



Crna Gora

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

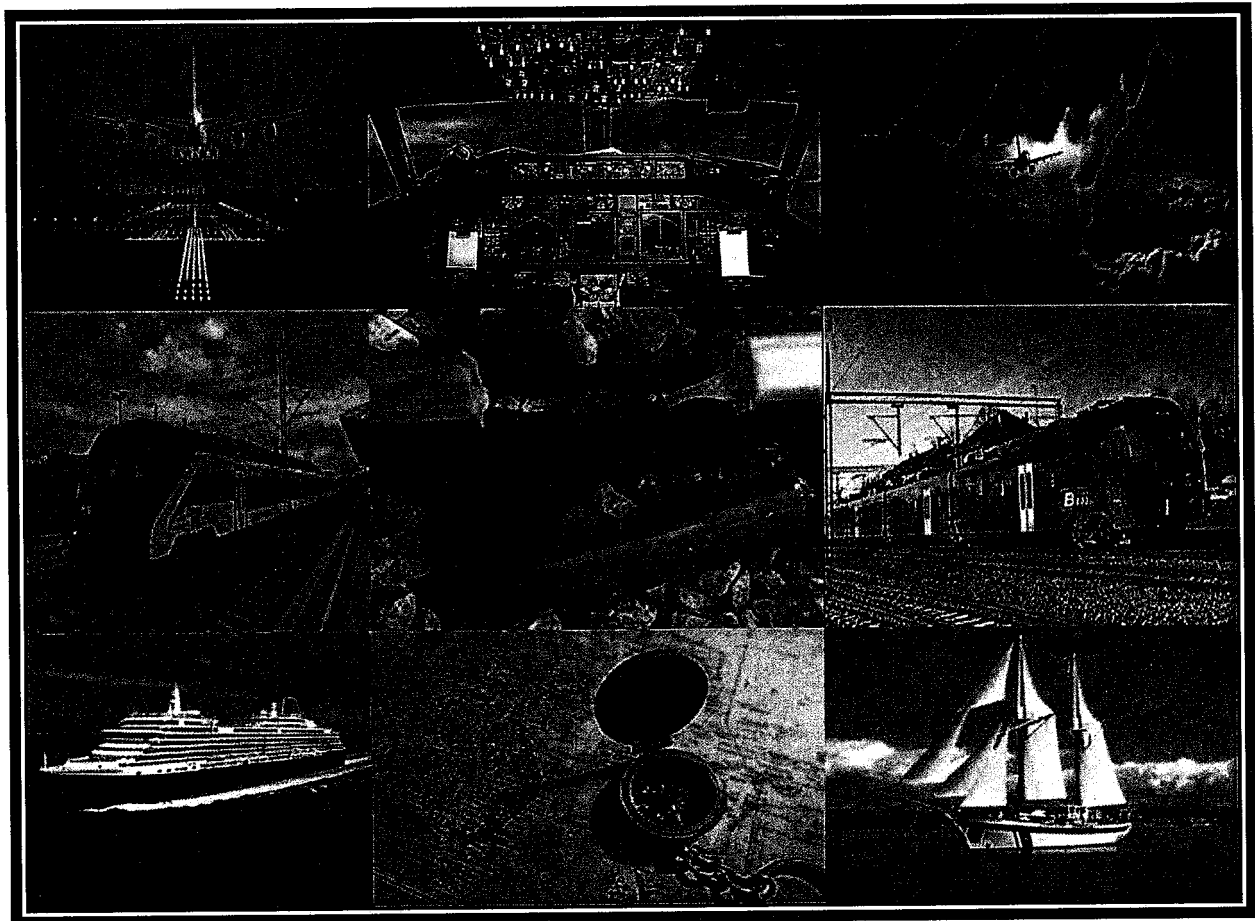
*Adresa: Đoka Miraševića broj 19
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 652 160
fax: +382 20 652 160
www.kinns.gov.me*

Broj: 01- 29

Podgorica, 09. 03. 2026. godine

IZVEŠTAJ

**o radu Nacionalne komisije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda
vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog
saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća, za 2025. godinu**



Podgorica, 09. mart, 2026. godine

SADRŽAJ:

- 1. REZIME (3)**
- 2. Nadležnosti Komisije (7)**
- 3. Administrativno-tehnički uslovi za rad Komisije (8)**
- 4. Aktivnosti Komisije (9)**
 - 4.1 Aktivnosti u okviru ICAO USOAP CMA programa (9)**
 - 4.2 Aktivnosti u okviru ECAC ACC grupe eksperata (11)**
 - 4.3 Istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova (12)**
 - 4.4 Obuka i stručno usavršavanje istražilaca za vazdušni saobraćaj (18)**
 - 4.5 Istraživanje vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja (26)**
 - 4.6 Istraživanje pomorskih nezgoda i nesreća (31)**
- 5. Ljudski resursi (38)**
 - 5.1 Organizacijska struktura Komisije (38)**
 - 5.2 Obuka i stručno usavršavanje stalnih istražilaca i eksperata sa listi stručnjaka(38)**
- 6. Aktivnosti Komisije za 2026. godinu (40)**
 - 6.1 Godišnji plan rada Komisije (40)**
 - 6.2 Godišnji plan obuke stalnih istražilaca i eksperat sa Liste stručnjaka Komisije (42)**

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 nastavila sa davanjem doprinosa unapređenju sigurnosti u saobraćajnom sistemu Crne Gore, tokom 2025. godine, a rezultati su bili vidljivi u svim saobraćajnim oblastima, kako u civilnom vazduhoplovstvu, tako i u željezničkom i pomorskom saobraćaju. Shodno Zakonu o vazdušnom saobraćaju, (*Sl. list CG 30/12, 30/17, 82/20, 53/25 i 141/25*), Zakonu o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza (*Sl. list CG br. 1/14*) i Zakonu o sigurnosti pomorske plovidbe (*Sl. list CG br. 62/13, 52/15, 71/17 i 77/20*), u domenu istraga vazduhoplovnih, pomorskih i željezničkih nesreća i ozbiljnih nezgoda, unapređeno je funkcionisanje sistema izvještavanja o vanrednim događajima svih kategorija, što je značajno doprinijelo pravovremenom pokretanju istraga, njihovom vođenju i izdavanju sigurnosnih preporuka odgovornim i nadležnim subjektima, u saobraćajnom sistemu Države.

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

Finansijska sredstva odobrena za rad Komisije u 2025. godini, shodno Zakonu o Budžetu Crne Gore za 2025. godinu (*Sl. list CG, broj 11/2025 od 10. 02. 2025. godine*), omogućavala su izvršavanje namjenskih zadataka, osim pojedinih aktivnosti iz domena međunarodne saradnje na polju obuka, kada nijesmo bili u mogućnosti odazvati se svim pozivima za stručna usavršavanja, zbog nedostatka sredstava, a sve brojnijih aktivnosti u sva tri odjela KINNS (*Vazduhoplovstvo, Željeznica, Pomorstvo*).

Tokom izvještajne godine, u oblasti vazdušnog saobraćaja Komisija je primila 450¹ prijava vanrednih događaja, analizirala ih i evidentirala po kategorijama, na osnovu čega je, prema važećoj nacionalnoj regulativi, usklađenoj sa ICAO standardima, jedan događaj kategorisala kao "ozbiljnu nezgodu" (*Jedrilica "Beergfalke III", 4O-DIY*), gdje je završena istraga i sačinjen Završni izvještaj

¹ ACV je tokom godine zaprimila 529 prijava, tako da je evidentno da još uvijek postoje vazduhoplovni subjekti koji ne izvještavaju Komisiju o svim događajima, jer je komisiji ditektnoi prijavljeno ukupno 450 događaja.

sa sigurnosnim preporukama "Operateru", dok je još jedan događaj kategorisala kao "nesreću" (*Jedrilica "Cirrus VTC", rezervisanih registarskih oznaka 40-TAZ*²).

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

Tokom 2025. godine, u saradnji sa Agencijom za civilno vazduhoplovstvo (ACV) i ICAO, vršeno je ažuriranje Korektivnog akcionog plana Države (*Corrective Action Plan-CAP*) vezano za oblasti iz djelokruga rada Komisije, ali tom prilikom nije bilo unošenja nekih novih rješenja ili realizacije zahtjeva vezanih za odgovor na "protokol pitanja" iz ICAO USOAP CMA programa, već samo ažuriranje kontakt detalja i novih datuma do kojih se pretpostavlja da bi ciljevi mogli biti ostvareni, a na osnovu dinamike kojom se radi na izradi izmjena i dopuna ZoVS.

Tokom izvještavane godine nije bilo značajnijih operativnih i organizacionih ograničenja u radu Komisije, za oblast vazdušnog i pomorskog saobraćaja, ali jeste za oblast željezničkog saobraćaja, imajući u vidu da je u prvoj polovini godine, Vlada donijela odluku da razriješi dotadašnjeg Glavnog istražioca za željeznički saobraćaj (*Mijodrag Vujović*) i da imenuje novog (*Željko Matović*), ali ta odluka je tek krajem septembra mjeseca postala zvanična, objavljivanjem iste u Službenom listu CG, tako da smo u toj oblasti imali problema sa ažurnim praćenjem situacije i sprovođenju istraga. Pored navedenog i dalje su ostala brojna ograničenja koja bi mogla biti riješena kroz izradu i donošenje novog Zakona o vazdušnom saobraćaju (*ZoVS*) ili kroz značajnije izmjene i dopune postojećeg, u dijelu koji se odnosi na istraživanje nesreća i nezgoda vazduhoplova, a koja je u toku već duže vrijeme i nije izvjesno kad će biti finalizirana.

Pored procesa izmjena i dopuna ZoVS, tokom godine u proceduri su bile izmjene i dopune i Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza⁴, **kao i donošenje novog Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe**, pa je za očekivati da bi nova rješenja mogla doprinijeti

² Nesreća se dogodila 11. decembra 2025. godine, u na aerodromu „Kapino Polje“/Nikšić (LYNK), kada je jedno lice izgubilo život, a vazduhoplov potpuno uništen.

³ Posredstvom Nacionalnog biroa za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda Njemačke (BFU), komisiji je dostavljen SERVICE BULLETIN (PRIORITY 1-SAFETY), no. SB CG 125-1026 P1, od 20.10.2020. godine, u kome je uvažena preliminarna preporuka da se uvijek upotrebe "vremenskog lanca", (Timing chain), za motore TAE 125-02-114 (Version 01 engine), smanji sa 900 h rada na 600 h rada, a što je u skladu i sa prethodnom Direktivom EASA, AD No.: 2010-0136R1, od 16.08.2016. godine, vezanom za slične verzije pomenutog motora, a što je bio i usaglašen stav istraživačkog tima koji je vršio ekspertizu predmetnog motora, još 29. jula 2019. godine, u fabrici. "Technify Motors-Continental GmbH", St. Egidien, Njemačka.

⁴ Još krajem 2024. godine, predstavnici ERA i TC EU, na sastancima i radionicama, poput one u Istanbulu održane 10. i 11. 12. 2024. godine, spominjali su rad na Zakonima iz oblasti željezničkog saobraćaja u većini zemalja Zapadnog Balkana i tom prilikom je istaknuto da su tokom procesa izrade mora voditi računa o usaglašavanju terminologije sa onom koja se koristi u Uredbama EC, vezanim za željeznički transport, ali taj zakon (izmjene i dopune), još nije usvojen.

efikasnijem i svrsishodnijem angažovanju Komisije na unapređenju sigurnosti svih vrsta saobraćaja, ali i jasnijem definisanju njenih nedležnosti, prava i obaveza, i uopšte mjesta u Saobraćajnom sistemu Države, međutim, tokom 2025. godine, te procedure nijesu okončane⁵.

Rukovodilac Komisije je ujedno i član **Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnošću u civilnom vazduhoplovstvu** u čijem radu je aktivno učestvovao tokom godine, te je i na taj način, pored ostalog⁶, KINNS kontinuirano doprinosio preventivnom i proaktivnom djelovanju na unapređenju sigurnosti vazdušnog saobraćaja.

U oblasti željezničkog saobraćaja, tokom godine Komisija je zaprimila 35 prijava, od kojih su 3 klasifikovane kao “značajna nesreća”, 2 kao “ostala nesreća”, 3 kao “nesreća”, 28 kao “incidenti” i 2 kao “ostali vanredni događaji”. Shodno **Zakonu o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza** (Službeni list Crne Gore br.01/14) i **Pravilniku o načinu prikupljanja podataka i sačinjavanju izvještaja o vanrednim događajima, u dva slučaja su otvorene istrage, kojom prilikom je jedna istraga okončana i izrađen je Završni izvještaj sa sigurnosnim preporukama**⁷, koji je dostavljen MS, dok je još jedna istraga u toku⁸.

U oblasti pomorskog saobraćaja Komisija je procesuirala 11 događaja koji su inicijalno kategorisani kao vrlo ozbiljna nesreća, ozbiljna nesreća i nezgoda, te je u jenom slučaju Komisija otvorila sigurnosnu istragu vrlo ozbiljne pomorske nesreće koja je u toku. (shodno „Uredbi o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća“ (Sl.list Br. 52 od 11. septembra 2015. godine).

Bez obzira na rješavanje 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, od ranije detaljno predstavljena u Korektivnom akcionom planu Države, a koja je neophodno rješavati u narednom periodu. Tu je posebno značajno napomenuti potrebu usklađivanja zakonske regulative, uspostavljanja jasnih procedura i nadležnosti u oblasti međunarodne saradnje (*prvenstveno na relaciji Komisija-ICAO, Komisija-istraživačka tijela zemalja Regiona i Komisija- Istraživačka tijela drugih zemalja na vođenju istraga u kojima se Komisija pojavljuje kao zainteresovana strana*)⁹, te procedura finansiranja istraga eventualnih

⁵ Najdalje se došlo sa donošenjem novog Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe, čiji prijedlog je utvrdila Vlada, a koji je tokom oktobra mjeseca 2025. godine bio na javnoj raspravi. Međutimi ni taj Zakon još nije bio usvojen tokom 2025. godine, već je isti donešen u januaru 2026. godine.

⁶ KINNS tokom svake godine, u sve tri oblasti, kroz komunikaciju, evaluaciju završnih izvještaja i radne posjete pojedinim subjektima u sve tri grane saobraćaja, djeluje preventivno i proaktivno, na unapređenju sigurnosti u Saobraćajnom sistemu Države.

⁷ Incident u željezničkoj stanici Danilovgrad (prolazak lokalnog putničkog viza kroz zatvoreni signal), dana 07.03.2025. godine.

⁸ Događaj od 31.10.2025. godine, klasifikovan kao “značajna nesreća”, sudar teretnog voza koji je bio zaustavljen na otvorenoj pruzi između Mojkovca I ukrsnice “Trebiljevo” i pomoćne locomotive koja je dolazila iz Kolašina.

⁹ U slučaju da se vazduhoplovu sa CG registarskom oznakom, ili brodu koji je plovio pod C G zastavom desi ozbiljna nezgoda ili nesreća na teritoriji druge zemlje, ili da je u vazduhoplovnoj ili pomorskoj nesreći vazduhoplova ili plovila drugih zemalja stradao ili bio povrijeđen crnogorski državljanin.

većih avionskih nesreća (od 2020. godine bio ostvaren blagi pomak, jer je Komisija bila uvrštena među subjekte sa mogućnošću povlačenja sredstava iz budžetske rezerve u takvim slučajevima, za 2021. godinu, ali još uvijek nije bila definisana i procedura, kako bi do novca za finansiranje istrage velike avionske nesreće Komisija došla, što je jedna od primjedbi sa Misije validacije ICAO USOAP CMA, još iz 2019. godine)¹⁰.

