



Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju

IZVJEŠTAJ

o sprovođenju Nacionalnog programa sigurnosti vazдушnog saobraćaja za 2024. godinu

1. Osnivanje Nacionalnog odbora

Vlada Crne Gore, na sjednici održanoj 16. januara 2025. godine donijela Odluku o izmjeni Odluke o osnivanju Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju. Pomenuta odluka je objavljena u Službenom listu Crne Gore broj 07/25 od 31. januara 2025. godine.

Pored obaveze, propisane Zakonom o vazдушnom saobraćaju, 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 vazдушnog 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.

Navedena 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 predstavnik ministarstva zaduženog za vazdušni saobraćaj, prestavnici organa državne uprave nadležnih za poslove odbrane, unutrašnjih poslova i održivog razvoja, predstavnik Agencije za civilno vazduhoplovstvo (u daljem tekstu: Agencija),

Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju

glavni istražilac Nacionalne komisije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, (u daljem tekstu: KINNS) 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;
- donosi Nacionalni plan sigurnosti;
- donosi Indikatore sigurnosti;
- dostavlja godišnji izvještaj o sprovođenju Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja Vladi, do 31. marta tekuće za prethodnu godinu;
- 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 2024. godine održane su dvije sjednice Odbora za sigurnost, 26. marta i 26. decembra 2024. godine.

Na sjednici Odbora za sigurnost, održanoj 26. marta, pored usvajanja godišnjeg Izvještaja o sprovođenju Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja za 2023. godinu, raspravljalo se i o sljedećem:

Na inicijativu KINNS-a pokrenuta je rasprava u vezi sa bespilotnim letjelicama – dronovima. Konstatovano je da je Agencija za civilno vazduhoplovstvo pripremila i objavila potrebne pravilnike, napravila uputstva, i konstatovano je da je regularna upotreba drona adekvatno pokrivena. Postavilo se pitanje kako postupati sa dronovima kojima se ne upravlja u skladu sa propisima. Neposredno prije sjednice su bile dvije prijave koje se odnose na pojavu dronova na Aerodromu Podgorica. Konstatovano je da je potreban multiresorsni pristup ovom problemu, te da je potrebno dati podršku Operativno komunikacionom centru, sa namjerom da oformi anti-dron jedinicu. Članovi odbora su upoznati da Agencija i Uprava policije od 2019. godine imaju potpisan sporazum u vezi sa sprječavanjem nelegalne upotrebe dronova. Uprava policije na terenu može da provjeri da li lice ima pravo da koristi dron, nakon čega po potrebi kontaktira Agenciju, i ukoliko postoje nepravilnosti, inspektori iz Agencije mogu da izađu na teren i reaguju u skladu sa Zakonom o vazдушnom saobraćaju. Operator Aerodroma Podgorica je pripremio procedure za upravljanje incidentima sa dronovima i ista će biti dostavljena Agenciji za civilno vazduhoplovstvo na odobrenje.



Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju

Jedan od preduslova efikasne zaštite od nelegalne upotrebe dronova je i proglašavanje zona, odnosno prostora gdje je upotreba dronova ograničena ili u potpunosti zabranjena. U Crnoj Gori ove zone postoje na aerodromima i u njihovoj okolini, ali je potrebno propisati dodatne zone, na primjer u blizini vojnih objekata, UIKS, strateški objekti i slično. Vojska Crne Gore raspolaže sa sredstvima za obaranje dronova, ali nedostaje zakonska pretpostavka da ovo urade.

Na sjednici Odbora za sigurnost održanoj 26.12.2024. godine, obrađene su sljedeće teme:

Predstavljen je rad KINNS-a za 2024. godinu. Tokom 2024. godine, dogodila se jedna nesreća, kada je u neposrednoj blizini letilišta „Kapino Polje“ u Nikšiću, tokom trenaznog leta, jedrilica tipa Blanik L-23, pala na nekih 300 metara od početka piste. Nije bilo nastradalih niti teže povrijeđenih, nije bilo nikakve značajne štete počinjene trećim licima. Došlo je do totalne štete jedrilice zbog čega se ovaj događaj i klasifikuje kao nesreća.

