopterom upravljaju dva pilota za zahtjevnije zadatke. Jednomotornim helikopterima obično upravlja jedan pilot i ne koriste se noću.

Mađarska ima bazu na aerodromu u Budimpešti. Rad jedinice nije u skladu sa civilnim pravom, niti je plovidbenost i obuka pilota. Takva organizacija predstavlja veliki problem sigurnosti u vazdušnom saobraćaju. Trenutno je jedna baza organizovana na jugu zemlje. Po završetku kupovine cijele flote novih helikoptera, planirano je da se uspostavi još jedna baza u istočnom dijelu Mađarske. Jedinica za vazduh je organizovana na sličan način kao i slovenačka. Zbog nedostatka osoblja, helikopteri uglavnom (dan i noć) imaju samo jednog pilota i odgovarajuće obučenog vazduhoplovnog tehničara. Razlog za ovaj koncept je u pretežno planinskoj konfiguraciji Mađarske, jer planinine predstavljaju veliki rizik za vazduhoplovnju sigurnost.

Italija ima najraznovrsniji sistem bezbjednosnih snaga, pa i vazduhoplovnih, koji je vrlo teško analizirati. Činjenica je da civilne snage bezbjednosti (gradska policija, vatrogasci, civilna zaštita, finansijska policija itd.) sve više pristupaju civilnom pravu i civilnim organizacijskim strukturama. Vazдушna komponenta karabinjera je direktno podređena sjedištu organizacije, što je razlog za vrlo dobru efikasnost jedinice, za razliku od drugih bezbjednosnih snaga. Kod policijskih zadataka, helikopterima uvijek upravljaju dva pilota, bez obzira na složenost helikoptera i složenost zadatka.

11.3. Nalazi, neophodni resursi i aktivnosti

Pretpostavljajući da će AHJ obezbjediti 24-časovno dežurstvo, 7 dana u nedelji i njegovo osnovno održavanje na dugoročnoj osnovi, AHJ treba da zaposli najmanje još 26 vazduhoplovnih tehničara, 20 pilota helikoptera, 6 kandidata za pilote aviona i 5 inženjera vazduhoplovnog smijera. Zbog konstatovanog nedostatka potrebnog kadra na tržištu trebaće najmanje 2 godine od uspješnog konkursa za kandidate pilota helikoptera i tehničare do i prvih novih zaposlenja. Zbog toga je sa postupcima pronalaska kandidata, obuke i zapošljavanja potrebno početi odmah nakon usvajanja ovog dokumenta tj. u 2020. godini.

Kako bi bilo moguće početi sa postupcima prema postizanju novog zapošljavanja, potrebno je izraditi novi i moderni Akt o organizaciji i sistemizaciji radnih mjesta i naziva u AHJ te u sistematizaciji planirati gore naveden obim kadrova. Iskusan kadar mora se pokrivati s podmladkom najmanje tri godine, čime će se obezbjediti prenos znanja i iskustva na mlađe generacije. Do izgradnje takvog sistema, predlaže se obezbjeđenje podrške u okviru Programa međunarodne razvojne saradnje Republike Slovenije i slovenačke Policije, kao angažovanje drugih renomiranih škola. Tako je moguće izvesti efikasno školovanje osoblja i prenos iskustva na instruktore u AHJ kao i prenos ukupnog iskustva reformi Slovenije na razvoj AHJ.

AHJ radi svoje zadatke unutar četiri organizacije koje su odobrene od Agencije za civilno vazduhoplovstvo. Akt o organizaciji i sistemizaciji radnih mjesta treba nadograditi kako bi se u potpunosti definisale sve aktivnosti AHJ. Trenutno stanje analize pokazuje da usljed nedovoljnog broja sistemazovanih radnih mjesta u okviru sistematizacije direkcije AHJ trenutno nijesu predviđena sva radna mjesta koja su prepoznata standardima civilnog vazduhoplovstva. Takođe broj izvršilaca na već sistematizovanim radnim mjestima nije adekvatan potrebama AHJ i planiranom razvoju iste.

Za već zaposleno stručno osoblje potrebno je uspostaviti odgovarajuću sistematizaciju i organizovati odgovarajuće poslovne prostore. Potrebno je odrediti način vazduhoplovnog osposobljavanja (gdje i na koji način).

Tako AHJ MUP Crne Gore kao i HJ MUP Republike Slovenije planiraju veći broj zapošljavanja novih kadrova za posade helikoptera u sljedećih 10 godina brojkama koje su prikazane u ovom dokumentu. Obje države suočavaju se sa problemom da nema obučanih kandidata za pilota helikoptera. Obzirom na to da se radi o znatnom broju kandidata kojima će biti potrebno vazduhoplovno osposobljavanje, počevši od osnovne obuke za licencu komercijalnog pilota helikoptera, tokom radnog sastanka raspravljalo se o neophodnosti sistemskog rješavanja tog pitanja za adekvatno funkcionisanje obje jedinice i optimalnom rješenju za obuke koje će biti neophodno realizovati u HJ u obje države. Analizom opsega potreba i sličnosti tih potreba, došlo je do inicijative da se osnuje zajednički Slovenačko-Crnogorski centar za vazduhoplovnu obuku.

Takođe, treba da dodjeli opseg ovlašćenja za članove posade AHJ. Potrebno je pripremiti dokument kojim se propisuje način korišćenja helikoptera (operativno taktičko uputstvo).

Plan potrebnog kadra se zasniva na sljedećim pretpostavkama:

1. Višenamjenskim transportnim helikopterom upravljaju dva pilota i jedan tehničar-letač.
2. Patrolnim helikopterom upravljaju dva pilota i jedan FLIR operator.
3. AHJ obavlja obuku i provjeru sa svojim instruktorima i ispitivačima.
4. Radno vrijeme baze je 24 sata. U bazi u vidljivom dijelu dana nalaziti će se dvije posade: jedna za patrolni helikopter, a druga za višenamjenski transportni helikopter.
5. U bazi je, pet dana u nedjelji, po 8 sati dnevno, angažovan dodatni dio posade (tehničari i instruktori), koji obavljaju zadatke održavanja helikoptera i obuke posada (trenaža i školovanje).
6. Uzima se u obzir godišnji odmor i bolovanje zaposlenih.
7. Uključeni su obrazovanje na simulatorima letenja i obukama i radionicama koji unapređuju nivo znanja o sigurnosti letenja.
8. Obavezno je izvršiti ljebarske preglede za produženje važenja ljebarske dozvole.

PRORAČUN POTREBNIH RADNIH SATI

9. Dežurstvo:

- Broj sati prisutnosti pilota – vođa vazduhoplova: 1x24 sati i 1x12 sati. U jednoj godini to znači 365 dana x 36 sati, što iznosi 13140 sati.
- Broj sati prisutnosti pilota – kopilota: 1x24 sati i 1x12 sati. u jednoj godini to znači 365 dana x 36 sati, što iznosi 13140 sati.
- Broj sati prisutnosti vazduhoplovnih tehničara, koji su članovi posade: 1x24 sati i 1x12 sati. U jednoj godini to znači 365 dana x 36 sati, što iznosi 13140 sati.

10. Obuka, održavanje obučenosti, provjera obučenosti:

- Broj sati prisutnosti pilota – vođa vazduhoplova, instruktor, egzaminer: na godišnjem nivou 2.085 sati (1 pilot, 5 dana u nedjelji po 8 sati).
- Broj sati prisutnosti pilota – pilot kandidat: na godišnjem nivou 2.085 sati (1 pilot, 5 dana u nedjelji po 8 sati).
- Broj sati prisutnosti mehaničara – jednomotorni helikopter: na godišnjem nivou 2.085 sati (1 mehaničar, 5 dana u nedjelji po 8 sati).

11. Održavanje vazduhoplova i opreme:

- Broj sati prisutnosti mehaničara u baznom održavanju na godišnjem nivou je 6.240 sati (3 mehaničara, 5 dana u nedjelji po 8 sati).

PRORAČUN RASPOLOŽIVIH RADNIH SATI

Prosječna radna godišnja obaveza po zaposlenom pilotu i mehaničaru je 2.088 radnih sati. Od tih sati potrebno je oduzeti u prosjeku 35 dana godišnjeg odmora, što znači 376 sati. U Sloveniji su izračunali da je na bazi podatka analize Nacionalnog instituta za javno zdravlje za 2015. godinu, o procentu bolovanja, potrebno ukalkulisati odsutnost radi bolovanja u visini od 4% od radne obaveze, što znači više od 10,5 dana, odnosno 85 sati.