Pored navedenog, i dalje je otvoreno 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, ali i angažovanja, naročito kada je u pitanju korišćenje sopstvenih automobila i drugih ličnih sredstava, za potrebe Komisije¹¹.

Takođe, tokom godine, postojao je ozbiljan problem i sa isplatom redovnih nadoknada članovima Komisije, imajući u vidu činjenicu da je Rješenje o isplata doneseno tek u junu mjesecu, iako je Komisija uputila zahtjev još početkom januara mjeseca 2025. godine.

U cilju prevazilaženja ovih problema, Komisija je tražila sastanak sa MS, još krajem 2024 godine i ponavljala takvu molbu i tokom 2025 godine, ali do dana izrade ove analize do tog sastanka sa MS, državnim sekretarom ili drugim predstavnicima, još uvijek nije došlo.

Uprkos navedenim poteškoćama, nastavilo se sa optimalnim nivoom saradnje sa relevantnim međunarodnim organizacijama i tijelima (*ICAO, ECAC, ERA, IMO, EMSA*), a Komisija je bila otvorena i za nastavak regionalne saradnje nadležnih nacionalnih istraživačkih tijela, u oblasti vazdušnog i željezničkog saobraćaja, koja će se unapređivati i u narednom periodu, u skladu sa preporukama ICAO, sadržanim u 13. Izdanju Aneksa XIII, Međunarodne konvencije civilnog vauduhoplovstva, te preporukama i inicijativama ERA i TC EC.¹²

Tokom 2025. godine, Komisija je uspješno pratila događaje od uticaja na sigurnost u sva tri vida saobraćaja, koji su u njenoj nadležnosti (*vazdušni, željeznički, pomorski*), da ih registruje, klasifikuje i procesuiru, te vodi istrage u slučajevima ako se radi o nesrećama i ozbiljnim nezgodama.

Kao i u poslednjih dvije godine, naročito kada je u pitanju vazdušni saobraćaj, relevantna međunarodna tijela su potencirala pitanje asistencije žrtvama i porodicama avionskih, ali i željezničkih nesreća. U tom smislu, veoma je izvjesno da bi kao problem u budućim misijama validacije ICAO USOAP CMA, moglo da se pojavi i pitanje nepostojanja Državnog plana asistencije žrtvama velikih avionskih nesreća i članovima njihovih porodica (*State Family*

¹⁰U Zakonu o Budžetu Crne Gore za 2025. godinu (Sl. list CG, broj 11/2025 od 10.02.2025. godine), ta stavka u Bužetskoj rezervi je takođe izostavljena, uprkos tome što smo na to ukazivali tokom dostavljanja Plana finansiranja Komisije za 2025. godinu, a isti slučaj je i u Zakonu o Budžetu Crne Gore za 2026. godinu (Službeni list Crne Gore, broj 159/2025 od 30.12.2025. godine).

¹¹ Tokom 2025. godine, Komisija je u dva navrata angažovala eksperta sa liste stručnjaka, kojom prilikom je isti koristio sopstveni dron za potrebe izviđanja reona ozbiljne nezgode-nesreće.

¹² *European Commission Transport Commity* (Komitet za transport Evropske komisije)

Assistance Plan)¹³. Na to nedvosmisleno ukazuje i činjenica da je na nivou ECAC-a već predstavljen “*Family Assistance Plan Template*”, gdje je bilo za očekivati da se tokom 2025. godine pojavi i konačna verzija tog dokumenta u kome bi bile taksativno navedene i pojašnjene obaveze nadležnih državnih organa država članica ECAC-a, ali do toga još uvijek nije došlo, što ne znači da u tom pravcu već ne treba djelovati.¹⁴

2. Nadležnost Komisije

Shodno Zakonu o vazдушnom saobraćaju, Zakonu o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza i Zakonu o sigurnosti pomorske plovidbe, Komisija je samostalna u radu i funkcionalno je nezavisna od svih subjekata čija je djelatnost regulisana ovim zakonima, kao i od drugih tijela, ili lica, koja bi mogla biti od uticaja na objektivnost i samostalnost u radu Komisije, a što su i izričite preporuke odnosnih međunarodnih tijela, gdje se insistira na nezavisnosti sigurnosnih istraživačkih organa.

Komisija vrši istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda u vazдушnom, željezničkom i pomorskom saobraćaju sa ciljem da utvrdi uzroke nesreća ili ozbiljnih nezgoda, izradi završne izvještaje i izda sigurnosne preporuke radi poboljšanja sigurnosti, vodi Nacionalne baze podataka o 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.

Tokom 2025. godine, posebna pažnja u obuci je posvećivana ekspertima sa Liste stručnjaka, dok će tokom 2026. godine focus biti na osvježavanju (*retraining*) stručno specijalističkih znanja i kompetencija stalnih istražilaca Komisije, na koji način će se kontinuirano unaprijediti njene stručne, operativne i organizacione sposobnosti.

Komisija je tokom godine značajno poboljšala vidljivost svog rada i ulogu u saobraćajnom sistemu, na najznačajnijim međunarodnim forumima za oblast vazdušnog saobraćaja, kroz aktivnosti ECAC, EUROCONTROL Learning Zone, FSF¹⁵, ERA, u oblasti željezničkog saobraćaja, te IMO, u oblasti pomorskog saobraćaja.

¹³ Tokom cijelih 2024. i 2025. godine pitanje „Asistencije žrtvama velikih avionskih nesreća i članovima njihovih porodica je bilo „FocusOn“ pitanje i kod nadležnih tijela ICAO, ali i kod ECAC-a (ECAC ACC).

¹⁴ Komisija je ukazivala nadležim organima (Ministarstvo i ACV) na značaj koji se daje tom pitanju na međunarodnom nivou, ali povratnih informacija nije bilo.

¹⁵ FSF - Flight Safety Foundation.

3. Administrativno - tehnički uslovi za rad Komisije

Tokom 2025. godine, administrativno-tehnički uslovi za rad Komisije su održavani na nivou koji je omogućavao kontinuirano praćenje stanja sigurnosti u sva tri vida saobraćaja iz njene nadležnosti, te vođenje sigurnosnih istraga nesreća i ozbiljnih nezgoda u vazдушnom, pomorskom i željezničkom saobraćaju.

Zadovoljavajućom organizacijskom strukturom Komisije (*po dva stalna istražioca za sva tri vida saobraćaja, uz postojanje Listi stručnjaka*), racionalnim korišćenjem dodijeljenih finansijskih sredstava, nabavkom nedostajuće i znavljanjem dotrajale postojeće opreme, te pravilnim održavanjem iste, kontinuirano se poboljšavaju operativno-tehnički uslovi za rad i funkcionisanje.

U aktuelnom organizacijskom sastavu i kapacitetu, uz neminovno angažovanje eksperata 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, što je sposobnost konstatovana i od strane ECAC, još početkom 2024. godine.

Od ranije su otvorene mogućnosti pokretanja saradnje sa drugim organima i institucijama Države, poput VDT, ACV, Direktoratom za zaštitu i spašavanje (MUP CG), VCG (*MO*) i UPSUL gdje su potpisani sporazumi o saradnji, kojim se obezbijavaju dodatni administrativno tehnički kapaciteti za povećanje operativno tehničkih sposobnosti Komisije, za slučaj angažovanja na istragama većih nesreća, ali i za neometan i brži izlazak na mjesto nesreće bez obzira o kom vidu saobraćaja se radi.

Kroz ovu saradnju, značajno je unaprijeđen proces razmjene podataka i pravovremeno upoznavanje Komisije sa događajima od uticaja na sigurnost u sva tri vida saobraćaja, a što se posebno pokazalo djelotvornim tokom godine, u kojoj smo imali preko 495 prijava *dogadaja* (*450 vazdušni, 35 željeznički i 11 pomorski*) u sva tri vida saobraćaja, za koje je Komisija dobila preliminarne informacije o istim, uglavnom preko 112. OKC MUP CG, ACV, UPSUL, ali i involviranih operatera.

Komisija ne posjeduje službeno vozilo, a tokom godine je raspolagala potrebnim novčanim sredstvima, na mjesečnom nivou, pri čemu su članovi koristili privatna vozila, za službene potrebe. U slučaju potrebe za prevoženjima istražilaca do mjesta nesreća koja su eventualno izvan zahvata putne infrastrukture, uspostavljena je 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 eksterno licencirano osoblje, na osnovu sklopljenih ugovora o dopunskom radu.

Dva dugoročno prisutna problema a koja su obilježavali i prethodne godine, značajno otežavajući rad Komisije na konkretnim istragama, jesu nepostojanje procedura za isplatu nadoknada za rad eksperta sa lista stručnjaka koji učestvuju u radu istražnih timova i nepostojanje procedure (*pravilnika*) za plaćanje laboratorijskih usluga, kod tehničko-tehnoloških analiza kod utvrđivanja uzroka nesreća i ozbiljnih nezgoda. Ovo neriješeno stanje oko finansiranja učešća u istrazi koja se

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

Komisija je još 2017. godine pokušavala da dio ovih problema prevaziđe kroz izradu i primjenu Internog pravilnika o plaćanju članova istražnog tima sa liste stručnjaka, ali to tada nije prihvaćeno od strane Ministarstva finansija, sa čime su bili upoznati nadležni iz tadašnjeg MSiP, a kasnije i MKI i MSiP, uz molbu da se preduzmu mjere kako bi se konačno to riješilo, ali po tom pitanju ništa nije preduzeto¹⁶. Do rješenja bi se moglo najbrže doći kroz donošenje Pravilnika, od strane MS, u skladu sa zakonskim odredbama na osnovu kojih je osnovana Komisija i definisano pravo na naknadu njenim članovima, a gdje bi način finansiranja aktivnosti bio jasno propisan. Njime bi se riješilo i pitanje definisanja procedure finansiranja istraga većih nesreća, jer je nedostatak takve procedure bio i jedan od ozbiljnih nalaza ICAO USOAP CMA Izvještaja o nalazima i reviziji, iz avgusta 2019. godine, a obaveza rješavanja tog puta unesena je u Korektivni akcioni plan Države, međutim i dalje to pitanje stoji otvoreno.

Činjenica da je još od sredine 2022. godine, od strane tadašnjeg MKI, a kasnije MSiP, te MS, u više navrata znanjavljano Rješenje o formiranju radne grupe za izradu nacrtu novog Zakona o vazdušnom saobraćaju, u čijem je sastavu i rukovodilac Komisije, taj posao još nije završen, uprkos proteklom vremenu, pa je i dalje neizvjesno kada bi to moglo biti i realizovano, dok su od tada izvršene dvije manje izmjene (*dopune*) ZoVS, objavljene u Službenom listu CG 53/25 i 141/25, ali iste se nijesu odnosile na pitanja od značaja za mogućnost unapređivanja uslova za rad i funkcionisanje Komisije.

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

¹⁶ Do zaključivanja ovog Izvještaja, predstavnici Komisije nijesu imali priliku predočiti ove probleme Ministarstvu saobraćaja (MS), formiranom 2024. godine, iako je upućivan zahtjev, pa je za očekivati da će se to desiti tokom 2026. godine.

odvijanju domaćeg i međunarodnog vazdušnog saobraćaja. *(Na istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova odnosno je 13. 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 protokol pitanje. CAP je sačinjen i usaglašen sa vazduhoplovnim vlastima Države krajem avgusta 2019. godine, sa fleksibilnim rokovima, definisanim aktivnostima i nosiocima istih, kako bi se u razumnom roku otklonili nedostaci identifikovani u Konačnom izvještaju ICAO USOAP CMA audita. CAP se revidira svake godine, što je bio slučaj i 2025. godine, ali po pitanju rješenja vezanih za Komisiju, osim popune sa još jednim stalnim istražiocem za vazdušni saobraćaj, karajem 2021. godine, nije bilo izmjena u prethodnim unosima, osim korekcije kontakt detalja Komisije i datuma za novu realizaciju. U toj korekciji CAP-a, Komisija je dostavila zahtijevane promjene u brojnom stanju i unapređenju sposobnosti dostupnosti Komisije, putem ažuriranja kontakt podataka na sajtu ICAO. Značajno je napomenuti da je tokom 2023. godine ICAO USOAP CMA tim ažurirao i dostavio nova (*izmijenjena*) protocol pitanja, koja se djelimično ažurirana i tokom 2025. godine, u kom smislu se Komisija i priprema kako bi što spremnije dočekala novi audit, kada isti bude 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 6/1.2-22/85, od 14. 10. 2022. godine, u vezi sa kojim su države članice trebale da se izjasne do 14. 04. 2023. godine, a koji je stupio na snagu 28. 11. 2024. godine, a primjenjivaće se od 26. 11. 2026. godine. Dakle, istraga nesreća i nezgoda ima se proširiti i na oblast RPAS (***Remote Pilot Aircraft Systems***) (*Dronovi*).

Razumijevanjem problematike vezane za zadatke i nadležnosti Komisije, od strane prethodnog MSiP, a zatim MS i MF, rezultiralo je optimalnim godišnjim budžetom za Komisiju u 2025. godini, u iznosu koji je omogućavao servisiranje osnovnih potreba i aktivnosti, imajući u vidu broj stalnih članova za oblast istraživanja nesreća i nezgoda u vazduhoplovstvu, pomorstvu i željeznici, ali bez pratećeg uvrštavanja Komisije i u listu mogućih korisnika sredstava iz budžetske rezerve MF, za slučaj potrebe pokretanja istraga eventualnih većih nesreća u saobraćaju. (*Među potencijalnim korisnicima budžetske reserve, nije bila navedena i Komisija, iako je to pitanje bilo riječeno 2021. godine, a samim tim još uvijek ne postoji ni definisana procedura za aktiviranje tih sredstava u slučaju velike vazdušne nesreće, a što je bila jedna od važnijih primjedbi validacione misije ICAO USOAP CMA, još iz januara 2019. godine*), od kada je to pitanje otvoreno u CAP Države.

Nakon stupanja na snagu XIII izdanja Aneksa XIII, ICAO Konvencije, od 28. novembra 2024. 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, u 2023. godini 490, u 2024. 451 i u 2025. godini 450, gdje se od 2024. godine, pojavljuju i prijave vezane za dronove*). Broj prijava događaja koji su mogli biti od uticaja na sigurnost vazdušnog saobraćaja, tokom 2025. godine, ukazuje na uobičajen trend u oblasti sigurnosti, imajući u vidu povećanje obima vazdušnog saobraćaja za oko 4%, tokom izvještavane godine, u odnosu na 2024. godinu.

Tome je doprinijela i bolja institucionalna saradnja, proaktivna orijentacija Komisije prema svim vazduhoplovnim subjektima, a naročito unapređenje komunikacije sa 112. OKC, koji je uključio Komisiju u permanentni lanac obavještavanja, 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 doprinisili i novije identifikovani 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*)¹⁷, Održavanja i obnavljanja licenci i habitacije vazduhoplovnog kadra, klimatske promjene, brze konzervacije i dekonzervacije tehnike, te druga pitanja iz oblasti finansiranja, inovacija, tehničkog održavanja i menadžmenta u avio industriji.