Odboru su predstavljeni detalji ovog događaja, kako je tekao istražni proces, a posebno je naglašeno da je svrha ovakvih istraga isključivo utvrđivanje razloga koji su doveli do događaja, kako bi se mogao cijeli sistem unaprijediti, i izvještaj sa istrage se ne može koristiti na sudu. Odboru su predstavljeni detalji o letilici, o pilotima, o ispravnosti letilice. Prikazan je i snimak događaja, na osnovu čega su se mogle utvrditi i činjenice u vezi sa brzinom i uglovima, kao i precizna lokacija kontakta sa zemljom. Na kraju, predstavljene su i sigurnosne preporuke koje su date operatoru vazduhoplova.

Dodatno, istaknuto je da je nezavisno od KINNS-a, i Agencija obavila vanredni nadzor nad Aero-klubom „Nikšić“, što je dovelo do određenih promjena u radu aero-kluba.

Pored navedenog događaja, predstavljeni su i dva druga događaja koja je KINNS procijenio da bi njihovom istragom mogla da se unaprijedi sigurnost.

Prvi događaj koji je komisija istraživala je bio slučaj smanjene separacije između dva vazduhoplova koji se desio na granici vazdušnog prostora Crne Gore sa susjednom državom za koju je nadležna druga kontrola letenja. Komisija je upoznata sa detaljima ove istrage.

Drugi događaj koji je komisija istraživala je bila situacija kada je zbog nepovoljnih i promjenljivih vremenskih uslova na Aerodromu Podgorica posada vazduhoplova se odlučila da nakon par neuspjelih pokušaja slijetanja, sleti na alternativni aerodrom, što je uspješno i obavljeno. S obzirom na vremenske uslove, posada je morala da vrši korekcije tokom leta, što je izazvalo blagu nelagodu kod putnika.

Sledeća tema koja je predstavljena su preliminarni podaci u vezi sa prijavama događaja koji su dostavljeni Agenciji za civilno vazduhoplovstvo.

Dat je prikaz aerodromskog saobraćaja za period od 2018-2024. godine, zaključno sa novembrom za 2024. godinu. Na Aerodromu Podgorica tokom 2024. godine je bio rekordan broj operacija (slijetanja i polijetanja). Aerodrom Tivat nije dostigao broj operacija iz 2019. godine, a svakako zbirni broj operacija na oba međunarodna aerodroma je u porastu. Broj IFR operacija, po podacima Kontrole letenja Smatsa, na AP Podgorica prema ovom izvoru je u 2024 bio 15671 (2019: 14693) dok za AP Tivat su cifre 13147 i 12076 za 2024 i 2019 respektivno.

Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju

Ukupan broj prijavljenih događaja je gotovo isti broju iz 2023. godine, a kada se uračuna povećanje saobraćaja, po broju operacija proizilazi da je na nešto nižem nivou. Ukupan broj prijava je 451 događaj koji je prijavljen a koji se desio tokom 2024. godine. Kada govorimo o broju prijava, , pri čemu se 2019. godina uzima kao referentna godina, tokom svakog mjeseca u 2024. godine, broj prijava se kretao u okvirima očekivanog.

Kada se govori o klasifikaciji događaja, tokom 2024. godine, jedan događaj je klasifikovan kao nesreća, i upravo se radi o događaju koji je predstavio KINNS. Nije bilo događaja koji su klasifikovani kao ozbiljna nezgoda, dok su 84 događaja preliminarno klasifikovana kao nezgode (incident), i 347 događaja je preliminarno klasifikovano da su bez uticaja na sigurnost („no safety effect“). Nije bilo ni događaja kojima, makar preliminarno, nije određena ozbiljnost.

