

Crna Gora
KOMISIJA ZA ISTRAŽIVANJE NESREĆA
I NEZGODA U SAOBRAĆAJU

Broj 01-41

Podgorica, 12 0 -03- 2024 god.

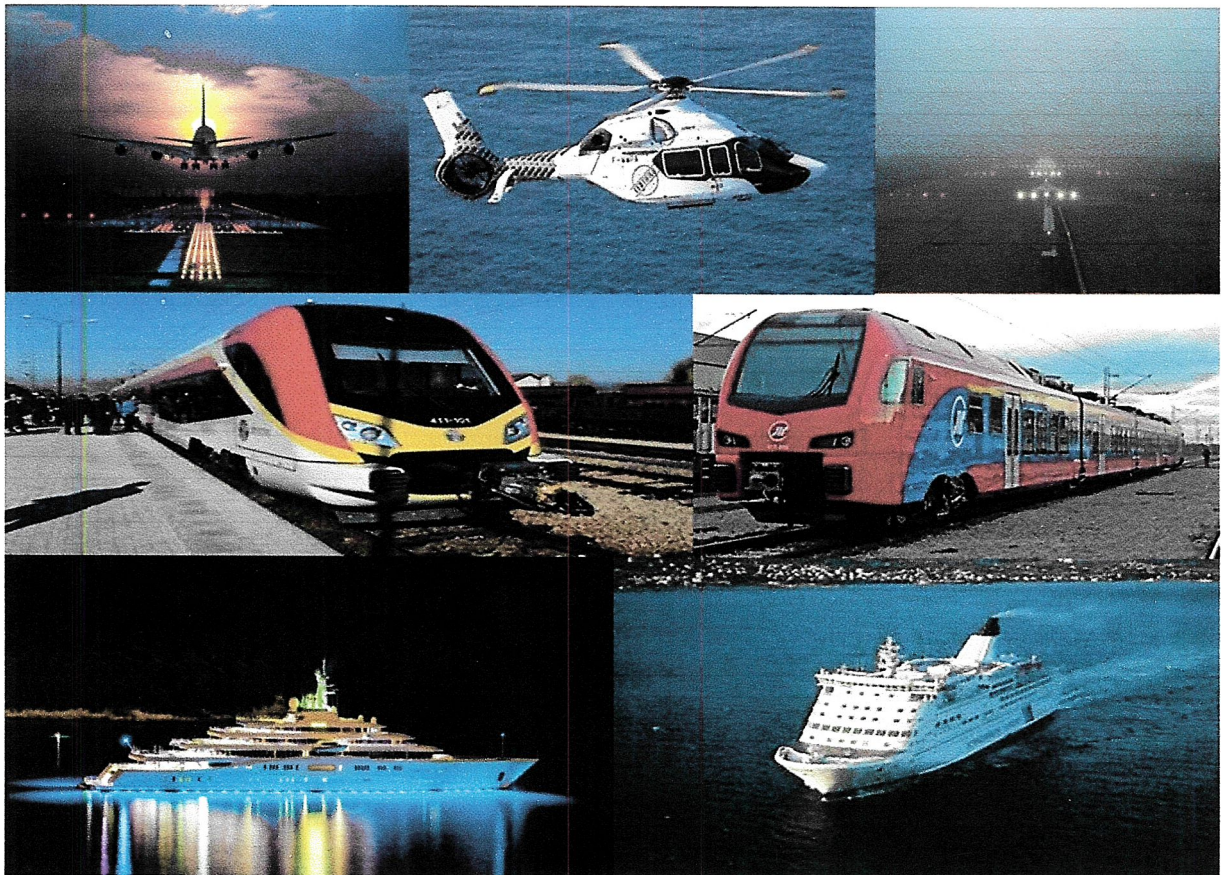


Vlada Crne Gore

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

IZVJEŠTAJ

o radu Nacionalne komisije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća za 2023. godinu



Podgorica, 20. mart, 2024. godine

Crna Gora
MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA I POMORSTVA

Primljeno:	22-03-2024			
Org. jed.	Jed. kas. zbir.	Pr. jedinica	Pr. broj	Vrednost
01	011	24	2802	1

SADRŽAJ:

- 1. REZIME,**
- 2. Nadležnosti Komisije**
- 3. Administrativno-tehnički uslovi za rad Komisije**
- 4. Aktivnosti Komisije**
 - 4.1 Aktivnosti u okviru ICAO USOAP CMA programa**
 - 4.2 Istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova**
 - 4.3 Istraživanje vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja**
 - 4.4 Istraživanje pomorskih nezgoda i nesreća**
- 5. Ljudski resursi**
 - 5.1 Organizacijska struktura Komisije**
 - 5.2 Obuka i stručno usavršavanje istraživača**
- 6. Aktivnosti Komisije za 2024. godinu**
 - 6.1 Godišnji plan rada Komisije**
 - 6.2 Godišnji plan obuke stalnih istraživača i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije**

1. REZIME

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća (u daljem tekstu Komisija), izvršavala je zadatke iz svog djelokruga, u optimalnoj organizacijskoj strukturi, uspostavljenoj *Odlukom Vlade Crne Gore br.04-3715, od 30.07.2021. godine*, kada je Komisija proširena na 6 istražilaca (po dva za svaki vid saobraćaja) (*Sl. list CG br. 91/2021, od 27.08.2021. godine*).

Komisija je značajno doprinosila unapređenju sigurnosti u saobraćajnom sistemu Crne Gore, tokom 2023. godine i njen rad je bio vidljiv u svim saobraćajnim oblastima, kako u civilnom vazduhoplovstvu, tako i u željezničkom i pomorskom saobraćaju. Shodno Zakonu o vazдушnom saobraćaju, (*Sl. list CG 30/12, 30/17 i 82/20*), u domenu istraga vazduhoplovnih nesreća i ozbiljnih nezgoda, redovno je funkcionisao stabilan i pouzdan sistem izvještavanja o vanrednim događajima svih kategorija, što je značajno doprinijelo pravovremenom izvršavanju namjenskih zadataka i usprijedilo operativne uslove za rad.

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

Tokom izvještajne godine, u oblasti vazdušnog saobraćaja Komisija je primila 490 prijava vanrednih događaja, analizirala ih i evidentirala po kategorijama, na osnovu čega je, prema važećoj nacionalnoj regulativi, usklađenoj sa ICAO standardima, dva događaja kategorisala kao "nesreća" (zbog obima i vrste povreda involviranih lica, te stepena oštećenja vazduhoplova), (ultralaki avioni "Gropo G70 600 912ULS", njemačke registarske oznake D-MGMS i "Savannah tm S", francuske registarske oznake F-JVNI), dok su dva događaja inicijalno kategorizovani kao "ozbiljne nezgode" (avion "Air Tractor T 802A", crnogorske registarske oznake 40-EAD i ultralaki avion "SuperSTOL", SAD registarske oznake N121WH). Kasnije, tokom faze istrage operacije ultralakog aviona "SuperSTOL", registarske oznake N121WH), a imajući u vidu da vazduhoplov izlaskom na PPS LYNK nije namjeravao izvođenje letne operacije (već je u pitanju bila tehnička proba na zemlji, nakon tehničke intervencije na repnom točku), te na osnovu vrste operacije i obima oštećenja vazduhoplova koja su tada nastala, događaj je kategorisan kao "nezgoda", zbog čega je istraga obustavljena.

U sva četiri slučaja komisija je otvorila istrage, dok su u dva slučaja (ozbiljna nezgoda aviona "Air Tractor AT 802A" i nesreća ultralakog aviona "Savannah tm S") istrage rezultirale i završnim izvještajima tokom 2023. godine, sa datim preporukama nadležnim subjektima. Istovremeno, nastavljene su istrage druga dva pomenuta vanredna događaja (nesreća ultralakog aviona "Gropo G70 600 912ULS" i nezgoda ultralakog aviona "SuperSTOL") (obije iz 2023. godine) i iste su završene početkom 2024. godine. (Završni izvještaj nesreće ultralakog aviona Gropo G70 600 912ULS, izrađen je i predat MSiP i ACV, 26.02.2024. godine, dok istraga nezgode ultralakog aviona "SuperSTOL", neće rezultirati završnim izvještajem, jer je sredinom januara 2024. godine, nakon do tada sprovedenih faza istrage, a na osnovu nalaza, događaj prekategorišovan u kategoriju "nezgoda", pa je ista obustavljena).

Ozbiljna nezgoda aviona "Cesna 172N", koja je otvorena u novembru 2018. godine, sve do pred kraj 2023. godine nalazila se u fazi tehničke analize prikupljenih podataka, koja je vršena u

inostranstvu (*Njemačka i SAD*), a čiji rezultati su dostavljeni Komisiji posredstvom BFU Njemačke, tek krajem 2023. godine, tako da je za očekivati da će i ona rezultirati završnim izvještajem tokom 2024. godine.

Tokom 2023. godine, u saradnji sa Agencijom za civilno vazduhoplovstvo (*ACV*) i ICAO, vršeno je ažuriranje Korektivnog akcionog plana Države (*Corective Action Plan-CAP*) vezano za oblasti iz djelokruga rada Komisije.

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

Rukovodilac Komisije je ujedno i član *Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnšću u civilnom vazduhoplovstvu* u čijem radu je aktivno učestvovao tokom godine i na taj način dopriniosio preventivnom i proaktivnom djelovanju na unapređenju sigurnosti vazdušnog saobraćaja.

U oblasti **željezničkog saobraćaja**, tokom godine Komisija je zaprimila 32 prijave, od kojih je 13 događaja klasifikovano kao nesreća ili ozbiljna nezgoda i za njih su izrađeni Završni izvještaji i dostavljeni nadležnom Ministarstvu.

U oblasti **pomorskog saobraćaja** Komisija je procesuirala 4 događaja koji su procijenjeni kao ozbiljna nezgoda i samo u jednom slučaju je utvrđeno da se radi o događju za čije istraživanje je nadležna Komisija (*shodno „Uredbi o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća“ Sl.list Br. 52 od 11. septembra 2015. godine*).

I pored rješavanja određenog broja problema koji su u prethodnim godinama opterećivali rad Komisije, i dalje je ostao značajan broj otvorenih pitanja, koja su za oblast vazdušnog saobraćaja, detaljno predstavljena u Korektivnom akcionom planu Države, a koja je neophodno rješavati u narednom periodu. Tu je posebno značajno napomenuti potrebu usklađivanja zakonske regulative, uspostavljanja jasnih procedura i nadležnosti u oblasti međunarodne saradnje (*prvenstveno na relaciji Komisija-ICAO i Komisija-istraživačka tijela zemalja Regiona*), te procedura finansiranja istraga eventualnih većih nesreća (*od 2020. godine ostvaren blagi pomak, jer je Komisija uvrštena među subjekte sa mogućnošću povlačenja sredstava iz budžetske reserve u takvim slučajevima, ali još uvijek nije definisana i procedura, kako bi do novca za finansiranje istrage velike avionske nesreće Komisija došla, što je jedna od primjedbi sa Misije validacije ICAO USOAP CMA, još iz 2019. godine*).