Piloti bi morali da idu i na obnovu znanja na simulatore letenja, a to u prosjeku znači da pilot nije prisutan za operativni rad u prosjeku 7 dana po 8 sati u jednoj godini, što znači još 56 sati godišnje.

Zapošljavanje

Trenutna sistematizacija AHJ ne omogućava zapošljavanje kadrova prema iskazanim potrebama u ovom dokumentu. Hitno i još u ovoj godini (2020. godini) potrebno je izvršiti izmjene sistematizacije u pogledu broja radnih mjesta, opisa radnih mjesta i neophodnih uslova koje je potrebno ispunjavati za određeno radno mjesto. U tom pogledu korisno ćemo upotrijebiti slovenačka iskustva izrade sistematizacije. Nova sistematizacija slovenačke HJ usklađena je sa EU standardima (uključujući i EASA) i omogućava dovoljnu fleksibilnost u pogledu funkcionisanja helikopterske jedinice sa relativno ograničenim brojem letачkog osoblja.

Na tržištu rada Crne Gore nema već obučenih pilota helikoptera koji su prošli osnovno školovanje zato MUP Crne Gore treba da pronađe adekvatne i perspektivne kandidate za pilote helikoptera koje će MUP Crne Gore da pošalje na školovanje za dobivanje licence za nivo saobraćajnog pilota helikoptera. Da bi se mogla očekivati podrška donatora, i u ovom dijelu reformi, procedure izbora i ostale kadrovske procedure neophodno je usaglasiti sa standardima država članica EU.

Hitnost prihvaćanja nove sistematizacije AHJ povezana je sa potrebom MUP Crne Gore da što prije počine sa rješavanjem pitanja kadrovske problematike nedostatka pilota helikoptera i trajanjem osnovnog školovanja za kandidate, za dobivanje licence za nivo saobraćajnog pilota helikoptera. Školovanje za licencu za nivo saobraćajnog pilota helikoptera u od EASA certificiranoj školi je integrisano školovanje u opsegu 750 sati teorije i 200 sati letenja koji traje oko dvije godine odnosno 750 sati teorije i 135 sati letenja ako je školovanje modularno. Poželjno bi bilo da se i osnovno školovanje pilota helikoptera uradi u geografsko sličnoj državi kao što je Slovenija. Pored tehničkih vještina upravljanja helikopterom, šaljući kandidate za pilote helikoptera u školu za pilote helikoptera u EU ujedno će se postići usvajanja i drugih (netehničkih) standarda EU koji su bitni za efikasno funkcionisanje AHJ te HPO i HHMP.

Neophodno je pripremiti javni oglas za sklapanje radnog odnosa sa kandidatima za pilote helikoptera, školovanje po programu osnovnog školovanja za pilota helikoptera. Takođe po istoj proceduri sprovodiće se prijem kandidata za tehničko osoblje, inženjere i vazduhoplovne tehničare.

U postupku prije svega treba obezbijediti da se sredstva ulažu u perspektivan kadar i da se ne dogodi zloupotreba besplatnog školovanja kandidata za pilote helikoptera i tehničkog osoblja, Neophodno je obezbijediti održivost ulaganja u kadrove i izgrađenih kadrovskih kapaciteta. Kandidati koji ispunjavaju uslove, ulaze u izborni proces koji se sastoji od testa fizičkih sposobnosti, psihološkog pregleda, selekcijskog intervjua sa izbornom komisijom, ljekarskog pregleda i bezbjednosnom provjerom. Sa izabranim kandidatima MUP sklapa ugovor o zaposlenju na određeno vreme jedne godine – što znači za prvu godinu školovanja. Kandidati za pilote helikoptera i kandidati za tehničko osoblje u vremenu školovanje primaju pripravnčku platu. Uslov za produženje ugovora za još jednu godinu je upis u 2. godinu. U ugovorima će se predvidjeti obaveza povraćaja troškova obuke od strane kandidata ili zaposlenog ukoliko prekine radni odnos prije isteka 10 godina ili ako je radni odnos prekinut zbog nesposobnosti, nepostizanja očekivanih radnih rezultata ili razloga krivnje zaposlenog kao što je nepoštovanje obaveza iz ugovora o zaposlenju.

Do kraja 2030. godine potrebno je zaposliti 26 kandidata za vazduhoplovne tehničare, 20 kandidata za pilote helikoptera, 6 kandidata za pilote aviona, 5 inženjera vazduhoplovnog smijera i 5 zaposlenih u logistici.

Resurs	Zapošljavanje pilotskog i vazduhoplovno-tehničkog kadra
OBRAZLOŽENJE:	<p>Trenutno AHJ ima zaposlena 3 pilota aviona, 5 pilota helikoptera, 2 inženjera i 4 vazduhoplovna tehničara. Broj zaposlenih trenutno je nedovoljan, a u pogledu budućih zadataka jedinice zabrinjavajuće je nedovoljan. Uzimajući u obzir i prirodni odliv osoblja i povećan radni opseg, neophodno je odmah započeti sa dodatnim zapošljavanjem i 2030. godine ostvariti sljedeći cilj dodatnog zapošljavanja:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 26 kandidata za vazduhoplovne tehničare, 2. 20 kandidata za pilote helikoptera, 3. 6 kandidata za pilote protivpožarnih aviona. 4. 5 inženjera vazduhoplovnog smijera 5. 5 zaposlenih u sektoru logistike <p>U planiranju kadrova, potrebno je naglasiti da svi profili zahtijevaju najmanje 3 godine dodatne vazduhoplovne obuke kako bi mogli samostalno obavljati najjednostavnije profesionalne zadatke.</p>
EFIKASNOST:	Dodatna obuka znači podmlađivanje i oslobađanje osoblja, što dovodi do povećane sigurnosti u vazdušnom saobraćaju i efikasnijeg rada AHJ.
RACIONALIZACIJA:	Prilikom nabavke novih helikoptera nije preporučljivo obučavati starije osoblje koje će napustiti AHJ zbog penzionisanja ubrzo nakon dobijanja specijalističke obuke.
PRISTUPAČNOST:	Povećanjem broja osoblja ispunice se uslovi za pruženje efikasne podrške spasilačkim jedinicama, medicinskim jedinicama i Policiji, na teritoriju čitave Crne Gore.
VAŽNOST:	MNOGO VAŽNO – podmlađivanje i zamjena prirodnog odliva osoblja.
TERMINSKI PLAN:	Do kraja 2021. godine potrebno je zaposliti 5 kandidata za vazduhoplovne tehničare, 4 pilota helikoptera, 1 pilota aviona, 2 inženjera vazduhoplovnog smijera i 1 zaposleni u sektoru logistike.
	Do kraja 2023. godine potrebno je zaposliti 5 kandidata za vazduhoplovne tehničare, 4 pilota helikoptera, 2 pilota aviona, 2 inženjera vazduhoplovnog smijera i 2 zaposlena u sektoru logistike.
	Do kraja 2025. godine potrebno je zaposliti 5 kandidata za vazduhoplovne tehničare, 4 pilota helikoptera, 2 pilota aviona, 1 inženjera vazduhoplovnog smijera i 2 zaposlena u sektoru logistike.
	Do kraja 2027. godine potrebno je zaposliti 5 kandidata za vazduhoplovne tehničare, 4 pilota helikoptera i 1 pilota aviona.
	Do kraja 2029. godine potrebno je zaposliti 5 kandidata za vazduhoplovne tehničare i 4 pilota helikoptera.
	Do kraja 2030. godine potrebno je zaposliti 1 kandidata za vazduhoplovnog tehničara.

Uslov za zapošljavanje pilota helikoptera je minimum IV stepen srednja stručna sprema a uslov za zapošljavanje tehničkog osoblja je minimum IV stepen vazduhoplovnog smijera.

Planira se da za prva 4 pilota bude raspisan konkurs u skladu sa prethodno navedenim uslovima ili da su kandidati imaoi PPL i imaju položen teoretski ispit za ATPL.

Organizacija

Prilagoditi delovanje AHJ u smislu praćenja vazduhoplovnog zakonodavstva, standarda EU i efikasnijeg delovanja, te tome prilagoditi sistemizaciju radnih mjesta zahtjevanu Planom razvoja.