Zato se pokazalo posebno svrsishodnim proaktivno i preventivno djelovanje Komisije, na polju sigurnosti, kroz komunikaciju sa operaterima i drugim subjektima sva tri vida saobraćaja, što naročito daje rezultate na polju jasnijeg definisanja procedura njihovog djelovanja, razvoja “Just Culture”¹⁸, te poboljšanju sistema prijave događaja koji ugrožavaju sigurnost u sva tri vida saobraćaja, iz nadležnosti Komisije.

4.2 Aktivnosti u okviru ECAC ACC grupe eksperata

Glavni istražilac (*Rukovodilac Komisije*) i Stalni istražilac za vazdušni saobraćaj su članovi Grupe eksperata za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, Evropske konferencije

¹⁷ Tokom 2024. godine ukupan broj prijava vezan za sudare vazduhoplova sa pticama, ili registrovanje ptica u blizini vazduhoplova u kritičnim fazama leta (poletanje i slijetanje), u reonu LYTV iznosio je 21, a u reonu LYPG 18, što je značajan porast u odnosu na 2023. godinu kada je zbirno (LYTV i LYPG) bilo 26 prijava. Međutim samo u dva sličaja došlo je do lakših oštećenja vazduhoplova, od koja u jednom do prekida poletanja i odlaganja leta za sutradan, zbog popravke vazduhoplova.

¹⁸ Jedan od ključeva uspješne implementacije sigurnosnih propisa je postizanje okruženja “culture izvještavanja” (pravedne kulture) unutar organizacija za avijaciju, regulatora i istražnih organa. Ova efikasna “kultura izvještavanja” zavisi od toga kako su te organizacije u stanju da se nose s krivicom i kažnjavanjem, a da takvom politikom ne pospješuju prikrivanje događaja čija prijava može doprinijeti unapređenju sigurnosti.

civilnog vazduhoplovstva (*ECAC ACC*) i aktivno učestvuju u njenom radu, na sastancima, radionicama ili obukama, uživo, ili u “online” formatu.

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

Predstavnici Komisije su prisustvovali 62. Sastanku ECAC ACC, koji je održan 14. i 15. maja, u Beču/Austrija i 63. Sastanku i radionici ECAC ACC, koji je održan u Roskildu/Kraljevina Danska, 04. i 05. novembra 2025. godine.

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

4.3 Istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova

U toku 2025. godine Komisija (*odjel istraga nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova*) dobio je 450 prijava potencijalnog ugrožavanja sigurnosti vazdušnih operacija. Međutim, ACV je primila ukupno 529 prijava (79 više nego što ih je prijavljeno Komisiji). Ukupan broj letnih operacija na oba CG aerodroma, tokom 2025. godine iznosio je **29929 (LYPG-15764; LYTV-14165)** što je zabilježeni rast od oko 4% u odnosu na 2024. godinu. (*Zbirni podaci za period 2003 . - 2024. godina (Sl. br. 1).*)

Prema strukturi prijavljenih događaja, u odnosu na 2024. godinu, do značajnijeg porasta prijava došlo je jedino kod prijava sudara sa pticama (123) I neznatno kod ometanja laserima (23), dok je broj prijava vezanih za dronove bio za 50% manji u odnosu na 2024. godinu (3).

Broj letnih operacija na aerodromima CG i Srbije i preleta teritorija Crne Gore i Srbije (*koji su ostvareni u nadležnosti zajedničke Kontrole leta Srbije i Crne Gore - SMATSA*) tokom 2025. godine, iznosio je **1050105** letova i preleta (**2877 dnevni prosjek**)¹⁹, što je značajno više i u odnosu na referentnu 2019. godinu, ali i u odnosu na 2024. godinu (*podatak se odnosi na operacije poletanja i slijetanja, te na operacije preleta državnih teritorija, to jest na letne operacije koje nijesu počinjale ili završavale na teritorijama Crne Gore, ili Srbije*).

¹⁹ U godišnjem izvještaju EUROCONTROL-a, podaci za CG i Srbiju daju se zbirno, imajući u vidu da nad njihovim teritorijama i dijelu iznad međunarodnih voda Jadrana, ATM servis vrši SMATSA- Agencija za kontrolu letenja Srbije i Crne Gore.

Analizom pristiglih prijava, ustanovljeno je da se u jednom slučaju radilo o vanrednom događaju iz kategorije “ozbiljna nezgoda”: Ultralaki vazduhoplov-jedrilica “*Bergfalke III*”, registarske oznake **40-DDY** (*prinudno slijetanje izvan instalacija aerodroma LYNK, sa lakšim oštećenjima vazduhoplova*), te u jednom slučaju o vanrednom događaju kategorizovanom kao “nesreća”: Ultralaki vazduhoplov-jedrilica “*Cirrus VTC*”, rezervisanih registarskih oznaka **40-TAZ**, (*smrt jednog lica i uništenje vazduhoplova*).

Pored navedenog, još u slučajevima 6 prijava, Komisija je preduzimala mjere dodatnog prikupljanja podataka, u cilju donošenja zaključka o eventualnom pokretanju istraga, ali je ustanovljeno da se radilo o prijavama događaja koji nijesu ozbiljno ugrožavali sigurnost vazdušnog saobraćaja, zbog čega nijesu otvarane istrage.²⁰

Tokom godine bila je aktivna i istraga ozbiljne nezgode aviona “Cessna 172N”, registarske oznake (**40-VUK**), koja se dogodila još 23. decembra 2019. godine, za koju tek krajem 2023. godine dostavljeni nalazi tehničkog zavoda iz inostranstva (*Technify Motors-Continental GmbH, St. Egidien, Njemačka*), neophodni za donošenje zaključaka o ključnom uzroku i eventualnim sigurnosnim preporukama, ali se još uvijek nedostaju podaci vezani za uzrok pucanja vremenskog lanca motora (*timing chain*) za izradu i objavljivanje završnog izvještaja, za koji se čekaju dodatni rezultati tehničkih ispitivanja uzroka pucanja “vremenskog lanca”, na motoru **TAE 125-02-114**, a koji nijesu dostavljeni Komisiji do karaja 2025. godine.

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

Uzimajući u obzir dugoročne prognoze EUROCONTROL-a, (*tri scenarija*) obim vazdušnog saobraćaja je trebao dostići prosječni nivo iz 2019. godine, tokom 2025. godine, (*bazni scenario-postepeni rast*), što se ipak nije desilo u prvih 3 mjeseca 2025. godine, dok je nivo iz 2019. godine u ostalim mjesecima dostignut i premašen po scenariju ubrzanog rasta, gdje je na nivou godine ostvaren rast za oko 4%, u odnosu na 2024. godinu (*Slike br. 2 i 3*).

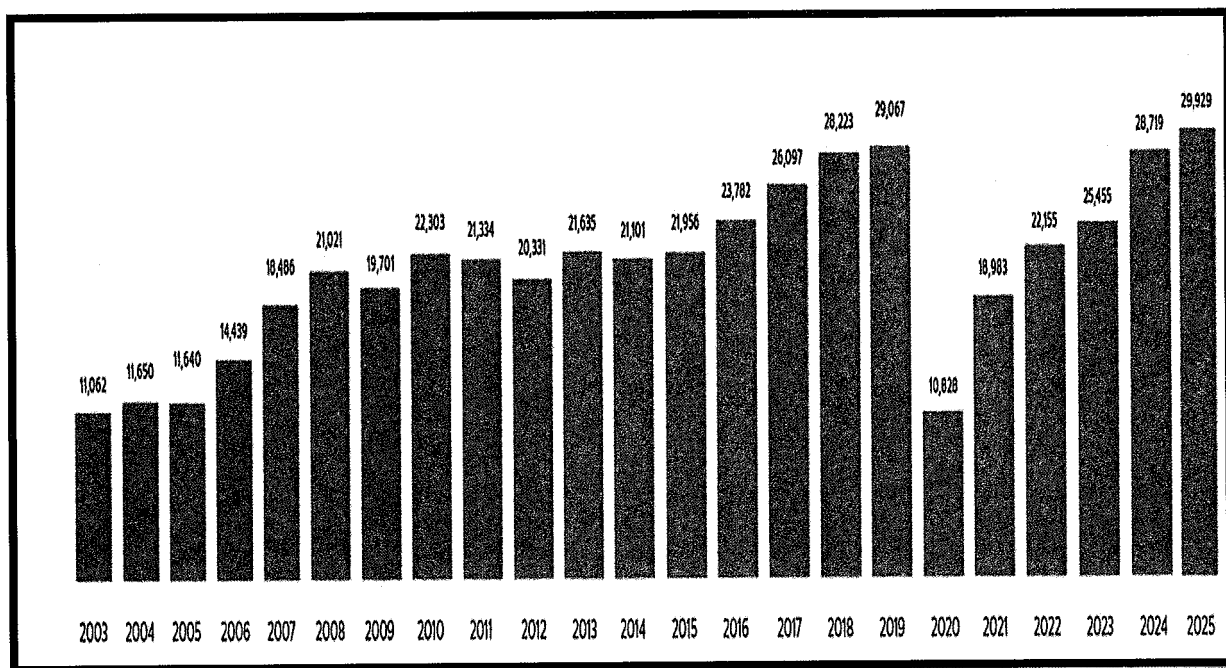
²⁰ **Dana 14. 04. 2025. godine**, vazduhoplov tipa *ATR 76*, registarskih oznaka *ASK65M*, imao je „*Circle to land*“, na a. Tivat, zbog meteo uslova;

Dana 19. 04. 2025. godine, prijavljena je aktivnost paraglajdera u blizini *CTR A. Podgorica*, na visini oko 3000 ft;
Dana 15. 07. 2025. godine, posade su prijavljivale razliku podataka o *QNH* pritisku koji sudobijali od *TKL Podgorica* i *AKL Tivat*;

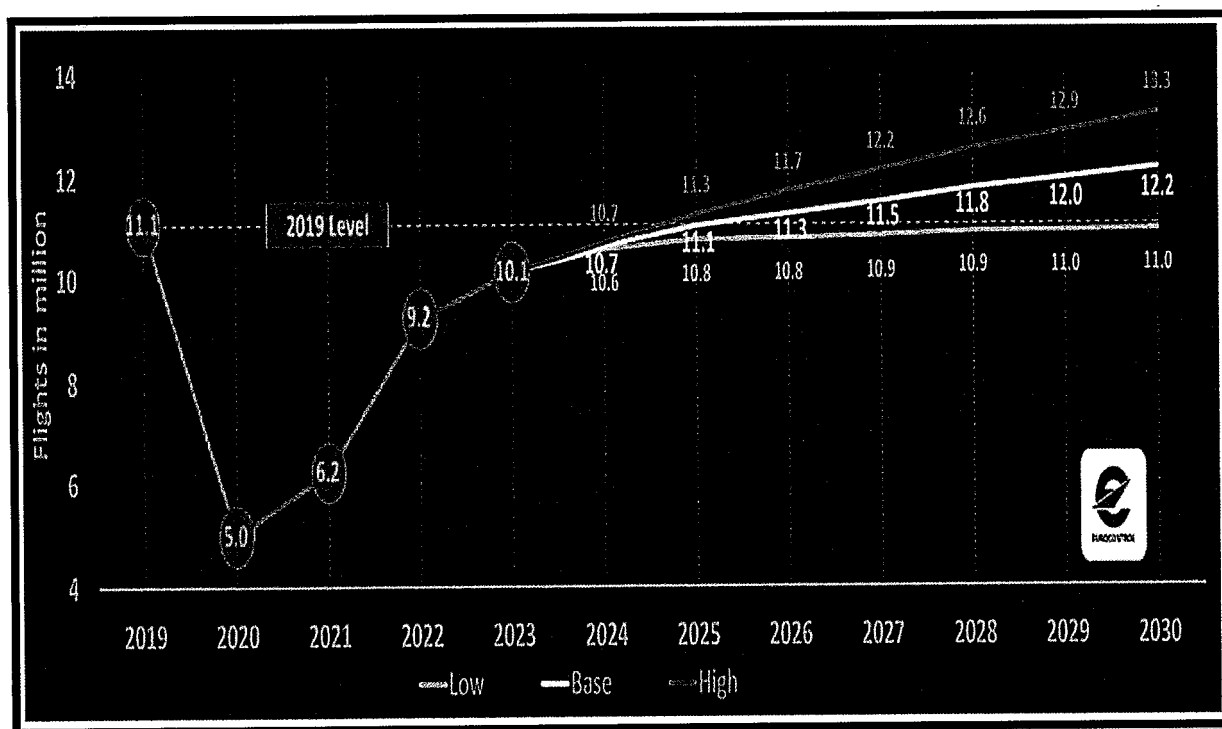
Dana 19. 07. 2025. godine, u rejonu morinjskog zaliva, prijavljena je aktivnost hidroaviona *ICON 5*, registarskih oznaka *N-158BA* između jarbola plovila koja su bila aktivna u zalivu;

Dana 30.08.2025. godine, na stajanci aerodroma Tivat, došlo je do oštećenja 3 ultralaka vazduhoplova (*hidroaviona*), koji su učestvovali u hidroavio regati „*Montadria 2025*“, zbog olujnog nevremena;

Dana 04.09.2025. godine, posada vazduhoplova *Embraer 195*, registarskih oznaka *40-AOB*, ptijavila je nekomandovano skretanje vazduhoplova od centralne linije *PSS* i tražila provjeru da nije došlo do otpadanja dijelova guma stajnog trapa, radi sigurnosti za slijetanje.



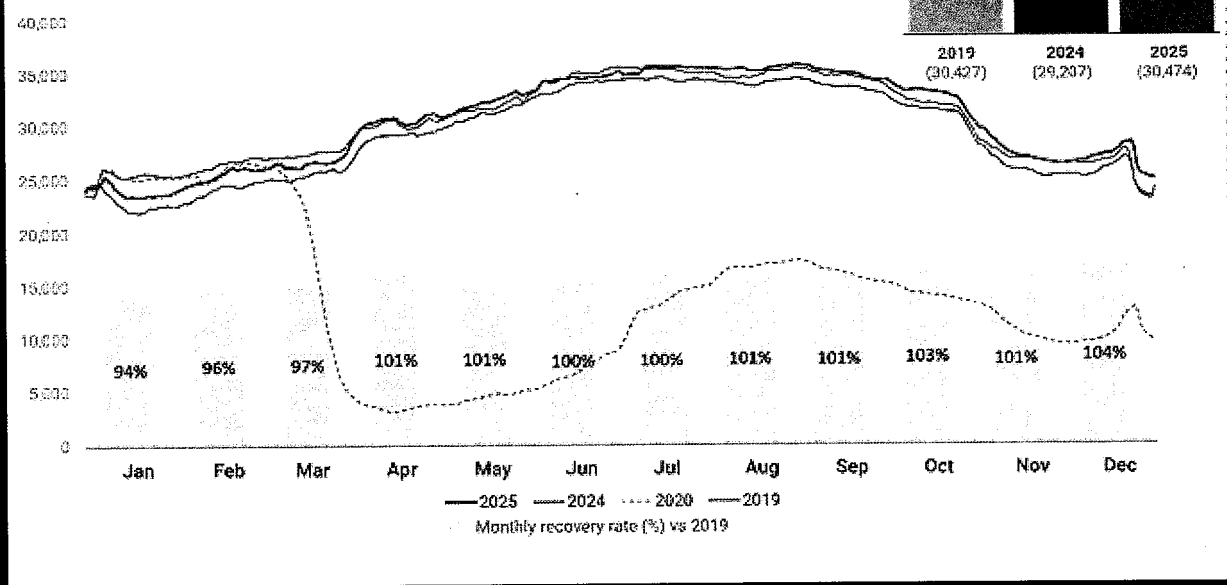
Slika 1: Broj letnih operacija na oba CG aerodroma 2003 - 2025. godina (LYPG i LYTV)



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

Overall traffic evolution

Evolution of traffic in the EUROCONTROL Network (all flights including overflights)



Sl. br. 3 - EUROCONTROL – Kretanje obima vazdušnog saobraćaja tokom 2025. godine, u odnosu na referentnu (2019) godinu i na prethodnu (2024) godinu (eurocontrol-european-aviation-overview-20260123-2025-review.pdf)

Kada je u pitanju uporedni pregled obima vazdušnog saobraćaja u 2025. godini, u odnosu na 2024. godinu, u zemljama članicama ECAC (*Evropska konferencija civilne avijacije*) i EUROCONTROL-a, jasno se može vidjeti da je obim vazdušnog saobraćaja u VaP kojim je upravljala SMATSA imao rast za 4 %, a što se odnosilo zbirno na letne operacije koje su počinjale ili završavale na međunarodnim aerodromima u Crnoj Gori i Srbiji, ali i na prelete iznad njihovih teritorija i dijela VaP iznad međunarodnih voda Jadrana, kojim upravlja SMATSA²¹. (*Slika br. 4*).