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

Uprkos navedenim poteškoćama, ostvaren je izvjesan napredak na polju saradnje sa relevantnim međunarodnim organizacijama i tijelima (*ICAO i ECAC*), a pokrenuta je i regionalna saradnja nadležnih nacionalnih istraživačkih tijela, koja će se unapređivati u narednom periodu, u skladu sa preporukama ICAO, sadržanim u 12. Izdanju Aneksa XIII, Međunarodne konvencije civilnog vazduhoplovstva.

Tokom 2023. godine, Komisija je bila u stanju da kontinuirano prati događaje od uticaja na sigurnost u sva tri vida saobraćaja, koji su u njenoj nadležnosti (*vazdušni, željeznički i pomorski saobraćaj*), da ih registruje, klasifikuje i procesuiru, u slučajevima ako se radi o nesrećama i ozbiljnim nezgodama.

2. Nadležnost Komisije

Shodno Zakonu o vazdušnom saobraćaju (*Sl. list CG br. 30/12, 30/17 i 82/20*), Zakonu o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza (*Sl. list CG, broj 1/14*) i Zakonu o sigurnosti pomorske plovidbe (*Sl. list CG, broj 62/13*), Komisija je samostalna u radu i funkcionalno je nezavisna od svih subjekata čija je djelatnost regulisana ovim zakonima, kao i drugih tijela ili lica koja bi mogla biti od uticaja na objektivnost i samostalnost u radu Komisije. Komisija vrši istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom, željezničkom i pomorskom saobraćaju sa ciljem da utvrdi uzroke nesreća ili ozbiljnih nezgoda, izradi završne izvještaje i da sigurnosne preporuke radi poboljšanja sigurnosti, vodi Nacionalne baze podataka o nesrećama i ozbiljnim nezgodama i događajima koji ugrožavaju sigurnost; dostavlja podatke iz Nacionalne baze podataka međunarodnim organizacijama u skladu sa zaključenim međunarodnim ugovorima; saraduje sa drugim istražnim organima za istrage nesreća; objavljuje rezultate istraga uz poštovanje načela zaštite ličnih podataka; predlaže i ažurira liste nezavisnih stručnjaka za istragu nesreća i ozbiljnih nezgoda (*u daljem tekstu: Lista stručnjaka*); dostavlja Vladi godišnji izvještaj o radu, do 31. marta tekuće za prethodnu godinu. Izvještaj o rezultatima istraživanja nesreća Komisija dostavlja Vladi, najkasnije u roku od pet dana od sačinjavanja izvještaja. Obavlja i druge poslove od značaja za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda u saobraćaju.

Tokom 2023. godine, posebna pažnja je posvećivana, obuci istražilaca i eksperata sa listi stručnjaka Komisije, na koji način su dodatno unaprijeđene njene stručne i operativne sposobnosti.

3. Administrativno - tehnički uslovi za rad Komisije

Tokom 2023. godine, administrativno-tehnički uslovi za rad Komisije su održavani na nivou koji je omogućavao kontinuirano praćenje stanja sigurnosti u sva tri vida saobraćaja iz njene nadležnosti, te vođenje sigurnosnih istraga nesreća i nezgoda u vazdušnom, pomorskom i željezničkom saobraćaju.

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

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

Unaprijeđene su mogućnosti pokretanja saradnje sa drugim organima i institucijama Države, poput VCG (MO) gdje je tokom godine potpisan Sporazum o saradnji, kojim se obezbijavaju

dodatni administrativno tehnički kapaciteti za povećanje operativno tehničkih sposobnosti Komisije, za slučaj angažovanja na istragama većih nesreća.

Uz ranije uspostavljenu saradnju sa Direktoratom za zaštitu i spašavanje (*MUP CG*), značno je unaprijeđen process razmjene podataka i pravovremeno upoznavanje Komisije sa događajima od uticaja na sigurnost u sva tri vida saobraćaja, a što se posebno pokazalo djelotvornim tokom godine, u kojoj smo imali dvije vazdušne nesreće ultralakih aviona, za koje je Komisija dobila preliminarne informacije o događajima, upravo preko 112. OKC MUP CG.

Komisija ne posjeduje službeno vozilo, a tokom godine je raspolagala novčanim iznosom za pogonska sredstva, u iznosu od 350 eura mjesečno, pri čemu su članovi koristili svoja, privatna vozila za službene potrebe. U slučaju potrebe za prevoženjima istražilaca do mjesta nesreća koja su eventualno izvan zahvata putne infrastrukture, uspostavljena saradnja sa MO i Vojnim vazduhoplovnim vlastima CG, što je od posebnog značaja za Komisiju, jer u prethodnim godinama nije postojala solucija za eventualno brzo rješavanje takvih izazova. Administrativno tehničke poslove, IT podršku, računovodstveno-finansijske i poslove javnih nabavki, za potrebe Komisije obavlja licencirano osoblje, na osnovu sklopljenih ugovora o dopunskom radu.

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

Komisija je još 2017. godine pokušavala da dio ovih problema prevaziđe kroz izradu i primjenu Internog pravilnika o plaćanju članova istražnog tima sa liste stručnjaka, ali to tada nije prihvaćeno od strane Ministarstva finansija, sa čime su bili upoznati nadležni iz tadašnjeg MSiP, a kasnije i MKI, uz molbu da se preduzmu mjere kako bi se konačno riješilo to pitanje, ali po tom pitanju ništa nije preduzeto. Do rješenja bi se moglo najbrže doći kroz donošenje Pravilnika, od strane Ministarstva saobraćaja i pomorstva (MSiP), u skladu sa zakonskim odredbama na osnovu kojih je osnovana Komisija i definisano pravo na naknadu njenim članovima, a gdje bi način finansiranja aktivnosti bio jasno propisan. **Njime bi moglo biti riješeno i pitanje definisanja procedure finansiranja istraga većih nesreća, jer je nedostatak takve procedure bio i jedan od ozbiljnih nalaza ICAO USOAP CMA Izvještaja o nalazima i reviziji, iz avgusta 2019. godine, a obaveza rješavanja tog puta unesena je u Korektivni akcioni plan Države, međutim i dalje nije riješena.**

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

4. Aktivnosti Komisije

4.1 Aktivnosti u okviru ICAO USOAP CMA programa (Universal Safety Oversight Audit Program Continuous Monitoring Approach – Kontinuirani pristup praćenja univerzalnog programa revizije i nadzora sigurnosti)

Pristupanjem Konvenciji o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu i članstvom u ICAO, od 17. 03. 2007. godine, Crna Gora je postala zemlja ugovornica ove najznačajnije međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva i time preuzela obaveze za usaglašavanje svoje primarne zakonske regulative, koja se odnosi na vazdušni saobraćaj, sa pravima i obavezama koje proizilaze iz spomenute Konvencije, njenih aneksa i dokumenata, kojima se obezbjeđuje primjena ujednačenih međunarodnih standarda i preporučene prakse (SARP) u razvoju i neometanom odvijanju domaćeg i međunarodnog vazdušnog saobraćaja. *(Na istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova odnosno je 12. Izdanje Aneksa XIII Čikaške konvencije).*

Nakon sprovedenog ICAO USOAP CMA audita, u januaru 2019. godine, ICAO je izvršio analizu nalaza (findings) i dostavio je Vazduhoplovnim vlastima Crne Gore Konačni izvještaj o sigurnosnom nadzoru civilnog vazduhoplovstva Crne Gore (*Final Report on the Safety Oversight Audit of the Civil Aviation Sistem of Montenegro*), koji je pokazao respektivan napredak Sistema, po svim elementima, ali i niz zahtjeva na koje je Država trebala dati odgovor kroz izradu Korektivnog akcionog plana (Corection Action Plan - CAP), sa tačnim i preciznim odgovorima po svim protocol pitanjima, po oblastima i kritičnim elementima, sa referentnim dokazima, tačno naznačenim rokovima otklanjanja nedostataka i revidiranim rokovima za dostavljanje zadovoljavajućeg odgovora na svako protocol pitanje. CAP je sačinjen i usaglašen sa vazduhoplovnim vlastima Države krajem avgusta 2019. godine, sa fleksibilnim rokovima, definisanim aktivnostima i nosiocima istih, kako bi se u razumnom roku otklonili nedostaci definisani u Konačnom izvještaju ICAO USOAP CMA audita. CAP se revidira svake godine, što je bio slučaj i 2023. godine, ali po pitanju rješenja vezanih za Komisiju, osim popune sa još jednim stalnim istražiocem za vazdušni saobraćaj, karajem 2021. godine, nije bilo izmjena u prethodnim unosima, osim korekcije datuma za novu realizaciju. U toj korekciji CAP-a, Komisija je dostavila zahtijevane promjene u brojnom stanju i unapređenju sposobnosti dostupnosti Komisije, putem ažuriranja kontakt podataka na sajtu ICAO. Značajno je napomenuti da je tokom godine ICAO USOAP CMA tim ažurirao i dostavio nova (*izmijenjena*) protocol pitanja, u kom smislu Komisija vrši pripreme kako bi što spremnije dočekala novi audit, kada isti bude bio najavljen (*ICAO po uobičajenoj proceduri obavještenje o redovnim planskim auditima dostavlja oko 6 mjeseci ranije*).

Tokom ažuriranja CAP-a, još jednom se potvrdilo, da postojeća primarna legislativa, ne obezbjeđuje da Crna Gora realizuje CAP, na način da pruži zadovoljavajuće odgovore, za kritični elemenat AIG (*istraga nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova*) a naročito ako se ima u vidu definisanje novih USOAP ICMA protocol pitanja, te nove amandmane na Anels XIII ICAO Konvencije (*Istraga nesreća i nezgoda u vazdušnom saobraćaju*), koji su dostavljeni uz ICAO

državno pismo AN 6/I.2-22/85, od 14. 10. 2022. godine, u vezi sa kojim su države članice trebale da se izjasne do 14. 04. 2023. godine, a koji će stupiti na snagu 28. 11. 2024. godine i primjenjivati se od 26. 11. 2026. godine. Dakle, istraga nesreća i nezgoda ima se proširiti i na oblast RPAS (*Remote Pilot Aircraft Systems*).

