



VLADA  
CRNE GORE

## Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju

Broj: 02/3-348/24-527/2

Podgorica, 27-03-2024

### IZVJEŠTAJ

#### o sprovođenju Nacionalnog programa sigurnosti vazдушnog saobraćaja za 2023. godinu

##### 1. Osnivanje Nacionalnog odbora

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

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

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

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

Dana 02. novembra 2022. godine, Vlada Crne Gore je donijela Odluku o osnivanju Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju, objavljena je u „Službenom listu CG“, br. 75/2021 od 08.07.2021. godine, objavljena u „Službenom listu CG“, br. 125/22 od 02.11.2015. godine, a stupila je na snagu 10.11.2015. godine. Danom stupanja na snagu ove odluke prestaje da važi Odluka o osnivanju Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju („Službeni list CG“, br. 69/18, 17/19 i 75/21). U „Službenom listu Crne Gore“ br. 20/24 objavljena je Odluka o izmjeni Odluke o osnivanju Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju.

## Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju

Pored obaveze, propisane zakonom, o osnivanju Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju (u daljem tekstu: Odbor za sigurnost), obaveza osnivanja ovog odbora proističe i iz Međunarodnih standarda i preporučene prakse (SARP-ovi) koji su sadržani u ICAO Aneksima Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu – Čikaška konvencija: Aneks 1 – Vazduhoplovno osoblje – Izdavanje dozvola, Aneks 6 – Operacija vazduhoplova, Aneks 8 – Plovidbenost vazduhoplova, Aneks 11 – Operativne usluge u vazдушnom saobraćaju, Aneks 13 – Istraživanje vazduhoplovnih nesreća i nezgoda, Aneks 14 – Aerodromi, Aneks 19 – Upravljanje sigurnošću i ICAO dokumentu broj 9859, koji nalažu da države članice Organizacije međunarodnog civilnog vazduhoplovstva (ICAO-a), u okviru svog upravljanja sistemom sigurnošću, izrade Nacionalni program sigurnosti vazdušnog saobraćaja (u daljem tekstu: SSP) i definišu na državnom nivou odgovornosti i tijelo koje ima obavezu razrade i sprovođenja SSP-ija. Nadalje, Crna Gora, kao potpisnica Čikaške konvencije, obavezna je da primjenjuje član 37 ove konvencije koji glasi:

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

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

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

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

- predlaže Nacionalni program sigurnosti vazdušnog saobraćaja;
- usvaja Nacionalni plan sigurnosti;
- bavi se pitanjima koja se odnose na implementaciju SSP, uključujući definisanje prihvatljivog nivoa sigurnosti (ALoS) za Crnu Goru i predlaganja svih izmjena i dopuna programa kako bi bio ažuriran i relevantan;
- dostavlja godišnji izvještaj o sprovođenju Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja Vladi, do 31. marta tekuće za prethodnu godinu;

## Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju

- razmatra izvještaje o nesrećama i ozbiljnim nezgodama i druge izvještaje koji se odnose na sigurnost vazdušnog saobraćaja;
- odlučuje o sprovođenju preventivnih mjera za ublažavanje rizika potencijalne opasnosti za sigurnost vazdušnog saobraćaja vazduhoplovnim subjektima određenim nacionalnim programom za sigurnost;
- utvrđuje i predlaže Vladi Crne Gore, kroz Nacionalni program sigurnosti vazdušnog saobraćaja, Politiku primjene propisa.

## 2. Rad Odbora za sigurnost

Tokom 2023. godine održane su tri sjednice Odbora za sigurnost, 15. marta, 16. oktobra i 27. decembra 2023. godine.