Kada je u pitanju kategorizacija događaja, značajno mjesto zauzimaju događaji koji su prema CICTT kategorijama, stavljeni kao OTHR (ostali), nakon čega slijedi 100 prijava udara ptica (koji su smanjeni za nekih 10 posto u odnosu na prethodnu godinu), zatim SEC prijave gdje je najviše događaja vezano za ometanje laserom. Nakon toga slijede SCF-NP, MED, WSTRW, RAMP, ATM/CNS itd. Vezano za OTHR događaje, velika većina se odnosila na nestabilizovani prilaz, zatim neuspjeli prilaz, te derutiranje. Ostalih događaja je bilo značajno manje, a pomenuto je da je i niz od 5-6 prijava u kratkom periodu u vezi sa opasnim materijama, gdje su pravovremenom reakcijom Agencije, obaviještene vazduhoplovne vlasti odakle su bile upućene te opasne materije, te je u relativno kratkom roku nije bilo prijava ovog tipa.

Na kraju, dat je i prikaz indikatora sigurnosti, koji su jednim dijelom slični sa CICTT klasifikacijom, pa je najviše bilo prijava u vezi sa udarom ptica. Nakon toga nestabilizovani prilaz, te neuspjeli prilaz koji je izazvan lošim vremenskim uslovima na aerodromu slijetanja. Slijede ometanja laserom, i na kraju turbulencije i smicanja vjetra. Istaknuto je da je, zbog klimatskih promjena, globalno gledano, došlo do povećanja broja događaja uzrokovanih turbulencijom, te se upravo ovim događajima sve više posvećuje pažnja. Konstatovana je i potreba usvajanja novih indikatora sigurnosti.

Odbor je raspravljao o usvajanju novog Zakona o vazdušnom saobraćaju. Članovi su upoznati s prethodnim aktivnostima na ovom polju, uključujući ranije formiranu radnu grupu koja je pripremala izmjene postojećeg zakona. S obzirom na obim izmjena, odlučeno je da se izradi potpuno novi zakon.

Razmatrana je i regulacija zona zabrane upotrebe dronova. Istaknuto je da Vojska posjeduje opremu za sprječavanje ulaska dronova u određene zone, ali da ne postoji pravni osnov za njihovo obaranje. Prisutni su informisani da postoje dvije trajne zone u blizini aerodroma Podgorica i Tivat, uz mogućnost izuzeća za određene letove dronovima. Dalja identifikacija zabranjenih zona zavisi od državnih institucija, a ranija inicijativa Agencije rezultirala je preširokim predlozima. Novi pravilnik o dronovima stupio je na snagu 1. jula 2024. godine, ali dodatne zone još nisu objavljene. Naglašena je potreba za privremenim zonama zabrane u specifičnim situacijama, poput gašenja požara.

Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju

Na inicijativu KINNS-a, diskutovano je o sistemu pomoći porodicama u slučaju nesreća (*Family Assistance*). Konstatovano je da aerodromski operatori i nacionalni operator vazduhoplova posjeduju odgovarajuće procedure, ali da na državnom nivou ne postoji uspostavljena koordinacija. Tema obuhvata niz aspekata, uključujući medicinsku pomoć, obavještanje porodica i koordinaciju različitih službi. Važeći Nacionalni plan traganja i spasavanja prilikom udesa i nezgoda u civilnom vazduhoplovstvu, iz 2010. godine, kojim rukovodi Direktorat za zaštitu i spašavanje, potrebno je unaprediti. Odbor nije nadležan za ovu oblast, ali je predloženo da se Nacionalnom odboru za olakšice uputi dopis s inicijativom za rješavanje ovog pitanja.

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 regulatorno usaglašavanje vazduhoplovnih subjekata predstavljaju kontinuiran izazov. U okviru Agencije je usvojen dokument kojim se na standardizovan način vrši procjena implementacije regulatornih zahtjeva u ovoj oblasti. Izrađen je na osnovu EASA MSAT (Management System Assessment Tool). 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, postoje i organizacije kod kojih je ovaj napredak usporen. Tokom 2025. godine Agencija će organizovati radionicu kako bi promovisala SMS i kod malih organizacija, kao što su aero-klubovi, DTO, letilišta, a koji nisu regulatorno u obavezi da imaju implementiran SMS.