Razumijevanjem problematike vezane za zadatke i nadležnosti Komisije, od strane MKI i MF, rezultiralo je odobrenjem povoljnijeg godišnjeg budžeta za Komisiju u 2023. godini u iznosu koji je omogućavao servisiranje osnovnih potreba i aktivnosti, imajući u vidu povećanje broja stalnih članova za oblast istraživanja nesreća i nezgoda u vazduhoplovstvu, pomorstvu i željeznici, praćeno alociranjem sredstava u budžetskoj rezervi MF, za slučaj potrebe pokretanja istraga eventualnih većih nesreća u saobraćaju. (*Među potencijalnim korisnicima budžetske reserve, navedena je i Komisija, iako još uvijek ne postoji definisana procedura za aktiviranje tih sredstava u slučaju velike vazdušne nesreće, a što je bila jedna od važnijih primjedbi validacione misije ICAO USOAP CMA, još iz januara 2019. godine.*)

Nakon stupanja na snagu XII izdanja Aneksa XIII, ICAO Konvencije, od 05. novembra 2020. godine, dodatno je došla do izražaja neusaglašenost postojeće domaće vazduhoplovne legistlative iz oblasti istraživanja vazduhoplovnih nesreća, sa ICAO legistlativom i pored činjenice da nova organizacijska struktura Komisije (*po dva stalna istraživača za svaku od tri saobraćajne oblasti*), uspostavljena od septembra 2021. godine, pruža mogućnost adekvatnijeg odgovora na veći broj zahtjeva koji se postavljaju pred Komisiju, sa stanovišta izvršavanja zadataka i međunarodnih obaveza preuzetih pristupanjem konvencijama i međunarodnim strukovnim asocijacijama. Ovo se naročito odnosi na oblast istraživanja vazduhoplovnih vanrednih događaja, jer navedeni ICAO dokumenat, podrazumijeva pokretanje istraga i kod pojedinih vanrednih događaja kategorizovanih i kao "nezgoda", kakvih može biti na desetine, tokom svake godine (*u 2021. godini bilo je 157, u 2022. godini 357, dok je u 2023. godini bilo 490*). Za oko jednu trećinu, povećanje broja prijava događaja koji bi mogli biti od uticaja na sigurnost vazdušnog saobraćaja, tokom 2023. godine, bilo je očekivano, a nakon značajnog povećanja obima vazdušnog saobraćaja, tokom izvještavane godine, u odnosu na 2022. godinu (*17% više letnih operacija na oba CG aerodrome i 15% više preleta vazdušnog prostora u nadležnosti SMATSA*). Tome je doprinijelo i poboljšanje u institucionalnom povezivanju i unaprjeđenju komunikacije sa svim vazduhoplovnim subjektima i 112. OKC, koji su uključili Komisiju u permanentni lanac obavještanja, tako da su dostavljane sve prijave potencijalnih ugrožavanja sigurnosti, u realnom vremenu. Međutim, podaci pokazuju da je zaista došlo i do značajno većeg broja konkretnih događaja na koje su se odnosile prijave, a čemu su doprinosili i novoidentifikovani sigurnosni izazovi čije dejstvo je pojačano tokom i nakon COVID 19 pandemije i posledica koje je ista ostavila na vazdušni saobraćaj. Na mogući takav uticaj, na globalnom nivou i u Evropi, ukazivale su i ICAO i EASA, potencirajući značaj: Upravljanja divljim svijetom (*ptice i druge životinje*), Održavanja i obnavljanja licenci i habitacije vazduhoplovnog kadra, klimatske promjene, brze konzervacije i dekonzervacije tehnike, te druga pitanja iz oblasti inovacija, tehničkog održavanja i menadžmenta u avio industriji.

4.2 Istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova

U toku 2023. godine Komisija (*sektor istraga nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova*) dobio je 490 prijava potencijalnog ugrožavanja sigurnosti vazdušnih operacija. Ukupan broj letnih operacija na oba CG aerodroma, tokom 2023. godine iznosio je 24630 (**PYPG -14280; LYTV-10350**) što je u poređenju sa 2019. godinom, (*kao referentnom za post COVID 19 krizu*) iznosilo 12% manje, ali je uprkos tome zabilježen rast od 17% u odnosu na 2022. godinu (*Sl. br. 1*).

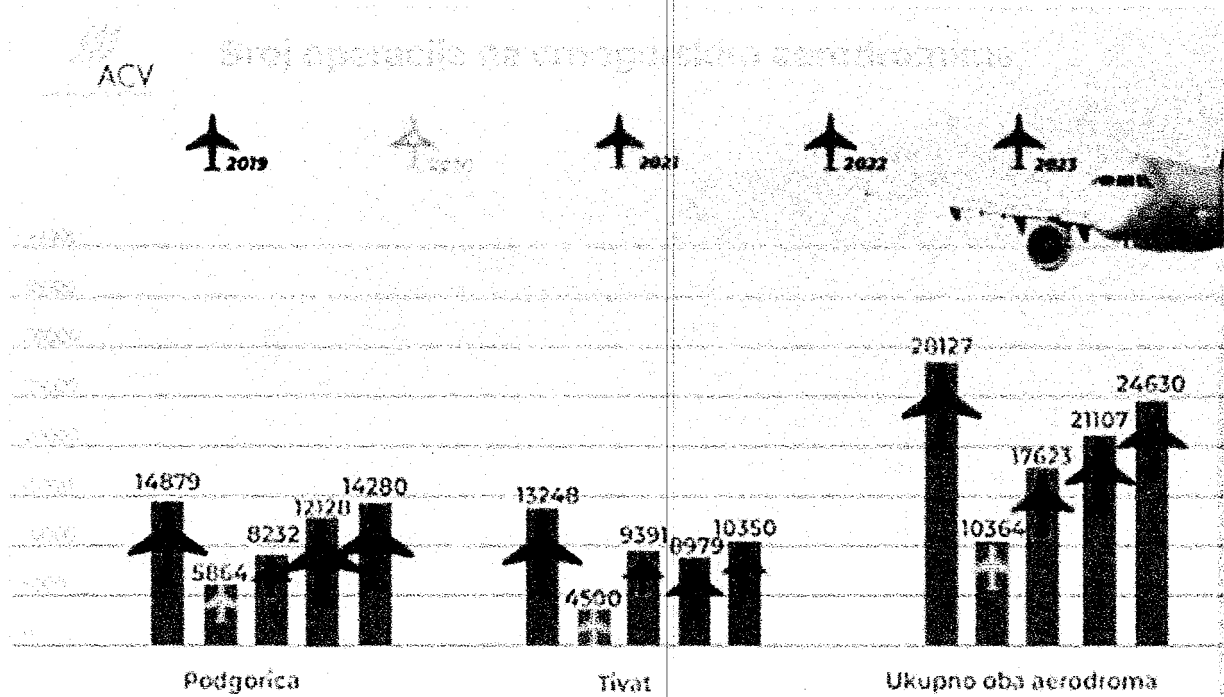
Broj preleta teritorija Crne Gore i Srbije (*koji su ostvareni u nadležnosti zajedničke Kontrole leta Srbije i Crne Gore - SMATSA*) tokom 2023. godine, bio je čak za 18% veći u odnosu na referentnu 2019. godinu, dok je za 15% bio veći u odnosu na 2022. godinu (*podatak se odnosi na operacije preleta državnih teritorija, to jest na letne operacije koje nijesu počinjale ili završavale na teritorijama Crne Gore, ili Srbije*).

Analizom pristiglih prijava, ustanovljeno je da se u dva slučaja radilo o vanrednom događaju iz kategorije “nesreća”: Ultralaki avion “**Grosso G70 600 912ULS**”, njemačke registarske oznake **D-MGMS** (teške tjelesne povrede dva lica i uništenje vazduhoplova) i ultralaki avion “**Savannah tm S**”, francuske registarske oznake **F-JVNI** (uništenje vazduhoplova bez posledica po posadu). Komisija je unijela događaje u registar, otvorila istrage, od kojih je jedna rezultirala završnim izvještajem i izradom sigurnosne preporuke (**F-JVNI**), krajem 2023. godine, dok je druga (**D-MGMS**) završena krajem februara 2024. godine, dostavljanjem Završnog izvještaja MSiP i ACV.

Tokom godine, otvorena je i istraga ozbiljne nezgode aviona **Air Tractor T 802A, (40-EAD)**, (*koja se dogodila 30. jula 2023. godine, koja je rezultirala Završnim izvještajem i izravanjem 9 sigurnosnih preporuka nadležnim subjektima*), te istraga nezgode (*inicijalno nakon prijave događaja od 25. 11. 2023. godine kategorizovana kao “ozbiljna nezgoda”*) ultralakovog aviona “**SuperSTOL**”, (**N121WH**), koja je nakon sprovedenih faza istraga za prikupljanje nalaza, sredinom januara 2024. godine prevedena u kategoriju “nezgoda”, zbog čega KINNS neće izdavati Završni izvještaj, jer je istraga obustavljena. (*Ustanovljeno je da vazduhoplov “SuperSTOL”, (N121WH), izlaskom na PPS LYNK, dana 25.11.2023. godine, nije namjeravao izvođenje letne operacije (već tehničku probu voženja, nakon popravki na repnom točku). Takođe, radilo se o minimalnim oštećenjima vazduhoplova koja nijesu zahtijevala značajnije tehničke opravke za dovođenje u letno stanje*).

U završnoj fazi je i istraga ozbiljne nezgode aviona **Cessna 172N (40-VUK)**, koja se dogodila 23. decembra 2019. godine, za koju tek krajem 2023. godine dostavljeni nalazi tehničkog zavoda iz inostranstva (*Technify Motors-Continental, St. Egidien, Njemačka*), neophodni za donošenje zaključaka o ključnom uzroku i eventualnim sigurnosnim preporukama, to jest, za izradu i objavljivanje završnog izvještaja, što će uslijediti tokom 2024. godine.

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

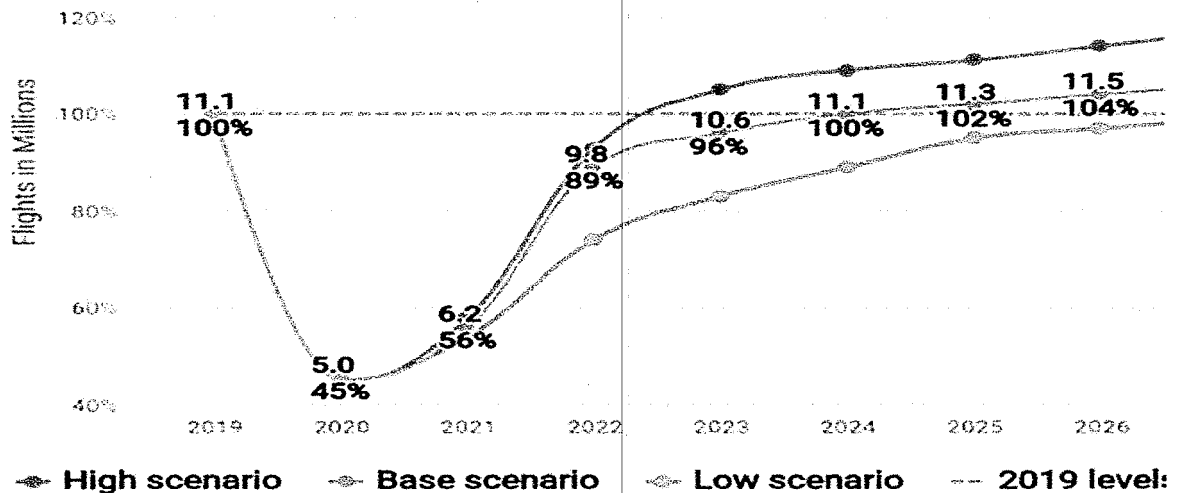


Slika 3: Ukupan broj letnih operacija na oba CG aerodrome tokom 2023. godine (LYPG i LYTV)

Uzimajući u obzir dugoročne prognoze EUROCONTROL-a, (tri scenarija) obim vazdušnog saobraćaja bi mogao dostići prosječni nivo iz 2019. godine, tokom 2024. godine, (bazni scenario- postepeni rast), dok bi nivo iz 2019. godine u slučaju usporenog rasta, mogao biti dostignut tek 2027. godine. (Sl. br. 2).