Na sjednici Odbora za sigurnost, održanoj 15. marta, pored usvajanja godišnjeg Izvještaja o sprovođenju Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja za 2022. godinu, na sjednici prezentovane su i sljedeće informacije:

- **Operacije državnih vazduhoplova** – pojašnjeno je gdje se trenutno stoji sa usvajanjem regulativa koje tretiraju ovo pitanje. Pored toga, predsjednik Odbora je upoznao članove sa pan-evropskim inicijativama za regulisanje ove oblasti. Naime, kako EASA nije nadležna za ove operacije, par država koje imaju najviše interesa za uređivanje ovih oblasti žele da se izvrši standardizacija na nivou Evrope (Irska, Holandija). Cilj je da se pomoću udruženih resursa napravi zajednička regulativa koja bi onda svakako značajno olakšala izvođenje operacija iz jedne u drugu državu.
- **ICAO USOAP presjek** – dat je kratak prikaz gdje Crna Gora stoji kada je u pitanju ispunjavanje ICAO SARP-ova, istaknuto je da se nešto slabije stoji u oblasti aerodroma (zbog nedostatka certifikacije aerodroma) i u oblasti istraživanja nesreća i ozbiljnih nezgoda (problem sa kojim se susreću gotovo sve države članice ICAO). Bez obzira na to, u svim oblastima Crna Gora je pozicionirana iznad prosjeka EURNAT ICAO regiona, uključujući i navedene dvije oblasti. Istaknuto je i da je ICAO je prešao na risk-based princip, tako da nema utvrđenih ciklusa, te da nije za očekivati da će u narednih par godina biti ICAO posjeta u oblasti sigurnosti vazdušnog saobraćaja u Crnoj Gori.
- **Dronovi (UAS)** – predsjednik Odbora je upoznao članove o tome kako je ova oblast vazduhoplovstvo jedna od najdinamičnijih, i kako uobičajeni načini postupanja nisu mogući. Primjera radi, organizovanje manifestacija je obično potrebno i do 30 dana unaprijed najaviti, dok dronovi najčešće očekuju dozvolu od danas za sutra, zbog prirode ovih operacija. Potrebno je značajno ubrzati procese u vezi sa dronovima. Upoznao je članove da je MKI dalo saglasnost na donošenje pravilnika kojim se izjednačava regulativa u Crnoj Gori sa EU regulativom. Istaknuti su i izazovi u ovoj oblasti (U-Space Airspace, zabranjene zone).
- **Zakon o vazдушnom saobraćaju** – predsjednik Odbora je istakao kako je zbog zastarelosti Zakona o vazдушnom saobraćaju, isti često prepreka donošenju adekvatnih

## Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju

podzakonskih akata. Upoznao je članove da je po planu usvajanje novog Zakona određen četvrti kvartal 2023. godine, ali da je činjenica da je bio i u planu za četvrti kvartal 2022. godine, te da tada nije došlo do donošenja izmjena Zakona.

Izveštaj je usvojen jednoglasno, a informacije su uspješno predstavljene članovima Odbora za sigurnost.

Na sjednici Odbora za sigurnost, održanoj 16.10.2023. godine, online putem webex platforme, koja je hitno sazvana kako bi se članovima Odbora za sigurnost predstavili tadašnji problemi u funkcionisanju Agencije za civilno vazduhoplovstvo a u cilju informisanja Vlade Crne Gore o istim.

U **prvoj i jedinoj tački dnevnog reda** predsjednik Odbora je u kratkim crtama predočio trenutnu situaciju u Agenciji za civilno vazduhoplovstvo (U daljem tekstu: ACV). Dat je kratak istorijat dešavanja. Postojao je kratki period u kom Agencija nije imala izabrane Organe Agencije (direktor i Savjet Agencije).

U vezi sa ovom tačkom, Odbor je donio zaključak da se uputi dopis Vladi Crne Gore u kojem bi se objasnila trenutna situacija i njen uticaj na sigurnost.

U periodu od par dana neposredno nakon što je usvojen ovaj zaključak, došlo je do imenovanja v.d. Direktora Agencije za civilno vazduhoplovstvo, pa je tražena saglasnost od članova odbora da se ne upućuje dopis Vladi Crne Gore u vezi sa problemima u funkcionisanju ACV, na šta je dobijena saglasnost većine članova Odbora za sigurnost.

