

Priloga: 11.03.2022				
Org. jed.	Redni broj	Redni broj	Prilog	Vrijednost
01/1-	01/22-	2677/1		



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 2021. godinu**

Podgorica, 10. mart, 2022. godine

## **SADRŽAJ:**

- 1. REZIME,**
- 2. Nadležnosti Komisije**
- 3. Administrativno- tehnički uslovi za rad Komisije**
- 4. Aktivnosti Komisije**
  - 4.1 Aktivnosti u okviru ICAO USOAP CMA programa**
  - 4.2 Istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova**
  - 4.3 Istraživanje nesreća u željezničkom saobraćaju**
  - 4.4 Istraživanje pomorskih nezgoda i nesreća**
- 5. Ljudski resursi**
  - 5.1 Organizacijska struktura Komisije**
  - 5.2 Obuka i stručno usavršavanje istraživača**
- 6. Aktivnosti Komisije za 2022. godinu**
  - 6.1 Godišnji plan rada Komisije**
  - 6.2 Godišnji plan obuke stalnih istraživača i eksperata sa Liste Komisije**

## 1. REZIME

**Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća** (u daljem tekstu Komisija), u postojećoj organizacijskoj strukturi izvršavala je zadatke iz svog djelokruga, od 2014. godine, do 04.09.2021. godine, kada je **Odlukom Vlade Crne Gore br.04-3715, od 30.07.2021. godine**, Komisija proširena na 6 istraživača (po dva za svaki vid saobraćaja) (**Sl. list CG br. 91/2021, od 27.08.2021. godine**).

Doprinos Komisije unapređenju sigurnosi u Saobraćajnom sistemu Crne Gore, tokom 2021. Godine bio je vidljiv u svim saobraćajnim oblastima i sektorima, kako u civilnom vazduhoplovstvu, tako i u željezničkom i pomorskom saobraćaju. U domenu istraga vazduhoplovnih nesreća i ozbiljnih nezgoda uspostavljen je stabilan i pouzdan sistem izvještavanja o vanrednim događajima svih kategorija, što je jedan od osnovnih preduslova za uspješan rad. Tehnički uslovi za funkcionisanje Komisije dodatno su unapređivani, što je rezultiralo nabavkom dijela nedostajuće IT i druge opreme i sredstava za rad, u okviru odobrenih finansijskih sredstava i u skladu sa važećim zakonskim propisima.

Tokom godine, u oblasti vazdušnog saobraćaja Komisija je primila 157 prijava vanrednih događaja, analizirala ih i evidentirala po kategorijama, te otvorila istragu u dva slučaja, od kojih je, prema važećoj nacionalnoj regulativi, usklađenoj sa ICAO standardima, jedan kategorisan kao "nesreća" (zbog obima oštećenja komponenti vazduhoplova), dok je drugi kategorisan kao "ozbiljna nezgoda". Istovremeno, nastavljena je istraga još dva vanredna događaja-ozbiljne nezgode (po jedna iz 2019. godine i 2020. godine), od kojih je jedna rezultirala Završnim izvještajem sa preporukama za unapređenej sigurnosti, dok se druga nalazi u fazi tehničke analize prikupljenih podataka, koja se vrši u inostranstvu, a čiji su rezultati neophodni za završetak istrage, koji je za očekivati da rezultira Završnim izvještajem tokom 2022. godine.

Sredinom 2021. godine, u saradnji sa Agencijom za civilno vazduhoplovstvo (ACV) i ICAO, izvršeno je ažuriranje neusaglašenosti domaće vazduhoplovne legistlative sa ICAO legistlativom, kojom prilikom je izvršeno i ažiriranje Korektivnog akcionog plana Države (**Cirective Action Plan-CAP**) i od strane KINNS pokrenuto više inicijativa prema Ministarstvu kapitalnih investicija (MKI), kako bi se otklonila izvjesna operativna ograničenja u radu Komisije, poput nedostatka potrebnog broja istraživača, po sva tri vida saobraćaja, što je konačno i riješeno, od kraja III kvartala 2021. godine.

U oblasti željezničkog saobraćaja, za period od 01.oktobra do 31 decembra Komisija je procesuirala 2 događaja koji su procijenjeni kao nesreća ili ozbiljna nezgoda i za njih su Završni izvještaji u izradi. Ovdje treba imati u vidu da je od 19. 08. 2020. godine, sve do 04. 09. 2021. godine, Komisija je bila **nepopunjena istražiteljima za željeznički saobraćaj**, što je više od godinu dana opterećivalo njen rad u ovoj oblasti i Komisija nije bila u stanju da pokreće istrage nezgoda i nesreća iz domena željezničkog saobraćaja.

U oblasti pomorskog saobraćaja Komisija je procesuirala 8 događaja koji su procijenjeni kao nesreća ili ozbiljna nezgoda i za sve događaje je utvrđeno da se radi o događajima za čije istraživanje Komisija nije nadležna (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 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), te procedura finansiranja eventualnih većih nesreća (od 2020. godine ostvaren blagi pomak, jer je Komisija uvrštena među subjekte sa mogućnošću povlačenja sredstava iz budžetske reserve, 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, 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. Višegodišnji problem sa kojim se Komisija susretala u radu, vezan za neadekvatnu popunjenost stalnim članovima, napokon je riješen odlukom Vlade Crne Gore, od 30.07.2021. godine. Nakon sagledavanja zahtjeva koji proizilaze iz potrebe realizacije i ažuriranja Korektivnog akcionog plana Države, pokazano je i razumijevanje od strane nadležnih iz MKI i Ministarstva finansija (MF), tako da su stvorene realne finansijske pretpostavke, za unapređenje obima i kvaliteta rada Komisije. Od septembra mjeseca 2021. godine, Komisija je ponovo u stanju da prati događaje od uticaja na sigurnost u sva tri vida saobraćaja, koji su u njenoj nadležnosti (vazdušni, željeznički i pomorski saobraćaj).

## **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 ("*Službeni list CG*", broj 1/14) i Zakonu o sigurnosti pomorske plovidbe ("*Službeni list CG*", broj 62/13), Komisija je samostalna u radu i funkcionalno je nezavisna od svih subjekata čija je djelatnost regulisana ovim zakonima, kao i drugih tijela ili lica koja bi mogla biti od uticaja na objektivnost i samostalnost u radu Komisije. Komisija vrši istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom, željezničkom i pomorskom saobraćaju sa ciljem da utvrdi uzroke nesreća ili ozbiljnih nezgoda, daje sigurnosne preporuke radi poboljšanja sigurnosti, vodi Nacionalne baze podataka o nesrecama i ozbiljnim nezgodama i događajima koji ugrožavaju sigurnost; dostavlja podatke iz Nacionalne baze podataka međunarodnim organizacijama u skladu sa zaključenim međunarodnim ugovorima; saraduje sa drugim istražnim organima za istrage nesreća, objavljuje rezultate istraga uz poštovanje načela 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.