EUROCONTROL 7-year forecast for *Europe 2021-2027

Actual and future IFR movements, % traffic compared to 2019



Sl. br. 2-EUROCONTROL - Prognoza obima vazdušnog saobraćaja 2021 - 2027 godina

Ako se ima u vidu da se radilo o godini u kojoj smo imali obim vazdušnog saobraćaja za svega oko 12%, manji u odnosu referentnu na 2019. godinu, ali i za 17% većem nego u 2022. godini vidimo da se radilo o značajnom broju prijava vanrednih događaja (*njihovom rastu u odnosu na prethodne godine*), tako da je, s obzirom da zahtjeve koji proističu iz XII izdanja Aneksa XIII ICAO Konvencije, Komisija imala značajan obim zadataka iz svoje nadležnosti, a u oblasti istraga nesreća, ozbiljnih nezgoda i nezgoda vazduhoplova. Isto tako, imajući u vidu broj letnih operacija u VaP Države, te mali broj vanrednih događaja registrovanih kao “ozbiljna nezgoda” (*inicijalno dvije-konačno jednu*), ili “nesreća” (*dvije*), s pravom se može zaključiti da je tokom godine, sigurnost vazdušnog saobraćaja bila na vrlo visokom nivou.

Vezano za završenu istragu ozbiljne nezgode AT 802A (40-EAD), Komisija nije imala obavezu dostavljanja završnog izvještaja ICAO-u, iako se radilo o ugrošavanju sigurnosti vazduhoplova maksimalne poletne mase preko 5700 kg (*Definisano ICAO regulativom*), jer je do vanrednog događaja došlo u letnoj operaciji “državnog vazduhoplova”, koja se nije odvijala po ICAO standardima, već tzv Operativnom avio transportu (*OAT- Operational Air Traffic*).

Kao i prethodnih godina, Komisija je imala redovnu komunikaciju i razmjenu informacija sa ENCASIA-om (*Evropska mreža istraživača avionskih nesreća*), ECAC ACC (*Grupa za istraživanje nesreća i nezgoda Evropske konferencije civilne avijacije*), ESASI (*European chapter of the International Society of Air Safety Investigators*) i ICAO EUR/NAT Regional Office (*ICAO European and North Atlantic Regions*).

Početkom godine, ICAO EUR/NAT kancelarija je prikupila podatke i istraživačkim mogućnostima i kapacitetima država iz svoje nadležnosti (*67 država*) i na osnovu prikupljenih podataka sačinila listu od 38 država među kojima je svrstana i Crna Gora, koje su procijenjene kao sposobne da odgovore izazovima kriznog menadžmenta u oblasti pomoći žrtvama i članovima njihovih porodica, u slučaju velikih avionskih nesreća, a što je javno prezentovano na ECAC-ICAO EUR/NAT radionici iz oblasti pomoći žrtvama i članovima porodica u slučaju velikih avionskih nesreća (*ECAC – ICAO EUR/NAT regional workshop on assistance to aircraft accident victims and their families*), koja je održana u Milanu/Italija, 20. 01. 2023. godine.

U sklopu planirane obuke sa ciljem sticanja novih znanja i razmijene iskustava iz oblasti istraživanja vanrednih događaja u vazdušnom saobraćaju, predstavnici Komisije u domenu međunarodne saradnje, prisustvovali su, ili onlajn učestvovali u radu:

- Radionici *ECAC – ICAO EUR/NAT regional workshop on assistance to aircraft accident victims and their families*, Milano/Italija, 20. 01. 2023. godine;
- 57. Sastanku ECAC grupe za istraživanje nezgoda i nesreća u vazdušnom saobraćaju (*FIFTY-SEVENTH MEETING OF THE ECAC AIR ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION GROUP OF EXPERTS - ACC/57*), ESASI godišnjem sastanku ESASI (*ESASI Annual General Meeting*) i MASI godišnjem sastanku, Bratislava/Slovačka, 25.-27. 04. 2023. godine;

- Združenoj radionici FAA-EUROCONTROL: *“Joint Altimetry System Error Workshop: “The Invisible Risk. Still a Problem?”*, EUROCONTROL HQ/Briseľ/Kraljevina Belgija, 05.- 07. 09. 2023. godine;
- 59. Sastanku ECAC grupe za istraživanje nezgoda i nesreća u vazdušnom saobraćaju ECAC ACC sastanku **“FIFTY-NINTH MEETING OF THE ECAC AIR ACCIDENT AND INCIDENT GROUP (ECAC ACC/59)**, Pariz/Francuska 11. - 12. 10. 2023. godine,
- Inicijalnom sastanku nacionalnih istraživačkih tijela Regiona u cilju uspostavljanja regionalne saradnje, na poziv AKISA Albanije, Tirana/Albanija, 14. 12. 2023. godine.

Takođe, tokom godine, u Crnoj Gori, istražiocima su prisustvovali ili učestvovali u sledećim aktivnostima:

- Seminaru **“DANGEROUS GOODS”**, na poziv ToMontenegro, 25. 02. 2023. godine;
- Radionici **“Promocija kulture sigurnosti - Paraglajding aktivnosti”** (*Safety promotion and safety culture-Paragliding activity*), na poziv ACV Podgorica, ACV Podgorica-“Mediterranski sportski centar Budva”, 23. i 24. 03. 2023. godine;
- Vježbi **“FOD walk akcion”** (*Pronalazak i sakupljanje stranih predmeta sa operativnih površina aerodroma*), Aerodrom Podgorica, 23. 06. 2023. godine;
- Radionici **„Sigurnosni izazovi u letnim operacijama paraglajdera“** (*Safety challenges in paraglider flight operations*), Podgorica, 16. 12. 2023. godine;
- Radionici **„Specifičnosti sigurnosnih istraga u OAT-u, u regulatornom i operativnom okruženju u Crnoj Gori“** (*Specificities of safety investigations in OAT, in the regulatory and operational environment in Montenegro*), Podgorica, 12. 12. 2023. godine;
- **Kurs prve pomoći istražiocima tokom aktivnosti na mjestu nesreća i nezgoda u saobraćaju**, Podgorica 11. 12. 2023. godine;
- **Kurs zaštite od požara i posledica vatre koja se može pojaviti na mjestu nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, željezničkih nezgoda i nesreća i pomorskih nezgoda i nesreća**, Podgorica 18. 12. 2023. godine.

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

Za dio eksperta sa Liste stručnjaka Komisije, organizovane su dvije jednodnevne obuke iz domena “zaštite na radu, tokom aktivnosti na mjestu nesreća-nezgoda, kojom prilikom je obučavano 8 lica po pitanjima zaštite istražilaca od požara i drugih hazarda i pružanja prve pomoći istražiocima, tokom aktivnosti na mjestima nesreća i nezgodana u vazdušnom, željezničkom i pomorskom saobraćaju. Takođe, dio eksperata sa liste stručnjaka (*njih 4*) bilo je uključeno i u dvije radionice

iz domena stručno specijalističke obuke, čime su dodatno unaprijeđeni kapaciteti i sposobnosti Komisije da odgovori namjenskim zadacima. Zbog limitiranih mogućnosti povlačenja finansijskih sredstava predviđenih za obuku i usavršavanje za 2023. godinu (*izborni procesi tokom većeg dijela godine*), te nepostojanja mehanizama kojima bi Komisija lakše obezbjeđivala mogućnost angažovanja eksperata sa Liste stručnjaka (*razumijevanje poslodavaca za njihovo odsustvo, za potrebe Komisije*), znatan broj planiranih aktivnosti predviđen Godišnjim planom obuke Komisije, nije bilo moguće realizovati, zbog čega su iste preplanirane i unesene u Godišnji plan obuke za 2024. godinu.

Iz domena usko specijalističke napredne obuke, za vođenje istraga nesreća i nezgoda u vazдушnom saobraćaju, značajno je napomenuti, da je oba istražioca za vazdušni saobraćaj, Komisije u *prethodnim godinama pohađali "Napredni kurs za istraživanje nesreća i nezgoda vazduhoplova" (Advanced Accident and Incident Investigation)*, Združene organizacije za obuku vazduhoplovnog osoblja JAA TO (*Joint Aviation Authorities Training Organization*), Amsterdam/Holandija, s obzirom da najznačajnije međunarodne vazduhoplovne organizacije i institucije, koje se bave pitanjima sigurnosti (*ICAO; EASA; ECAC*) preporučuju obnavljanje teorijskih i praktičnih znanja istražilaca u intervalima od 2 godine. Takođe, tokom permanentnog rada na 5 istraga koje su vođene tokom godine, kroz razmjene iskustava sa pojedinim međunarodnim ekspertima i ekspertima sa Liste stručnjaka Komisije, značajno su dodatno unaprijeđena znanja i iskustva, kako stalnih istražilaca, tako i istražilaca-ekspertata sa Liste stručnjaka Komisije, što će sa sigurnošću imati pozitivne efekte na dalji stručan i svrsishodan rad Komisije.

Pored navedenog, a u skladu sa zadržavanjem trenda online obuke i tokom 2023. godine, istražiocima za vazdušni saobraćaj su učestvovali i u brojnim drugim vidovima obuke (*seminari, konferencije, forumi i radionice*) kojih je bilo preko 40, a koje su detaljnije prikazane u pododjeljku 5.2 (***Obuka i stručno usavršavanje istražilaca***):

U sklopu regionalne saradnje istraživača nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova u toku 2023. godine Komisija je održavala kontakte sa Centrom za istraživanje nesreća Srbije, Agencijom za istraživanje nesreća Hrvatske, Komitetom za istraživanje nesreća i nezgoda u saobraćaju Sjeverne Makedonije; Biroom za istraživanje nesreća i nezgoda u saobraćaju Njemačke; Komisijom za istraživanje vazduhoplovnih nezgoda Slovenije; Biroom za istraživanje nesreća i nezgoda V. Britanije (*AAIB*); Agencijom za istraživanje avionskih nesreća Francuske (*BEA*); Nacionalnim tijelom za istrage nesreća i nezgoda u saobraćaju Albanije, te međunarodnim organizacijama, institucijama i tijelima poput *ECAC ACC; ICAO EUR/NAT, EASA, ESASI, MASI i EUROCONTROL*.

Imajući u vidu, stručno specijalistička znanja, školsku spremu i iskustvo stečeno kroz dosadašnji rad i obuku istražilaca, uz primjenu pozitivne međunarodne prakse, Komisija je u mogućnosti da vrlo uspješno vrši interne obuke iz domena **"Osnovne obuke za istraživanje nesreća i nezgoda vazduhoplova"**, i **"Osnovne obuke za istraživanje nezgoda i nesreća u saobraćaju u**

ekstremnim temperaturnim uslovima”, kao i niz drugih specijalističkih obuka vezan za različite vrste vazduhoplova, upravljanje vazдушnim prostorom (ATM) i operativne procedure u okviru GAT-a i OAT-a, čije sprovođenje je vršeno ranije, ali i tokom 2023. godine, na koji način je izvršeno obnavljanje i sticanje novih znanja i iskustava za 8 istražilaca (*dva stalna i šest sa Liste stručnjaka Komisije*), za izlazak i boravak na mjestu nesreće-nezgođe, u uobičajenim ili ekstremnim operativnim i vremenskim uslovima, u ulozi članova istraživačkih timova, koji se formiraju, u slučaju nesreće, ili ozbiljne nezgođe, koju je neophodno istraživati. Obuke su se pokazale kao dobra osnova, za dalje održavanje specijalističkih znanja i sposobnosti istražilaca, na potrebnom nivou, zbog čega će se sa tom praksom nastaviti i tokom 2024. godine.