Na sjednici Odbora za sigurnost održanoj 27.12.2023. godine, članovi su upoznati sa trenutnom situacijom u vezi sa sertifikacijom aerodroma.

**Aerodrom Podgorica** je u maju tekuće godine završio proces sertifikacije, koji je završen u skladu sa tzv. nacionalnom regulativom. Certifikat je izdat uz uslov da se u zadatom vremenskom roku realizuje određena aktivnost, a za koju je potrebna saglasnost Ministarstva Odbrane, te je potrebna dalja komunikacija sa Ministarstvom odbrane jer isto nije saglasno za realizacijom aktivnosti. S obzirom da je u Crnoj Gori na snazi i Regulative komisije (EU) 139/2014, očekuje se da će u narednom periodu Aerodrom Podgorica započeti postupak konverzije certifikata iz nacionalnog u certifikat u skladu sa navedenom Regulativom. Agencija je u tom cilju napravila Gap analizu ovih propisa. U skladu sa ovom analizom, proces konverzije bi tekao tako što bi se gledale samo odredbe koje su različite, dok odredbe koje se smatraju ekvivalentnim bi se smatrale ispunjenim, i ne bi se provjeravale prilikom procesa konverzije. Projekcija je da bi ovo trajalo dvije do tri godine.

Kada je u pitanju **Aerodrom Tivat**, zbog relativno loše dinamike procesa, donešena je odluka da se obustavi proces sertifikacije. Očekuje se započinjanje novog procesa, u skladu sa EU regulativom.

## Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju

Predsjednik Odbora za sigurnost je konstatovao da je informacija u vezi sa procesom sertifikacije Aerodroma Podgorica i Aerodroma Tivat usvojena. Takođe, prihvaćen je predlog da se Vlada Crne Gore upozna sa problemima sertifikacije Aerodroma Tivat. Ovaj dopis je upućen Ministarstvu saobraćaja i pomorstva 15.02.2024. godine.

Nakon ovoga, članovima Odbora za sigurnost je prikazana prezentacija o Izvještaju o događajima za 2022. godinu. Dat je kratak pregled na svjetskom nivou i EASA nivou, zatim je prikazan i regulatorni okvir za donošenje izvještaja, kao i u vezi sa prijavljivanjem događaja. Prikazana je statistika prijavljivanja događaja, poređenje sa prethodnim godinama, kao i klasifikacija svih događaja iz 2022. godine, gdje je između ostalog bila i jedna nesreća, kada je prilikom obavljanja operacija paraglajderom, došlo do pada, i do težih povreda putnika paraglajdera. Dat je uvid u vrste događaja koji su prijavljivani, i posebno je obraćena pažnja na tzv. top 3 kategorije događaja, koje su za 2022. godinu bile redom udari ptice (93 događaja), nestabilni prilaz (36 događaja) i ometanja laserom (24 događaja).

Sljedećom tačkom, predstavnik Komisije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda u civilnom vazduhoplovstvu je dao pregled istraživanja iz 2023. godine. Prikazani su sljedeći događaji:

1. Pad ultralakovog aviona u blizini letilišta Štoj. Nije bilo stradalih, dvije osobe su bile u avionu i prošle sa lakšim povredama. Nije još okončana istraga. Napomenuto je da generalno istražni organi u drugim državama obično ne istražuju detaljno nesreće u kojima učestvuju ultralakovi avioni. Istaknuto je da ovaj događaj nije bio povezan sa regatom hidroaviona koja se tih dana odvijala u Crnoj Gori.
2. Pad hidroaviona u rijeku Lim u blizini Plava. I ovdje nije bilo stradalih. Zbog naglog naleta vjetra došlo je do gubitka kontrole na avionom, i pilot je u trenutku donio odluku da otvori padobran, nakon čega se avion prizemljio u plitkom dijelu rijeke Lim.
3. Događaj, okarakterisan kao ozbiljna nezgoda, kada je vazduhoplov u vazduhu presjekao osu piste Aerodroma Tivat, dok je drugi vazduhoplov imao odobrenje za polijetanje sa istog aerodroma.
4. Dobijene su nove informacije u vezi sa otkazom motora na avionu Cessna iz 2018, godine, i ovdje je utvrđeno da postoji izvjesna „neusklađenost“ između EASA-nih AD (Direktiva) koje su propisivale smanjivanja resursa nekih dijelova na motoru, i Programa održavanja kod operatera aviona i organizacije koja je servisirala motor što se odrazilo na programe održavanja u smislu da EASA-ine direktive nisu ažurirane u tim programima.