Tokom trijaža pristiglih prijava i vođenja pomenutih istraga, u okviru završnog izvještaja Komisija je izdala 3 sigurnosne preporuke Operateru (*Aero klubu Nikšić, operateru aerodroma LYNK*)²², u kom slučaju je izvršila i evaluaciju istih u cilju pospješivanja subjekta (*Operatera*) da ih implementura u svoj SMS²³ sistem.

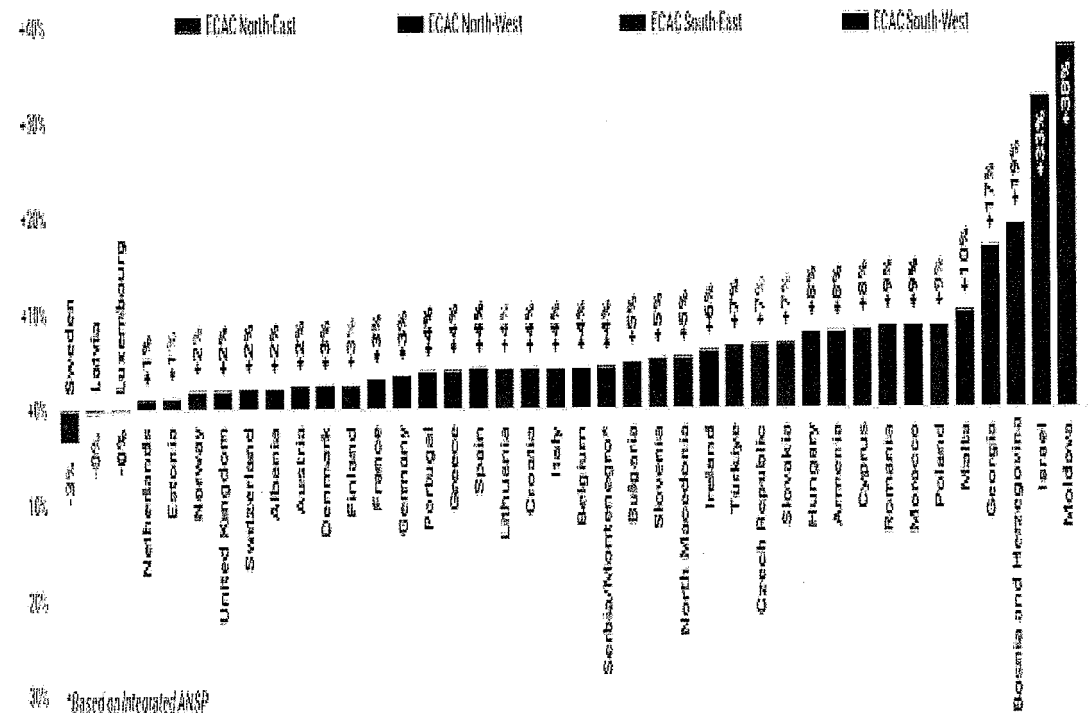
²¹ Agencija za kontrolu leta Srbije i Crne Gore (*Serbia and Montenegro Air Traffic Services Agency*)

²² Završni izvještaj br. 01-133, od 01. 12. 2025. godine, str. 21-22 (*ultralaki vazduhoplov – jedrilica "BERGFALKE III"*, registrarske oznake 40-DDZ) dostavljen MSiP i ACV putem preporučene pošte, dana 03. 12. 2025. godine.

²³ SMS-Safety Management System (*Sistem upravljanja sigurnošću*)

State traffic variation

States - Traffic (departure/arrival) variations, 2025 compared to 2024



Slika br. 4 - EUROCONTROL - Pregled obima vazdušnog saobraćaja u zemljama članicama ECAC (eurocontrol-european-aviation-overview-20260123-2025-review.pdf)

Ako se ima u vidu da se radilo o godini u kojoj smo imali obim vazdušnog saobraćaja u stalnom rastu u odnosu na referentnu 2019. godinu i za oko 4 % većem nego u 2024. godini, vidimo da ukupno 450 prijavljenih događaja Komisiji (529 prijava kod ACV-78 više nego u prošloj godini kad se uzima u obzir broj prijave kod ACV), to jest za oko 20% veći broja prijave u odnosu na ukupan broj vazdušnih operacija, jasno je da je Komisija imala širok obim zadataka, na polju analize istih, ali i u okviru preventivnog i proaktivnog djelovanja, na polju unapređenja sigurnosti vazdušnog saobraćaja, u okviru svojih nadležnosti. (Tabela br. 1)

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

UPOREDNI PREGLED PRIJAVA U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU		
VRSTA	2024	2025
Ukupan broj prijava	451	450 (529)
Nesreća	1	1
Ozbiljna nezgoda	1	1
Detaljno razmatrano	6	6

Tabela br. 1: Uporadni pregled istraživanih događaja u vazdušnom saobraćaju za 2024 i 2025. godinu.

4.3.1 Sigurnosne preporuke

Tokom gorine, komisija nije imala izdatih preporuka Ministarstvu saobraćaja i ACV, tako da su izdate tri sigurnosne preporuke Operateru - Aero klubu "Nikšić" (*ozbiljna nezgoda vazduhoplova "BERGFALKE III", 40-DDZ*), imajući u vidu da je isti registrovan kao vazduhoplovno sportsko društvo, pa su u nadležnosti ACV samo letne operacije koje se odnose na obuku koju ovaj operater sprovodi kao "Deklarisana organizacija za obuku" (*DTO*), dok su letne operacije iz domena trenaze, panoramski letovi i razne vazduhoplovne sportske aktivnosti u nadležnosti Ministarstva sporta, koje bi trebalo da sprovodi i inspeksijski nadzor²⁴, a u konkretnom slučaju se radilo o pokaznom letu izvan programa obuke²⁵.

²⁴ Komisija nije izdavala preporuke MS i ACV zbog takve raspodjele nadležnosti, iako je evidentno da se isto radi o vazdušnim operacijama koje bi u određenim okolnostima mogle biti od uticaja na sigurnost vazdušnog saobraćaja, zbog čega smo stava da bi inspeksijski nadzor nad letnim operacijama svih vrsta, bez obzira na status operatera, kroz novi Zakon o vazdušnom saobraćaju, ili njegove izmjene i dopune, trebalo vratiti u nadležnost vrhovnoj vazduhoplovnoj vlasti, to jest ACV.

²⁵ I tokom 2024. godine, Komisija je istraživala nesreću vazduhoplova-jedrilice „Super Blanik L 23“ (40-DIY) kojom prilikom je ovom operateru izdala 2 sigurnosne preporuke, u kom slučaju smo usmeno obaviješteni da su te preporuke implementirane i realizaciji budućih letnih aktivnosti. (Završni izvještaj br. 01-108, od 08.11.2024. godine)

4.3.2 Izdate sigurnosne preporuke operateru su sledeće:

- Tokom izvođenja planirane letačke obuke, po programu iste, izbjegavati kombinovanje drugih vrsta letačkih aktivnosti za koje prethodno nije izvršena konkretna prethodna i izvršna priprema za letenje i u svemu se pridržavati operativnih procedura predviđenih priručnikom DTO-S-1 i FM, u izvođenju letnih operacija tokom startnog vremena.
- O odlukama koje podrazumijevaju značajnije promjene procedura u konkretnom letu, naročito u osjetljivijim fazama leta, obavezno putem radio veze izvijestiti startnu ekipu (*DL*²⁶) kako bi ista bila upoznata sa planiranim manevrom i eventualno mogla ukazati na izazove koje bi mogli pratiti takvu odluku.
- Za izvođenje letnih operacija bezmotornim vazduhoplovima, procedure prilaza za slijetanje izvoditi po školskom krugu koji je razrađen na pripremi za letenje, a pariranje vjetra i dovođenje vazduhoplova na zadate norme vršiti pomjeranjem pozicije 3. zaokreta, na način da posada uvijek može biti u vizuelnom kontaktu sa mjestom slijetanja.

Imajući u vidu da su ove preporuke izdate u Završnom izvještaju br. 01-133, od 01. 12. 2025. godine, do završetka ovog izvještaja Komisija nije obaviještena o procentu i statusu njihove implementacije, a u međuvremenu se kod Operatera dogodila i nesreća sa vazduhoplovom - jedrilicom "Cirrus VTC", rezervisanih registarskih oznaka 4O-TAZ, u vezi sa kojom je otvorena istraga 11.12. 2025. godine, a završni izvještaj će vjerovatno biti objavljen, nakon njenog okončanja, tokom 2026. godine.

4.4 Obuka i stručno usavršavanje istražilaca za vazdušni saobraćaj

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

Od ranije, ICAO EUR/NAT kancelarija (*Pariz*) je prikupila podatke i istraživačkim mogućnostima i kapacitetima država iz svoje nadležnosti (*67 država*) i na osnovu prikupljenih podataka sačinila listu od 38 država među kojima je svrstana i Crna Gora, koje su procijenjene kao sposobne da odgovore izazovima kriznog menadžmenta u oblasti pomoći žrtvama i članovima njihovih porodica, u slučaju velikih avionskih nesreća i po tim pitanjima, tokom 2025. godine, nije bilo promjena.

U sklopu planirane obuke, ali i mogućnosti koje su se tokom godine ukazivale, sa ciljem sticanja novih znanja i razmijene iskustava iz oblasti istraživanja vanrednih događaja u vazdušnom saobraćaju, te u okviru međuresorne saradnje na unapređenju sigurnosti saobraćaja, predstavnici

²⁶ Dežurni letenja (vođa Startne ekipe)

Komisije u domenu međunarodne saradnje, te domaće i međuinstitucionalne saradnje, prisustvovali su, ili onlajn učestvovali na:

- **“62nd Meeting of the ECAC Air Accident Investigation Group of Experts (ECAC ACC/62) i Serminaru Evropske asocijacije izstražilaca nesreća i nezgoda u vazdušnom saobraćaju (European Socaeety of Accident Safety Investigarors-ESASI), Vienna/Austria, 14. i 15. 05. 2025. godine;**
- **“6th International Accident Investigation Forum”, Singapore, 21 - 23. 05. 2025. godine;**
- **EUROCONTROL& Flight Safety Foundation forum: The 12th Annual Safety Forum, “People in the Centre of Aviation Safety”, EUROCONTROL HQ/Brussels/Belgium, 05.- 06. 2025. godine;**
- **EUROCONTROL-ICAO “High-level Civil-Military Aviation Summit”, EUROCONTROL HQ / Brussels, 11. - 12. 06. 2025. godine;**
- **ECAC ACC Workshop & 63 Meeting of the ECAC Air Accident Investigation Group of Experts (ECAC ACC/63), Roskilde (near Copenhagen), 04.- 05. 11. 2025. godine;**
- **EUROCONTOL Learning Zone Certified Online Course: Strengthening Psychological Capital [HUM-PSYCAP], 22. 01. - 24. 01. 2025. godine;**
- **GEN-FUT EUROCONTROL Learning Zone Webinar: “ Atm Research with S3JU and SESAR Master Plan Update, 29. 01. 2025. godine;**
- **EUROCONTROL Learning Zone Webinar: Future Integrated Automation in Aviation, endorsed by EUROCONTROL and operated by ESTIA, 01. 02. 2025. godine;**
- **EUROCONTROL Learning Zone Certified Online Course: Fundamentals of UAS and U-space airspace [UAS-REG-FUND], 29. 01. - 04. 02. 2025. godine;**
- **Aviation Safety Foundation Webinar: Mental health is the key to unlocking safer, stronger aviation operations, 18. 02. 2025. godine;**
- **EUROCONTROL Stakeholder Forum: Unlocking runway capacity, 20. 02. 2025. godine;**
- **ESASI FocusOn Webinar: „Safety Management Systems (SMS)“, 05. 03. 2025. godine;**
- **EUROCONTOL Learning Zone Webinar: MUSE: Measuring the Urban Air Mobility Effect, 13. 03. 2025. godine;**
- **EUROCONTROL Learning Zone Webinar: COURS five: Updating the U-space ConOps, 20. 03. 2025. godine;**
- **Flight Safety Foundation webinar: Preventing the Next Accident: How AI and Data-Driven Safety Can Change Aviation Safety, 02. 04. 2025. godine;**
- **EUROCONTROL Learning Zone Webinar: Architecting Content in Aviation: U-space, 02. 04. 2025. godine;**
- **EUROCONTROL Learning Zone Webinar: ENSURE: Integrating ATM & U-space worlds, 23. 04. 2025. godine;**
- **Flight Safety Foundation webinar: A Fireside Chat with NTSB Chairman Jennifer Homendy, 30. 04. 2025. godine;**

- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: **European Key solutions for vertiports and UAM**, 06. 05. 2025. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: **Strategic webinar on Building the next generation in ATM**, 17. 06. 2025. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: **Understanding culture and conversation in organisations**, 24. 06. 2025. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: **Airspace Risk Assessment-Supporting U-space Implementation**, 25. 09. 2025. godine;
- Skybrery webinar: **A Life in Pictures: Dr Kevin Fong- Aviation, Space and Extreme Environment Medicine**, 26. 09.2025. godine;
- Maryland University webinar: **The Maryland Product Symposium (The Speed of Craft: Rapid Prototyping in the AI Age)**, 16. 10. 2025. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: **Overview of the initial U-space Agree risk model**, 28. 10. 2025. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: **CAA Perspectives on UTM/U-space: Real-world Example from the Austro Control Drone Competence Center**, 19. 11. 2025. godine;
- EUROCONTROL Learning Zone Webinar: **ALC Unpacked Series: Unmanned Aircraft Systems (UAS)**, 20. 11. 2025. godine;
- EUROCONTROL/Flight Safety Foundation Webinar: **Global Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (GAPRI)**, 01. 12. 2025. godine;
- ESASI FocusOn... **Investigating Air Traffic Events, Reykjavik (online)**, 03. 12. 2025. godine;
- Seminar vještačenja-istraživanja nesreća i nezgoda u saobraćaju, FSKL Budva, 08. 12. 2025. godine;
- Seminar za stalne istražioce: **Distribucija olupine sa mjesta nesreće, KINNS, 10.07.2025. godine;**
- Seminar za stalne istražioce: **Paraglajding sigurnost:najčešće greške, posledice i prevencija, KINNS, 23.09.2025. godine;**
- Seminar za stalne istražioce: **Pravilna upotreba optoelektronskih i drugih tehničkih sredstava pogodnih za opservaciju mjesta nesreća i ozbiljnih nezgoda u vazдушnom, željezničkom i pomorskom saobraćaju, KINNS, 25. 11. 2025. godine;**
- Seminar za stalne istražioce: **Mogućnosti korišćenja dronova u opservaciji mjesta nesreće, uz razradu postojeće zakonske regulative, koja je aplikabilna na predmetnu oblast, KINNS, 24.12.2025. godine;**
- Učešće Rukovodioca KINNS na konstitutivnom sastanku Odbora za sigurnost vazdušne plovidbe, 05. 03. 2025. godine;
- Učešće predstavnika KINNS na nacioanlnoj vježbi traganja i spašavanja "Lovćen 2025", 27. 05. 2025. godine;
- Učešće predstavnika KINNS u vježbi "Udes aviona na A. Golubovci", 16. 12. 2025. godine;
- Učešće predstavnika KINNS na aktivnostima i ceremoniji otvaranja međunarodne hidro-avio regate "Montadria 2025", 28-30. 08. 2025. godine;

- Radne posjete vazduhoplovnim, željezničkim i pomorskim subjektima i operaterima u cilju preventivnog i proaktivnog djelovanja na unapređenju vazdušnog, pomorskog i željezničkog saobraćaja-tokom godine (*više radnih posketa*).