Značajan dio svojih aktivnosti, članovi Komisije su preduzimali i u pravcu preventivnog i proaktivnog djelovanja usmjerenog prema vazдушnim operaterima, ali i u pravcu unapređenja interresorne saradnje na polju uzajamne pomoći i kvalitetne razmjene informacija, o čemu svjedoči i broj prijava koji se iz godine u godinu povećava, a da pri tome nadležni državni organi uvrštavaju Komisiju u sistem pravovremenog javljanja i obavještanja. Cijenimo da je povećan broj prijava proizvod sve uspješnije interresorne saradnje, ali i rasta obima vazdušnog saobraćaja, te djelovanja postojećih, ali i novonastalih sigurnosnih izazova koje je sa sobom donijela pandemija COVID 19, a koji se ključno odnose na: brzo konzerviranje - dekonzerviranje aviona (*storage & de-storage*); upravljanje opasnostima od divljih životinja (*prvenstveno ptice*) zbog smanjenog obima vazduhoplovnih aktivnosti u periodu 2021. - 2022. godina; degradacije znanja i vještina vazduhoplovnog osoblja izazvanog smanjenjem broja tehničkih i vazdušnih operacija i otežane habitacije, porasta broja cyber-security i drugih bezbjednosnih prijetnji (*što je bila prateća manifestacija i svih prethodnih cikličnih kriza, koje su pogadale međunarodni vazdušni saobraćaj, u poslednjih 20 godina*), te nagli skok rasta cijena, kako vazduhoplovnih usluga, tako i troškova letnih operacija, održavanja, radne snage i unapređenja infrastrukture. Ovdje ne treba zaboraviti ni uticaj duboke geopolitičke krize, koja i dalje ostavlja vidljiv trag na sveukupnu ekonomiju, pa i vazdušni saobraćaj. Analizom dobijenih prijava, gdje su svi događaji, osim u četiri prethodno navedena slučaja, kategorisani kao “nezgođe” (*shodno ICAO standardima i važećem Pravilniku*), za 2023. godinu, došlo se do zaključka, da u ukupnom broju prijava, kao i tokom 2021. i 2022. godine, dominiraju sudari sa pticama, nestabilni prilazi i tehnički otkazi. Razlika u odnosu na prethodne dvije godine, jedino se ogledala u povećani broj prijava vezanih za korekcije ili promjene letnih planova i procedura, uslovljenim vremenskim prilikama u reonu aerodroma *LYPG, LYTV i LYNK*.

Naročito kvalitetnu saradnju tokom godine, Komisija je imala sa 112. OKC MUP CG i ACV, gdje je prisutna kontinuirana komunikacija i razmjena podataka, a što je rezultiralo i izuzetno zapaženom koordinacijom aktivnosti tokom ažuriranja CAP Države, definisanja neusaglašenosti domaće i ICAO legistralive, te kroz pomoć i ostvarivanju kvalitetne komunikacije sa raznim vazduhoplovnim subjektima i proširenju mogućnosti za obuku i usavršavanje. Potpisivanje Sporazuma o saradnji sa Ministarstvom Odbrane Crne Gore (*MOCG*) i Vojnim vazduhoplovnim vlastima (*VVV*), od izuzetnog je značaja za pravovremenu razmjenu informacija, logističku podršku i uzajamnu pomoć u vođenju istraga, te unapređenje tehničkih mogućnosti Komisije za praćenje i istraživanje događaja od uticaja na sigurnost u sve tri grane saobraćaja.

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

Od ranije prepoznat, važan zadatak Komisije je i priprema saradnje sa drugim državnim organima i organizacijama koje imaju svoje obaveze i odgovornost u momentu kada se desi avionska nesreća. Jedna od najbitnijih aktivnosti kod istrage avionske nesreće jeste pronalazak, čuvanje, očitavanje i analiza podataka sa snimača podataka leta (*FDM*) i snimača glasa iz kokpita (*CVR*) (tzv. "crne kutije"). Kako u Crnoj Gori ne postoje specijalizovane laboratorije ili instituti, tehnički i stručno osposobljeni za to, Komisija je još tokom 2016. godine, uspostavila komunikaciju sa Agencijom za istraživanje avionskih nesreća Francuske (*BEA*), kojom prilikom je isposlovana vrlo povoljna ponuda za saradnju, o čemu je Komisija informirala tadašnje *MSiP* sa molbom za dobijanje saglasnosti za potpisivanje *MoU* sa *BEA* kojim bi se regulisala ta saradnja. Takva saglasnost je u više navrata tražena i obrazlagana i tokom 2019. i 2020. godine, ali nažalost, još uvijek nije dobijena, zbog čega nekapacitativnost Komisije, za tako složene tehničke analize, ostaje i dalje aktuelna. To pitanje je registrovano kao "ozbiljan nedostatak" i tokom *ICAO* *USOAP* *CMA* audita, realizovanog početkom 2019. godine, i uneseno u Završni izvještaj procjene Državnog vazduhoplovnog sistema, ali ni to nije bilo dovoljno nadležnim iz bivšeg *MSiP*, a kasnije i *MKI*, da reaguju i daju saglasnost za pomenutu veoma važnu inicijativu. Napominjemo da je francuska *BEA* i dalje otvorena za takav oblik saradnje za sve zemlje, a naročito članice *ECAC*-a i *EUROCONTROL*-a, te da je više zemalja Regiona, već potpisalo Memorandume o razumiojevanju (*MoU*), u cilju institucionalizacije takve saradnje (*R. Hrvatska, R. Slovenija, R. Srbija, Sjeverna Makedonija*).

Slično je i kada su u pitanju mogućnosti i ponude za saradnju od strane agencija, komisija ili biroa koje se bave istraživanjem vazduhoplovnih nesreća u zemljama Regiona. Njihovo raspoloženje za saradnju po pitanjima istraga moglo bi da se iskoristi u više oblasti, a naročito na polju obuke u realnim uslovima (*On the Job Training - OJT*), kada bi postojali sporazumi o saradnji. Tekst takvih sporazuma je unificiran i usaglašen od strane *ICAO*, koji u svojim dokumentima podržava i

ohtabruje međunarodnu, a naročito regionalnu saradnju, ali Komisija, zbog svog formalno pravnog statusa, ne može da ih potpisuje bez prethodne saglasnosti od nadležnih organa Vlade. (*Ranije MSiP i MKI, sada MSiP*). Još tokom 2021. godine, takvu ponudu Komisija je dobila od Komiteta za istraživanje nesreća i nezgoda Sjeverne Makedonije i ponuda je i dalje otvorena. Tokom 2023. godine, spremnost na saradnju su ispoljilo nacionalno tijelo za istraživanje nesreća i ozbiljnih netgoda Slovenije, ali i Albanije, koja je tokom godine inicirala i širu regionalnu saradnju, kojom prilikom je 14. decembra 2023. godine organizovala inicijalni regionalni sastanak u Tirani, na koji su bili zvanično pozvani i stalni istražioc i Komisije.

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

4.3 Istraživanje vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja

Komisija za istraživanje vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja je tokom 2023. godine zaprimila 32 prijave vanrednih događaja koji, od kojih je njih 13 klasifikovano kao nesreća ili ozbiljna nezgoda, a na osnovu prikupljenih i analiziranih podataka sačinila i dostavila 13 izvještaje za vanredne događaje koji su se dogodili, po slijedećem:

1. U km. 307+500 (Mijatovo Kolo – Kruševo) 02.02.2023.god. u 18:20 h: nalet voza br. 45778 na oštećenu kontaktnu mrežu (polomljen izolator zatege konzole).
2. U km. 332+227 (Trebiljevo – Kolašin) 10.02.2023.god. u 10:30 h: nalet voza br.6103 na oštećenu kontaktnu mrežu (polpmljeni izolator zatege konzole).
3. Od km. 374+900 (Lutovo-Bratonožići) – km. 396+355 (Bioče – Podgorica) 12.02.2023.god. u 12:22 h : požar na 36 pragova izazvan nailaskom voza br.48671.
4. U stanici Golubovci 02.03.2023.god. u 19:24 h: kod voza br.52102 defekt lok.461-044 i nestanak napona u voznom vodu na potezu Podgorica – Bar.
5. U km. 54+484 (Podgorica-Spuž) 14.03.2023.god. u 11:03 h: kod voza br. 53106 (sama lok. 661-326) usmrćenje trećeg lica na pruzi.
6. U stanici Sutomore 25.05.2023.god. u 12:51 h :kod voza br. 6161 (EMG 412/416-049/050) povreda putnice.

7. U km. 300+600 (Bijelo Polje-Kruševo) 15.06.2023.god. u 06:33 h: nestanak napona u voznom vodu kod voza br. 6101 u trajanju od 68 min.
8. U stanici Golubovci 09.08.2023.god. u 10:50 h: povreda trećeg lica približavanjem voznom vodu pod naponom na rastojanju manjem od dva metra sa krova teretnih kola gariranih na četvrtom kolosjeku.
9. U stanici Lutovo 23.09.2023.god. u 02:54 h: nalet voza br.45778 na slobodni profil ugrožen padom obilaznog voda.
10. U stanici Bar 30.09.2023. god. u 19:40 h: iskliznuće manevarske lokomotive 644-007 na skretnici br. 114 u trećoj reonskoj grupi.
11. U km. 435+870 (Sutomore-Virpazar) 03.11.2023.god. u 12:00 h: pad stabla na kolosjek ispred nailaska voza br. 6154.
12. U km. 345+700 (Kolašin-Kos) 03.11.2023.god. u 12:55 h: pad stabla na kolosjek i oštećenje voznog voda.
13. U km. 2+452 (Ostrog – Nikšić) 18.11.2023.god. u 13:51 h: nalet voza br. 7102 na treće lice.

-da redovnoj provjeri stručne osposobljenosti podliježu **željaznički radnici** i njihovi neposredni rukovodioci -**šefovi radnih jedinica** (stanica; pružnih dionica; dionica KM,TT, CDU, vuče, prevoza itd).