## **3. Administrativno - tehnički uslovi za rad Komisije**

Tokom pta tri tromjesečja 2021. godine, administrativno-tehnički uslovi za rad Komisije su održavani na nivou iz prethodnih godina i omogućavali su osnovno funkcionisanje i vođenje istraga nesreća i nezgoda u vazдушnom i pomorskom saobraćaju. Popunom Komisije sa nedostajućim stalnim istražiocima (od septembra 2021. godine) i nabavkom dijela nedostajuće opreme i pravilnim održavanjem postojeće, poboljšani su operativno tehnički uslovi za rad i funkcionisanje Komisije. U aktuelnom organizacijskom sastavu i kapacitetu Komisija je u mogućnosti da tehnički podrži sa osnovnom opremom formiranje jednog većeg tima (8 do 12 članova), ili tri manja tima za istrage (3 do 4 člana) istovremeno. Razmatra se mogućnost pokretanja saradnje sa drugim organima i institucijama poput Direktorata za zaštitu i spašavanje (MUP) i VCG (MO) kako bi se eventualno postigli sporazumi o saradnji, kojim bi se obezbijedili dodatni administrativno tehnički kapaciteti za povećanje operativno tehničkih sposobnosti Komisije, za slučaj angažovanja na istragama većih nesreća.

Komisija ne posjeduje službeno vozilo, a tokom godine je raspolagala novčanim iznosom za pogonska sredstva, u iznosu od 350 eura mjesečno, pri čemu su članovi koristili svoja, privatna vozila za službene potrebe. U slučaju potrebe za prevoženjima istraživača do mjesta nesreća koja su izvan zahvata putne infrastrukture, Komisija je pokretala inicijativu prema MO kako bi se eventualno postigao Sporazum o saradnji i mogućnosti korištenja vojnih resursa za te potrebe, ali za sada u tom pravcu nije bilo nikakvih pomaka, zbog čega bi na tom putu bila značajna podrška nadležnih iz Ministarstva kapitalnih investicija.

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

Dva dugoročno prisutna problema a koja su obilježila i prošlu godinu, značajno otežavajući rad Komisije na konkretnim istragama i čak onemogućujući kontinuitet istih, jesu **nepostojanje procedura za isplatu nadoknada za rad stručnjaka sa lista eksperata koji učestvuju u radu istražnih timova i nepostojanje procedure (pravilnika) za plaćanje laboratorijskih analiza kod utvrđivanja uzroka nesreća i ozbiljnih nezgoda**. Ovo neriješeno stanje oko finansiranja 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 još od 2017. godine, pokušavala da dio ovog problema prevaziđe kroz primjenu Internog pravilnika o plaćanju članova istražnog tima sa liste stručnjaka, ali to nije prihvaćeno od strane Ministarstva finansija, sa čime su bili upoznati nadležni iz tadašnjeg MSiP, uz molbu da se preduzmu mjere kako bi se konačno riješilo to pitanje. Do rješenja bi se moglo najbrže doći kroz donošenje Pravilnika, od strane MKI u skladu sa zakonskim odredbama na osnovu kojih je osnovana Komisija i definisano pravo na naknadu njenim članovima, a gdje bi način finansiranja aktivnosti bio detaljno propisan. **Njime bi moglo biti riješeno i pitanje definisanja procedure finansiranja istraga većih nesreća, jer je nedostatak takve procedure bio i jedan od ozbiljnih nalaza ICAO USOAP CMA Izvještaja o nalazima i reviziji, iz avgusta 2019. godine, a obaveza rješavanja tog puta unesena je u Korektivni akcioni plan Države, međutim i dalje nije riješena.**

## 4. Aktivnosti Komisije

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

Pristupanjem Konvenciji o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu i članstvom u ICAO, od 17.03.2007. godine, Crna Gora je postala zemlja ugovornica ove najznačajnije međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva i time preuzela obaveze za usaglašavanje svoje primarne zakonske regulative, koja se odnosi na vazdušni saobraćaj, sa pravima i obavezama koje proizilaze iz spomenute Konvencije, njenih aneksa i dokumenata, kojima se obezbjeđuje primjena ujednačenih međunarodnih standarda i preporučene prakse u razvoju i neometanom sprovođenju domaćeg i međunarodnog vazdušnog saobraćaja.

Nakon sprovedenog ICAO USOAP CMA audita, u januaru 2019. godine, ICAO je izvršio analizu nalaza (findings) i dostavio je Vazduhoplovnim vlastima Crne Gore Konačni izvještaj o sigurnosnom nadzoru civilnog vazduhoplovstva Crne Gore (*Final Report on the Safety Oversight Audit of the Civil Aviation System of Montenegro*), koji je pokazao respektivan napredak Sistema, po svim elementima, ali i niz zahtjeva na koje je Država trebala dati odgovor kroz izradu Korektivnog akcionog plana (Correction Action Plan - CAP), sa tačnim i preciznim odgovorima po svim protocol pitanjima, po oblastima i kritičnim elementima, sa referentnim dokazima, tačno naznačenim rokovima otklanjanja nedostataka i revidiranim rokovima za dostavljanje zadovoljavajućeg odgovora na svako protocol pitanje. CAP je sačinjen i usaglašen sa vazduhoplovnim vlastima Države krajem avgusta 2019. godine, sa fleksibilnim rokovima, definisanim aktivnostima i nosiocima istih, kako bi se u razumnom roku otklonili nedostaci definisani u Konačnom izvještaju ICAO USOAP CMA audita. CAP se revidira svake godine, što je bio slučaj i sredinom 2021. godine, ali po pitanju rješenja vezanih za Komisiju, nije bilo izmjena u prethodnim unosima, osim pomjeranja datuma za novu realizaciju. Za sledeću korekciju CAP, Komisija će moći dostaviti zahtijevane promjene u brojnom stanju i unapređenju sposobnosti dostupnosti Komisije, putem ažuriranja kontakt podataka na sajtu ICAO.