Obuka

Nakon završenog školovanja i obuka za prva četiri pilota i prvih pet tehičara, pristupilo bi se proceduri za prijem sledećih 4 + 5 kandidata, čiji odabir bi bio sproveden na isti način kao i predhodna 4 + 5. Prijem kandidata bi se nastavio do postizanja potrebnih kapaciteta. Školovanje i obuke na tipu helikoptera bi se sprovodile u centru za obuku pilota AHJ i većiom dijelom u regionalnim eminentnim centrima za obuku i školovanje pilota, a do nivo ATPL(H) sa ovlašćenjem IFR(H).

Školovanje i obuke za tehničko osoblje helikoptera bi se sprovodile u centru za obuku tehničkog osoblja organizacije za održavanje AHJ i većiom dijelom u regionalnim eminentnim centrima za obuku i školovanje tehničkog osoblja do nivoa C licence.

Ugovorima će se predvidjeti povraćaj troškova obuke od strane kandidata ili zaposlenog ukoliko prekine radni odnos prije isteka 10 godina ili ako je radni odnos prekinut zbog nesposobnosti, nepostizanja očekivanih radnih rezultata ili razloga krivnje zaposlenog kao što je nepoštovanje obaveza iz ugovora o zaposlenju.

12. USLOVI RADA

12.1. Analiza stanja

Stanje u kome trenutno funkcioniše AHJ manje je pogodno za normalan rad jedinice nego što bi trebalo da bude. Prostorije u bazi AHJ ne pružaju adekvatne uslove za rad AHJ, dežurstva posade i ekipa HHMP. Kvadratura poslovnih prostorija ne zadovoljava evropske standarde za poslovne prostore u pogledu broja trenutno zaposlenih u AHJ, a ni u pogledu planiranih zapošljavanja.

Raspored prostorija ne odgovara poslovnim funkcijama AHJ. Prostor za hangarisanje i održavanje vazduhoplova dovoljno je velik za trenutni broj vazduhoplova ali je oprema zastarela i potrebno joj je obnavljanje. Evidentno je da je zgrada napravljena za druge svrhe ili za druge vazduhoplove i da se na takve prostore treba gledati kao na u velikoj mjeri improvizovano riješenje privremenog karaktera. Prostor nije adekvatan ni sa energijskog i vatrogasnog aspekta.

12.2. Analiza uporedivih država

Većina evropskog vazduhoplovstva sa sličnim aktivnostima planiranim za AHJ, razvija vazdušne resurse i infrastrukturu.

Mađarska

Pored matične baze, Mađarska ima i dislocirane baze u kojima su dežurne posade. Domaća baza je organizovana na način da sadrži prostore za hangariranje i redove za održavanje helikoptera, poslovne prostore za menadžment jedinice i poslovne prostorije za operativne radnike (piloti, operateri i slično). Pored toga, organizovane su prostorije za dežurne posade. To su pogodni poslovni prostori sa prostorom za dnevni boravak posade (apartmani od 15 m² za svakog člana posade) i zajednički prostor za operativu (briefing room i dispeč).

Na dislociranoj bazi izgrađena je platforma, hangar, pogodni poslovni prostori sa prostorom za dnevni boravak posade i zajednički prostor - sala za pripreme (briefing room i dispeč).

Njemačka – helikopterska jedinica bavarske policije.

Baza je locirana na starom vojnom Minhenskom aerodromu, gdje se vidi dobar primer poslovnih prostorija savremenih vazdušnih policijskih snaga. Slično kao u Mađarskoj, jedinica je organizovala rad u više zgrada. Imaju nekoliko objekata za hangariranje i linijsko održavanje helikoptera, te poslovnu zgradu od dva sprata. Menadžment se nalazi na prvom spratu, a operativno osoblje u prizemlju. Piloti i operateri imaju kancelarije u kojima je smješteno više ljudi, dok dežurna posada ima pogodne poslovne prostore sa prostorom za dnevni boravak posade i zajednički prostor za operativu (briefing room i dispeč).

Slovenija

HJ MUP Slovenije se nalazi na Ljubljanskem aerodromu. Slično kao bavarska letaćka policija, i slovenačka ima relativno dobro organizirane prostorije. Jedinica se nalazi u jednoj zgradi, koja je podjeljena na tri dijela – dva zatvorena prostora i jedan otvoren prostor za hangariranje helikoptera, sa radionicama za bazično održavanje helikoptera i poslovnim prostorijama. Rukovodstvo jedinice se nalazi na prvom spratu, a operativa u prizemlju. Dežurna posada ima salu za pripremu i tri apartmana za boravak.

Hangar slovenačke letaćke policije nastavlja se u hangar HHMP gdje su adekvatne prostorije za dežurstvo i boravak medicinskog osoblja za HHMP te medicinska oprema (kolica sa opremom koja se unose u helikopter).

Ukupna kvadratura prostorija baze HJ Slovenija:

- 3 hangara: 2200 m²
- pokriveno dvorište: 1100 m²
- kancelarijski i radionički prostori: 1600m²

12.3. Nalazi, neophodni resursi i aktivnosti

Potrebno je izgraditi moderne radne prostorije i prostor za odmor dežurnih posada, obezbjediti uslove ishrane na radnom mjestu, transport do i od radnog mjesta u redovnom radnom vremenu tokom dežurstva i angažovanje posada koji su na dežurstvu kući. Kada se uspostavi rad sa 2 dežurne posade, jedna posada dežura u bazi i obezbeđuje spremnost od 5 minuta, a druga posada dežura kući i, nakon što je dežurna posada u bazi aktivirana, dolazi na posao u roku od najviše 1 sat.

Umesto ličnog prestresa službe aerodromske bezbednosti prilikom svakog ulaska u bazu bilo bi potrebno predvidjeti postupak za dobijanje stalne dozvole za ulazak u bazu AHJ za osoblje AHJ, HHMP i HPO.

Potrebno je uraditi precizan plan i obezbijediti adekvatno rješenje za uslove rada u pogledu

prostorija.

Crna Gora je u poređenju sa Slovenijom čak u prednosti, jer je helikopterska baza u središtu države. Iz baze AHJ mogu se u 40 minuta dostići i najudaljenije tačke države, a sa novim modernim helikopterima i brže. Zbog toga nema potrebe za drugim stalnim bazama, a u slučaju potrebe mogla bi biti formirana privremena baza. U tom kontekstu trebalo bi nabaviti manju cistjenu za prevoz goriva za helikoptere jer se tako smanjuju troškovi i nije se potrebno vraćati u stalnu bazu jedinice za točenje goriva. Prostorije jedinice trebalo bi renovirati, da se postignu evropski standardi za odmor dežurne posade i za efikasan rad svih organizacionih komponenti unutar AHJ.

Resurs	Poboljšanje uslova rada
OBRAZLOŽENJE:	Neophodna je izgradnja modernih radnih prostorija u skladu sa standardima EU.
EFIKASNOST:	Dobri radni prostori, prostor za odmor, ishrana na radnom mjestu i transport do radnog mjesta dovešće do povećane sigurnosti u vazдушnom saobraćaju i efikasnijeg rada AHJ.
RACIONALIZACIJA:	Prilikom izgradnje ili adaptacije prostora dobiće se moderna zgrada bez uticaja na okolinu. Time doprinosimo zaštiti okoline.
PRISTUPAČNOST:	Ispunjenjem ovih uslova postignućemo efikasniju podršku spasilačkim jedinicama, medicinskim jedinicama i Policiji, na teritoriju čitave Crne Gore.
VAŽNOST:	MNOGO VAŽNO: U zakonodavstvu EU vrlo je precizno navedeno, kakvi se uslovi rada moraju pružati zaposlenim u vazduhoplovstvu.
TERMINSKI PLAN:	Do kraja 2021. godine mora se napraviti nacrt novih prostorija.
	Do kraja 2022. godine mora se potpisati ugovor za izgradnju odnosno adaptaciju prostora.
	Do kraja 2025. godine novi prostori moraju biti izgrađeni ili adaptirani (hangar 1.200 m ² , kancelarije 1250 m ²).

13. PRAVNI I DRUGI OSNOVI

13.1. Analiza stanja

Pravni okvir delovanja AHJ, kada Crna Gora uđe u EU, biće Uredba (EU) br. 2018/1139 evropskog parlamenta i savjeta, koja je obavezujuća i neposredno se upotrebljava u svim članicama EU. Uredba u trećoj tački člana dva nalaže državama članicama da za državne, policijske, vojne operatore, preduzme mjere sa kojima se dostižu jednaki sigurnosni ciljevi uredbe.