Na osnovu rezultata istraga navedenih vanrednih događaja a u cilju poboljšanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju, Komisija je izdala slijedeće preporuke:

1. Da se redovno vrši inspekcijski nadzor nad primjenom Uputstva o rukovanju brzinomjernim uređajima na vučnim i drugim vozilima i obradi trake za registrovanje naročito odredbi čl.4 i čl.6, i da se željezničkim prevoznicima naloži donošenje bližih (detaljnijih) odredbi o načinu vršenja ovih radnji shodno čl.12.
2. Da se postojeći analogni registrujući brzinomjerni uređaji na svim lokomotivama i EMG serije 412/416 (prosječne starosti preko 40 god.) zamijene elektronskim, koji pored standardnih registruju i podatke o smjeru vožnje i davanju zvučnih i svjetlosnih signalnih znakova znatno preciznije i pouzdanije, čime bi se značajno smanjio broj vanrednih događaja na putnim prelazima.
3. Da se redovno vrši inspekcijski nadzor nad primjenom Pravilnika o održavanju signalno-sigurnosnih uređaja naročito čl.9 kada su u pitanju smetnje i kvarovi na putnim prelazima.
4. Da Ministarstvo naloži prevoznicima da, u skladu sa Propisima za izračunavanje i iznalaženje vremena vožnje vozova (Propisi 69 str 9 stav 6, str 54 stavovi 1 i 2, strana 59 stav 7) pored:

- dijagrama kočenja kojima se, u zavisnosti od: raspoloživog (stvarnog) procenta kočenja, brzine kretanja u trenutku pristupa kočenju i nagiba na kojima se vrši kočenje, prikazuju potrebno vrijeme i put za smanjenje brzine kretanja ili za zaustavljanje voza;

-dijagrama za iznalaženje vremena vožnje pri ubrzanju (povećanju brzine) i vremena vožnje pri kretanju ravnomjernom brzinom.

-izvrše izradu i dijagrama kočenja za slučaj zaustavljanja voza stavljanjem kočnika u položaj brzog kočenja .

4.4 Istraživanje pomorskih nezgoda i nesreća

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

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

U 2023 godini, Komisija za pomorske nesreće i nezgode je zaprimila i postupila po sljedećim prijavama:

1. Dana 24. 03. 2023 godine oko 09,00 časova dobili smo inicijalnu informaciju putem medija da je došlo do požara na trajektu "30 avgust" na relaciji Lepetane - Kamenari. Nakon pregleda trajekta oko 13,30 časova istog dana, kao i dobijenih informacija od posade i nadležnih službenika vlasnika trajekta Javnog preduzeća za upravljanje morskim dobrom Crne Gore, navedeno se dogodio istog dana u 07,45 časova kada je došlo do blokade ležaja na glavnom motoru broj 1 koji je onemogućio okretanje osovine preko prenosnog impregniranog gumenog kaiša. Na taj način gumeni kaiš, pod uticajem trenja, proizveo zadimljenje u strojarnici, kao i pucanje kaiša, te je zbog toga došlo do povećanja koncentracije dima u strojarnici. Ugašen je motor daljinskim putem sa komandnog mosta i izvršeno je pristajanje u Kamenarima kao i iskrcaj vozila sa trajekta. Obaviještena je Vatrogasna služba koja je zajedno sa posadom ušla u strojarnicu i provjerila stanje u istoj, gdje je konstatovano da nema otvorenog plamena. Nakon što je konstatovan kvar, posada je krenula u popravku ležaja i pratećeg prenosnog kaiša, te je nakon popravke trajekt nastavio sa plovidbom u 10,20 časova. Konstatovano je da je u pitanju mašinski kvar i da nema povrijeđenih lica, štete na vozilima i trajektu kao ni zagadjenja mora. Komisija za pomorske nesreće i nezgode, je utvrdila da ovaj događaj nije predmet sprovođenja sigurnosne istrage Komisije u skladu s Uredbom o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća“ (Sl.list Br.52), od 11. septembra 2015. godine.

2. Dana 26. 05. 2023 godine zaprimili smo prijavu o nekontrolisanom kretanju putničkog broda "Norwegian Gem" koji je bio na sidrištu luke Kotor br.1. Oko 16,05 časova došlo je do udara vjetra brzine 45 čvorova usled čega je došlo do tzv. oranja sidra, ali je brod brzom intervencijom od strane posade vraćen na početnu poziciju sidrišta broj 1. Komisija za pomorske nesreće i nezgode, je utvrdila da ovaj događaj nije predmet sprovođenja sigurnosne istrage Komisije u skladu s Uredbom o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća“ (Sl.list CG br.52), od 11. septembra 2015. godine.
3. Dana 27. 07. 2023. godine oko 17,30 časova, u neposrednoj blizini turističkog lokaliteta "Plava Špilja" opština Herceg Novi, došlo je do potonuća plovila – glisera, registarske oznake 119-KT, marke „Barracuda 686 WA”, registrovanog za privrednu djelatnost- prevoz putnika, u vlasništvu firme “Kotor Boat Tours”. Do potonuća plovila je došlo kada je gliser pri izlazu iz "Plave Špilje" naišao na vjetar jačine 25-35 čvorova i uznemireno more jačine oko 3, te prilikom manevra tj. okretanja uronio pramcem u talas koji je ga je značajno naplavio i onesposobio za dalji manevar. Na gliseru je u trenutku naplavlivanja bilo 9 osoba tj. 8 putnika i upravitelj glisera. Nakon prvog naplavlivanja talasa na gliser, isti je počeo da tone i dvije osobe su pale u more. Te dvije osobe je prihvatilo plovilo koje se nalazilo u blizini dok su preostale osobe napustile gliser a nakon toga iste su prihvatila plovila koja su pritekla u pomoć. Svih 9 osoba sa potonulog glisera se ukrcalo na tri plovila koja su bila u neposrednoj blizini. Gliser se usled daljeg naplavlivanja talasa, prevrće ali ostaje da pluta po površini. U ovoj pomorskoj nesreći nije bilo povrijeđenih osoba. Plovilo je u ovoj ozbiljnoj pomorskoj nesreći oštećeno i nije bilo zagađenja morske životne sredine. Plovilo je dotegljeno plovilom Marine Zelenika gdje je isto izvadjeno iz mora, na suvi dok, a putnici su iskrcani u marini Zelenika. Za ovaj događaj Komisija je sprovela sigurnosnu istragu i dala sigurnosne preporuke u skladu sa zakonskom regulativom.
4. Dana 27. 08. 2023 godine oko 17,00 časova zaprimljena je prijava o pomorskoj nesreći udar nepoznatog plovnog objekta u plivača, kod uvale Žanjice i da je isti van životne opasnosti kao i da je isti prevezen od strane upravitelja plovnog objekta nepoznatih oznaka u bolnicu Meljine. Komisija za pomorske nesreće i nezgode, je utvrdila da ovaj događaj nije predmet sprovođenja sigurnosne istrage Komisije u skladu sa Uredbom o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća“ (Sl. list CG br.52), od 11. septembra 2015. godine.

4.4.1 Edukacija članova Komisije:

Učešće na radionici sa konsultantima kroz Projekat “Technical Assistance for Capacity Support to the Transport Sector and EU Acquis Alignment in Montenegro” (Urađen je Predlog izmjene Uredbe o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća kroz koji su transponovane Directive 2009/18 o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u pomorskom saobraćaju i o izmjeni Direktive Vijeća 1999/35/EZ i Direktive 2002/59/EZ Evropskog parlamenta i Regulation 1286/2011 o donošenju opšte metodologije za istraživanje pomorskih nesreća i nezgoda, razvijene u skladu s člankom 5. stavkom 4. Direktive 2009/18/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća).

Na osnovu svega gore navedenog kao i uzimajući u obzir i prethodne istrage pomorskih nesreća koje su završene, date su sigurnosne preporuke u cilju podizanja nivoa sigurnosti i bezbjednosti plovidbe, koje ponavljamo, jer za iste nismo dobili odgovarajuće potvrde od odnosnih subjekata, da su implementirane na preporuku Komisije.

- Za luku Kotor neophodno angažovanje adekvatnog remorkera za putničke brodove dužine preko 200 metara, kako bi se obezbijedila puna pripravnost u samoj luci čime će se skratiti vrijeme reagovanja u slučaju nužde
- Nabavka i montaža sidrenih bova za putničke brodove čija dužina prelazi 200 metara u lučkom akvatorijumu Luke Kotor i njenih sidrišta
- Definisati sidrišta u Kotorskom zalivu
- Obezbijediti blagovremene informacije o frekfenciji pomorskog saobraćaja i meteorološkim prilikama na relaciji dežurnog službenika u luci Kotor, Lučke kapetanije, PSC i Uprave pomorske sigurnosti i upravljanja lukama.
- Obilježavanje crvene zone oko sidrišta u Bokokotorskom zalivu
- Neophodo ustanoviti maksimalni broj putničkih brodova koje može primiti luka Kotor odnosno Bokokotorski zaliv
- Definisati meteo limit u brzini vjetra kada prestaje saobraćaj za putničke brodove
- U luci Kotor na tzv. Mediteranskom vezu izbjegavati vez putničkih brodova (četvorovez sa spuštenim sidrima i vez krmom za obalu), kada vladaju nepovoljni meteo uslovi.
- Prilikom najave dolaska broda u lučki akvatorijum luke Kotor i njenih sidrišta analizirati vremenske prilike koje predstoje i gustinu pomorskog saobraćaja na relaciji Lučka kapetanija Kotor i luka Kotor i Inspekcija sigurnosti plovidbe, kao i poštovanje sigurnosnih mjera za vrijeme boravka putničkog broda u luci Kotor i njenom sidrištu
- Neophodno razmotriti uvođenje praktičnog dijela obuke za sticanje ovlašćenja za Voditelja čamca.
- U cilju pojačanja kontrole plovnih objekata u ljetnjim mjesecima, razmotriti mogućnost uvećanja tehničkih i kadrovskih kapaciteta inspekcije.
- Neophodno označiti područja plovidbe vertikalnom signalizacijom svetionicima gdje je više puta došlo do nasukanja (*hrid Galijola opština Budva, pličina između ostrva Cvijeća i ostrva Sv. Marko, opština Tivat*).

- Kod tehničkog pregleda pri registraciji čamaca za privrednu djelatnost – prevoz putnika, posebnu pažnju obratiti na visinu slobodnog boka ili nadvođa koje čamac ima. Minimalni zahtjevi bi bili da visina nadvođa na pramcu ne bude niža u odnosu na visinu nadvođa na sredini čamca, već veća.
- Prilikom ukrcavanja putnika u čamac za privredne svrhe - prevoz putnika, neophodno je da putnici na sebi imaju sigurnosni prsluk za spašavanje tokom vožnje jer u slučaju potapanja plovila nema vremena da se u slučaju nesreće pravovremeno upotrijebe klasični pojasevi za spašavanje.
- Sagledati mogućnosti ugradnje AIS uređaja na plovnim objektima namijenjenim za privredne svrhe-prevoz putnika.
- Firma koja posjeduje čamce za privredne svrhe-prevoz putnika, neophodno je da ima jasne procedure po pitanju sigurnosti i bezbjednosti prevoza putnika.

1. Ljudski resursi

5.1 Organizacijska struktura Komisije

Od svog osnivanja 2014. godine, do septembra 2021. godine, Komisija je bila sastavljena od tri stalna člana (*po jedan za svaki vid saobraćaja*). Radilo se o minimalnom broju istraživača, gdje je **Glavni istraživač za vazdušni saobraćaj (IIC)** ujedno bio i Rukovodilac Komisije, iako je svaki vid saobraćaja pravno ustrojen posebnim zakonom, gdje je svaki od tih zakona ostavljao mogućnost da se za konkretni vid saobraćaja imenuje do 3 stalna člana (istražioca). Aktuelna organizacijska struktura Komisije uspostavljena je **Odlukom Vlade Crne Gore br. 04-3715, od 30.07.2021. godine**, koja je stupila na snagu 03.09.2021. godine (*Sl. list CG br. 91/2021, od 27. 08. 2021. godine*), od kada je Komisija proširena na 6 stalnih istraživača (*po dva za svaki vid saobraćaja*).