Konstatovano je da je Odbor za sigurnost upoznat sa navedenim istragama.

U sljedećoj tački, članovi Odbora za sigurnost su upoznati sa operacijama hidroaviona, koje iz godine u godinu postaju sve obimnije, te da postoji potreba da se dodatno obrati pažnja na ove operacije, kao i da je potrebno da se usklade regulatorni okviri iz domena civilnog vazduhoplovstva i pomorstva.

Informacija o operacijama hidroaviona je usvojena bez primjedbi. Takođe, prihvaćen je predlog da se Ministarstvo saobraćaja i pomorstva upozna sa problemima u vezi sa operacijama hidroaviona. Dopis je upućen Ministarstvu saobraćaja i pomorstva 15.02.2024. godine.

## Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju

Pod tačkom razno, raspravljalo se o nekoliko tema:

- **Pomoć porodicama žrtava vazduhoplovnih nesreća** – istaknuto je da se ova tema sve više potencira u EASA-i, te da, dok je ovo riješeno na nivou aerodroma i nacionalnog operatora vazduhoplova, ovo pitanje nije riješeno na državnom nivou. Nisu ispunjeni svi ICAO standardi po ovom pitanju, pri čemu treba imati u vidu da većina država loše stoji sa ovim standardom. Uočeno je da nije riješeno ni pitanje komuniciranja sa porodicama, i da je potrebno da postoji institucija koja bi se u Crnoj Gori bavila ovim pitanjem.
- **Efikasna komunikacija u vazduhoplovstvu** – tokom rasprave sugerisano je da bi trebalo izvještaj o događajima predstavljati ranije, te da bi bilo korisno da ACV organizuje događaj, u kojem bi učestvovalo više vazduhoplovnih subjekata, gdje bi svi bili u prilici da međusobno predoče ostalim subjektima informacije o realizovanim aktivnostima i događajima u prethodnoj godini, kao i informacije o planovima za tekuću godinu u vezi sa aktivnostima koje imaju širi uticaj na vazduhoplovstvo u Crnoj Gori. Ovakav događaj bi služio kao platforma za razmjenu informacija između subjekata, povećanje svjesnosti o dešavanjima u vazduhoplovstvu u Crnoj Gori i vid prevencije neželjenih događaja kroz razmjenu iskustva o događajima drugih subjekata i prepoznavanja mogućih kritičnih događaja u narednom periodu.

### 3. Implementacija Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja

Nacionalnim planom sigurnosti vazdušnog saobraćaja (u daljem tekstu: Plan) utvrđuju se aktivnosti i mjere za implementaciju Nacionalnog programa sigurnosti. Posljednja izmjena Plana je bila 2021. godine kada je došlo i do ažuriranja Indikatora sigurnosti.