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 na više definisanih USOAP ICMA protocol pitanja, koja su u Konačnom izvještaju ICAO USOAP CMA, procijenjena kao "nezadovoljavajuća". Aktivnosti preduzete od strane Komisije, još tokom 2020. godine, u saradnji sa ACV i uz razumijevanje od strane nadležnih iz tadašnjeg MSiP i MF, napravljeni su izvjesni pomaci i ostvareno poboljšanje materijalno finansijske baze. Planirano je i odobreno povećanje Budžeta za Komisiju u 2021. godinu za povećanje broja stalnih članova za oblast istraživanja nesreća i nezgoda u vazduhoplovstvu, pomorstvu i željeznici, ali je izostalo alociranje sredstava za mogućnost pokretanja istraga eventualnih većih nesreća sa pozicije budžetska rezerva u okviru Budžeta MF. Krajem 2021. godine, tokom

predstavljanja Budžeta za 2022. godinu, u skupštini CG, ukazano je taj problem, i rješenje je predviđeno za 2022. godinu. (U budžetskoj rezervi je navedena Komisija, iako još uvijek ne postoji definisana procedura za aktiviranje tih sredstava u slučaju velike vazdušne nesreće, a što je bila jedna od važnijih pmjedbi validacione misije ICAO USOAP CMA, iz januara 2019. godine).

Stupanjem 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 naročiti odnosi na oblast istraživanja vazduhoplovnih vanrednih događaja, jer navedeni ICAO dokumenat, podrazumijeva pokretanje istraga i kod pojedinih vanrednih događaja kategorizovanih kao "nezgoda", kakvih može biti na desetine, tokom svake godine (*u 2021. godini bilo je 157 prijava*). Obim mogućih istraga naročito bi mogao doći do izražaja, narastanjem intenziteta vazdušnog saobraćaja, koji se očekuje nakon popuštanja epidemioloških mjera i opasnosti od širenja virusa COVID 19, s obzirom da je u toku masovna imunizacija stanovništva, širom svijeta.

## **4.2 Istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova**

U toku 2021. godine Komisija, sektor istraga nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova dobio je 157 prijava ugrožavanja sigurnosti vazdušnih operacija. Analizom istih, ustanovljeno je da se u jednom slučaju radilo o vanrednom događaju iz kategorije "nesreća" (4O-EAC) (zbog procijenjenog obima oštećenja ključnih komponenti vazduhoplova), koji se dogodio 23. juna 2021. godine, dok se u još jednom slučaju radilo o "ozbiljnoj nezgodi" (4O-MNE), koja se dogodila 27. septembra 2021. godine. U oba slučaja, Komisija je formirala istraživačke timove i otvorila istrage gdje je istraga "nesreće" (4O-EAC) rezultirala završnim izvještajem, dok je istraga "ozbiljne nezgode" (4O-MNE) u toku.

Tokom godine, nastavljene su i dvije ranije započete istrage ozbiljne nezgode (4O-EAB), koja se dogodila 22. novembra 2020. godine, (ista rezultirala završnim izvještajem u julu 2021. godine), kao i istrage "ozbiljne nezgode (4O-VUK), koja se dogodila 23. decembra 2019. godine, za koju se još uvijek čekaju nalazi tehničkog zavoda iz inostranstva (Technify Motors-Continental, St. Egidien, Njemačka), neophodni za donošenje zaključaka o ključnom uzroku i završetak istrage, to jest objavljivanje završnog izvještaja.

Ako se ima u vidu da se radilo o godini u kojoj smo imali obim vazdušnog saobraćaja za oko 30%, manji u odnosu na 2019. godinu, 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.

Komisija nije imala obavezu dostavljanja završnih izvještaja ICAO-u, iako se u oba slučaja (40-EAB i 40-EAC) radilo o ugrošavanju sigurnosti vazduhoplova maksimalne poletne mase preko 2250 kg (Definisano ICAO regulativom), jer je u oba slučaja do vanrednih događaja došlo u letnim operacijama “državnih vazduhoplova”, koje se nijesu odvijale po ICAO standardima (operacije gašenja požara).

Kao i prethodnih godina, Komisija je imala redovnu komunikaciju i razmjenu informacija sa ENCASIA-om (Evropska mreža istraživača avionskih nesreća), AIG ECAC (Grupa za istraživanje nesreća i nezgoda Evropske konferencije civilne avijacije) i ICAO EUR/NAT Regional Office (ICAO kancelarija za Evropu i sjeverni Atlantik).

U sklopu planirane obuke sa ciljem sticanja novih saznanja i razmijene iskustava iz oblasti istraživanja vanrednih događaja u saobraćaju, dva stalna istraživača i dva istraživača sa Liste stručnjaka Komisije, prisustvovali su kursu “Topli i hladni stres, tokom boravka istraživača na mjestu nesreće-nezgode”, dok su svi stalni istraživači Komisije (uključujući i novoimenovane) prošli obuku iz oblasti prve pomoći istraživačima angažovanim na mjestu nesreće-nezgode i zaštita od požara istraživača, angažovanih na mjestima nesreće-nezgode. Dva stalna istraživača za vazdušni saobraćaj prisustvovali su radionici za upoznavanje sa Nacionalnim planom sigurnosti u vazdušnom saobraćaju za period 2021. – 2024. godine, dok su dva stalna istraživača i jedan istraživač sa liste stručnjaka prisustvovali interresornoj bježbi “**Platforma 21**”, vezanoj za odgovor Države na incident zagađivanja mora naftnim derivatima. Zbog trajanja epidemioloških mjera za sprječavanje širenja virusa COVID19, skoro tokom cijele godine, veliki broj aktivnosti predviđenim Godišnjim planom obuke KINNS, nije bilo moguće realizovati, zbog čega su isti preplanirani u Godišnji plan obuke KINNS za 2022. godinu.

Jedan istraživač sa Liste stručnjaka KINNS (od septembra 2021. godine imenovan za stalnog istraživača za vazdušni saobraćaj), završio je OJT (*On -the-Job Training*), započet 2019. godine učešćem u istrazi 40-VUK i daljim učešćem u istragama 40-AOM, 40-EAB i 40-EAC, kao najviši vid obuke istraživača nesreća i nezgoda vazduhoplova, čijim završetkom istraživači stiču sposobnost da mogu biti imenovani u ulozi vođe istraživačkog tima, za istraživanje nesreća i nezgoda manjih vazduhoplova.