Pored navedenog, tokom 2025. godine, rukovodilac KINNS učestvovao je u radu radnih grupa ili odbora po sledećem:

- Radna grupa za pripremu Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o vazdušnom saobraćaju (*Rješenje br. 01-011/25-2135/1, MS od 11.04.*): 23. 04., 02. 06., 17. 07., 29. 07., 09. 08., 26. 08., 10. 09., 22. 10. i 07. 11. 2025. godine:

- Nacionalni odbor za upravljanje sigurnšću u civilnom vazduhoplovstvu: 05. 03., 08. 04., 10. 07. i 26. 12. 2025. godine;

Zbog nedostatka finasijskih sredstava, ili zbog njihovog doznačavanja suprotno planu potrošnje koji je Komisija dostavila u fazi izrade Budžeta za 2025. godinu, predstavnici Komisije nijesu bili u mogućnosti odazvati se pozivima za slijedeće međunarodne aktivnosti, od značaja za unapređivanje, znanja, vještina, tehnika i metoda vođenja sigurnosnih istraga nesreća i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju:

- Communication and Dissemination Workshop on civil-military cooperation in air traffic management (ATM) matters/EUROCONTROL HQ, 23. 01. 2025. godine;

- EUROCONTROL Network Manager User Forum/EUROCONTROL HQ/Brussels/Belgium, 29. - 30. 01. 2025. godine;

- 25th edition of the Integrated Communications, Navigation, and Surveillance (ICNS) Conference, Brussels/Belgium, 08. - 10. 04. 2025. godine;

- Human Factors in Flight Safety Course, organizovan od strane "The European Association for Aviation Psychology" (EAAP), 05 - 09 maja u Sitges/ Španija.

- The Business Aviation Safety Summit (*BASS*), Charlotte/North Carolina/USA, 06. - 07. 05. 2025. godine;

- 78. International Safety Summit, Lisbon/Portugal, 4 - 6. 11. 2025. godine

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

Zbog ograničenosti finasijskih sredstava predviđenih za obuku i usavršavanje za 2025. godinu i limitiranih mogućnosti njihovog povlačenja po mjesecima, te nepostojanja mehanizama kojima bi Komisija lakše obezbjeđivala mogućnost angažovanja eksperata sa Liste stručnjaka

(razumijevanje poslodavaca za njihovo odsustvo, za potrebe Komisije i sl.), 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 2026. godinu²⁷.

Iz domena usko specijalističke napredne obuke, za vođenje istraga nesreća i nezgoda u vazдушnom saobraćaju, značajno je napomenuti, da su oba istražioca za vazdušni saobraćaj, Komisije u prethodnim godinama pohađali **“Napredni kurs za istraživanje nesreća i nezgoda vazduhoplova”** (*Advanced Accident and Incident Investigation*), Združene organizacije za obuku vazduhoplovnog osoblja JAA TO (*Joint Aviation Authorities Training Organization*), Amsterdam/Holandija, ali već je stiglo vrijeme za njihovo znavljanje (*retraining*) imajući u vidu da najznačajnije međunarodne vazduhoplovne organizacije i institucije, koje se bave pitanjima sigurnosti (*ICAO; EASA; ECAC, JAA TO, SCS*) preporučuju obnavljanje teorijskih i praktičnih znanja istražilaca u intervalima od 2 godine.

Takođe, tokom permanentnog rada na 3 istrage iz oblasti vazdušnog saobraćaja (u dva dodatna slučaja pokretana i obustavljena istraga), 1 iz oblasti pomorskog saobraćaja, koja je u toku (u 10 dodatnih slučajeva pokretana i obustavljena istraga)²⁸ i na 2 vanredna događaja iz oblasti željezničkog saobraćaja (u oba pokretana istraga), koje su vođene tokom godine, kroz razmjene iskustava sa pojedinim međunarodnim ekspertima²⁹ i ekspertima sa Liste stručnjaka Komisije, značajno su dodatno unaprijeđena znanja i iskustva, kako stalnih istražilaca, tako i istražilaca-eksperata sa Liste stručnjaka Komisije, što će sa sigurnošću imati pozitivne efekte na dalji stručan i svrsishodan rad Komisije.

Pored navedenog, a u skladu sa zadržavanjem trenda online obuke i tokom 2025. godine, istražioc, a naročito oni za vazdušni saobraćaj su učestvovali i u brojnim drugim vidovima obuke (*seminari, konferencije, forumi i radionice*) kojih je bilo preko 30, od kojih 2 sertifikovana kursa od strane EUROCONTROL Laerning Center-a, a koje su detaljnije prikazane u pododjeljku 5.2 (**Obuka i stručno usavršavanje istražilaca**).

KINNS je tokom godine sproveo i 3 interna seminara za stalne istražioce, od posebnog značaja za pravilnu upotrebu postojećih tehničkih sredstava u opservaciji mjesta nezgode-nesreće, te za upoznavanje sa specifičnostima pojedinih vazdušnih operacija ultralakih vazduhoplova i kritičnim elementima u njihovom izvođenju³⁰.

²⁷ “Aircraft Accident Investigation Course”, The South California Safetu Institure, Zagreb /Hrvatska, maj 2025. godine i Učešće predstavnika KINNS na vježbi “Broaken Wing 2025”/Ljubljana-Cerklje/Slovenija, septembar 2025. Godine

²⁸ U jednom slučaju, pomorski odjel Komisije, preko NP i MVP, komunicira sa US Coast Guard, kao zainteresovana država za slučaj nesreće na konternerskom brodu kompanije MSC, nabrodu „ESTHI“ koja sedogodila 16.11.2024. godine, u luci „Savannah“/Georgia/USA. U kojoj je život izgubio pomorac-crnogorski državljanin.

²⁹ Tokom 2025. godine, glavni istražilac KINNS, kao i istražilac za vazdušni saobraćaj imali su komunikaciju sa SAI Slovenije, Hrvatske, Srbije, BiH i Sjeverne Makedonije, čime je održavana i regionalna saradnja koju u poslednjih 2 godine potenciraju i ICAO i ECAC.

³⁰ U poslednjih 3 godine, najviše „ozbiljnih nezgoda“ i „nesreća“, shodno kategorizaciji sigurnosnih događaja u oblasti vazduhoplovstva upravo se dešavalo u oblasti ultra lakih vazduhoplova, koji su operacije izvodili u „G prostoru“.

4.4.1 Ostale aktivnosti od značaja za rad Komisije i stručno usavršavanje istražilaca

U sklopu regionalne saradnje istraživača nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova u toku 2025. 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*); Biroom za istraživanje sigurnosti u saobraćaju Singapura (*TSIB Singapore*), Istražiocima iz *BEHANSA (BiH)*, te međunarodnim organizacijama, institucijama i tijelima poput *ECAC ACC*; *ICAO EUR/NAT*, *EASA*, *ESASI*, *MASI*, *EUROCONTROL (Air)*, *FSF*, *EMSA (Maritime)* i *ERA (Railway)*.

Imajući u vidu, stručno specijalistička znanja, školsku spremu i iskustvo stečeno kroz dosadašnji rad i obuku istražilaca, uz primjenu pozitivne međunarodne prakse, Komisija je u mogućnosti da vrlo uspješno vrši interne obuke iz domena **“Osnovne obuke za istraživanje nesreća i nezgoda vazduhoplova”**, i **“Osnovne obuke za istraživanje nezgoda i nesreća u saobraćaju u ekstremnim vremenskim i temperaturnim uslovima”**, kao i niz drugih specijalističkih obuka vezanih za različite vrste vazduhoplova, upravljanje vazдушnim prostorom (*ATM*) i operativne procedure u okviru *GAT-a* i *OAT-a*, čije sprovođenje je vršeno u prethodnim godinama, na koji način je izvršeno obnavljanje i sticanje novih znanja i iskustava za većinu istražilaca (*stalnih i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije*), za izlazak i boravak na mjestu nesreće-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 2026. 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 obavještavanja.

Tokom godine, primjetan je bio i doprinos sigurnosnih obuka u drugim vazduhoplovnim entitetima iz domena **“Just Culture”**, tako da je Komisija primala prijave i direktno od operatera vazduhoplova, ili lica involviranih u operaciju koja je rezultirala nekim oblikom vanrednog događaja. Cijenimo da je ujednačen broj prijava proizvod unapređenja sigurnosnih procedura u sve tri grane saobraćaja, ali i sve uspješnije interresorne saradnje, što je posebno vidljivo u oblasti vazdušnog saobraćaja, bez obzira na rast njegovog obima, te mogućnosti djelovanja postojećih, ali i novonastalih sigurnosnih izazova koje je sa sobom donijela pandemija COVID 19, a koji su i dalje izraženi prisutni i ključno se odnose na: brzo konzerviranje - dekonzerviranje aviona (*storage & de-storage*); upravljanje opasnostima od divljih životinja (*prvenstveno ptice*) zbog smanjenog obima vazduhoplovnih aktivnosti u periodu 2021. - 2022. godina; degradacije znanja i vještina vazduhoplovnog osoblja izazvanog smanjenjem broja tehničkih i vazdušnih operacija i

otežane habitacije, porasta broja cyber-security i drugih bezbjednosnih prijetnji (što je bila prateća manifestacija i svih prethodnih cikličnih kriza, koje su pogađale međunarodni vazdušni saobraćaj, u poslednjih 20 godina), te nagli skok rasta cijena, kako vazduhoplovnih usluga, tako i troškova letnih operacija, SAF goriva³¹, održavanja, radne snage, unapređenja infrastructure i regulatornih okvira. Ovdje ne treba zaboraviti ni uticaj dubokih geopolitičkih kriza, na istoku Evrope i na Bliskom Istoku, koje i dalje ostavljaju vidljiv trag na sveukupnu ekonomiju, pa i vazdušni, pomorski i željeznički saobraćaj.

Analizom dobijenih prijava, gdje su svi događaji, osim u dva prethodno navedena slučaja, kategorisani kao "nezgoda" (shodno ICAO standardima i važećem Pravilniku), za 2025. godinu, došlo se do zaključka, da u ukupnom broju prijava, kao i tokom prethodne 4 godine, dominiraju sudari sa pticama, nestabilni prilazi, uticaj meteo situacije i tehnički otkazi, ali povremeno se pojavljuju i prijave ometanja laserima i upotreba dronova u blizini CTR zona, što su pitanja ne samo iz domena sigurnosti, već i bezbjednosti vazdušnog saobraćaja.

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

Veoma kvalitetnu saradnju tokom godine, Komisija je imala sa 112. OKC MUP CG, ACV, UPSUL, ali i Aerodromima Crne Gore, te pojedinim operaterima, poput paraglajding kluba "Adriaflay" iz Herceg Novog, koji redovno obavještava KINNS o svojim letnim operacijama i potencijalnim sigurnosnim izazovima. Kontinuirana komunikacija i razmjena podataka, doprinose boljem razumijevanju sigurnosti i izazovima koji je prate, a kad je u pitanju vazdušni saobraćaj, to rezultira i izuzetno zapaženom koordinacijom aktivnosti tokom ažuriranja CAP Države, definisanja neusaglašenosti domaće i ICAO legislative, te kroz pomoć i ostvarivanju kvalitetne komunikacije sa raznim vazduhoplovnim subjektima i proširenju mogućnosti za obuku i usavršavanje. Potpisani sporazumi o saradnji sa institucijama i drugim pravnim licima, od uticaja na ostvarivanje uloge i funkcije KINNS, pospješilo je pravovremenu razmjenu informacija, logističku podršku i uzajamnu pomoć u vođenju istraga, te unapređenje tehničkih mogućnosti Komisije za praćenje i istraživanje događaja od uticaja na sigurnost u sve tri grane saobraćaja, tokom 2025. godine.

U sklopu interresorne saradnje, Komisija je do sada putem sporazuma, uspostavila kvalitetnu saradnju sa ACV, Vrhovnim državnim tužilaštvom, Upravom pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, Direktoratom za zaštitu i spašavanje i MOCG, što doprinosi lakšoj međusobnoj komunikaciji, što je od izuzetnog značaja, a naročito kada se vrši istraga konkretne nesreće ili ozbiljne nezgode, za koju postoje obaveze uključivanja više državnih subjekata, svakog iz svog djelokruga rada i odgovornosti. Svjesni značaja pravno utemeljene interresorne saradnje, Komisija je u prethodnom periodu, redovno komunicirala sa relevantnim državnim organima i institucijama, koje bi mogle uticati na podizanje stručno specijalističkih 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

³¹ Sustainable Aviation Fuel (Održiva avio goriva)

druge države, za slučaj da se radi o nesreći ili nezgodi kojom su pogođeni vazduhoplovi registrovani u Crnoj Gori, ili kojom su eventualno pogođeni i naši državljani. (*Uloga, zadaci i obaveze "Akreditovanog predstavnika"*, kako je to regulisano 13. izdanjem Aneksa XIII, Čikaške konvencije). Za uspostavljanje ove vrste saradnje, KINNS ima interes, ali za to bi bila potrebna i podrška resornog ministarstva, zbog čega je i tražen razgovor sa nadležnim iz MS, ali do istog još uvijek nije došlo, iako je još krajem 2024. godine, takav sastanak bio zakazan, pa odložen na neodređeno vrijeme.

Od ranije prepoznat, važan zadatak Komisije je i priprema saradnje sa drugim državnim organima i organizacijama koje imaju svoje obaveze i odgovornost u momentu kada se desi avionska nesreća, sa više detanja iz domena međunarodnih standarda i prakse, Komisija je planirala upoznati nadležne organe tokom 2025. godine, što će kao inicijativu imati i u 2026. godini, ako za to dobije priliku od nadležnih iz MS.