Promocija Sistema upravljanja sigurnošću (SMS-a) i uopšte pitanje regulatornog usaglašavanja vazduhoplovnih subjekata predstavlja kontinuiran izazov. U okviru Agencije je usvojen dokument kojim se na standardizovan način vrši procjena implementacije regulatornih zahtjeva u ovoj oblasti. Krajem 2023. godine, EASA je objavila novi dokument kojim se vrši procjena SMS-a, i tokom 2024. godine se očekuje i njegovo usvajanje u Agenciji. Svi vazduhoplovni subjekti u Crnoj Gori za koje je propisana obaveza da uspostave Sistem upravljanja sigurnošću su bili predmet procjene od strane Agencije. Većina organizacija ima adekvatno uspostavljen sistem (minimalno na nivou „*present*“), i dok se kod pojedinih organizacija može primijetiti napredak i kretanje ka efektivnom SMS-u, imamo i organizacije kod kojih je ovaj napredak usporen.

Nakon što je tokom 2020. i 2021. godine pandemija virusa COVID-19 imala značajan negativan uticaj na vazdušni saobraćaj, tokom 2022. i 2023. godine imamo da je zbog situacije u Ukrajini i uvođenja sankcija Rusiji i Bjelorusiji došlo do novog negativnog uticaja na nivo saobraćaja, naročito kada je u pitanju Aerodrom Tivat, gdje je došlo i do smanjenja obima saobraćaja usljed činjenice da je veliki procenat vazduhoplova na ovom aerodromu upravo dolazio iz ovih

## Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju

država. Kada su u pitanju preleti u vazdušnom prostoru Crne Gore, saobraćaj je značajno premašio 2019. godinu. Što se tiče Aerodroma Podgorica, komercijalni saobraćaj je na sličnom nivou kao u 2019. godini. U toku prošle godine bilo je određenih aktivnosti, kao što su radionice, sastanci, obuke ali i komunikacija sa vazduhoplovnim subjektima, koje su imale za cilj podizanje nivoa svijesti, znanja i usvajanja najboljih praksi u vezi sa implementacijom sistema upravljanja sigurnošću. Ove aktivnosti, moraju imati kontinuitet i nije za očekivati da vazduhoplovni subjekti u kratkom vremenskom roku u potpunosti implementiraju efektivan sistem upravljanja sigurnošću. U tom pravcu potpuno su opravdane i razumljive preporuke koje stižu od strane ICAO ali i EASA, a to je da u ovom procesu mora doći do fazne implementacije, u višegodišnjem periodu, i to naročito kod vazduhoplovnih subjekata koji nemaju prethodnog iskustva u vezi sa ovim regulatornim zahtjevima.

Naredne i jako bitne stavke Nacionalnog plana sigurnosti vazdušnog saobraćaja su rizik od izlijetanja vazduhoplova sa poletno-sletne staze i rizik od neodobrenog izlaska na poletno-sletnu stazu. U komunikaciji sa operatorom aerodroma Podgorica i Tivta, pružaocem usluga u vazdušnoj plovitbi i operatorom vazduhoplova, ToMontenegro, Agencija pruža snažnu podršku radu timova zaduženim za sigurnosna pitanja na ovim aerodromima i u sklopu tih aktivnosti prati se implementacija preporučenih aktivnosti adresiranih kroz evropske planove i akte Agencije za civilno vazduhoplovstvo. Udar ptica i operacije bespilotnih vazduhoplova su prepoznati kao nacionalni rizik i značajan dio aktivnosti se odnosi na ova pitanja.

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

U oblasti „Istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda“ nastavljen je trend napretka u radu Komisije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća, čijem radu u oblasti vazdušnog saobraćaja podršku daje Agencija i organ državne uprave nadležan za oblast saobraćaja. Ova komisija je formirana 2014. godine i rad ovog tijela se intenzivirao kroz nekoliko istraga, adresiranjem i praćenjem reakcija u odnosu na sigurnosne preporuke upućene ka vazduhoplovnim subjektima i Agenciji. Pored ovog, postoji kontinuirana i otvorena razmjena svih informacija od značaja za sigurnost vazdušnog saobraćaja sa Agencijom. Ova komisija, u mjeri raspoloživih resursa, obezbjeđuje, shodno Zakonu o vazdušnom saobraćaju,

## Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju

funkcionisanje sistema za istragu nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, koji je u priličnoj mjeri usklađen sa međunarodnim dokumentima i standardima. U ovoj oblasti, tokom kontrolne posjete ICAO u januaru 2019. godine, konstatovana su i dva nalaza u odnosu na koje je potrebno realizovati korektivne aktivnosti u vidu izmjena u zakonskih rješenja kojima se garantuje nesmetan pristup glavnog istražioca dokumentima i dokazima u slučajevima istraga nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, a koje je neophodno sprovesti kroz saradnju glavnog istražioca i ministarstva. Planirano je da se ove izmjene u sklopu narednih izmjena ZoVS-a koje se očekuju u narednom periodu.

U odnosu na komponentu „Upravljanje sigurnosnim rizicima“ u svim relevantnim oblastima za Crnu Goru postoje definisani regulatorni uslovi po pitanju uspostavljanja Sistema upravljanja sigurnošću. Regulatorni uslovi postoje u sljedećim oblastima vazduhoplovstva: operacije, aerodromi, licenciranje, pružanje usluga u vazdušnoj plovitbi, inicijalne plovitbenosti, oblasti održavanja vazduhoplova i kontinuirane plovitbenosti i aero-medicinskoj oblasti. Na evropskom nivou se priprema regulativa za uvođenje Sistema upravljanja sigurnošću o oblasti zemaljskog opsluživanja. U narednoj izmjeni Aneksa 19 čikaške konvencije se dodaju i zahtjevi za velike bespilotne letilice, kao i organizacije koje ih održavaju.

U dijelu komponente „Obezbeđivanje sigurnosti“ postoji vrlo jak i razrađen sistem nadzora koji obavlja Agencija, što je omogućeno prevashodno Zakonom o vazdušnom saobraćaju, ali i Zakonom o inspekcijском nadzoru. Agencija shodno postavljenim prioritetima, koji su u direktnoj vezi sa sigurnosnim rizicima, planira i realizuje kontinuirane i inspekcijske nadzore vazduhoplovnih subjekata. Stepem realizacije plana je na visokom nivou, dok je najčešći razlog zbog kojeg nadzor nije realizovan, to što je vazduhoplovni subjekt prestao sa radom, tako da nije ni bilo moguće realizovati nadzor.

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

U komponenti „Podsticanje sigurnosti“ postoje evidentni pokazatelji posvećenosti Agencije za civilno vazduhoplovstvo i Komisije za istraživanje u pogledu stručnog osposobljavanja i usavršavanja njenih stručnih lica. U oblasti stručnog usavršavanja i obuke se investiraju značajna sredstva, jer takav pristup omogućava dostizanje odgovarajućih vještina i znanja što u konačnom dovodi do snažne kompetentnosti osoblja. Ove obuke se realizuje i u cilju osvježavanja znanja, ali i u slučajevima velikih regulatornih i drugih promjena. U prethodnom periodu je jedan broj ljudi napustio Agenciju, te je bilo neophodno izvršiti dosta veliki broj



## Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju

obuka kako bi se stvorili uslovi da novo osoblje samostalno obavlja svoje poslove. Tokom 2023. godine, došlo je do prestanka mandata direktora Agencije, što je opisano ranije, a što je izazvalo niz problema u funkcionisanju Agencije. Imenovan je v.d. Direktora sa izvjesnim kašnjenjem. U prethodnom periodu je takođe jedan dio osoblja napustio Agenciju, tako da je potrebno uložiti pojačan napor kako bi se održale potrebne kompetencije. ICAO Annex 19 – *Safety Management*, između ostalog, pred države članice ove organizacije postavlja obavezu da država mora ustanoviti relevantne vazduhoplovne vlasti ili agenciju podržanu sa dovoljnim brojem kvalifikovanog osoblja i u odnosu na to se moraju obezbijediti adekvatni finansijski resursi. Dosadašnja politika Vlade Crne Gore prepoznala je ove i slične međunarodne standarde, prepoznajući specifičnu poziciju Agencije, u statusno-pravnom pogledu i pogledu finansiranja, i time stvorila uslove za nesmetan rad Agencije u skladu sa zakonom i međunarodnim aktima. Ovakav pristup je doveo do evidentnog povećanja kompetentnosti nadzornika Agencije i evidentnog povećanja nivoa sigurnosti vazdušnog saobraćaja u Crnoj Gori u vrlo složenim uslovima, a što je konstatovano u svim izvještajima međunarodnih vazduhoplovnih institucija.