Pored navedenog, a u skladu sa trendovima prelaska na online obuku, sastanke i konferencije, tokom godine, istraživači za vazdušni saobraćaj su učestvovali i u drugim vidovima obuke, seminara, konferencija i radionica kojih je bilo preko 40, a koji su prikazani u pododjeljku 5.2 (Obuka i stručno usavršavanje istraživača):

Član Komisije iz sektora istraga vazduhoplovnih nesreća i nezgoda (ujedno Rukovodilac Komisije), tokom godine je aktivno učestvovao u radu *Nacionalnog odbora za sigurnost*



*vazdušnog saobraćaja*, koji je pored niza redovnih aktivnosti iz svoje nadležnosti održao i dva sastanka i radionicu za upoznavanje sa Nacionalnim planom sigurnosti 2021.-2024. godina.

Rukovodilac i stalni članovi Komisije, učestvovali su i na dvije vježbe i jednoj radionici koje se tiču sigurnosti pomorskog i vazdušnog saobraćaja, po sledećem:

- **Interresorna vježba “Platforma 2021”, koja je održana u Baru, 11. 06. 2021. godine;** (Prisustvovala dva stalna istraživača i jedan istraživač sa Liste stručnjaka KINNS);
- **Interresorna vježba “Nesreća vazduhoplova na a. Podgorica”,** održana na a. Podgorica, 16. 12. 2021. godine (Prisustvovali Rukovodilac i zamjenik rukovodioca KINNS, ujedno istraživač za vazdušni saobraćaj);
- **Radiocica “Nacionalni program sigurnosti vazdušnog saobraćaja”,** održana u ACV dana 03.12.2021. godine.

U sklopu regionalne saradnje istraživača nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova u toku 2021. godine Komisija je održavala kontakte sa Centrom za istraživanje nesreća Srbije, Agencijom za istraživanje nesreća Hrvatske, Biroom za istraživanje nesreća i nezgoda u saobraćaju Njemačke; Komisijom za istraživanje vazduhoplovnih nezgoda Slovenije; Biroom za istraživanje nesreća i nezgoda V. Britanije(AAIB); Agencijom za istraživanje avionskih nesreća Francuske (BEA); AIG ECAC; ECAC ACC i ICAO EUR/NAT.

Imajući u vidu, stručno specijalistička znanja, školsku spremu i iskustvo stećeno kroz dosadašnji rad i obuku istraživača, uz primjenu pozitivne međunarodne prakse, Komisija je pored **“Osnovnog kursa za istraživanje nesreća i nezgoda vazduhoplova”,** dizajnirala i **“Osnovni kurs za istraživanje nezgoda i nesreća u saobraćaju u ekstremnim temperaturnim uslovima”** čije sprovođenje je vršeno 2021. godine, na koji način je sertifikovano 4 istraživača (dva stalna i dva sa Liste stručnjaka KINNS), za izlazak i boravak na mjestu nesreće-nezgode, u ekstremnim temperaturnim uslovima, kao članovi istraživačkog tima. Kurs se pokazao kao dobra osnova, za dalji nastavak specijalističke obuke istraživača, zbog čega će se sa tom praksom nastaviti i tokom 2022. godine.

Važan stalni zadatak Komisije preciziran Pravilnikom o radu, predstavlja komunikacija i obilazak vazduhoplovnih subjekata, a isti je realizovan prema usklađenom Planu obilazaka. U protekloj godini je izvršeno 12 obilazaka vazduhoplovnih subjekata i drugih instirucija i tijela od značaja za rad Komisije, sa kojima je uspostavljena otvorena i profesionalna komunikacija, o čemu između ostalog govori i broj pravovremenih prijava vanrednih događaja koji je kontinuirano u porastu od 2015. godine, kada je bilo svega 19 prijava, na 157 prijava, koliko smo ih imali u 2021. godini što je znatan broj, imajući u vidu da je i dalje aktuelan smanjen obim vazdušnog saobraćaja, za oko 35% u odnosu na 2019. godinu, koji je prouzrokovalo produženo trajanje pandemije COVID 19. Cijenimo da je povećan broj prijava proizvod sve uspješnije interresorne saradnje, ali I djelovanja novonastalih sigurnosnih izazova koje je sa sobom donijela COVID 19 kriza, a koji se odnose na: brzo konzerviranje i de-konzerviranje

aviona (*storage & de-storage*); upravljanje opasnostima od divljih životinja (prvenstveno ptice) zbog smanjenog obima vazduhoplovnih aktivnosti; degradacije znanja i vještina vazduhoplovnog osoblja izazvanog smanjenjem broja tehničkih i vazdušnih operacija i otežane habitacije, te porasta broja cyber-security i drugih bezbjednosnih prijetnji što je bila prateća manifestacija i svih prethodnih cikličnih kriza, koje su pogađale međunarodni vazdušni saobraćaj, u poslednjih 20 godina. Analizom svih dobijenih prijava, gdje su svi događaju, osim u dva slučaja, kategorisani kao "nezgode" (shodno ICAO standardima i važećem Pravilniku), došlo se do zaključka, da se u ukupnom broju prijava dominiraju sudari sa pticama, namjerna ili nenamjerna ometanja laserima i pojačana nekontrolisana upotreba dronova u reonima gdje to može uticati na bezbjednost vazdušnog saobraćaja.

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

Pored sporazuma o saradnji sa ACV, Komisija ima Sporazumom o saradnji i sa Vrhovnim državnim tužilaštvom, potpisan 2015. godine, od kada se održavaju redovni kontakti, od izuzetnog obostranog značaja, a naročito kada se vrši istraga konkretene nesreće ili nezgode. Tokom godine, potpisan je i sporazum o saradnji između Komisije u Uprave pomorske sigurnosti, što će doprinijeti unapređenju sistema prijave i obavještanja o nezgodama-nesrećama u akvatoriji i vazdušnom prostoru iznad nje. U procesu operacionalizacije je i Sporazum koji bi trebao biti potpisan između Komisije u Direktorata za zaštitu i spašavanje, MUP CG. (Nacrt Sporazuma dostavljen Direktoratu za zaštitu i spašavanje, MUP CG). Svjesni značaja pravno utemeljene interesorne saradnje, Komisija je u proteklom periodu, upitila više dopisa i inicijativa prema relevantnim državnim organima i institucijama, koje bi mogle uticati na podizanje stručno specijalističke 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.