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 perioda 2019. – 2023. 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 dovelo da nadležni iz bivšeg MSiP, a kasnije i MKI, MSiP i MS, daju saglasnost za pomenutu veoma važnu inicijativu, a što se nije desilo ni tokom 2025. godine.**

Napominjemo da je *BEA* i dalje otvorena za takav oblik saradnje za sve zemlje, a naročito članice *ECAC*-a i *EUROCONTROL*-a, te da je više zemalja Regiona, već potpisalo Memorandume o razumiojevanju (*MoU*), u cilju institucionalizacije takve saradnje (*R. Hrvatska, R. Slovenija, R. Srbija, Sjeverna Makedonija*). Sigurnosni istraživački organi zemalja Regiona, u većini slučajeva unapređuju regionalnu saradnju, te potpisuju *MoU* o međusobnoj saradnji na polju obuke i istraga nesreća i nezgoda, a što je u više navrata nuđeno i Komisiji, ali to je pitanje za koju je takođe potrebna saglasnost nadležnih organa, pa je za očekivati da se isto ponovo pokrene i tokom 2026. godine³².

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

³² Komisija je u periodu 2023. - 2025. godina takve ponude dobijala od Nacionalnih sigurnosnih istraživačkih tijela Sjeverne Makadonije, Hrvatske i Slovenije, a koje su i dalje otvorene.

zbog svog formalno pravnog statusa, ne može da ih potpisuje bez prethodne saglasnosti od nadležnih organa Vlade. (*Ranije MSiP i MKI, MSiP, sada MS*). Još tokom 2021. godine, takvu ponudu Komisija je dobila od Komiteta za istraživanje nesreća i nezgoda Sjeverne Makedonije i ponuda je i dalje otvorena. Takođe, tokom 2023. godine, spremnost na saradnju su ispoljilo Nacionalno tijelo za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda Slovenije, ali i albanska sigurnosna agencija AKISA, koja je tokom te godine bila inicirala i širu regionalnu saradnju, kojom prilikom je organizovala inicijalni regionalni sastanak u Tirani, na koji su bili zvanično pozvani i odazvali se stalni istražioc Komisije, ali ta inicijativa je tokom 2025. godine mirovala.

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

4. 5 Istraživanje vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja

Sprovođenje Direktive 2004/49/EZ Evropskog parlamenta definisano je Zakonom o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza, **član 114 i 115**, (*Službeni list Crne Gore br.01/14*) (*u daljem tekstu Zakon*) i Pravilnikom o načinu prikupljanja podataka i sačinjavanju izvještaja o vanrednim događajima (*u daljem tekstu Pravilnik*) gdje je propisano da Komisija vrši istraživanje vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja iz kategorije nesreća.

U sastavu Nacionalne komisije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća se nalaze i dva stalna istražioca za željeznicu. Istraživanje vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja izvode Glavni istražilac za vanredne događaje koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i Istražilac za nezgode i nesreće u željezničkom saobraćaju.

Odjel je samostalan u radu i funkcionalno nezavisna od svih organa državne uprave nadležnih za željeznički saobraćaj³³ i drugih pravnih i fizičkih lica koja mogu uticati na objektivnost rada i izvještavanja Komisije.

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

³³ Organizacije (institucije) nadležne za željeznički saobraćaj u Crnoj Gori su Ministarstvo saobraćaja i Uprava za željeznice, dok je za sigurnosne istrage nadležan KINNNS (Komisija), kao stalno radno tijelo, formirana Odlukom Vlade CG.

Istraživanje koje se sprovodi i rezultati istog su sigurnosne prirode i nema za cilj utvrđivanje pojedinačne odgovornosti.

U toku 2025. godine Komisija (*Odjel istraga vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja*) dobio je ukupno 35 prijava potencijalnog ugrožavanja bezbjednosti (*sigurnosti*) željezničkog saobraćaja, usmeno (putem telefona) odnosno u pisanoj formi, gdje je Komisija izviđala događaje i klasifikovala ih na osnovu čega je u 2 slučaja pokretala i vodila sigurnosne istrage³⁴.

4.5.1 Istrage otvorene u 2025. godini

Tokom 2025. godine, Komisija je otvorila isleđenje u dva vanredna događaja, po sledećem:

- **Dana 07.03.2025. godine u stanici Danilovgrad u 19.02 časova dogodio se vanredni događaj – “incident” – prolaz lokalnog putničkog voza 7106 pored izlaznog signala od koga je dalja vožnja zabranjena i presječenja skretnice broj 1(km 33+848) u pravcu ukrsnice Ostrog.**

U isto vrijeme na međustaničnom rastojanju između stanice Danilovgrad i ukrsnice Ostrog saobraćao je direktni teretni voz 52103 koji je iz ukrsnice Ostrog otpremljen u 18.42 časova. Mašिनovođa lokalnog putničkog voza 7106 nakon što je prošao izlazni signal koji je pokazivao zabranjenu vožnju i presjekao skretnicu broj 1 zaustavlja se čelom voza u km 33+825

Isti mašिनovođa uočivši da je napravio propust i da mu u susret dolazi direktni teretni voz 52103 odmah izlazi iz voza i trči prema njemu davajući mu zaustavni signal signalnom svetiljkom, nakon čega se direktni teretni voz zaustavlja u km 33+710(čelo voza 52103).

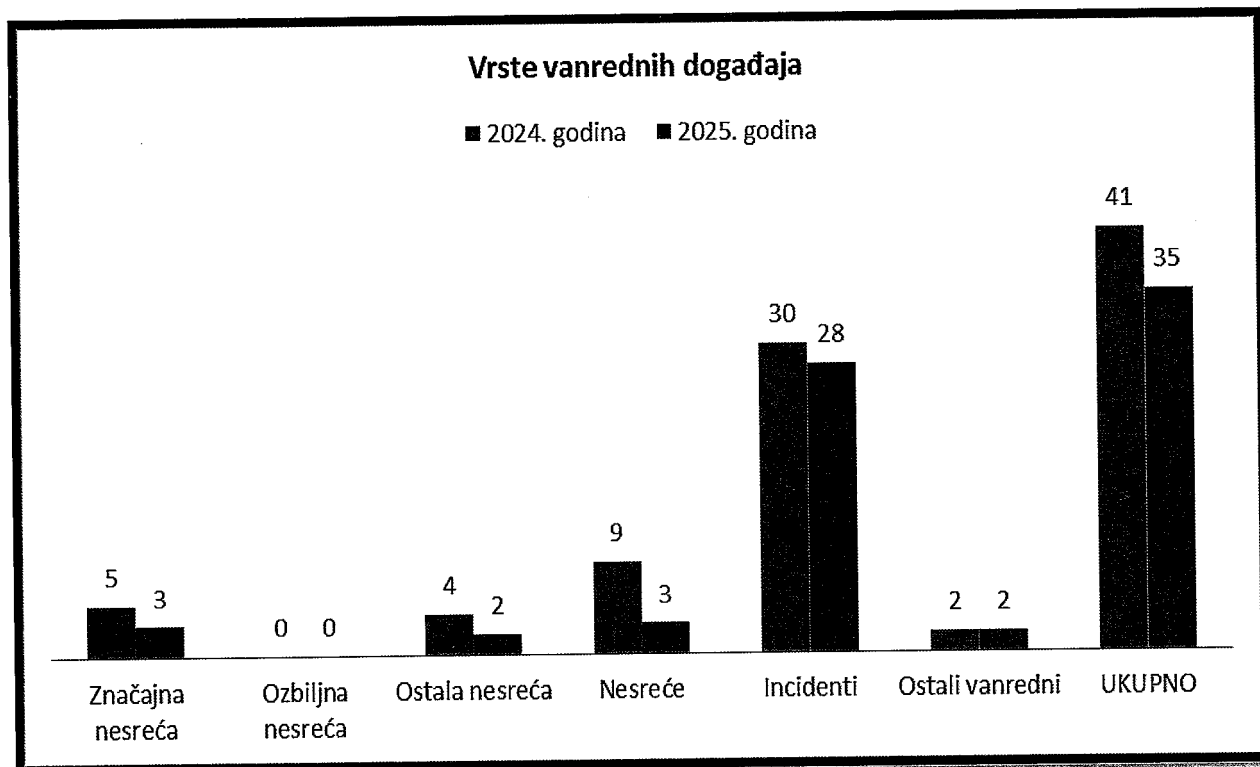
U ovom vanrednom događaju istraga je okončana objavljivanjem Završnog izvještaja br. 02-17, od 27. 01. 2026. godine, sa izdatim bezbjednosnim preporukama (BP) MS i imvolviranim subjektima željezničkog saobraćajnog sistema Države.

³⁴ **Dana 07.03.2025. godine u stanici Danilovgrad u 19.02 časova dogodio se vanredni događaj – “incident” – prolaz lokalnog putničkog voza 7106 pored izlaznog signala od koga je dalja vožnja zabranjena i presječenja skretnice broj 1(km 33+848) u pravcu ukrsnice Ostrog. U isto vrijeme na međustaničnom rastojanju između stanice Danilovgrad i ukrsnice Ostrog saobraćao je direktni teretni voz 52103 koji je iz ukrsnice Ostrog otpremljen u 18.42 časova. Mašिनovođa lokalnog putničkog voza 7106 nakon što je prošao izlazni signal koji je pokazivao zabranjenu vožnju i presjekao skretnicu broj 1 zaustavlja se čelom voza u km 33+825. Isti mašिनovođa uočivši da je napravio propust i da mu u susret dolazi direktni teretni voz 52103 odmah izlazi iz voza i trči prema njemu davajući mu zaustavni signal signalnom svetiljkom, nakon čega se direktni teretni voz zaustavlja u km 33+710(čelo voza 52103), i**

Dana 31.10.2025. godine u 8 sati i 32 minuta na otvorenoj pruzi između stanice Mojkovac i ukrsnice Trebaljevo u km 327+450 m došlo je do vanrednog događaja - “značajna nesreća”.
Međunarodni teretni voz br. 45777 stao je na otvorenoj pruzi između stanice Mojkovac i ukrsnice Trebaljevo u km 327+450 m sa čelom voza. Nakon zaustavljanja teretnog voza br. 45777 mašिनovođa teretnog voza je tražio pomoćnu lokomotivu. Pomoćna lokomotiva upućena je iz stanice Kolašin i prilikom prilaska pomoćne lokomotive na teretni voz br. 45777 došlo je do kontakta voza i pomoćne lokomotive. Na teretnom vozu br. 45777 nalazila se lok 461-038, a pomoćna lok je 461-043.

VANREDNI DOGAĐAJI		
Vrsta	2024. godina	2025. godina
Značajna nesreća	5	3
Ozbiljna nesreća	0	0
Ostala nesreća	4	2
Nesreće	9	3
Incidenti	30	28
Ostali vanredni	2	2
UKUPNO	41	35

Tabela br. 2: Uporedni pregled vanrednih događaja na željeznici u 2024. i 2025. godini, prema vrstama istih.



Slika br. 5: Grafički prikaz uporednog pregleda vanrednih događaja za 2024. i 2025. godinu, kao pokazatelj smanjenja broja istih u izvještavanoj godini.

- Dana 31.10.2025. godine u 8 sati i 32 minuta na otvorenoj pruzi između stanice Mojkovac i ukrsnice Trebaljevo u km 327+450 m došlo je do vanrednog događaja - "značajna nesreća". Međunarodni teretni voz br. 45777 stao je na otvorenoj pruzi između stanice Mojkovac i ukrsnice Trebaljevo u km 327+450 m sa čelom voza. Nakon zaustavljanja teretnog voza br. 45777 mašinovođa teretnog voza je tražio pomoćnu lokomotivu.

Pomoćna lokomotiva upućena je iz stanice Kolašin i prilikom prilaska pomoćne lokomotive na teretni voz br. 45777 došlo je do kontakta voza i pomoćne lokomotive. Na teretnom vozu br. 45777 nalazila se lok 461-038, a pomoćna lok je 461-043.

U vanrednom događaju lakše su povrijeđeni mašinovođa i pomoćnik mašinovođe koji su bili u službi na lokomotivi 461-043, te do značajnih oštećenja na čeonim djelovima obije locomotive, a u vremenu od 07:41h do 18:45h bio je u prekidu željeznički saobraćaj na toj dionici pruge.

Rad na rasvjetljavanju uzroka ovog vanrednog događaja je u toku, a nakon okončanja Komisija će sačiniti i dostaviti Završni izvještaj MS.

4.5.2 Bezbjednosne preporuke

4.5.2.1 Ministarstvu saobraćaja

BP 05/25: Ministarstvo saobraćaja trebalo bi da prilikom izrade godišnjih finansijskih planova za održavanje željezničke infrastrukture posebno obrati pažnju na obezbjeđenje neophodnih finansijskih sredstava za tekuće i investiciono održavanje komandno - kontrolnog i napojnog dijela uređaja putnih prelaza, u skladu sa zahtjevima ŽICG AD, a u cilju povećanja bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

BP 06/25: Ministarstvo saobraćaja, Direkcija za inspekcijski nadzor u željezničkom saobraćaju trebalo bi da u narednom periodu povećaju učestalost kontrole na pravilnom sprovođenju propisanih mjera za obezbjeđenje saobraćaja na putnim prelazima i na mjestima ukrštanja željezničkih pruga sa putevima.

4.5.2.2 ŽPCG AD, Montecargo AD i ŽICG AD

BP 01/25: Uključeni željeznički prevoznik ŽPCG AD bi trebao da u narednom periodu podigne kvalitet redovnog školovanja izvršnog osoblja.

BP 02/25: Uključeni željeznički prevoznik ŽPCG AD Podgorica treba da procijeni rizik kod prekoračenja brzine voza propisane knjižicom reda vožnje ili drugim dokumentom (*Opšti nalog I za voz br. 7106*) implementacijom dodatne sigurnosne mjere za upravljanje rizikom u slučajevima kada se mašinovođa ne pridržava ograničenja brzine.

BP 03/25: Željeznički prevoznici trebalo bi da kod redovnih zdravstvenih pregleda izvršnog osoblja, u skladu sa ugovorom sa zdravstvenom institucijom kod koje sa obavlja ljekarski pregled, definišu značaj psihičke sposobnosti za uspješno obavljanje poslova sa akcentom na procjenu rizika za ugrožavanje bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

BP 04/25: Upravljač infrastrukturom ŽICG AD Podgorica u budućem periodu mora da podigne kvalitet održavanja komandno - kontrolnog i napojnog dijela uređaja putnih prelaza u cilju povećanja bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

4.4.2.3. Implementacija izdatih bezbjednosnih preporuka

Tokom 2024. i 2025. godine, Komisija je izdala ukupno 7 (1+6) bezbjednosnih preporuka. (Slika br. 5), ali do zaključivanja Izvještaja o radu za 2025. godinu, nije dobila ni jednu povratnu informaciju jesu li iste prihvaćene i implementirane.

Godina	Ukupan broj datih bezbjednosnih preporuka		Prihvaćene		Nisu prihvaćene ili nije dostavljen odgovor	
	broj	%	broj	%	broj	%
2024	1	100	-	0	1	100
2025	6	100	-	0	6*	100

Tabela br. 3: Usporedni pregled izdatih i implementiranih bezbjednosnih preporuka u 2024. i 2025. godini.