ICAO je, u okviru globalnog Jedinstvenog programa provjere nadzora sigurnosti (*Universal Safety Oversight Audit Programme – USOAP*), koji je vremenom evoluirao u Pristup stalnog praćenja (*Continuous Monitoring Approach – CMA*), u Crnoj Gori sprovela Koordinisanu misiju validacije (ICVM) u periodu 22-29. januar 2019. godine. Cilj ove izuzetno značajne i sa aspekta sigurnosti sveobuhvatne kontrole bio je osiguravanje usaglašenosti Crne Gore sa ICAO standardima i preporučenim praksama (*Standards and Recommended Practices – SARPs*) koji se odnose na sigurnost (*Safety*), a sadržani su u gotovo svim Aneksima Konvencije za međunarodno civilno vazduhoplovstvo (tzv. Čikaška konvencija, iz 1944. godine), tačnije – u 17 od postojećih 19 Aneksa. Zvaničan procenat efikasnosti Crne Gore u oblasti civilnog vazduhoplovstva potvrđen od strane ICAO nakon ove provjere je 87,99%, što je ogroman napredak u poređenju sa rezultatom iz 2010. godine (64,71%). U tom trenutku, početkom 2019. godine, to je predstavljalo visoko 29. mjesto na svjetskom nivou (od ukupno 191 država članica ICAO), odnosno 15. mjesto u EUR/NAT ICAO regionu (od ukupno 56 država članica), a 1. mjesto u regionu. U međuvremenu ICAO je migrirao PQ izdanje 2020 na platformu te je konačan rezultat, kao posljedica dodavanja novih PQ, sada 87,5% (globalni prosjek je 69.3%, a prosjek EUR-NAT je 77.3%). Određeni broj PQ odnosi se na potrebu redefinisavanja i uređenja određenih zakonskih rješenja. Ažuriranjem ZoVS dodatno bi se unaprijedio EI skor i smanjio broj nalaza. Sa druge strane EASA u kvartalnim standardizacionim izvještajima, koje dostavlja i Evropskoj komisiji, prikazuje da su, u gotovo svim posmatranim oblastima, indikatori koji odlikavaju regulatornu usaglašenost Crne Gore iznad prosječnih vrijednosti indikatora država EU i drugih država koji su obuhvaćene standardizacionim kontrolnim posjetama od strane EASA-e.

Ulažu se znatni resursi u promociju i komunikaciji sa vazduhoplovnim subjektima. Objavljivanje sigurnosnih informacija i komunikacija sa vazduhoplovnim subjektima je na visokom nivou, iako je usljed personalnih promjena došlo do izvjesnog usporavanja slanja sigurnosnih informacija. Odbor je prepoznao značaj promocije sigurnosti i komunikacije sa



VLADA  
CRNE GORE

### Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju

vazduhoplovnim subjektima, i dat je predlog da se organizuje događaj, u kojem bi učestvovali različiti vazduhoplovni subjekti, koji bi međusobno mogli da predoče ostalima o realizovanim i planiranim aktivnostima, a koji imaju ili bi mogli imati širi uticaj na vazduhoplovstvo u Crnoj Gori.

Sve u svemu, kada se sagledaju svi aspekti implementacije i sprovođenja Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja za 2023. godinu može se zaključiti da se on realizovao na zadovoljavajući način, što značajno doprinosi daljem napretku u sigurnosti vazdušnog saobraćaja.

**PREDSJEDNIK**

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