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

5.2 Obuka i stručno usavršavanje istraživača

Od svog osnivanja, Komisija poklanja posebnu pažnju obuci i stručno specijalističkom usavršavanju istražilaca i eksperata koji su evidentirani na listama stručnjaka. Obuka je sprovedena na osnovu **Uputstva za obuku istraživača Komisije, Godišnjeg plana rada Komisije za 2023. godinu i Godišnjeg plana obuke istraživača za 2023. godinu**, na način da su preduzete značajne aktivnosti da se nivo obuke unaprijedi, kroz realizaciju kolektivne obuke, individualnog usavršavanja, OJT (*obuka u realnim uslovima*) i prisustvo dostupnim međunarodnim radionicama,

kursevima, seminarima i vježbama, (*fizički i online*), tokom godine. Sprovedeni su i kursevi iz domena zaštite na radu za eksperte sa listi stručnjaka, poput Osnovnog kursa za pružanje prve pomoći i Osnovnog kursa zaštite od požara istražilaca, na mjestu nesreća i nezgoda u saobraćaju, ali i uskospecijalističke obuke poput rdionice „*Sigurnosni izazovi u letnim operacijama paraglajdera*“ (*Safety challenges in paraglider flight operations*) i „*Specifičnosti sigurnosnih istraga u OAT-u, u regulatornom i operativnom okruženju u Crnoj Gori*“ (*Specificities of safety investigations in OAT, in the regulatory and operational environment in Montenegro*), za stalne istražioce i 6 eksperta sa Liste stručnjaka.

Najznačajnije online aktivnosti iz oblasti stručno specijalističkih usavršavanja, kurseva i obuke, tokom godine, realizovane su po sledećem:

- Eurocontrol Learning Zone Webinar: "*Safety Management Survey*", 10. 01. 2023. godine;
- EUROCONTROL *Stakeholder Forum on introducing noise-related operating restrictions at European airports and how these fit with air traffic growth*, 26. 01. 2023. godine;
- ESASI Webinar: "*FocusON... ICAO*", 01. 02. 2023. godine
- EUROCONTROL *Stakeholder Forum on a Common unit-rate for air navigation charges*, 15. 02. 2023. godine;
- CISM Webinar: "*The European CISM Network*", 17. 04. 2023. godine,
- EUROCONTROL Webinar: "*Airspace Management over the High Seas*", 07. 03. 2023. godine.
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: "*Navigation training*", 29. 03. 2023. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: "*Part 1 - Why Natural Human-Data Interaction?*", 03. 04. 2023. godine,
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: "*Reflections on the practice of Human Factors*", 05. 04. 2023. godine,
- EUROCONTROL (hybrid conference) "*FLY AI Forum 2023*" (Fly Artificial Intelligence Forum 2023)", 20. - 21. 04. 2023. godine,
- EUROCONTROL Stakeholder Forum: "*What is the real risk posed by uncontrolled space object re-entries to aviation*", 02. 05. 2023. godine.
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: "*Accommodating urban air mobility at vertiports and airports*", 26. 05. 2023. godine.
- CISM online skupština: "*The General Assembly of the E-CISM Network*", 31. 05. 2023. godine.
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: "*Free Route Airspace - a practical introduction to Free Route Airspace (FRA) on the example of its application at MUAC*", 05. 06. 2023. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: "*Scenario-Based Design: Looking for the right mix of procedural and declarative knowledge*", 05. 06. 2023. godine.
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: "*ALC Unpacked - New GEN-FUT (Towards the Digital European Sky) and GEN-Integrated CNS courses*", 07. 06. 2023. godine;

- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: *“Best Practises on Enhancing Sector Throughout – sky guide’s operational review on conflict detection tools, including MTC D and what-if functionalities”*, 09. 06. 2023. godine;
- ECAC ACC/58 online workshop, 20. 06. 2023. godine;
- EUROCONTROL Webinar: *“Runway performance solutions”*, 27. 06. 2023. godine
- EUROCONTROL Webinar: *“Predictive turnaround planning and management”*, 30. 06. 2023. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: *“Handling surprises – Lessons learned from Hindsight”*, 14. 07. 2023. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: *“The INDI 1 project (1/2) – Lessons learned from the world’s largest commercial U-Space trial in Israel”*, 12. 07. 2023. godine
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: *“The INDI 1 project (2/2) – Lessons learned from the world’s largest commercial U-Space trial in Israel”*, 18. 07. 2023. godine
- ICAO Webinar: *“A&SI Investigation”*, 18. 07. 2023. godine
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: *“Licensing and integrating a flight demonstration return from space into airspace operations”*, 27. 09. 2023. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: *“Transitional Interfaces for Human-Data Interaction (Part 2 of 3 of a new series of webinars on Human Data Interaction)”*, 29. 09. 2023. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: *“Transitional Interfaces for Human-Data Interaction (Part 2 of 3 of a new series of webinars on Human Data Interaction)”*, 29. 09. 2023. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: *“The future of the space industry and High-Altitude Operations” (HAO)*, 04. 10. 2023. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: *“Unmanned Traffic Management (UAM) integration in Controlled Traffic Region” (CTR)*, 11. 10. 2023. godine;
- EUROCONTROL Stakeholder Forum: *“Higher airspace operations”*, 13. 10. 2023. godine
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: *“Will drones cover our skies? - Part 2 of 4 - USSP systems, technologies and competencies”*, 23. 10. 2023. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: *“Flight to Cyber Resilience: Anti-DDoS Webinar Takes Off!”*, 25. 10. 2023. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: *“Introduction to UAM risk, noise, and visual pollution”*, 26. 10. 2023. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: *“Will drones cover our skies? - Part 3 of 4 - USSP practical lessons learned”*, 30. 10. 2023. godine,
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: *“Just Culture...Revisited – Lessons learned from HindSight”*, 09. 11. 2023. godine;
- ESASI Webinar: *“FocusOn Webinar, Communicating with Families”*, 15. 11. 2023. godine;
- EUROCONTROL Webinar: *“EATM-CERT’s 2023 Annual report on cyber in aviation”*, 22. 11. 2023. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: *“Making TMAs more efficient - The impact of Airspace versus Operations in the last 50NM (2/4)”*, 29. 11. 2023. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: *“Flight to Cyber Resilience: Anti-DDoS Webinar Takes Off!”* 30. 11. 2023. godine;

- EUROCONTROL Stakeholder Forum on the evolution of flexible use of airspace: *“From leadership insights to operational actions”*, 01. 12. 2023. godine,
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: *“Fatigue and Stress Management in Practice”*, 07. 12. 2023. godine.

Sve prethodno navedeno ukazuje da je Komisija kontinuirano imala u fokusu praćenje stanja sigurnosti saobraćajnog Sistema Države, pravovremeno vođenje sigurnosnih istraga i izdavanje sigurnosnih preporuka, te obuku i stručno usavršavanje, sa posebnim akcentom na osnovnoj, naprednoj i OJT obuci, u cilju dostizanja i održavanja sposobnosti, znanja i vještina, neophodnih za uspješno namjensko angažovanje, naročito u oblasti vazdušnog saobraćaja, jer u toj oblasti Država ima i najviši nivo međunarodne obaveze (*Članica ICAO Konvencije, a ako se ima u vidu da je ICAO specijalizovana agencija Ujedinjenih nacija - OUN*). Preventivno i proaktivno djelovanje Komisije značajno je doprinijelo unapređenju sistema prijavljivanja događaja, ali i unapređenje sigurnosti vazdušnog saobraćaja prvenstveno kod operatera koji operacije uglavnom izvoide u “G prostoru”.

2. Aktivnosti Komisije za 2024. godinu

6.1 Godišnji plan rada Komisije

Tokom 2024. godine, Komisija će se težišno angažovati na nastavku započetih istraga i praćenju sigurnosti vazdušnog saobraćaja, kao i na realizaciji sistemskih zadataka, usmjerenih na izgradnju sposobnosti i kapaciteta za pokretanje i vođenje efikasnih istraga nesreća i nezgoda u saobraćaju, u skladu sa domaćom i međunarodnom legistlativom, u sve tri grane saobraćaja, po sledećem:

- **Administracija, organizacija i rukovođenje Komisijom;**
- **Ažuriranje Listi stručnjaka Komisije potrebnim brojem eksperata (za mogućnost formiranja većih istraživačkih timova u slučaju velikih nesreća), njihova adekvatna obuka i stručno usavršavanje;**
- **Nastavak vođenja započetih istraga nesreće ultralakog aviona Groppo G70 600 912ULS (D-MGMS) i ozbiljne nezgode ultralakog aviona “SupoerSTOL” (J121WH), otvorenih tokom 2023. godine, te ozbiljne nezgode vazduhoplova “Cessna 172N” (40-VUK), iz 2019. godine; pomorskih nezgoda i željezničkih nesreća i nezgoda;**
- **Praćenje realizacije i ažuriranje Godišnjeg plana rada Komisije za 2024. godinu i Godišnjeg plana obuke istražilaca Komisije i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije, za 2024. godinu;**
- **Saradnja sa relevantnim domaćim i međunarodnim vazduhoplovnim, željezničkim i pomorskim organizacijama i institucijama. (ACV, SMATSA, Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, Direktor za zaštitu i spašavanje MUP CG, MOCG; ENCASIA, ESASI, ISASI, ECAC ACC, ICAO EUR/NAT, ERA i EMSA);**
- **Praćenje, koordinacija i organizacija aktivnosti usmjerenih na stručno specijalističko usavršavanje stalnih istražilaca i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije;**

- Proučavanje i upoznavanje sa relevantnim međunarodnim i domaćim dokumentima i propisima kojim se regulišu pitanja iz oblasti Istraživanja nesreća, ozbiljnih nezgoda i nezgoda vazduhoplova, plovni objekata i željezničkih nesreća i nezgoda, nakon implementacije u pravni sistem;
- Praćenje izmjena zakonske regulative iz oblasti Civilnog vazdušnog saobraćaja, pomorskog i željezničkog saobraćaja Crne Gore;
- Praćenje realizacije i ažuriranje aktivnosti deklariranih u Korektivnom akcionom planu Države, u cilju unapređivanja sposobnosti Državnog vazdušnog sistema;
- Ažuriranje podataka i rokova važenja ID istražilaca, praćenje termina za ponavljanje obuke iz pojedinih oblasti od značaja za uspješno vođenje istraga, te kompletiranje dokumentacije i opreme za istraživače i njeno završavanje po rokovima;
- Praćenje stanja sigurnosti Civilnog vazdušnog saobraćaja u zemlji, okruženju i na globalnom nivou, te pomorskog i željezničkog saobraćaja u Državi;
- Unapređenje uslova rada u prostorijama KINNS, pravilno rukovanje i održavanje IT opreme i drugih sredstava neophodnih za rad Komisije, u ispravnom stanju.