Direkcija – AHJ Direktorata za vanredne situacije, kao jedinica Ministarstva unutrašnjih poslova je u obavezi da rad organizuje u skladu sa vazduhoplovnim zakonom i podzakonskim aktima. Aktivnosti sa Agencijom za civilno vazduhoplovstvo (ACV) se moraju realizovati u cilju definisanja statusa AHJ (kao vazduhoplovnog subjekta) u skladu sa Zakonom o vazдушnom saobraćaju.

U sektoru tehnike kontinuirano se rade revizije odobrenih priručnika organizacija za održavanje, priručnika organizacije za vođenje kontinuirane plovidbenosti kao i programa održavanja za 5 vazduhoplova. Održavanje i vođenje kontinuirane plovidbenosti Dromadera M 18B i komunikaciju sa ACV vrši predstavnik Gas Aviation i sektor tehnike AHJ nije formalno uključen u te aktivnosti.

Operativni priručnik koji definiše letačke operacije je predat na uvid Agenciji za civilno vazduhoplovstvo. Priručnik je odobren, ali ga treba kontinuirano revidirati i usklađivati sa važećom regulativom, kao i kada se uvode nove operacije ili novi helikopteri.

U zavisnosti od nivoa i kvaliteta koji se želi uspostaviti u organizacionoj strukturi AHJ, moraće se detaljnije analizirati zahtjevi regulatornih okvira kojim bi se definisala struktura AHJ.

Da bi u Crnoj Gori bio izgrađen funkcionalni sistem HHMP što se tiče zdravstvenog sistema potrebno je poštujući Zakon o HMP i Zakon o zaštiti i spasavanju i Zakonu o obaveznom zdravstvanom osiguranju pripremiti podzakonske akte.

Pravni osnov za upotrebu helikoptera i izvođenje HPO sadržan je u Zakonu o unutrašnjim poslovima čije usvajanje očekujemo do kraja 2020. godine. Takođe to je osnov za izradu Metodike i taktike policijskih jedinica za upotrebu helikoptera i izrade Upustva za upotrebu policijskog helikoptera.

13.2. Analiza uporedivih država

U Sloveniji, kao uporedivoj državi, djelovanje HJ i izvođenje HHMP i HPO zasniva se na više dokumenata i zakonskih osnova.

Nacionalno vazduhoplovno zakonodavstvo u Republici Sloveniji sadrži krovni propis Zakon o vazdušnom saobraćaju (slo. *Zakon o zračnom prometu*) koji u članu 5. kaže da Ministarstvo nadležno za saobraćaj regulira i kontroliše civilno vazduhoplovstvo, a u članu 5.a definiše vojno vazduhoplovstvo i navodi da ministarstvo odgovorno za odbranu regulira i kontroliše vojno vazduhoplovstvo. Međutim, članom 7 stav 2 Zakona o zračnom prometu predviđeno je da se njegove odredbe primjenjuju na državne vazduhoplove, osim ako drugim međunarodnim ugovorom ili posebnim propisima nije drugačije određeno. Iz navedenog proizilazi da krovni dokument vazduhoplovstva u Republici Sloveniji vazduhoplovstvo dijeli na civilno i vojno, a policijski helikopteri pripadaju civilnom vazduhoplovstvu.

Upotreba helikoptera za HPO:

Član 30. Zakona o organizaciji i radu u policije (slo. *Zakon o organiziranosti in delu v Policiji*) definiše opremu za izvođenje zakonom određenih zadataka. Navedeno je da se za izvođenje sa zakonom određenih zadataka koristi policijska vozila, zrakoplove, plovila, naoružanje i posebnu opremu te da njihove boje i oznake odredi vlada.

Ovlašćenja za izvođenje HPO definisana su u Zakonu o zadacima i ovlašćenjima Policije (slo. *Zakon o nalogah in pooblastilih policije*). Tehnična sredstva koja policajci koriste u izvođenju policijskih zadataka mogu se koristiti neposredno ili iz vozila, vazduhoplova, plovila, zgrada i drugih objekata.

U članu 9. Zakona o nadzoru državne granice (slo. *Zakon o nadzoru državne meje*) navedeno je da za sprovođenje zadataka nadzora državne granice policajci mogu bez obzira na druge propisa upotrebljavati sve vrste vozila, vazduhoplova i plovila u graničnom području uz državnu granicu i na drugim područjima ako je to potrebno da dođu to tog područja.

Upotrebu helikoptera u HPO detaljnije definišu:

- Upute o upotrebi policijskih helikoptera
- Metodika i taktika policijskih jedinica kod upotrebe helikoptera
- Strategija razvoja HJ 2019 – 2025

Upotreba helikoptera za HHMP:

Organizacijski, kadrovski, tehnički i drugi uslovi za pružanje hitne medicinske pomoći pomoću helikopterskog prevoza opredjeljuje Pravilnik o uslovima izvođenja HHMP (slo. *Pravilnik o pogojih izvajanja helikopterske nujne medicinske pomoći*).

Na području zaštite i spašavanja Slovenija ima:

Plan aktivacije državnih vazduhoplova za hitne zadatke zaštite, spašavanja i pomoći kod prirodnih i drugih nesreća, za potražnju i rješavanje vazduhoplova i helikoptera za HMP i kod nesreća u cestnom prometu, prijevoz pacijenata do zdravstvene službe ili između bolnica.

Državni plan zaštite in rješavanja u slučaju velikih požara u prirodnom okruženju.

Na području helikopterske hitne medicinske pomoći, iz zdravstvenog ugla, Slovenija ima Pravilnik o uslovima izvođenja HHMP (slo. [Pravilnik o pogojih izvajanja helikopterske nujne medicinske pomoći](#)).

Slovenija, Hrvatska i Austrija ispunjavaju zahtjeve iz civilnog zakonodavstva. Italija ispunjava zahtjeve samo djelimično, jer imaju karabinjere u svojoj floti i bojne helikoptere.

Mađarska adekvatno sljedi ciljeve civilnog zakonodavstva, ali je policijska flota ispod vlasti za državne vazduhoplove u sastavu Ministarstva odbrane.

13.3. Nalazi, neophodni resursi i aktivnosti

Nakon što je radna grupa pregledala važeće strategije, zakone, podzakonske akte, priručnike i uputstva i druge dokumente Crne Gore koji se odnose na rad AHJ, civilno vazduhoplovstvo, HHMP I HPO, uporedila ih je sa zakonodavstvom EU i primjenom propisa u pojedinim državama članicama.

Sa stanovišta zakonodavstva, ako kao primjer dobre prakse uzmemo Sloveniju, potrebno je dopuniti postojeće pravne i zakonodavne osnove u Crnoj Gori.

Za HPO:

- Izmjene Zakonu o unutrašnjim poslovima
- Izrada Metodike i taktike policijskih jedinica za upotrebu helikoptera i
- Izrada Uputstva za upotrebu helikoptera u policijske svrhe.

Za HHMP:

- U skladu sa 22. članom Zakona o hitnoj medicinskoj pomoći potrebno je prihvatiti Standardne operativne procedure, koje obavezno sadrže oprijedljenje ekipe, indikacije i proceduru aktivacije helikoptera, propisanu medicinsku dokumentaciju za vođenje intervencija i medicinsku opremu, obuku i uslove za zapošljavanje medicinske posade, slično kao što je Slovenija to propisala u prilogima Pravilnika o uslovima izvođenja HHMP i samom pravilniku.
- Potrebno je povijeriti usklađenost 16. tačke 16. člana Zakona o obaveznoj zdravstvenoj zaštiti prema kojoj Nacionalni fond za zdravstveno osiguranje propisuje Bliže uslove i način odobravanja i korišćenja vazdušnog prevoza sa Zakonom o hitnoj medicinskoj pomoći. Način odobravanja i korišćenja vazdušnog prevoza za HHMP mora biti u domeni ljekara i dispečarske službe zdravstva .

Dokumenti i procesi moraju biti pripremljeni tako da omogućavaju svim sudionicima automatsku reakciju u potrebi aktivacije sistema.

14. MEDICINSKI KAPACITETE ZA HHMP

14.1. Trenutno stanje

Crna Gora trenutno nema uspostavljen sistem HHMP iako je HHMP predviđen Zakonom o hitnoj medicinskoj pomoći (član 22) i postoji potreba za njim.

U Zavodu za hitnu medicinsku pomoć, koji je po zakonu nadležan za pružanje hitne medicinske pomoći, postoje sljedeći potencijali za HHMP:

- U zavodu radi 130 ljekara i 260 zdravstvenih tehničara koji su obučeni sa HMP ali ne i za HHMP.
- U prosjeku se godišnje obavi 40.000 intervencija hitnih sanitetskih prijevoza.