Od ranije prepoznat, važan zadatak Komisije je i priprema saradnje sa drugim državnim organima i organizacijama koje imaju svoje obaveze i odgovornost u momentu kada se desi avionska nesreća. Jedna od najbitnijih aktivnosti kod istrage avionske nesreće jeste pronalazak, čuvanje, očitavanje i analiza podataka sa snimača podataka leta (FDM) i slimača glasa iz kokpita(CVR) (tzv. "crne kutije"). Kako u Crnoj Gori ne postoje specijalizovane laboratorije ili instituti, tehnički i stručno osposobljeni za to, Komisija je još tokom 2016. godine, uspostavila komunikaciju sa Agencijom za istraživanje avionskih nesreća Francuske (BEA ), kojom prilikom je isposlovana vrlo povoljna ponuda za saradnju, o čemu je Komisija informirala tadašnje MSiP sa molbom za dobijanje saglasnosti za potpisivanje Sporazuma sa BEA kojim bi se regulisala ta saradnja. Takva saglasnost je u više navrata tražena i obrazlagana i tokom 2019.

godine i 2020. godine, ali nažalost, još uvijek nije dobijena, zbog čega nekapacitativnost Komisije, za tako složene tehničke analize, ostaje i dalje aktuelna. To pitanje je registrovano kao "ozbiljan nedostatak" i tokom ICAO USOAP CMA audita, realizovanog početkom 2019. godine, i uneseno u Završni izvještaj procjene Državnog vazduhoplovnog sistema, ali ni to nije bilo dovoljno nadležnim iz bivšeg MSiP, a kasnije i MKI, da reaguju i daju saglasnost za pomenutu veoma važnu inicijativu.

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

#### **4.3 Istraživanje nesreća u željezničkom saobraćaju**

Komisija za istraživanje vanrednih događaja koji ugrožavaju željeznički saobraćaj imenovana je Odlukom Vlade Crne Gore 04.09.2021.godine počela je sa radom 01.10.2021.godine.

U period od 01.10.2021.godine do 31.12.2021.godine na prugama Crne Gore dogodilo se 16 vanradnih događaja i to: 2 nesreće, od čega 1 na putno prelazu i 14 incidenata.

Komisija o svim događajima prikuplja podatke i vrši analize u cilju utvrđivanja uzroka, sačinjavanja izvještaja, davanja sigurnosnih preporuka i preduzimanja preventivnih mjera.

Prikupljeni podaci se analiziraju na način propisan **Pravilnikom o načinu prikupljanja podataka i sačinjavanju izvještaja o vanrednom događajima**, u skladu sa članom 4 stav 2 i Prilogom 1 i 2.

Završni izvještaji će biti izrađeni tokom 2022.godine.

#### **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.

Tokom 2021 godini zbog pandemije "COVID 19" bio je smanjen broj uplovljenja i isplavljenja brodova u naše teritorijalne vode.

Vlada Crne Gore je od 30. jula 2021 godine donijela Odluku o izmjenama Odluke o osnivanju Nacionalne komisije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća u kojoj je pored glavnog istražioca za istraživanje pomorskih nezgoda i nesreća, imenovala još jednog istražioca za nezgode i nesreće u pomorstvu.

U 2021 godini, Komisija je zaprimila i postupila po sljedećim prijavama a iste nisu bile predmet sprovođenja sigurnosne istrage, shodno „Uredbi o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća“ Sl.list Br. 52 od 11. septembra 2015 godine.

1. Dana 26.05. u 17, 45 časova, Komisija je obaviještena od UPS i upravljanja lukama i agenta broda „Allegra“ iz Bara, da je na putničkom brodu „ NORWEGIAN JADE“ koji je bio na vezu u barskoj luci, preminuo jedan član posade filipinske nacionalnosti u 14,45 časova. Komisija je nakon dostavljene dokumentacije od strane PSC, kapetana broda, doktora na brodu i agenta broda dobila neophodne informacije koje ukazuju da je član posade predmetnog kruzera preminuo prirodnom smrću.
2. Dana 26.06.2021 oko 12,00 časova, kod ostrva Sv.Marko, došlo je do požara na plovnom objektu marke "Mastercraft" registarskih oznaka DL 1075 AJ, zastave SAD, dužine oko 6 metara, tipa gliser, na kojem se nalazilo 11 lica. Požar je ugašen i plovilo je dotegljeno u marinu Porto Montenegro. Tom prilikom nije bilo povrijeđenih lica i zagadjenja mora.
3. Dana 27.07.2021 godine oko 19,00 časova naspram plaže u Bečićima na oko 400 metara udaljenosti od obale, došlo je do pomorske nesreće na način što je upravitelj plovnog objekta, tipa skuter Jet Ski, marke "SEA DOO", reg.oznaka HN -1621 vukao gumu ispunjenu vazduhom na kojoj su se nalazila 3 lica, te usled manevra plovnim objektom dolazi do nekontrolisanog kretanja gume, usled čega dolazi do kontakta gume sa usidrenim plovnim objektom marke "CROWNLIN" reg.oznaka BL - 167 usled čega jedno lice od kontakta sa usidrenim čamcem zadobija tjelesne povrede.
4. Dana 05.08.2021 godine oko 18,00 časova, na moru nedaleko od plaže Oblatno došlo je do pomorske nesreće, na način što je plovni objekat, čamac registarskih oznaka TV - 58 zakačio u tegalj ponton, te usled manevra plovnim objektom, ostvario kontakt sa licem koje je pokušalo zakačiti ponton za čamac, usled čega je to lice zadobilo povrede.

5. Dana 08.08.2021. godine oko 18,46 časova došlo je do nasukanja m/y Princess 65, registarske oznake DL 2418AL, zastave SAD, kod ostrva Cvijeća, kojom prilikom nije bilo povrijedjenih lica na jahti i zagadjenja mora. Jahta je odsukana i na sopstveni pogon doplovila do brodogradilišne luke Navar u Tivtu radi popravke trupa.
6. Dana 14.09. 2021 godine oko 20,15 časova, blizu ostrva Sveti Stefan, opština Budva, došlo je do požara u kabinskom dijelu na klima uređaju na drvenom jedrenjaku primitivne gradnje, imena "Sadri Usta" registarske oznake YM5800, zastave Turske, kojom prilikom je požar od strane posade ugašen a putnici bezbjedno iskrcani na obalu. Posada je jedrenjak na sopstveni pogon dovela u marinu Bar. U ovom događaju nije bilo povrijedjenih lica niti zagadjenja mora.
7. Dana 3.10.2001. godine oko 23,45 časova u mjestu Cipavica iza rta Kobila u vodama R.Hrvatske, došlo je do nasukanja m/y "START" , marke "WINDY" 760716, zastave Kajmanskih ostrva, dužine oko 15 metara, na poziciji 42 25.1305N 018 30.8280E, kojom prilikom je plovni objekat stavljen u tegalj i doveden do marine Zelenika i podignut na suvi vez. Na plovilu su se nalazila 6 lica koja nisu povrijedjena a zagadjenja mora nije bilo.
8. Dana 12.12. 2021 godine oko 17,00 časova, došlo je do požara na motornoj jahti M/Y "PEARL 80" imena „Nineteen 71“ zastave Engleske, koja se nalazila na suvom vezu na platou brodogradilišne luke Navar u Bonićima opština Tivat. Vatra se proširila na druga plovila na suvom vezu u brodogradilišnoj luci Navar. Požar je ugašen od strane službenika brodogradilišne luke, vatrogasnog broda „Jovana“ iz Porto Montenegro i vatrogasnih službi Kotora, Tivta i Krtola. Ukupno je oštećeno 11 motornih jahti na suvom vezu. Zagadjenja mora nije bilo.