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

- 6.1.1 **Administracija, organizacija i rukovođenje radom Komisije** (Planiranje i izvještavanje; Organizacijska struktura; Inspekcijski poslovi, kontrola i nadzor; Opšta administracija; Saradnja sa relevantnim domaćim i međunarodnim vazduhoplovnim organizacijama i institucijama)
- 6.1.2 **Stručno specijalistično usavršavanje** (Usavršavanje istraživača Komisije i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije-zadaci precizirani Planom obuke i stručnog usavršavanja Komisije, za 2024. godinu)
- 6.1.3 **Materijalno obezbjeđenje** (Materijalno poslovanje; Finansijsko poslovanje; Operativna logistička podrška; Ostali zadaci logističke podrške)

Rukovodilac Komisije koordinira aktivnosti i usmjerava realizaciju Plana, u zavisnosti od angažovanja na ključnim aktivnostima istraga. Dostignuti nivo realizacije ostalih planiranih aktivnosti, zavisice od broja i vrste nesreća i nezgoda koje bi se morale istraživati, epidemiološke situacije COVID 19 i mogućih drugih epidemija, raspoloživih materijalno finansijskih sredstava, stepena unapređenja međuresorne saradnje u Cgnoj Gori, dostignutog nivoa međunarodne saradnje, te sveukupnog stanja sigurnosti u Saobraćajnom sistemu Države, od čega će zavisiiti konkretno angažovanje istražilaca.

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

Godišnji Plan obuke istražilaca i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije, za 2024. godinu, brižljivo je pripremljen i detaljno razrađen u skladu sa potrebama Komisije za unapređenjem stručno specijalističkih kompetencija raspoloživog kadra. U tom smislu, tokom tekuće godine, plan predviđa sledeće aktivnosti:

- *Osnovi kurs za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova;*
- *Napredni kurs za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova;*
- *RASG EUR Accident Investigation (AIG) and ECCAIRS User WORKSHOP;*
- *Osnovni kurs za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda u saobraćaju u ekstremnim temperaturnim uslovima;*
- *Seminar upoznavanja sa stepenom realizacije Nacionalnog plana sigurnosti vazdušnog saobraćaja 2020-2024;*
- *Seminar prve pomoći istražiocima na mjestu nesreće, za stalne istražioče i eksperte sa Liste stručnjaka Komisije;*
- *Seminar Zaštite od opasnih materija na mjestu nesreće i korišćenja zaštitne opreme istražilaca;*
- *Seminar protiv požarne zaštite Istraživača na mjestu nesreće ili ozbiljne nezgode u saobraćaju;*
- *Seminar upoznavanja eksperta sa Liste stručnjaka Komisije sa opremom i dokumentacijom istražilaca Komisije;*
- *Obuka stalnih istražilaca i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije u vođenju realnih istraga (OJT Training);*
- *Kursevi, seminari i obuke, na oslovu poziva Istraživačkih organa drugih država, ICAO EUR NAT, ECAC (JAA TO), EUROCONTROL, SCSI-The Southern California Safety Institute, ESASI, ISASI, MASI, ERA, EMSA, Online kurses OSHAcademy i sl.*

Pored navedenih aktivnosti obuhvaćenih sa GPR i GPO za 2024. godinu, članovi Komisije će se preventivno i proaktivno angažovati i na drugim zadacima od interesa za unapređenje sigurnosti Saobraćajnog sistema Države, kao što su:

- *Održavanje i unapređenje sistema izvještavanja o događajima od uticaja na sigurnost vazdušnog, pomorskog i željezničkog saobraćaja;*
- *Unapređenje saradnje i održavanje kontakta sa subjektima u čijoj nadležnosti je sigurnost vazdušnog, pomorskog i željezničkog saobraćaja;*
- *Održavanje i ažuriranje sajta i objavljivanje notifikacija, informacija o etapama istraga i završnih izvještaja;*
- *Rad i aktivnosti na "poboljšanju vidljivosti" postojanja Komisije u Saobraćajnom sistemu Države;*
- *Vođenje Nacionalne baze podataka o nesrećama, nezgodama i događajima koji ugrožavaju sigurnost ;*

- *Periodično ažuriranje Liste stručnjaka iz sva tri vida saobraćaja*
- *Periodično ažuriranje pregleda obuke stalnih istraživača i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije;*
- *Periodično ažuriranje liste opreme istražilaca, za učešće u istragama nesreća i nezgoda;*
- *Učešće u radu Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnšću u civilnom vazduhoplovstvu;*
- *Preventivno i proaktivno djelovanje i redovna komunikacija sa nadležnim organima, tijelima, operaterima aerodroma i letjelišta, vazdušnim operaterima, željezničkim i pomorskim operaterima, u cilju unapređenja sigurnosti u sve tri grane saobraćaja.*
- *Tekući poslovi u vezi funkcionisanja Komisije i eventualne saradnje sa nadležnim državnim organima kod unapređenja zakonske regulative koja se tiče saobraćajnih oblasti, Saobraćajnog Sistema države, koje spadaju u djelokrug rada i interesovanja Komisije (vazdušni, željeznički i pomorski saobraćaj).*

Podgorica, 20. 03. 2024.godine

Rukovodilac Komisije
Darko Čonč





Crna Gora

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

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

Crna Gora
KOMISIJA ZA ISTRAŽIVANJE NESREĆA
I NEZGODA U SAOBRAĆAJU

Vlada Crne Gore

(Ministarstvo saobraćaja i pomorstva)

Broj 02-20

Podgorica, 16.07.2024 god.

Predmet: Dopunjeni izvještaj o radu za 2023. god.

Na osnovu Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza („Službeni list CG“, br. 1/14 čl.115 stav 3 tačka 8) dostavljam Vam izvještaj o radu Komisije za istraživanje vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Komisija je u 2023.god. izvršila istragu 13 vanrednih događaja. Mjesto, datum, vrijeme, kratak opis i uzrok njihovog nastanka je:

1. U km.307+500 (Mijatovo Kolo – Kruševo) 02.02.2023.god. u 18:20 h nalet voza br. 45778 na oštećenu kontaktnu mrežu (polomljeni izolator zatege konzole).
Dotrajalost izolatora.
2. U km. 332+227 (Trebiljevo – Kolašin) 10.02.2023.god. u 10:30 h nalet voza br.6103 na oštećenu kontaktnu mrežu (polomljeni izolator zatege konzole).
Dotrajalost izolatora.
3. Od km. 374+900 (Lutovo-Bratonožići) – km. 396+355 (Bioče – Podgorica) 12.02.2023.god. u 12:22 h požar na 36 pragova izazvan nailaskom voza br.48671.
Propusti željezničkog radnika TPJ Bijelo Polje.
4. U stanici Golubovci 02.03.2023.god. u 19:24 h kod voza br.52102 defekt lok.461-044 i nestanak napona u voznom vodu na potezu Podgorica – Bar.
Proboj naponskog mjernog transformatora.
5. U km. 54+484 (Podgorica-Spuž) 14.03.2023.god. u 11:03 h kod voza br. 53106 (sama lok. 661-326) usmrćenje trećeg lica.
Nepažnja i nedozvoljeno kretanje kolosjekom stradalog lica.
6. U stanici Sutomore 25.05.2023.god. u 12:51 h kod voza br. 6161 (EMG 412/416-049/050) povreda putnice.
Propusti željezničkih radnika (voznih i staničnih).
7. U km. 300+600 (Bijelo Polje-Kruševo) 15.06.2023.god. u 06:33 h nestanak napona u voznom vodu kod voza br. 6101 u trajanju od 68 min.
Proboj sekcionog izolatora manipulativnog kolosjeka u stanici Bijelo Polje.
8. U stanici Golubovci 09.08.2023.god. u 10:50 h povreda trećeg lica približavanjem voznomu vodu pod naponom na rastojanju manjem od dva metra sa krova teretnih kola gariranih na četvrtom kolosjeku.
Nedozvoljeno penjanje povrijeđenog lica na krov teretnih kola.
9. U stanici Lutovo 23.09.2023.god. u 02:54 h nalet voza br.45778 na slobodni profil ugrožen padom obilaznog voda.
Kidanje obilaznog voda.

Crna Gora

MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA I POMORSTVA

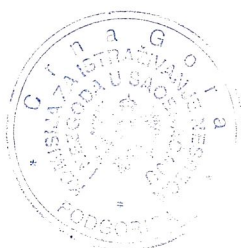
Broj	Redni broj	Prilog	Vrijednost
01-04/24	7056	1	

10. U stanici Bar 30.09.2023. god. u 19:40 h iskiiznuće manevarske lokomotive 644-007 na skretnici br. 114 u trećoj reonskoj grupi.
Propusti željezničkih radnika (manevarskog osoblja).
11. U km. 435+870 (Sutomore-Virpazar) 03.11.2023.god. u 12:00 h pad stabla na kolosjek ispred nailaska voza br. 6154.
Propusti željezničkih radnika građevinske djelatnosti.
12. U km. 345+700 (Kolašin-Kos) 03.11.2023.god. u 12:55 h pad stabla na kolosjek i oštećenje voznog voda.
Propusti željezničkih radnika građevinske djelatnosti.
13. U km. 2+452 (Ostrog – Nikšić) 18.11.2023.god. u 13:51h kod voza br. 7102 usmrćenje trećeg lica.
Nepažnja i nedozvoljeno kretanje kolosjekom stradalog lica.

Na osnovu rezultata istraga, u cilju poboljšanja bezbjednosti u željezničkom saobraćaju, preporučujemo:

1. Da se redovno vrši inspekcijski nadzor nad primjenom **Uputstva o rukovanju brzinomjernim uređajima na vučnim i drugim vozilima i obradi trake za registrovanje** naročito odredbi čl.4 i čl.6, i da se željezničkim prevoznicima naloži donošenje bližih (detaljnijih) odredbi o načinu vršenja ovih radnji shodno čl.12.
2. Da se postojeći analogni registrujući brzinomjerni uređaji na svim lokomotivama i EMG serije 412/416 (prosječne starosti preko 40 god.) zamijene elektronskim , koji pored standardnih registruju i podatke o smjeru vožnje i davanju zvučnih i svjetlosnih signalnih znakova znatno preciznije i pouzdanije, čime bi se značajno smanjio broj vanrednih događaja na putnim prelazima.
3. Da se redovno vrši inspekcijski nadzor nad primjenom **Pravilnika o održavanju signalno-sigurnosnih uređaja** naročito čl.9 kada su u pitanju smetnje i kvarovi na putnim prelazima.
4. Da Ministarstvo naloži prevoznicima da, u skladu sa **Propisima za izračunavanje i iznalaženje vremena vožnje vozova** (Propisi 69 str 9 stav 6, str 54 stavovi 1 i 2, strana 59 stav 7), izrade:
 - dijagrame kočenja kojima se, u zavisnosti od: raspoloživog (stvarnog) procenta kočenja, brzine kretanja u trenutku pristupa kočenju i nagiba na kojima se vrši kočenje, prikazuje potrebno vrijeme i put za smanjenje brzine kretanja ili za zaustavljanje voza;
 - dijagrame za iznalaženje vremena vožnje pri ubrzanju (povećanju brzine) i vremena vožnje pri kretanju ravnomjernom brzinom;
 - dijagrame kočenja zaustavljanjem voza **brzim kočenjem** .

S poštovanjem,



glavni istražilac
Miodrag Vučković, dipl.ing.saob.i
mašinske struke