Iz postojećih kapaciteta HMP mogla bi veoma brzo (do kraja 2020. godine) da organizuje neopohodne kapacitete za HHMP i da se započne sa HHMP.

14.2. Analiza uporedivih država

U Sloveniji postoje jasni protokoli za helikopterski medicinski transport. Helikopteri se upotrebljavaju za HHMP i za sekundarne (međubolničke) transporte. Kad se u primarnom nivou zdravstva ustanovi da neko treba helikopterski transport zbog ozljede, ljekar na terenu zove HHMP i oni aktiviraju helikopter. Za sekundarne (međubolničke) transporte zovu najprije UKC (Univerzitetni klinički centar), da pita da li ima prostora i što još treba da se uradi prije transporta, a zatim ljekar na sekundarnom nivou aktivira helikopter preko CORS-a (Center za obaveštavanje Republike Slovenije – 112).

Postoje **2 ekipe HHMP**, koje su stalno spremne na aerodromu u vidljivom dijelu dana. Ekipu HHMP sačinjava 1 ljekar i 1 zdravstveni radnik (zdravstveno osoblje za višom zdravstvenom stručnom spremom). Jedna ekipa je na Brniku i jedna u Mariboru. U sistemu HHMP u Sloveniji sudjeluje cca 40 ljekara i 35 zdravstvenih radnika. HHMP spada pod Osnovno zdravstvo Gorenjske i Dom zdravlja Maribor, a sekundarni prevozi pod UKC Ljubljana. Primarni nivo pokrivaju 2 Zdravstvena doma (ZD Kranj i ZD MB), koji daju medicinski dio ekipe. Ljekari i zdravstveni radnici, koji su zaposleni u ta dva ZD u jedinici urgentne medicine, HHMP rade u okviru svog redovnog posla. Ostalo medicinsko osoblje, koje je zaposleno drugdje, u HHMP sudjeluje pretežno preko ugovora o radu.

U osnovi, **oprema** za helikopter je ista kao što je imaju ekipe na kopnu, samo što je prilagođena i certificirana od proizvođača helikoptera za rad u vazduhoplovima. U ovom trenutku u Sloveniji još nemaju posebni helikopter za medicinske prevoze, u kojem bi bila oprema stalno i isti helikopteri se upotrebljavali za HHMP i za sekundarne prevoze, tako da je potrebno opremu prije prevoza mijenjati u zavisnosti od toga koji transport se obavlja (HHMP ili sekundarni).

Stručna sprema ljekara koji sudjeluju u HHMP je stvar regulacije države. U Sloveniji su to u osnovi ljekari sa specijalizacijom urgentne medicine ili anesteziologije. U slučaju ljekara opšte prakse, on mora proći kroz dodatnu obuku i imati dodatna znanja da može biti u ekipi HHMP. Sa inkubatorom i za sekundarne prevoze prisutni su samo anesteziologi i intenzivisti. U Njemačkoj u ekipama HHMP imaju samo anesteziologe, a u Austriji pretežno anesteziologe. Zdravstveni radnici u HHMP, koji su drugi član medicinske posade na helikopteru, imaju višu zdravstvenu

školu. Osposobljeni su za hitne medicinske postupke i za rad na helikopteru imaju dodatnu obuku. Svi su članovi ekipa hitne medicinske pomoći na kopnu i 2-3 puta mjesečno na HHMP.

Obuka timova HHMP

U Sloveniji je prevoznik u skladu s europskim civilnim zakonodavstvom dužan sprovesti internu obuku medicinskih spasilačkih timova (medicinsko i tehničko osoblje).

Opseg obuke zavisi od vrste operacija i od prethodnih iskustava u spašavanju sa helikopterom. Pretpostavimo da se radi o klasičnoj HHMP (odnosno da helikopter uvijek može sletjeti na mjesto događaja) i da medicinske spasilačke ekipe nemaju iskustva u sličnim organizacijama. U takvim slučajevima prevoznik mora provjeriti i/ili izvesti sljedeće:

1. prevoznik provjeri da li medicinsko/tehničko osoblje ima odgovarajuću medicinsku obuku i iskustva iz području hitne medicine, ako ne mora proći obuku, npr. u Sloveniji gorski spasitelj pilot, koji je treći član medicinskog/tehničkog osoblja, mora zaključiti naprednu obuku iz prve pomoći po kursu koji odobri i odredi nadležno tijelo.
2. prevoznik sprovodi **osnovnu obuku**, kao uslov da član medicinske/tehničke posade započne praktičnu obuku, i to:
 - opšte poznavanje vazduhoplovstva, helikoptera i vazduhoplovnog prava, koje se primjenjuju za funkciju medicinskog/tehničkog osoblja,
 - trening za kontrolu dima i vatre na vazduhoplovima i uz njih,
 - trening za spašavanje i preživljavanje u slučaju nesreće u vazduhoplovu u okruženju u kojem prevoznik djeluje,
 - obuka za standardnu komunikaciju i CRM (crew resource management training), aeromedicinski aspekti u prevozu pacijenata vazduhom.

Obuka se sprovodi u obliku teorijskih predavanja i demonstracija, a završava kada kandidat uspješno položi teorijski ispit iz predmetnih sadržaja.

Operator sprovodi praktičku obuku što je neophodan uslov da bi medicinski/tehnički član posade mogao biti u posadi HHMP.

Obuka uključuje:

- praktička obuka u upravljanju dimom i vatrom (savladavanje tehnika i sredstva za gašenje požara i korištenje zaštitnih tehnika i sredstava)
- praktička obuka za evakuaciju
- stručno osposobljavanje primjenjivih postupaka u nuždi u vazduhoplovima i u blizini njih
- korištenje i mjesto opreme za spašavanje i evakuaciju
- trening za vođenje brifinga o vazduhoplovnoj sigurnosti
- trening za upotrebu opasnih tvari
- praktična obuka operatera

Prije početka rada medicinski/tehnički član posade mora proći provjeru. Svi treninzi i provjere se moraju pravilno evidentirati.

Svaki član medicinske/tehničke posade mora proći obuku za obnovu znanja (*refresher*) i provjeru na svakih 12 mjeseci.

Prije početka rada svaki član medicinske/tehničke posade mora biti pravilno osposobljen i

provjeren. Mora potpisati sporazum o saradnji s prevoznikom, koji obuhvata sljedeće obavezne elemente sa stajališta vazduhoplovnog prava:

- obaveza obuke,
- obaveza da će raditi u skladu s operativnim uputstvima prevoznika,
- obaveza da će se pridržavati pravila koja regulišu radno vrijeme i obvezne periode odmora za članove posade.

14.3. Nalazi, neophodni resursi i aktivnosti

Da bi stvorili minimalne uslove za početak rada medicinskog osoblja u sistemu HHMP, potrebno je:

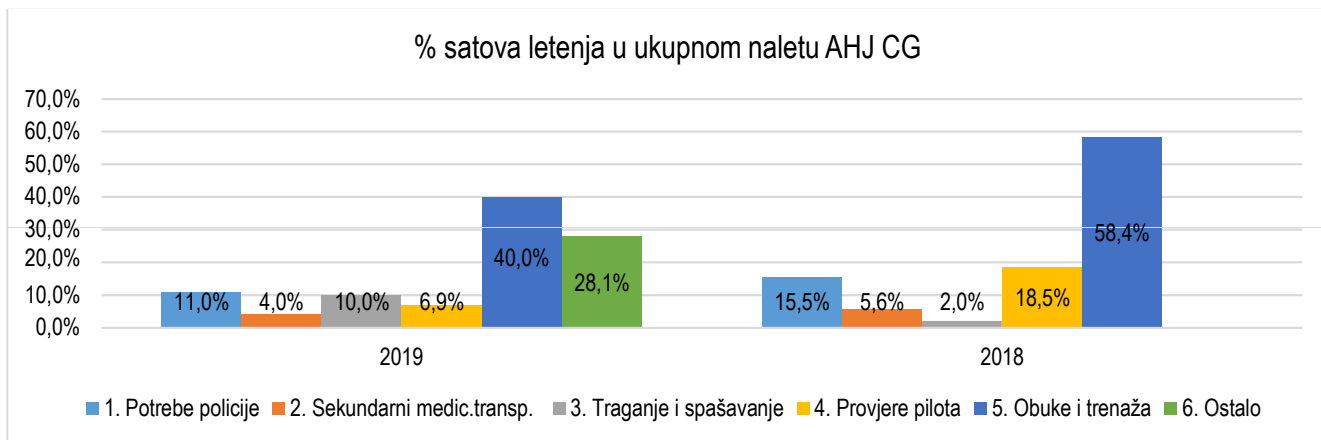
- Unutar postojećih kapaciteta Zavoda za hitnu medicinsku pomoć organizovati jedinicu za HHMP. Zavod za HMP će obezbjediti jedan medicinski tim doktor i medicinski tehničar, koji je stalno raspoređen za rad na aerodromu u vidljivom dijelu dana.
- Zavod bi dežurstva organizovao u sklopu redovnog radnog vremena kao posebnu ekipu, koja je pozicionirana na aerodromu. Medicinski timovi bi radili po smjenama u turnusu kao i svi medicinski timovi u Zavodu.
- Oprema koja je potrebna je standardizovana i može biti u upotrebi dok je oprema vezana za transport helikopterom specijalizovana i razlikuje se od standardne opreme.
- Svaki član medicinskog tima prema uzoru Slovenije mora proći osnovnu i praktičku obuku prevoznika za HHMP i provjeru svakih 12 mjeseci.
- Edukacija u vezi hitne medicine će biti kontinuirana po program Zavoda za HMP i PHTLS – prehospitalno zbrinjavanje trauma.
- Zarade zaposlenih će biti po Granskom kolektivnom ugovoru.
- Predvidjeti protokol i usvojiti standardnu operativnu proceduru, u kojim se hitnim medicinskim slučajevima i na koji način aktivira helikopter i tim HHMP i na koji način se obavlja dispečarska služba za HHMP.
- Do kraja realizacije ovog programa potrebno je povećati broj sistematizovanih radnih mjesta, čime će biti formirano osam medicinskih timova za HHMP.
- Stvoriti uslove u pogledu prostorija u bazi AHJ u kojima će biti smješteno dežurno medicinsko osoblje i medicinska oprema.

Potrebno je uspostaviti sistem obuke medicinskih timova uključenih u HHMP prema gore opisanom modelu slovenačkog školovanja medicinskog osoblja za rad u helikopteru. Na osnovi slovenačke prakse za osnovnu teoretsku obuku potrebna su 4 dana za grupu do najviše 15 ljudi. To uključuje i obuku za operacije za rad sa dizalicom (*HOIST operations*). Za obuku 8 ljekara i 8 zdravstvenih tehničara (1 grupa x 16 učesnika) za osnovnu, teorijsku obuku potrebno je 4 dana (1 grupa x 5 dana) a za praktičku obuku 5 dana (1 grupa x 5 dana). To je ukupno 9 dana obuke za 16 članova 8 medicinskih timova uključenih u HHMP.

15. KAPACITETI UPRAVE POLICIJE ZA HPO

15.1. Trenutno stanje

Graf 5.7.: Struktura naleta helikoptera AHJ MUP Crne Gore u 2018. i 2019. godini



AHJ, kao organizacija koja pruža helikopterske usluge (policajska podrška iz vazduha) i Uprava policije, kao korisnik helikopterskih usluga, nemaju uspostavljen protokol za upotrebu helikoptera, pa letove za potrebe policije AHJ ne izvodi sistematski. Tako je npr. AHJ za potrebe policije u 2019. godini odradila samo 11% ukupnog naleta.

Uprava policije nema razrađenu strategiju i taktiku za upotrebu helikoptera u policijske svrhe pa njihova razrada tek predstoji. Sa druge strane, dodatno ograničenje predstavlja činjenica da posade AHJ nema policijska ovlašćenja, što je potrebno kada se helikopter koristi za vršenje policijskih zadataka.

Nedostaje upoznatost pripadnika Uprave policije o tome kako i na koje načine mogu HPO doprinijeti rezultatima otkrivanja i istraživanja svih vrsta kriminala, upravljanju državnom granicom i sprječavanju ilegalnih migracija i drugim vidovima policijskog rada. Zbog nedostatka svijesti i informacija o mogućnostima upotrebe helikoptera u policijske svrhe nijesu se preduzimale aktivnosti na uspostavljanju sistema HPO.

15.2. Analiza uporedivih država

HJ Slovenije sudjeluje u redovitim tj. planiranim policijskim zadacima (kao što je npr. osmatranje državne granice, saobraćaja, događaja,...) i neplaniranim (interventnim) zadacima, za koje jih aktivira OKC (Operativno komunikacijski centar).

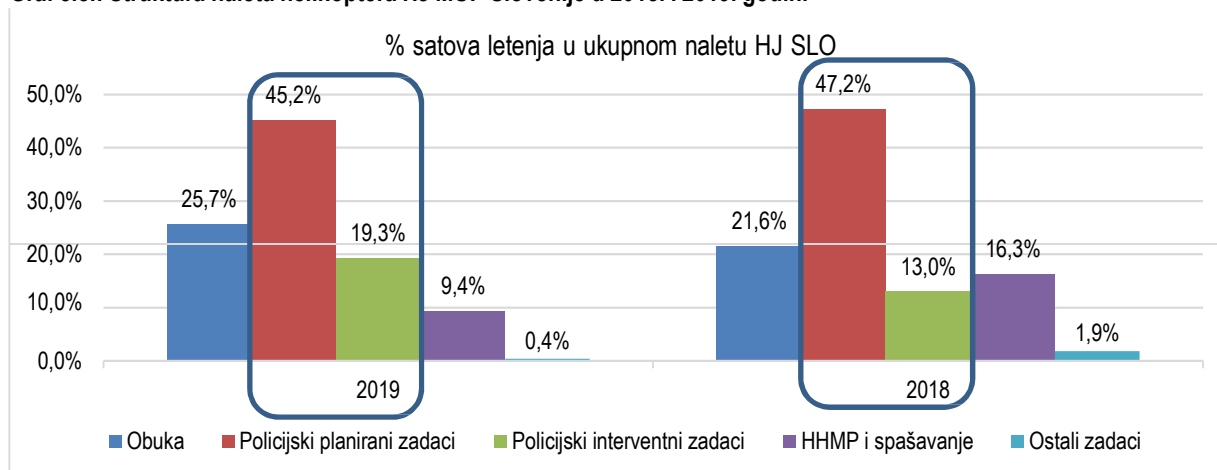
Redovne HPO (osmatranje državne granice, prometa, događaja,...) se planiraju na mjesečnoj osnovi, a interventne su neplanirane (npr. pojava ilegalca, pronalaženje izgubljene djece ili počinitelja kriminalnih djela). Redovne HPO se planiraju tako da Policijske uprave svaki mjesec Upravi uniformirane policije podnose prijedlog HPO (trenutno je prioritet granica). Uprava policije prikupi, usklađuje i prioretizira sve prijedloge sa terena i podnosi prijedlog HJ, koja pripremi mjesečni plan.

Policijski zadaci predstavljaju važan udio u cijelokupnom naletu HJ MUP Slovenije (64,5% u 2019. godini).

Trenutno je HJ najviše uključena u graničnu kontrolu, potragu za nestalim osobama i pomoć

nadležnim službama u istragama kriminala.

Graf 5.8.: Struktura naleta helikoptera HJ MUP Slovenije u 2018. i 2019. godini



Proces od poziva na 113 do aktivacije helikoptera je sljedeći:

OKC prima informacije od policajaca na terenu i provjerava prikladnost stepena hitnosti. Oni su svojevrstni štit protiv nepotrebnih zadataka, a ponekad čak i sami podstiču policajce da prije aktivacije HJ procijene da li aktivacija helikoptera ima smisla. Ponekad let helikopterom nema smisla ako je preveliki rast u prirodi itd.

Ako aktivacija helikoptera ima smisla, OKC pozove HJ, provjeravaju se uslovi leta i posada, koja je u bazi već spremna da što prije reaguje. Posada odlazi na zadatak a o operaciji helikopterom obavještava vođu HJ, isti obavještava direktora a on dalje zamjenika direktora policije, samo zato da bi se znalo gdje se helikopter nalazi.

Ovlašćenja službenika HJ jednaka su ovlašćenjima svih policijskih službenika, a Zakon o policijskim zadacima i ovlastima propisuje da policija može koristiti vazduhoplove za vršenje policijskih ovlašćenja, a također je regulisano i da mogu letjeti avionima i drugim vazduhoplovima (helikopterima i bespilotnim letjelicama) dok prikupljaju lične podatke.