4.5.3 Stručno specijalističko usavršavanje istražilaca za željeznički saobraćaj

Tokom godine, Komisija je uzela učešće na dvije konferencije koje su imale za cilj formiranje Mreže Regionalnih istraživačkih tijela za željeznički saobraćaj (*Podgorica/maj 2025. godine i Beograd/oktobar 2025. godine*), kao i na jednoj IPA (*The Instrument for Pre-Accession Assistance*) i ERA radionici (*IPA Incident investigation training*), održanoj u Budimpešti/Mađarska, na kojoj je predstavnicima Komisije bilo omogućeno online učešće. Radionica je imala za cilj inapređenje istraživačkih sposobnosti NIB zemalja EU i zemalja kandidata, te potenciranje značaja željezničkog saobraćaja u svijetnu novih strategija zaštite životne sredine.

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

Takođe, Komisiji je dostupan i Katalog treninga za online i fizičke obuke na linku: <https://www.era.europa.eu/content/era-training-catalogue>, međutim, većina kurseva, seminara i obuka predstavljenih u katalogu, nijesu sponzorirane od strane ERA, preko IPA fondova, za šta bi Komisija morala izdvajati značajna sredstva, kojih nema u Budžetu, imajući u vidu da je obuka, na godišnjem nivou, Komisija za sva tri odjela (Vazduhoplovstvo, željeznica i mornarica)

raspolagala sa svega 4000 evra. Bez obzira na finansijska ograničenja, Komisija je tokom godine organizovala i dva interna kursa, u cilju stvaranja uslova i dostizanja potrebnog nivoa znanja i iskustva istražilaca, za korišćenje postojeće opreme, za opservaciju mjesta incidenata u sve tri grane saobraćaja.

4.6 Istraživanje pomorskih nezgoda i nesreća

Godišnji izvještaj o radu Glavnog istražioca za nezgode i nesreće u pomorstvu, sačinjen je u skladu sa Zakonskom regulativom Crne Gore i *“IMO Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident”*.

Cilj izvještaja je da pruži pregled pomorskih nezgoda i nesreća tokom izvještajnog perioda, kao i sigurnosnih istraga koje se sprovode i/ili su završene i da identifikuje uzroke i faktore koji su do njih doveli, te da doprinese unapređenju pomorske sigurnosti i zaštite životne sredine, kroz davanje sigurnosnih preporuka subjektima na koje se odnosi.

Istrage se sprovode isključivo u svrhu unapređenja sigurnosti, bez utvrđivanja krivične odgovornosti.

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

Shodno Uredbi o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća, 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 2025. godini, Komisija za istraživanje nezgoda i nesreća u saobraćaju je zaprimila i postupila po sljedećim prijavama pomorskih nesreća i nezgoda: (*Tabela br. 4*)

1. Dana 27. 03. 2025 godine oko 17:45 časova došlo je do ozbiljne pomorske nesreće, požara na motornoj jahti marke "AZIMUT" imena "RAMONDA", luka upisa Kingstown, zastava "St. Vincent and Grenadines", namjena "Pleasure", dužine 26,84 m širine 7,00 m i visine 3,40 m, koja se nalazila na vodenom vezu K-07 u marini Portonovi, Kumbor. Nakon što je požar ugašen, jahta je otegljena u brodogradilište "Adriatic 42" u Bijeloj, gdje je izvađena na suvi dok. Uzrok požara nije utvrđen. Usled požara, predmetna jahta je pretrpjela materijalnu štetu, a tom prilikom nije bilo povrijeđenih lica i zagadjenja mora. U gašenju požara učestvovali su timovi UPSIUL, Vatrogasna jedinica Herceg Novi, Marina Portonovi, Marina Portomontenegro i dr.

Nakon prikupljanja osnovnih informacija o događaju, Komisija je obustavila istragu shodno Uredbi o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.

2. **Dana 02. 05. 2025. godine**, oko 16:00 časova, došlo je do pomorske nezgode, na način što je upravitelj plovnog objekta tipa "Jet Ski" marke "Kawasaki", registarskih oznaka DL7666AB, zastava SAD, namjena za lične potrebe, (kojem je istekla registracija), ostvario kontakt sa terasom objekta za boravak, na rijeci Bojani/Ulcinj, kojom prilikom je zadobo tjelesne povrede. Zagadjenja mora nije bilo, a na plovilu je pričinjena materijalna šteta.

Nakon prikupljanja osnovnih informacija o događaju, Komisija je obustavila istragu shodno Uredbi o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.

3. **Dana 28. 05. 2025. godine**, oko 11:30 časova dogodila se vrlo ozbiljna pomorska nesreća na moru u akvatorijumu opštine Budva, naspram plaže Mogren, prilikom vuče padobrana (*parasailing*), od strane plovnog objekta, tipa gliser, registarskih oznaka 858-BD, namijenjenog za privredne svrhe-vuča padobrana, kada je tokom vožnje, jedna osoba ispala iz sjedišta i tom prilikom smrtno stradala. Sigurnosna istraga je odmah započeta i formiran je ekspertski tim, a ista će biti završena u zakonskom roku. Tokom dosadašnje istrage, Komisija je utvrdila određene nesporne nedostatke i dala sigurnosne preporuke Ministarstvu pomorstva prije donošenja novog Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe, kako bi eventualno vile implementirane u isti. Nakon završetka istrage, Komisija će izdati konačni Izvještaj o sprovedenoj sigurnosnoj istrazi u kojem će biti sadržane sigurnosne preporuke subjektima sistema i drugim subjektima koji su involvirani u ovu pomorsku nesreću, u cilju sprečavanja ponavljanja istih.

4. **Dana 12. 07. 2025. godine**, oko 16:00 časova, došlo je do pomorske nezgode, kontakta dva čamca za prevoz putnika na moru, u blizini Kraljičine plaže kod Čanja, opština Bar. Ova nezgoda je prošla bez povrijedjenih lica, zagadjenja mora, i strukturnih materijalnih oštećenja na čamcima BR- 42 i 325 - BR. .

Nakon prikupljanja osnovnih informacija o događaju, Komisija je obustavila istragu shodno Uredbi o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.

5. **Dana 26. 07. 2025. godine**, oko 16:30 časova, u mjestu Rafailovići, opština Budva, došlo je do pomorske nezgode, nekontrolisanog odvezivanja - oslobadjanja padobrana, od plovnog objekta tipa gliser, registraskih oznaka 316 - BD, namijenjenog za vuču padobrana - parasailing, na način što se padobran odvezao od glisera, a lice sa padobranom bezbjedno se spustilo u obližnji bazen hotela Meridijan u Rafailovićima.

Nakon prikupljanja osnovnih informacija o događaju, Komisija je obustavila istragu shodno Uredbi o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.

6. **Dana 05. 08. 2025. godine**, oko 13:40 časova, došlo je do pomorske nezgode, požara u mašinskom dijelu motorne jahte marke "Sciallino 40 F", godina proizvodnje 1996, registarske oznake SO 149809, zastava R.Hrvatska, namjene za lične potrebe, u Tivatskom zalivu u blizini Ostrva cvijeća. Požar je ugašen i jahta je otegljena do marine Zelenika, gdje je izvadjena na suvi dok. Ova nezgoda je prošla bez povrijedjenih lica i zagadjenja mora, kao i bez većih materijalnih oštećenja na plovnom objektu.

Nakon prikupljanja osnovnih informacija o događaju, Komisija je obustavila istragu shodno Uredbi o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.

7. **Dana 06. 08. 2025. godine**, oko 19:00 časova došlo je do pomorske nezgode, do potapanja čamca registarske oznake 63-BD registrovanog za privredni ribolov (*kojem je istekla registracija 2024 godine*). Nezgoda se dogodila u blizini obale u Lepetanima opština Tivat, dok su se na čamcu nalazile četiri osobe. Ova nezgoda je prošla bez povrijedjenih lica i zagadjenja mora, kao i bez materijalnih oštećenja na plovnom objektu.

Nakon prikupljanja osnovnih informacija o događaju, Komisija je obustavila istragu shodno Uredbi o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.

8. **Dana 17. 08. 2025. godine**, oko 20:15 časova, došlo je do ozbiljne pomorske nesreće uzrokovane požarom na motornoj jahti marke "Ferretti F80" registarskih oznaka MNE 0999, zastava Crne Gore, namjene za lične potrebe, dok je bila na vodenom vezu u marini Budva. Tokom gašenja požara jahta je otegljena iz marine, nedaleko od gradskog bazena, gdje je ista potonula. Ishod ove pomorske nesreće je totalna šteta plovnog objekta, bez povrijedjenih lica i zagadjenja mora. Uzrok požara nije utvrđen. U gašenju požara učestvovali su timovi UPS, Vatrogasne jedinice Budva, Marine Budva, čamac Marine Portomontenegro i dr. Ova ozbiljna pomorska nesreća je prošla bez povrijedjenih lica i zagadjenja mora. Nakon prikupljanja osnovnih informacija o događaju, Komisija je obustavila istragu shodno Uredbi o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.

9. **Dana 25. 08. 2025. godine**, oko 15:00 časova, na moru u blizini plaže u Bečićima, došlo je do pomorske nezgode, povredjivanja jedne osobe na gumi, koju je povlačio čamac marke "BAYLINER", luka upisa Gdansk, zastava Poljska, reg.broj POL001HQ8, dužine 5,33 metara, koji je registrovan za lične potrebe.

Nakon prikupljanja osnovnih informacija o događaju, Komisija je obustavila istragu shodno Uredbi o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.

10. **Dana 16. 09. 2025. godine**, oko 16:00 časova na moru, naspram Male plaže u Ulcinju (*nepoznate udaljenosti od obale*), došlo je do pomorske nezgode, na način što je upravitelj plovnog objekta, marke "Yamaha" tipa Skuter-Jet Ski, registarskih oznaka NY 4962HL, zastava SAD, registrovan za lične potrebe, tokom vožnje na moru ostvario kontakt sa plivačem, usled čega je plivač pretrpio tjelesne povrede.

Nakon prikupljanja osnovnih informacija o događaju, Komisija je obustavila istragu shodno Uredbi o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.

11. **Dana 21. 09. 2025. godine**, oko 17:15 časova, dogodila se pomorska nezgoda, u blizini ostrva Sv. Stefan, na način što je upravitelj plovnog objekta tipa gliser, registarske oznake BD 861, marke "RANIERI VOYAGER 19", dužine 5,55 metara, registrovan za lične potrebe, tokom plovidbe ostvario kontakt sa plivačem koji se zatekao na plovnom putu, usled čega je plivač zadobio tjelesne povrede.

Nakon prikupljanja osnovnih informacija o događaju, Komisija je obustavila istragu shodno Uredbi o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća.

UPOREDNI PREGLED PRIJAVA U POMORSKOM SAOBRAĆAJU		
VRSTA	2024	2025
Ukupan broj prijava	11	11
Vrlo ozbiljna pomorska nesreća	3	1
Ozbiljna pomorska nesreća	1	4
Pomorska nezgoda	7	6
Detaljno razmatrano	4	5

Tabela br. 4: *Uporedni pregled nezgoda i nesreća u pomorskom saobraćaju za 2024 i 2025 godinu, prema vrstama istih, te brojem detaljno razmatranih za obje godine.*

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

Kada je u pitanju uporedni pregled sa prethodnom izvještavanom godinom, jasno je da se radilo o identičnom broju prijava pomorskih nezgoda i nesreća, ali da su se razlikovali po strukturi i poslasticama koje su imali, tako da smo u 2025 godini imali jednu vrlo ozbiljnu pomorsku nesreću, dok smo u 2024 godini imali 3 vrlo ozbiljne pomorske nesreće. (*Tabela br. 4*)

4.6.1 Sigurnosne preporuke Komisije koje su upućene Ministarstvu pomorstva

- Neophodno je da se u zakonskoj regulativi normiraju aktivnosti parasailinga tako da postoji propisana obaveza audio - vizuelne komunikacije između upravitelja plovnog objekta i njegovog pomoćnika sa osobom u sjedištu parasailinga.
- Upravitelj plovnog objekta bi morao biti u stalnoj komunikaciji sa Obalnom stanicom po pitanju meteo uslova koji vladaju na moru i zavisno od stanja mora i vjetra obustaviti na vrijeme aktivnosti parasailinga i/ili odrediti limit kada prestaje aktivnost parasailinga³⁵.

4.6.2 Sigurnosne preporuke Komisije koje su upućene Upravi pomorske sigurnosti

- Da se označe područja vertikalnom signalizacijom svetionicima, gdje je više puta došlo do nasukanja plovnih objekata (*hrid Galijola opština Budva, pličina između ostrva Cvijeća i ostrva Sv. Marko, opština Tivat, Kalafat uvala Trašte*).
- Da se insistira na ugradnji AIS³⁶ uređaja na plovnim objektima namijenjenim za privredne svrhe - prevoz putnika i dr. prilikom njihove registracije.
- Za sve subjekte sistema bezbjednosti i sigurnosti na moru neophodno podizanje nivoa međusobne komunikacije i koordinacije aktivnosti, te definisati jasnije podjele nadležnosti.

³⁵ *Obje preporuke su izdate u fazi sprovođen istrage, kako bi eventualno bile implementirane u novi Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, koji je tada bio u završnoj fazi izrade.*

³⁶ *AIS- Automatic Identification System (Sistem automatske identifikacije plovila)*

- Neophodno je da se, kroz Studiju sigurnosti pomorskog saobraćaja u Bokokotorskom zalivu, definiše maksimalan broj putničkih brodova, po kategorijama, koje može primiti luka Kotor, odnosno Bokokotorski zaliv, istovremeno.
- U cilju pojačanja kontrole plovnih objekata u ljetnjim mjesecima, razmotriti mogućnost unapređenja tehničkih i kadrovskih kapaciteta inspekcije.
- Subjekt koji posjeduje čamce za privredne svrhe-prevoz putnika i dr. neophodno je da izradi jasne procedure po pitanju sigurnosti i bezbjednosti pomorskog saobraćaja.

4.6.3 Međunarodna saradnja na polju istraga pomorskih nesreća i nezgoda

Istraga vrlo ozbiljne pomorske nesreće koja se dogodila 16. 11.2024. godine, na kontejnerskom brodu "ESTHI" IMO 930441, kompanije MSC, koji je plovio pod zastavom Paname, a na kojem je smrtno stradao naš pomorac, državljanin Crne Gore u luci Savannah, Georgia u SAD, istraga pokrenuta od strane US Coast Guard vođena je i tokom 2025 godine. Po isteku godine dana od predmetnog događaja, a nakon dopisa Komisije, upućenog preko Ministarstva pomorstva i Ministarstva vanjskih poslova Američkoj obalskoj straži (US Coast Guard), kao zainteresovana država, za slučaj te vrlo ozbiljne pomorske nesreće, dobijen je Nacrt Finalnog izvještaja o sprovedenoj sigurnosnoj istrazi od strane US Coast Guard-a, dana 05.01.2026 godine, ali je neophodno sačekati njegovu ovjeru (ozvaničavanje) od strane Komandnog štaba US COAST GUARD, da bi se istraga smatrala zvanično okončanom.

4.6.4 Pregled ostalih aktivnosti odjela za pomorski saobraćaj:

- Predstavници Komisije su učestvovali na Javnoj raspravi u vezi donošenja novog Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe, kojom prilikom su iznijeli određene sugestije u smislu stvaranja zakonskih uslova za unapređenje sigurnosti na moru.
- Tokom 2025. godine, u sklopu proaktivnog i preventivnog djelovanja Komisije, a u cilju unapređenja pomorske sigurnosti, ostvareno je više radnih posjeta i sastanaka sa predstavnicima institucija i subjekata iz sistema bezbjednosti i sigurnosti na moru.
- Redovno su održavani i kontakti sa ekspertima sa liste stručnjaka Komisije, a sve u cilju održavanja potrebnog nivoa spremnosti za angažovanje u slučaju potrebe, na istraživanju određene pomorske nezgode, ili nesreće, po pozivu Glavnog istražioca. Kao potvrdu svrsishodnosti takvog djelovanja, tokom godine, imali smo i jedno uspješno angažovanje eksperta sa liste stručnjaka Komisije, u vezi istrage vrlo ozbiljne pomorske nesreće na moru u Budvi, u kojoj je smrtno stradalo jedno lice.