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

Za svaki pojedinačni slučaj pribavljeni su dostupni podaci o pomorskoj nesreći, kao i obavljani su neophodni sastanci sa nadležnim službenicima Uprave pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, Lučkih kapetanija, Inspekcijama sigurnosti pomorske plovidbe, agentima, svjedocima i dr. subjektima, radi prikupljanja informacija o predmetnim događajima, kao i sastanci u cilju povećanja nivoa sigurnosti pomorske plovidbe.

Za 2022 godinu planirani su obilasci i sastanci sa predstavnicima brodarskih kompanija u Crnoj Gori, luka, marina, kao i sa svim subjektima sistema bezbjednosti na moru kako bi ih upoznali sa nadležnostima Komisije i njihovim obavezama po pitanju informisanja i izvještavanja Komisije, u cilju unapredjenja sigurnosti pomorske plovidbe.

Na osnovu svega gore navedenog kao i uzimajući u obzir i prethodne istrage pomorskih nezgoda i nesreća koje su završene, a u cilju podizanja nivoa sigurnosti i bezbjednosti plovidbe, Komisija je do sada (od 2015. godine do 31.12.2021. godine) izdala sljedeće sigurnosne preporuke:

- 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 Bokokotorskom zalivu
- Obezbijediti blagovremene informacije o frekvenciji pomorskog saobraćaja i meteorološkim prilikama na relaciji dežurnog službenika u luci Kotor, Lučke kapetanije i UPS i upravljanja lukama.
- Obilježavanje crvene zone oko sidrišta u Bokokotorskom zalivu
- Neophodno ustanoviti maksimalni broj putničkih brodova koje može primiti luka Kotor odnosno Bokokotorski zaliv
- Definisati meteo limit u brzini vjetra kada prestaje saobraćaj za putničke brodove
- U luci Kotor na tzv. Mediteranskom vezu izbjegavati vez putničkih brodova (četvorovez sa spuštenim sidrima i vez krmom za obalu), kada vladaju nepovoljni meteo uslovi
- Prilikom najave dolaska broda u lučki akvatorijum luke Kotor i njenih sidrišta analizirati vremenske prilike koje predstoje i gustinu pomorskog saobraćaja na relaciji Lučka kapetanija Kotor, Inspekcija sigurnosti pomorske plovidbe i luka Kotor kao i poštovanje sigurnosnih mjera za vrijeme boravka putničkog broda u luci Kotor i njenom sidrištu
- Neophodno razmotriti uvodjenje praktičnog dijela obuke za sticanje Ovlašćenja za vođitelja 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, rt Đeran opština Ulcinj.

## 5. Ljudski resursi

### 5.1 Organizacijska struktura Komisije

Od svog osnivanja 2014. 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 (istraživača). Tako organizacijski koncipirana Komisija je zadovoljavala početne zahtjeve u prvim godinama nakon osnivanja. Međutim, vremenom je došlo do jasnijeg prepoznavanja njenog značaja za unapređenje sigurnosti u Saobraćajnom sistemu, a narastanjem obima njenih međunarodnih i domaćih obaveza, došlo se do zaključka da su postojeća tri člana kontinuirano značajno opterećeni, a naročito istraživač za vazdušni saobraćaj, koji je ujedno i Rukovodilac Komisije, ali i kontakt lice za inicijalnu prijavu nesreća i nezgoda u bazi podataka ICAO. **Da je takva organizacijska struktura neodrživa, a naročito u sektoru vazduhoplovstva, pokazala je i ICAO USOAP CMA misija validacije, u čijem je Konačnom izvještaju ukazano na neophodnost aktuelne popune ovog sektora, s obzirom da su zahtjevi uzajamne dostupnosti (ICAO-Komisija) projektovani na 24-časovnom principu.** U tom smislu, u projektovanju budžeta Komisije za 2021. godinu, postojala je materijalna osnova za popunu sva tri sektora sa po još jednim članom, (dva za željeznički saobraćaj, s obzirom da Komisija od 19.08.2020. godine nije imala ni jednog istraživača za željeznički saobraćaj), a imajući u vidu da Zakon o vazdušnom saobraćaju takvu mogućnost predviđa, upućen je zahtjev prema MKI to pitanje je konačno riješeno **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 je riješen i jedn od najurgentnijih problema Komisije, u kojoj je mjesto istraživača za željeznički saobraćaj bilo upražnjeno duže od godinu dana, od 19.08. 2020. godine (dotadašnji istraživač Jovan Babić preminuo).

## **5.2 Obuka i stručno usavršavanje istraživača**

Od svog osnivanja, Komisija poklanja posebnu pažnju obuci i stručno specijalističkom usavršavanju istraživača i eksperata koji su evidentirani na listama stručnjaka KINNS. Obuka je sprovedena na osnovu **Uputstva za obuku istraživača Komisije, Godišnjeg plana rada Komisije za 2021. godinu i Godišnjeg plana obuke istraživača za 2021. godinu**, na način da su preduzete značajne aktivnosti da se nivo obuke unaprijedi, što je učinjeno kroz kolektivnu obuku, individualno usavršavanje, OJT (obuka u realnim uslovima) i prisustvo dostupnim međunarodnim radionicama, kursevima i seminarima, koji su sprovedeni online tokom godine, **ali i kroz sprovođenje internog Osnovnog kursa za istraživanje nesreća i nezgoda u saobraćaju, u ekstremnim temperaturnim uslovima, Zaštitu od požara istraživača tokom aktivnosti na mjestu nesreće i Prvu pomoć istraživačima tokom aktivnosti na mjestu nesreće, koje su do sad pohađali stalni istraživači.** Najznačajnije aktivnosti iz oblasti usavršavanja, obuke, OJT i radionica, realizovane su po sledećem:

- Onlajn učešće: EUROCONTROL Hard Talk Live - How can we build back better European aviation after COVID-19? sa Henrick Hololei (Generalni direktor direktorata za transport EC) - 14.01. 2021. godine;
- Onlajn učešće: EUROCONTROL Hard Talk Live - How can we build back better European aviation after COVID-19? sa Carsten Spohr, CEO of Lufthansa - 21.01. 2021. godine;
- Onlajn učešće: EUROCONTROL Aviation StraightTalk: How can we build back better European aviation after COVID-19, sa Alan Joyce, Qantas CEO - 02.02.2021. godine;
- Onlajn učešće: EUROCONTROL Aviation StraightTalk: How can we build back better European aviation after COVID-19, (Johan Lundgren, CEO of EasyJet) - 02.03.2021. godine;
- **Onlajn učešće na 53. Sastanku the ECAC Air Accident and Incident Investigation Group of Experts (ACC/53) - 17.03.2021. godine;**
- Onlajn učešće: EUROCONTROL Aviation Straight Talk Live: "How can we build back better European aviation after COVID-19; Johan Lundgren, CEO of EasyJet: (The latest views from aviation's key players) - 22.03. 2021. godine;
- **Onlajn učešće: ESASI (European Society of Air Safety Investigators) FocusOn... Insurance session - 23. 03. 2021. godine;**
- **Onlajn učešće: The Global Campaign on NOTAM Improvement (NOTAM2021) meeting, u organizaciji ICAO - 08. 04. 2021. godine;**
- ***Realizacija Osnovnog kursa KINNS za istraživanje nesreća i nezgoda u saobraćaju, u ekstremnim temperaturnim uslovima, za tri stalna i dva istraživača sa liste stručnjaka KINNS - 07. i 08. 04. 2021. godine;***
- Online učešće: EUROCONTROL Aviation StraightTalk live; John Holland-Kaye, CEO of Heathrow Airport, and a market update from EUROCONTROL DG Eamonn Brennan - 14. 04. 2021.
- Onlajn učešće: EUROCONTROL Aviation StraightTalk live; Sean Doyle, British Airways CEO, and a market update from EUROCONTROL DG Eamonn Brennan - 26. 04. 2021. godine.
- Onlajn učešće: A live & exclusive interview with Kadri Samsunlu, CEO Istanbul Airport- 11. 05. 2021. godine;
- Onlajn učešće: EUROCONTROL-The European Aviation FLY AI webinar on "Sharing data for AI in aviation"- 18. 05. 2021. godine;
- Onlajn učešće: EUROCONTROL Aviation Straight Talk Live; Tony Douglas, CEO of ETIHAD Aviation Group - 26. 05. 2021. godine;
- Online učešće: EUROCONTROL Aviation StraightTalk Live - An exclusive interview; Luis Felipe de Oliveira, DG of Airport Council International (ACI) World - 03. 06. 2021. godine;
- **Onlajn učešće: ICAO NOTAM 2021 Webinar (The Global Campaign on NOTAM Improvement (NOTAM 2021) - 16. 06. 2021. godine;**



- Onlajn učešće: EUROCONTROL Stakeholder Forum on real-time simulations: Demystifying and Accelerating AI in Aviation/ATM; PBN to ILS - 17. 06. 2021. godine;
- Onlajn učešće: EUROCONTROL Stakeholder Forum series, where we'll be looking at a key development in the creation of a seamless air traffic management environment: the implementation of a harmonised improved military (OAT) flight plan (FPL) across Europe, the iOAT FPL; - 17. 06. 2021. godine;
- Onlajn učešće: EUROCONTROL Aviation Straight Talk live - an exclusive interview; John Slattery, CEO of GE Aviation by Aviation Advocacy MD Andrew Charlton, and a market update from EUROCONTROL DG Eamonn Brennan - 24. 06. 2021. godine;
- **Onlajn učešće: EUROPEAN AVIATION ARTIFICIAL INTELLIGENCE HIGH LEVEL GROUP Vebinar: Demystifying and accelerating artificial intelligence in aviation. – 30. 06. 2021. godine;**
- **Onlajn učešće: ESASI Annual Seminar 2021 (Practical experience of applying investigation techniques; New techniques to aid the investigation; Investigating UAVs; Investigating accidents involving manned spacecraft; Topical cases studies. 01. i 02. 07. 2021. godine;**
- Onlajn učešće: EUROCONTROL Stakeholder Forum on intermodal transport and regional connectivity „How airports and cities can help develop a multimodal transport ecosystem that improves the mobility offer for citizens“- 12. 07. 2021. godine;
- **Onlajn učešće: ICAO NOTAM 2021 Vebinar (The Global Campaign on NOTAM Improvement (NOTAM 2021) – 31.08. 06. 2021. godine;**
- Onlajn učešće: EUROCONTROL Stakeholder Forum on the Impact of climate change on aviation. (Strategic Webinar) - 09. 09. 2021. godine;
- Onlajn učešće: Vebinar EUROCONTROL-DEVELOPING U-SPACE FOR URBAN AIR MOBILITY; ("Clean dozen human factors") - 21. 09. 2021. godine;
- Onlajn učešće: EUCONTROL/CANSO STRATEGIC WEBINAR-SUSTAINABLE AVIATION FUELS - 23. 09. 2021. godine;
- Onlajn učešće: The ENAIRE Human Factor Days online event - 27. 09. - 01. 10. 2021. godine;
- **Online učešće: EUROCONTROL Vebinar-"Critical incident stress management"- 06. 10. 2021. godine;**
- Vebinar - EUROCONTROL Stakeholder Forum on building aviation cyber-resilience; - 08. 10. 2021. godine;
- **Onlajn učešće: ECAC ACC 55-zoom Workshop- UAS INVESTIGATIONS; - 13. i 14. 10. 2021. godine;**
- Onlajn učešće: EUROCONTROL's Aviation StraightTalk Live; Sir Stephen Hillier, Chair of the UK Civil Aviation Authority; - 13. 10. 2021. godine;
- **Onlajn učešće: ICAO NOTAM 2021 Vebinar (The Global Campaign on NOTAM Improvement (NOTAM 2021) - 28. 10. 2021. godine;**