Pored kontinuiranog letačkog osposobljavanja, svi službenici iz posada HJ moraju odraditi vježbe gađanja i 28 sati obuke policijskih ovlašćenja (teorija i samoobrana), u roku od godinu dana. Ko to ne učini mora položiti ispit iz ovlašćenja ili gađanja pred posebnom komisijom, koja cijeni osposobljenost.

U Sloveniji policijske službenike osposobljavaju za osmatrače (rad u vazduhu) u posebnom programu Policijske akademije, koja pripremi odluku, a sprovodi se u HJ MUP Slovenija. To je teorijsko obučavanje na kojem se osmatrači podučavaju osnovama, da razumiju kada i gdje helikopter može letjeti i osnovama poznavanja vremena, da znaju kako procijeniti ima li let helikopterom smisla. U praktičnom dijelu policijski službenici osposobljeni su za samostalno ukrcavanje i izlazak iz djelujućeg helikoptera i korišćenje sistema za vezu u helikopteru.

Svi policijski službenici koji ne pohađaju Višu policijsku školu, moraju proći poseban tečaj za ovlašćenja policije u roku od godinu dana od zaposlenja. To su radna mjesta sa policijskim ovlašćenjima, na kojima se ne očekuje svakodnevno izvršavanje policijskih ovlašćenja. Kurs traje 3 mjeseca. Piloti i tehničari koji prije nisu bili policajci moraju završiti taj kurs.

15.3. Nalazi, neophodni resursi i aktivnosti

U cilju uspostavljanju sistema HPO u 2021, najkasnije od januara 2022 godine, potrebno je planirati i realizovati sledeće aktivnosti:

- U odnosu na postojeća zakonska rješenja neophodno je normirati (uskладiti zakon) upotrebu tehničkih sredstava za prikupljanje podataka što bi predstavljalo osnovu za korišćenje kamera i/ili drugih tehničkih uređaja na helikopterima. Takođe, postoji neophodnost izrade Metodike i taktike policijskih jedinica za upotrebu helikoptera i izrade Uputstva za upotrebu helikoptera u policijske svrhe.
- **Metodika i taktika policijskih jedinica za upotrebu helikoptera bi u načelu trebala da sadrži elemente koji se odnose na upotrebu helikoptera u svrhu:**

Nadzora drumskog saobraćaja,

Realizacije zadataka u odnosu na: otkrivanja težih oblika ugrožavanja bezbjednosti u saobraćaju, pomoć policijskim službenicima pri pojačanom nadzoru, pomoć policijskim jedinicama i rukovodnom kadru prilikom blokade putnog pravca, registrovanje saobraćajnih prekršaja mjerenjem brzine kretanja vozila, nepravilnog preticanja i pogrešnog smjera upravljanja vozilom.

Nadzora državne granice i pograničnog prostora,

U Evropskom zakonodavstvu postoji utemeljenje za upotrebu helikoptera za nadzor državne granice i kretanje osoba preko granice

Ova oblast bi trebala da sadrži odrednice koje se tiču posade helikoptera i nadzora državne granice.

Održavanje javnog reda i mira,

Metodika bi u ovom segmentu sadržala smjernice koje se tiču: Sastava posade helikoptera, preleta određenog prostora u svrhu registrovanja kršenja propisa, pomoći policijskim službenicima na terenu koji su angažovani na poslovima održavanja javnog reda i mira i prilikom javnih okupljanja, kao i utvrđivanje mogućih prestupa pri putovanju/kretanju organizovanih grupa.

Zaštita šticehnih ličnosti i objekata,

U ovoj glavi Metodika bi trebala da sadrži kriterijume za izbor helikoptera i raspored posade u okviru helikoptera, kao i sigurnosne zone za helikoptere, operativno izdavanje zadataka, postupak evakuacije iz letjelice u mirovanju i fazi lebdjenja, kao i postupanje u toku samog leta.

Suzbijanja, otkrivanja i istrage krivičnih djela,

Dokumnet bi sadržao prikaz sastava posade helikoptera u odnosu na tip letjelice, opšte odredbe za realizaciju zadataka, način patroliranja iznad naseljenog mjesta u suzbijanju, otkrivanju i istrazi krivičnih djela, način okončanja aktivnosti i tajno praćenje helikopterom.

Upotrebe helikoptera za Sektor specijalne policije

U ovoj cjelini bi trebalo predvidjeti kriterijume za izbor tipa helikoptera, način upotrebe helikoptera u jedinicama specijalne policije, sastav posade u odnosu na tip helikoptera i postupak pri realizaciji zadatka.

Upotrebe helikoptera u neplaniranim interventnim aktivnostima.

U skladu sa potrebom realizacije poslova iz ove oblasti neophodno je pripremiti segmente koji se odnose na način podnošenja zahtjeva za upotrebu helikoptera u neplaniranim okolnostima, način komunikacije posade u letjelici, upotrebu helikoptera u medicinske svrhe, način korišćenja helikoptera uz obavezan sadržaj liste zahtjeva i upotrebu helikoptera za potrebe operativnog štaba.

(Indikator: Izmjene zakona i definisanje pravnog osnova za upotrebu helikoptera za HPO, Izrada Uputstva, Metodologije i taktike)

Uputstvo za upotrebu helikoptera u policijske svrhe bi trebalo da sadrži i precizira.

- Osnovne odredbe,
- Odredbe koje se odnose na letenje i letačke minimume,
- Upotrebu policijskog helikoptera za obavljanje policijskih poslova,
- Upotrebu helikoptera u humanitarne svrhe,
- Upotrebu helikoptera za potrebu šticehnih ličnosti, državnih organa i organizacija,
- Upotrebu helikoptera u okviru privatnih djelatnosti,

- Upotrebu helikoptera za druge zadatke,
- Sastav i dužnosti posade helikoptera,
- Mjere sigurnosti u odnosu na helikopter,
- Uslovi za upotrebu sistema i uređaja koji su instalirani na helikopteru.

Uputstvo bi trebalo da sadrži i:

- Tablicu signala za vođenje helikoptera,
- Pregled operativnih zadataka policije sa mogućnostima upotrebe helikoptera i sistema i naprava koje su na njemu instalirane i
- Mjere sigurnosti pri stavljanju u pogon helikoptera (po vrstama).

Aktivnosti za HPO:

- Podizanje svijesti rukovodilaca i policijskih službenika za upotrebu helikoptera u HPO kroz razne vidove edukacija, prezentacija, vježbi, razmjena iskustva i službenih edukacija u izradi redovnih mjesečnih planova za upotrebu helikoptera. (Indikatori: broj učesnika na edukaciji, broj i vrsta edukacija)
- Potrebno je formirati grupu od cca 20 (lokalnih) policajca - osmatrača u svim centrima bezbjednosti, sektorima i definisati ključ prema kojemu se ta grupa formira. Ključ mora da uzme u obzir teritorijalnu pokrivenost granice sa osmatračima kao i sve nadležnosti policije (granična, kriminalistička, policija opšte nadležnosti, specijalna policija). Osmatrače je potrebno teorijski i praktički osposobiti za osmatranje i rad sa opremom u helikopteru. Obuku za osmatrače uvrstiti u program obuke na Policijskoj akademiji. (Indikatori: broj osposobljenih i obučanih policijskih službenika za osmatrače, izrađen program obuke)
- Osposobiti Operativno komunikacioni centar i dežurne službe na terenu sa njihovom ulogom, procedurama prijema informacija o potrebi angažovanja helikoptera i njihovo dalje postupanje. (Indikatori: broj policijskih službenika u OKC i dežurnim službama osposobljenih za sistem HPO, izrađene procedure)
- Za nadzor iz vazduha neophodno je obezbijediti najmanje dva sistema: sistem za komunikaciju i sistem za snimanje i prenos video materijala između helikoptera i centara na zemlji. Sistem za komunikaciju treba da bude zasnovan na TETRA standardu. TETRA sistem Uprave policije je glavni radio-komunikacioni sistem UP, i on obezbjeđuje pouzdan i bezbjedan prenos govora i kratkih podataka (SDS poruke, podaci o GPS lokaciji, upiti i odgovori iz baza podataka). Komunikacija iz helikoptera putem TETRA radio sistema podrazumijeva certifikovani (atestirani) TETRA terminal, namijenjen za instaliranje u vazduhoplovu, i koji je kompatibilan sa TETRA sistemom Uprave policije. Kako je kontrolna tabla helikoptera sastavljena od segmenata, TETRA terminal za helikopter takođe mora biti kompatibilan sa ovim segmentima, tako da je ugradnju terminala i antenskog sistema, potrebno izvršiti isključivo u ovlaštenom servisu za helikoptere.