Pandemija virusa COVID-19 imala je značajan negativan uticaj na vazdušni saobraćaj tokom 2020. i 2021. godine, dok su u 2022. i 2023. godini dodatni negativni efekti proizašli iz situacije u Ukrajini i uvođenja sankcija Rusiji i Bjelorusiji. Ove okolnosti naročito su uticale na Aerodrom Tivat, s obzirom na smanjenje saobraćaja iz ovih država. Tokom 2024. godine ostvaren je rekordni broj preleta, dok su Aerodromi Podgorica i Tivat zabilježili rast broja operacija u odnosu na prethodnu godinu, pri čemu je Aerodrom Podgorica imao i rekordnu godinu.

Rizik od izlijetanja vazduhoplova sa poletno-sletne staze i rizik od neodobrenog izlaska na poletno-sletnu stazu su jako bitne stavke Nacionalnog plana sigurnosti vazdušnog saobraćaja. U komunikaciji sa operatorom Aerodroma Podgorica i Aerodroma Tivat, pružaocem usluga u vazdušnoj plovidbi 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.

Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju

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, nastavljen 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. Tokom prethodne godine se na nivou EU često moglo čuti da se ide ka uprošćavanju regulative. 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. Tokom 2023. godine, Agencija je bila predmetom standardizacione posjete u oblasti tzv. RAMP inspekcija, dok je u 2024. godini bila standardizaciona posjeta iz oblasti ATM-a.

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, 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 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 integrišu 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 plovidbi, inicijalne plovidbenosti, oblasti održavanja vazduhoplova i kontinuirane plovidbenosti 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.

Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju

Komponenta "Obezbeđivanje sigurnosti" oslanja se na razvijen sistem nadzora koji sprovodi Agencija, na osnovu Zakona o vazдушnom saobraćaju i Zakona o inspekcijском nadzoru. Agencija, u skladu sa postavljenim prioritetima i sigurnosnim rizicima, planira i realizuje inspekcijske nadzore vazduhoplovnih subjekata, pri čemu je stepen realizacije nadzora na visokom nivou.

Nastavljen je trend poboljšanja u pogledu prijema i obrade izvještaja o sigurnosnim događajima. Broj dostavljenih prijava je stabilan, a tokom 2024. godine je poboljšana komunikacija u vezi sa analizom događaja koju su u obavezi organizacije da obavljaju, što je uočeno u prethodnom periodu kao nedostatak. 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 obavješćavanja, 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 realizuju i u cilju osvježavanja znanja, ali i u slučajevima velikih regulatornih i drugih promjena. U cilju efikasnog sprovođenja posla i sticanja odgovarajućih kompetencija, neophodno je značajno dodatno ulaganje u obuku zaposlenih. ICAO Annex 19 – *Safety Management*, između ostalog, državama članicama 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 kao i 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 značajan napredak u poređenju sa rezultatom iz 2010. godine (63,69%). U tom trenutku, početkom 2019. godine, to je predstavljalo visoko 29. mjesto na svjetskom nivou (od ukupno 191 država

Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju

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 87,3% (globalni prosjek je 70%, a prosjek EUR-NAT je 76.2%). Određeni broj PQ odnosi se na potrebu redefinisanja i uređenja određenih zakonskih rješenja. Donošenjem novog Zakona o vazdušnom saobraćaju dodatno bi se unapredio sistem vazdušnog saobraćaja u Crnoj Gori. Sa druge strane EASA u kvartalnim standardizacionim izvještajima, koje dostavlja i Evropskoj komisiji, prikazuje da su, u gotovo svim posmatranim oblastima, indikatori koji odslikavaju 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.

Sve u svemu, kada se sagledaju svi aspekti implementacije i sprovođenja Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja za 2024. godinu može se zaključiti da se on realizovao na zadovoljavajući način, što značajno doprinosi daljem napretku u sigurnosti vazdušnog saobraćaja.

PREDSJEDNIK

Sava Ašanin