- Webinar True happiness this way Lies – technology, interaction design and well-being : Part 1-(Marc HASSENZAHN (University of Siegen); Jörg LEONHARDT (DFS); Stijn DE GRAAFF(EUROCONTROL); Antonio LICU (EUROCONTROL); - 02. 11. 2021. godine;
- Onlajn učešće: EUROCONTROL's Air Transport Innovation Initiative webinar; - 16.11. godine;
- EUROCONTROL Webinar "Human-systems integration : from virtual to tangible"- 02. 12. 2021. godine;
- Onlajn učešće: EUROCONTROL Stakeholder Forum on Business aviation's flight plan to net zero; - 06. 12. 2021. godine;
- **Onlajn učešće: CANSO/EUROCONTROL- Globale Resilience Summit; - 08.- 09. 12. 2021. godine;**
- Onlajn učešće: EUROCONTROL "Effects of Automation in Air Traffic Control"; - 10. 12. 2021. godine;
- **KURS Zaštita istraživača od požara na mjestu nesreće, vazduhoplova, željezničkih i pomorskih nesreća i nezgoda; - 13. 12. 2021. godine; KINNS (6 stalnih istraživača);**
- **Onlajn učešće: ICAO NOTAM 2021 Vebinar (The Global Campaign on NOTAM Improvement (NOTAM 2021)); - 15. 12. 2021. godine;**
- **Kurs prve pomoći istražiocima tokom aktivnosti na mjestu nesreća i nezgoda u saobraćaju; KINNS; - 22. 12. 2021. godine (6 stalnih istraživača).**

U okviru vođenja istraga ozbiljne nezgode 40-VUK (Cessna 172), 40-AOM (Fokker 100), 40-EAB (AT 802A) koje je vodio Glavni istraživač za sector vazduhoplovstva, kao vođa tima i istrage 40-EAC (AT 802A), koju je vodio istraživač za vazdušni saobraćaj, u periodu april 2019. - decembar 2021. godine, kompletiran je OJT trening za jednog istraživača za vazdušni saobraćaj, kao najviši oblik obuke, kojom se istraživači pripremaju za učešće u istragama, u ulozi vođe tima. *(Istraga za IIC, OJT za Itraživača za vazdušni saobraćaj).*

Uprkos COVID krizi i mjerama koje su petnaestodnevno ažurirane tokom cijele 2021. godine, sve prethodno navedeno ukazuje da je Komisija kontinuirano držala u fokusu pravovremeno vođenje istraga i izdavanje sigurnosnih preporuka za unapređenje sigurnosti Saobraćajnog sistema Države, 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 (UN).

## 6. Aktivnosti Komisije za 2022. godinu

## 6.1 Godišnji plan rada Komisije

Tokom 2022. godine, Komisija će se težišno angažovati na realizaciji sistemskih zadataka, usmjerenih na izgradnju sposobnosti i kapaciteta za pokretanje i vođenje efikasnih istraga nesreća i nezgoda u saobraćaju, u skladu sa domaćom i međunarodnom legistlativom, 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;
- Nastavak vođenja započetih istraga ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, iz prethodnih godina (40-VUK; 40-MNE); 2 željezničke nesreće;
- Ažuriranje i realizacija Godišnjeg plana rada Komisije za 2022. godinu i Godišnjeg plana obuke istraživača Komisije i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije;
- Saradnja sa relevantnim domaćim i međunarodnim vazduhoplovnim, željezničkim i pomorskim organizacijama i institucijama. (ACV, SMATSA, Uprava pomorske sigurnosti, Direktorat za zaštitu i spašavanje MUP CG; ENCASIA, ESASI, AIG ECAC, ICAO EUR/NAT), ERA i EMSA;
- Praćenje, koordinacija i organizacija aktivnosti usmjerenih na stručno specijalističko usavršavanje stalnih istraživača Komisije 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, plovnih objekata 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 u Korektivnom akcionom planu Crne Gore, u cilju unapređivanja sposobnosti Državnog vazduhoplovnog Sistema;
- Ažuriranje podataka i rokova važenja ID istraživača, praćenje termina za ponavljanje obuke iz pojedinih oblasti od značaja za uspješno vođenje istzraga, te kompletiranje dokumentacije i opreme za istraživače i njeno znavljanje po rokovima;
- Praćenje stanja sigurnosti Civilnog vazdušnog saobraćaja u zemlji, okruženju i na globalnom nivou;
- 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, čiji broj, potrebni obim istraga i vrsta istih se ne može unaprijed

**planirati, dok su ostali težišni zadaci**, (koji su usmjereni na pripremu, obuku i osposobljavanje članova Komisije i istraživača sa Liste istraživača a imaju za cilj podršku izgradnji kapaciteta za izvršavanje namjenskih zadataka), **razvrstani u 3 planske cjeline Godišnjeg plana rada, po sledećem:**

- 6.1.1 **Administracija, organizacija i rukovođenje radom Komisije** (*Planiranje i izvještavanje; Organizacijska struktura; 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 2022. godinu*)
- 6.1.3 **Materijalno obezbeđenje** (*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, raspoloživih materijalno finansijskih sredstava, stepena unapređenja međuresorne saradnje u Crnoj Gori, dostignutog nivoa međunarodne saradnje, te sveukupnog stanja sigurnosti u Saobraćajnom sistemu Države, od čega će zavisi konkratno angažovanje istraživača.

## **6.2 Godišnji plan obuke stalnih istraživača i eksperata sa Liste Komisije**

Godišnji Plan obuke istraživača i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije, za 2022. 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;*
- *Osnovi kurs za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda u saobraćaju u ekstremnim temperaturnim uslovima;*
- *Seminar upoznavanja sa Nacionalnim planom sigurnosti vazdušnog saobraćaja 2020-2024;*
- *Seminar prve pomoći za stalne istraživače Komisije i eksperte sa Liste stručnjaka Komisije;*
- *Seminar Zaštite od opasnih materija na mjestu nesreće i korišćenja zaštitne opreme istraživača;*

- *Seminar protiv požarne zaštite Istraživača na mjestu nesreće ili ozbiljne nezgode u saobraćaju;*
- *Seminar upoznavanja eksperta sa Liste stručnjaka Komisije sa opremom i dokumentacijom istraživača Komisije;*
- *Obuka stalnih istraživača 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, ECAIRS, ESASI, ERA, IMO, Online kurses OSHAcademy i sl.*

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

- *Održavanje i unapređenje sistema izvještavanja o ugrožavanju sigurnosti,*
- *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 istraživača, za učešće u istragama nesreća i nezgoda;*
- *Učešće u radu Nacionalnog odbora za sigurnost vazdušnog 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.).*



**Rukovodilac Komisije**

**Darbo Čonč**

*[Handwritten signature in blue ink]*