Neophodno je definisati u specifikaciji prilikom nabavke helikoptera, jer svaka naknadna ugradnja ili prepravka zahtijeva velike troškove i dodatne komplikacije.

Za prenos video signala visoke rezolucije neophodno je izvršiti nabavku kamere visoke rezolucije, namijenjenu za snimanje iz vazduha. Signal iz kamere treba dalje prenijeti do jednog ili više komandnih centara na zemlji. Predlažemo da se odabere neka od naprednih (inteligentnih) sistema sa visokim stepenom zaštite podataka za prenos video-signala do mobilnog ili stacionarnog komandnog centra na zemlji, putem radio- data linka sa više kanala i velikim dometom ili putem satelitske komunikacije.

(Indikatori: uspostavljen sistem komunikacije helikoptera sa TETRA terminalom, uspostavljen prenos video signala)

16. SWOT ANALIZA

SWOT analiza je analiza prednosti, slabosti, mogućnosti i prijetnji (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats). U ovom dokumentu koristi se kao podsjetnik za pripremu programa razvoja uloge AHJ i izgradnju sistema HHMP i HPO.

Prednosti / Strengths	Slabosti / Weaknesses
<ul style="list-style-type: none"> • Razvoj jedinice i neophodne promjene su dio pristupanja u EU, što je prioritet Crne Gore • Predviđeno je finansiranje obnavljanja flote; • Izgradnja sistema hitnih medicinskih letova (HHMP); • AHJ je dio Direktorata za zaštitu i spašavanje MUP; • Dobro obučeno osoblje (piloti i vazduhoplovni tehničari); • Jasna vizija razvoja; • Novi helikopteri zamjenjuju zastarjele helikoptere; • Detaljna diskusija o potrebama MUP, MZ, Policije i drugih korisnika; 	<ul style="list-style-type: none"> • Donosioci odluka nedovoljno poznaju propise o vazduhoplovstvu (sigurnosti); • Korisnici odnosno izvodioци javnih usluga gde trebaju helikopterske operacije nisu dovoljno upoznati o mogućnosti korišćenja helikoptera AHJ • Vrijeme dolaska helikoptera koji ispunjava zahtjeve je predugo • Potreba za izuzetno visokim finansijskim sredstvima iz budžeta Crne Gore tokom relativno kratkog perioda; • relativno niska finansijska vrijednost trenutne flote; • Neki ciljevi mogu se postići ako se kumulativno postigne nekoliko elemenata;
Mogućnosti / Opportunities	Prijetnje / Threats
<ul style="list-style-type: none"> • obnoviti flotu helikoptera MUP tokom perioda od nekoliko godina; • Ujediniti flotu helikoptera prema potrebama (ako je moguće, treba da budu helikopteri istog proizvođača); • Postojeća flota može biti ponuđena dobavljaču po principu „staro za novo“; • Većina planiranja i donošenja odluka odvija se u MUP; • Dugoročno regulisanje stanja u AHJ (u organizacionom, kadrovskom, tehničkom smislu); • Obezbeđivanje jednakih usluga na čitavoj teritoriji Crne Gore; 	<ul style="list-style-type: none"> • Povlačenje predviđenih finansijskih sredstava; • Nabavka različitih vrsta helikoptera od različitih proizvođača; • U defektu je više helikoptera u istom ili kraćem vremenskom periodu; • Rezervni djelovi za neke helikoptere u sadašnjoj floti nisu više na tržištu ili su izuzetno teški za isporuku; • Smanjivanje sigurnosti vazdušnih operacija; • Pritisak na donosiocе odluka za sprovođenje različitih interesa koji nisu podržani potrebama i principima dobrog rukovođenja;

Prijetnja je nabavka jednog ili dva različita tipa transportnih ili patrolnih helikoptera. U slučaju isporuke samo jednog helikoptera, AHJ će najvjerovatnije zadržati stare helikoptere, čime će se povećati troškovi održavanja helikoptera, povećati rizik od sigurnosti u vazduhoplovstvu i povećati troškove obuke posade. Slična posljedica bi bila ukoliko bi AHJ nabavio dva različita tipa transportnih ili patrolnih helikoptera.

Prijetnja je takođe ako se ljudski resurs ne povećaju adekvatno što može dovesti do smanjenja obima letaćkih zadataka, što povećava rizike u pogledu vazduhoplovne sigurnosti i što se može kontrolisati samo većim brojem letova za obuku.

17. AKCIONI PLAN

U priloženom dokumentu.

18. FINANSIJSKA SREDSTVA

Kao što proizilazi iz akcionog plana, za realizaciju razvojnog programa iz ovog dokumenta neophodna finansijska sredstva iznose 100.121.900 EUR ukupno, godišnje u prosijeku 10.012.190 EUR. Nacionalna sredstva i finansiranje predpristupnih reformi dopunjavaju se finansijskom podrškom iz različitih izvora: iz instrumenta za predpristupnu podršku EU (u daljem

tekstu: IPA), podrškom drugih instrumenata EU i međunarodne zajednice, bilateralnim

donacijama u okviru međunarodne razvojne saradnje država donatorica i putem međunarodnih finansijskih institucija.

Realizacija ovog Plana finansiraće se primarno iz nacionalnog budžeta uz eventualnu podršku kroz pretpristupne fondove koji su nam na raspolaganju.

Potrebe Crne Gore u procesu institucionalnih i zakonodavnih reformi mnogo su veće od sredstava dostupnih kroz IPA fondove. Zbog toga je prilikom planiranja potrebnih sredstava potrebno voditi računa o tome da se obezbjedi zadovoljavajuća sredstva u nacionalnom budžetu i da podrška IPA III ne može da bude jedini izvor finansiranja za utvrđene nacionalne prioritete.

U svrhu obezbeđivanja sredstava za reformne procese iz ovog dokumenta neophodno je da međuresorna radna grupa:

- obezbjedi planiranje određenog dijela sredstava u nacionalnom budžetu za 2022. godinu
- Uspostaviti komunikaciju i koordinaciju sa SPO Ministarstva unutrašnjih poslova u vezi programiranja buduće IPA podrške
- uspostavi komunikaciju sa šefom i članovima radne grupe za Pregovaračko poglavlje 24 u vezi sa doprinosom uspostave sistema HPO pri ispunjavanju kriterijuma u vezi nadzora državne granice, upravljanja granica i sprečavanja ilegalnih migracija, kao i u borbi protiv organizovanog kriminala i terorizma.
- uspostavi komunikaciju sa šefom i članovima radne grupe za Pregovaračko poglavlje 28 – Zaštita potrošača i zdravlja, o doprinosu uspostave sistema HHMP pri ispunjavanju kriterijuma koji se tiču zaštite zdravlja i antidiskriminacije u zdravstvenoj zaštiti.
- uspostavi komunikaciju sa šefom i članovima radne grupe za Pregovaračko poglavlje 27 – Životna sredina i klimatske promjene, o doprinosu jačanja sistema helikopterskih operacija traganja i spašavanja pri ispunjavanju kriterijuma koji se tiču prilagođavanja klimatskim promjenama i odaziva u slučaju prirodnih nepogoda koja su izazvane klimatskim promjenama.
- uključi ili poveže sadržaje iz ovog dokumenta u sve ili sa svim relevantnim nacionalnim strateškim dokumentima i akcionim planovima.

PREDLOG ZAKLJUČAKA

Vlada Crne Gore, na sjednici od _____ 2021. godine, razmotrila je Prijedlog programa razvoja AVIO-HELIKOPTERSKE JEDINICE MUP CRNE GORE i izgradnja sistema helikopterske hitne medicinske pomoći (HHMP) i helikopterskih policijskih operacija 2021 – 2031

S tim u vezi, Vlada je donijela sljedeće

ZAKLJUČKE

1. Vlada je usvojila Prijedlog programa razvoja AVIO-HELIKOPTERSKE JEDINICE MUP CRNE GORE i izgradnja sistema helikopterske hitne medicinske pomoći (HHMP) i helikopterskih policijskih operacija 2021 – 2031.

2. Vlada zadužuje Ministarstvo unutrašnjih poslova da u saradnji sa Ministarstvom finansija i socijalnog staranja prati realizaciju Program razvoja AVIO-HELIKOPTERSKE JEDINICE MUP CRNE GORE i izgradnja sistema helikopterske hitne medicinske pomoći (HHMP) i helikopterskih policijskih operacija 2021 – 2031.