4.6.5 Stručno specijalističko usavršavanje istražilaca za nezgode i nesreće u pomorstvu:

- Uspješno je završena obuka za Glavnog istražioca i Istražioca Komisije za nezgode i nesreće u pomorstvu, pohađanjem kursa "*Regional Train-the-Trainers Course on the Casualty Investigation Code and Reporting*", koji je realizovan u Limasolu/Kipar, u organizaciji IMO - International Maritime Organization (*Medjunarodne pomorske organizacije*) 25-30. maj 2025. godine.

Poretd toga, Pripadnici pomorskog odjela su prisustvovali i internim seminarima Komisije vezanim za upotrenu tehničkih sredstava u opservaciju mjesta nesreće (*ozbiljne nezgode*).

4.6.6 Ostale planirane aktivnosti istražilaca za nezgode i nesreće u pomorstvu izvedene iz GPR Komisije

- Završetak sigurnosne istrage vrlo ozbiljne pomorske nesreće koja se dogodila dana 28. 05. 2025. godine, oko 11:30 časova u akvatoriumu opštine Budva.
- Intenziviranje sastanaka i drugih vidova komunikacije sa subjektima iz sistema bezbjednosti i sigurnosti na moru, u cilju unapređenja saradnje i blagovremenog i detaljnog izvještavanja o pomorskim nezgodama i nesrećama.
- Intenziviranje obuke eksperta sa Liste stručnjaka, koju će sprovoditi istražioci Komisije za pomorske nezgode i nereće, koji su uspješno završili obuku za instruktore u organizaciji IMO, tokom 2025. godine.
- Praćenje i implementacija regulative od strane EMSA i IMO
- Unapređenje metodologije vođenja sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda
- Jačanje saradnje sa međunarodnim sigurnosnim tijelima i organizacijama iz oblasti istraga pomorskih nezgoda i nesreća
- Digitalizacija baze podataka o nezgodama i nesrećama
- Doprinos u radu relevantnih državnih organa i institucija na uskladjivanju zakonskih i podzakonskih akata nacionalnog zakonodavstva sa EU Direktivom.

5. Ljudski resursi

5.1 Organizacijska struktura Komisije

Od svog osnivanja 2014. godine, do septembra 2021. godine, Komisija je bila sastavljena od tri stalna člana (*po jedan za svaki vid saobraćaja*). Radilo se o minimalnom broju istraživača, gdje je **Glavni istraživač za vazdušni saobraćaj (IIC)** ujedno bio i Rukovodilac Komisije, iako je svaki vid saobraćaja pravno ustrojen posebnim zakonom, gdje je svaki od tih zakona ostavljao mogućnost da se za konkretni vid saobraćaja imenuje do 3 stalna člana (*istražioca*). 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 obezbijedeno 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 stalnih istražilaca i eksperata sa listi stručnjaka

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 2025. godinu i Godišnjeg plana obuke istražioca za 2025. godinu**, na način da su preduzete značajne aktivnosti da se nivo obuke unaprijedi, kroz realizaciju kolektivne obuke, individualnog usavršavanja, OJT³⁷ (*obuka u realnim uslovima*) i prisustvo dostupnim međunarodnim radionicama, kursevima, seminarima i vježbama, (*fizički i online*), tokom godine. Sprovedene su i interne obuke (*seminari i radionice*) vezani za specifičnosti pojedinih sredstava koja učestvuju u vazdušnom saobraćaju, upotrebu tehničkih sredstava u opservaciji mjesta događaja, te postupanje sa saobraćajnim sredstvima (*distribucija olupina*), nakon obavljenih istražnih radnji na mjestu nesreće.

U domenu željezničkog saobraćaja, sprovedena je jedna međunarodna obuka (*Budimpešta*)³⁸, u organizaciji ERA³⁹ kao i dvije konferencije (*Podgorica i Beograd*), vezane za pospješivanje regionalne saradnje u oblasti istraživanja željezničkih nesreća i nezgoda, a sa ciljem uspostavljanja regionalne mreže NIB zemalja Balkana.

³⁷ OJT - *On-the-job training (Obuka na radnom mjestu – zbog specifičnosti rada komisije to je obuka u realnim uslovima – rad na konkretnoj istrazi uz mentorstvo Glavnog istražioca za pojedini vid saobraćaja).*

³⁸ *Komisija učestvovala virtuelno (online)*

³⁹ ERA (*The European Union Agency for Railways*) – *Evropska agencija za željeznice*

U oblasti pomorskog saobraćaja, uspješno je završena obuka za Glavnog istražioca i Istražioca Komisije za nezgode i nesreće u pomorstvu, pohađanjem kursa "**Regional Train-the-Trainers Course on the Casualty Investigation Code and Reporting**", koji je realizovan u Limasolu/Kipar, od 25 do 30 maja 2025. Godine u organizaciji IMO⁴⁰.

Ostale obuke iz domena zaštite na radu, zaštite od požara i zdravstvene zaštite, tokom godine nijesu sprovedene, jer ih je u prethodne tri godine pohađao dovoljan broj istražilaca, tako da će njihovo dvogodišnje završavanje biti realizovano tokom naredne godine, za potreban broj eksperata sa liste stručnjaka, koji su te obuke imali u 2023. i 2024. godini, što je i predviđeno Planom obuke za 2026. godinu.

Istražiocu za vazdušni saobraćaj su pohađali dva sertifikovana online kursa u organizaciji Centra za obuku EUROCONTROLA⁴¹ i 22 druge elektronske obuke, dok je za oblast željezničke nesreće i nezgode pohađan jedan kurs, odganzovan od strane ERA u IPA u Budimpešti, a kome su predstavnici Komisije prisustvovali online. (**IPA Incident Investigation Training**).

U domenu pomorskog saobraćaja, Glavni istražilac i Istražilac za nezgode i nesreće u pomorstvu imali su šestodnevnu obuku za instruktore za oblast istraga pomorskih nezgoda i nesreća, Limasol/Kipar, u organizaciji IMO⁴²

Najznačajnije "live & online" aktivnosti iz oblasti stručno specijalističkih usavršavanja, kurseva i obuke, tokom godine, realizovane su najviše za oblast vazdušnog saobraćaja, među kojima su bile najznačajnije:

- "**62. Sastanak ECAC grupe za istraživanje nezgoda i nesreća u vazdušnom saobraćaju**"⁴³ (**ECAC ACC/62**) i Seminar Evropske asocijacije izstražilaca nesreća i nezgoda u vazdušnom saobraćaju (ESASI), Vienna/Austria, 14. i 15. 05. 2025. godine;
- "**6. Međunarodni forum za istrage nezgoda i nesreća**"⁴⁴, Singapore, 21 - 23. 05. 2025. godine;
- **12. Godišnji sigurnosni forum ma temu "Ljudi u centru sigurnosti avijacije"**, EUROCONTROL HQ/Brussels/Belgium, 05.- 06. 06. 2025. godine;
- "**Visoki samit za sigurnost civilno-vojne avijacije**", EUROCONTROL HQ / Brussels/Belgium, 11. - 12. 06. 2025. godine;
- **ECAC ACC radionica i 63. Sastanak ECAC ACC**, Roskilde/Copenhagen/Danska, 04.- 05. 11. 2025. godine;

⁴⁰ IMO (The International Maritime Organization)-Evropska agencija za sigurnost pomorske plovidbe.

⁴¹ EUROCONTROL Learning Zone Certified Online Course: Strengthening Psychological Capital [HUM-PSYCAP], 22. 01. - 24. 01. 2025. godine;
EUROCONTROL Learning Zone Certified Online Course: Fundamentals of UAS and U-space airspace [UAS-REG-FUND], 29. 01. - 04. 02. 2025. godine;

⁴² IMO-International Maritime Organization (Međunarodna pomorska organizacija)

⁴³ Glavni istražilac (IC) za vazdušni saobraćaj i Istražilac za vazdušni saobraćaj su članovi ECAC ACC grupe.

⁴⁴ Radi se o najznačajnijoj aktivnosti na svjetskom nivou, namijenjenoj razmatranju pitanja sigurnosti vazdušnog saobraćaja, koja se organizuje trogodišnje.

- Sertifikovani kurs: “Jačanje psihološkog kapitala” [HUM-PSYCAP], 22. 01. - 24. 01. 2025. godine;
- Sertifikovani kurs: Osnova bespilotnih sistema (UAS) i U-space vazdušni prostor [UAS-REG-FUND]⁴⁵, 29. 01. - 04. 02. 2025. godine;
- “Mentalno zdravlje kao ključ sigurnosti vazdušnih operacij”, 18. 02. 2025. godine;
- „Sistem upravljanja sigurnošću (SMS)“, ESASI FocusOn, 05. 03. 2025. godine;
- “Ažuriranje Koncepta operacija u U-space”(U-space ConOps), 20. 03. 2025. godine;
- Prevencija incidenata u vazdušnom saobraćaju: Kako vještačka inteligencija i sugurnost zasnovana na analizi podataka mogu poboljšati sigurnost avijacije”, 02. 04. 2025. godine;
- “Globalni akcioni plan za prevenciju iskliznuća sa PSS”(GAPPRI), 01. 12. 2025. godine;
- “Istraživanje događaja u upravljanju vazdušnim saobraćajem”, ESASI, Reykjavik (online), 03. 12. 2025. godine;
- Sertifikovani seminar “Vještačenja-istraživanja nesreća i nezgoda u saobraćaju”, FSKL Budva, 08. 12. 2025. godine;
- Sertifikovani seminar “Distribucija olupine sa mjesta nesreće”, 10.07.2025. godine;
- Sertifikovani seminar “Paraglajding sigurnost:najčešće greške, posledice i prevencija”, 23.09.2025. godine;

Navedeno ukazuje da je Komisija kontinuirano imala u fokusu unapređenje sposobnosti za praćenje stanja sigurnosti Saobraćajnog sistema Države, pravovremeno i kredibilno vođenje sigurnosnih istraga i izdavanje sigurnosnih preporuka, te obuku i stručno usavršavanje, sa posebnim akcentom na osnovnoj, naprednoj i OJT⁴⁶ obuci, te upoznavanju sa novim tehnologijama i tehnološkim rješenjima, od značaja za uspješno vođenje budućih istraga, a sve 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 unapređenju sigurnosti vazdušnog saobraćaja prvenstveno kod operatera koji operacije uglavnom izvoide u “*G prostoru*”.

6. Aktivnosti Komisije za 2026. godinu

6.1 Godišnji plan rada Komisije

Tokom 2026. godine, Komisija će se težišno angažovati na namjenskim zadacima praćenju događaja od uticaja na sigurnost vazdušnog saobraćaja i nastavku istraga koje su u toku, kao i na realizaciji sistemskih zadataka, usmjerenih na izgradnju sposobnosti i kapaciteta za pokretanje i vođenje efikasnih istraga nesreća i nezgoda u saobraćaju, u sve tri saobraćajne oblasti, u skladu sa domaćom i odnosnom međunarodnom legistlativom, po sledećem:

⁴⁵ *U-space airspace - je vazdušni prostor koji označava geografsku zonu bespilotnih letjelica (UAS) koju su odredile države članice, gdje su operacije bespilotnih letjelica dozvoljene samo uz podršku U-space usluga.*

⁴⁶ *OJT - On the Job Training (Obuka u realnim uslovima-obuka iz posao)*

- Administracija, organizacija i rukovođenje Komisijom;
- Redovna komunikacija sa MS, ACV, MP i drugim relevantnim subjektima i unapređenje međuresorne saradnje od interesa za rad Komisije (ICAO, ECAC, EASA, EMSA ERA);
- Ažuriranje Listi stručnjaka Komisije potrebnim brojem eksperata (za mogućnost formiranja većih istraživačkih timova u slučaju velikih nesreća), njihova adekvatna obuka i stručno usavršavanje;
- Nastavak vođenja započetih istraga u sva tri vida saobraćaja i eventualno otvaranje novih istraga, u skladu sa obimom i vrstom prijava;
- Praćenje implementacije izdatih sigurnosnih preporuka u sva tri vida saobraćaja;
- Praćenje realizacije i ažuriranje Godišnjeg plana rada Komisije za 2026. godinu i Godišnjeg plana obuke istražilaca Komisije i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije, za 2026. godinu;
- Saradnja sa relevantnim domaćim i međunarodnim vazduhoplovnim, željezničkim i pomorskim organizacijama i institucijama. (MS, MP, ACV, SMATSA, Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, Direktor za zaštitu i spašavanje MUP CG, MOCG; ICAO EUR NAT, ECAC ACC, EASA, ESASI, ISASI, MASI, FSF, ERA, IMO 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, plovnih 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 istražioce i njeno zadržavanje po rokovima;
- Praćenje stanja sigurnosti Civilnog vazdušnog saobraćaja u zemlji, okruženju i na globalnom nivou, te pomorskog i željezničkog saobraćaja u Državi i Evropi;
- Pravovremeno i svrsishodno planiranje i izrada prijedloga finansiranja Komisije za narednu godinu;
- Unapređenje uslova rada u prostorijama KINNS, pravilno rukovanje i održavanje IT opreme i drugih sredstava neophodnih za rad Komisije, u ispravnom stanju.

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

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

Pored navedenih aktivnosti obuhvaćenih sa GPR i GPO za 2026. 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 vođenja istraga i objavljivanju završnih izvještaja;
- Rad i aktivnosti na “poboljšanju vidljivosti” Komisije u Saobraćajnom sistemu Države;
- Vođenje Nacionalne baze podataka o nesrećama, nezgodama i događajima koji ugrožavaju sigurnost ;
- Periodično ažuriranje Liste stručnjaka iz sva tri vida saobraćaja
- Periodično ažuriranje pregleda obuke stalnih istraživača i eksperata sa Liste stručnjaka Komisije;
- Periodično ažuriranje liste opreme istražilaca, za učešće u istragama nesreća i nezgoda;
- Učešće u radu Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnšću u civilnom vazduhoplovstvu;
- Učešće u radu Radne grupe za izradu novog Zakona o vazdušnom saobraćaju, te na zahtjev nadležnih i učešće u izradi izmjena i dopuna zakona kojima se reguliše pomorski i željeznički saobraćaj;
- Preventivno i proaktivno djelovanje i redovna komunikacija sa nadležnim organima, tijelima, operaterima aerodroma i letjelišta, vazdušnim operaterima, željezničkim i pomorskim operaterima, u cilju unapređenja sigurnosti u sve tri grane saobraćaja.
- Tekući poslovi u vezi funkcionisanja Komisije i eventualne saradnje sa nadležnim državnim organima kod unapređenja zakonske regulative koja se tiče saobraćajnih oblasti, Saobraćajnog Sistema države, koje spadaju u djelokrug rada i interesovanja Komisije (*vazdušni, željeznički i pomorski saobraćaj*).

Podgorica, 09. 03. 2026. godine

Rukovodilac Komisije

