

**CRNA GORA**

**NACIONALNI PROGRAM SIGURNOSTI  
VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA  
(SSP)**

**Podgorica, jun 2012. godine**

## Lista strana

Poglavlje	Strana(e)	Datum	Prilog	Strana(e)	Datum
Sadržaj	3 - 4	jun 2012. Godine	Prilog 1	46	jun 2012. godine
Uvod	5 - 6	jun 2012. Godine	Prilog 2	47 - 52	jun 2012. godine
Značenje izraza	7 - 10	jun 2012. Godine	Prilog 3	53 - 54	jun 2012. godine
Skraćenice	11 - 12	jun 2012. Godine	Prilog 4	55 - 64	jun 2012. godine
Poglavlje 1	13 - 14	jun 2012. Godine			
Poglavlje 2	15 - 21	jun 2012. Godine			
Poglavlje 3	22 - 36	jun 2012. Godine			
Poglavlje 4	37 - 39	jun 2012. Godine			
Poglavlje 5	40 - 44	jun 2012. Godine			
Poglavlje 6	45	jun 2012. Godine			

# Sadržaj

**Predgovor**

**Definicije**

**Akronimi i skraćenice**

**Poglavlje 1. Uvod**

**Poglavlje 2. Organizacija sigurnosnog nadzora u Crnoj Gori**

1. Uvod
2. Nadležni organi za civilno vazduhoplovstvo u Crnoj Gori

**Poglavlje 3. Politika vazduhoplovne sigurnosti i njeni ciljevi u Crnoj Gori**

1. Regulatorni okvir vazduhoplovne sigurnosti u Crnoj Gori  
***Deklaracija politike sigurnosti vazduhoplovstva***
2. Odgovornosti i nadležnosti sigurnosti za SSP u Crnoj Gori
3. Politika primjene propisa u Crnoj Gori  
***Deklaracija politike primjene propisa u SMS okruženju***

**Poglavlje 4. Upravljanje sigurnosnim rizicima u Crnoj Gori**

1. Zahtjevi sigurnosti za SMS vazduhoplovnih subjekata
2. Sporazum o sigurnosnim performansama vazduhoplovnog subjekta

**Poglavlje 5. Obezbjedenje vazduhoplovne sigurnosti u Crnoj Gori**

1. Nadzor sigurnosti
2. Sakupljanje, analiza i razmjena podataka o sigurnosti
3. Ciljani nadzor Agencije vođen sigurnosnim podacima

**Poglavlje 6. Promocija vazduhoplovne sigurnosti u Crnoj Gori**

1. Interna obuka, komunikacija i distribucija sigurnosnih informacija
2. Eksterna obuka, komunikacija i distribucija sigurnosnih informacija

**Dodatak 1. Zakonodavni okvir vazduhoplovne sigurnosti u Crnoj Gori**

**Dodatak 2. Prihvatljivi nivo sigurnosti**

1. Uvod
2. Definicija prihvatljivog nivoa sigurnosti
3. Sigurnosni indikatori u Crnoj Gori

- Dodatak 3. Proces upravljanja sigurnosnim rizicima**
- Dodatak 4. Plan implementacije Nacionalnog programa sigurnosti u Crnoj Gori**
1. Gap Analiza
  2. Plan implemenracije
-

Na osnovu člana 106 stav 1 Zakona o vazdušnom saobraćaju („Službeni list CG“, broj 30/12), Vlada Crne Gore na sjednici od 28.06.2012. godine, donijela je

## **NACIONALNI PROGRAM SIGURNOSTI VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA**

### **UVOD**

Međunarodni standardi i preporučene prakse (SARPOvi) koji su uvršteni u ICAO Aneксе Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu (u daljem tekstu: Čikaška konvencija): Aneks 1 – Vazduhoplovno osoblje-Izdavanje dozvola, Aneks 6 – Operacija vazduhoplova, Aneks 8 – Plovidbenost vazduhoplova, Aneks 11 – Operativne usluge u vazdušnom saobraćaju, Aneks 13 – Istraživanje vazduhoplovnih nesreća i nezgoda i Aneks 14 – Aerodromi nalažu da države članice Organizacije međunarodnog civilnog vazduhoplovstva (ICAO-a), u okviru svog sistema upravljanja sigurnošću, izrade Nacionalni program sigurnosti (SSP). Crna Gora, kao potpisnica Čikaške konvencije, obavezna je da primjenjuje član 37 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, vazdušnim putevima i pomoćnim službama po svim pitanjima u kojima će navedena usaglašenost olakšati i unaprijediti vazdušnu plovidbu.***

Osim toga, Crna Gora je, u svojim nastojanjima da se integriše u evropske razvojne projekte civilnog vazduhoplovstva od kojih je najvažniji Jedinstveno evropsko nebo (SES), uključena, pored drugih država, u projekat Sporazuma o uspostavljanju evropskog zajedničkog vazduhoplovnog područja (ECAA Sporazum).

Sa ciljem da se olakša implementacija ICAO SARP-ova u vezi sa Nacionalnim programom sigurnosti vazdušnog saobraćaja (u daljem tekstu Nacionalni program sigurnosti-SSP), ICAO je izradio i objavio Priručnik upravljanja sigurnošću (SMM), Dokument 9859. U priručniku su opisane osnove koncepta sigurnosti neophodne za potreba uspostavljanja Sistema upravljanja sigurnošću (SMS) i donošenja Nacionalnog programa sigurnosti (SSP), kao i način na koji su pomenute koncept sigurnosti objedinjene u ICAO SARP-ove sadržane u Aneksima 1, 6, 8, 11, 13 i 14. U priručniku su okvirno data načela po kojima vazduhoplovni subjekti pristupaju implementaciji SMS-a, kao i progresivnoj implementaciji i održavanju SSP-ija, sa naglaskom na ulogu koju vrši nadležni nadzorni organ prilikom pružanja podrške u implementaciji SMS-a od strane vazduhoplovnog subjekta u okviru svoje nadležnosti.

U Crnoj Gori, Agencija za civilno vazduhoplovstvo (u daljem tekstu: Agencija) je nezavisno pravno lice koje vrši javna ovlašćenja i samostalna je u obavljanju poslova iz svoje nadležnosti i za svoj rad odgovara Vladi. Agencija je istovremeno i nadzorni organ koji je odgovoran za sigurnost u vazdušnom saobraćaju u okviru svoje nadležnosti. U skladu sa članom 6 stav 1 tačka 8 i članom 106 stav 3 Zakona o vazdušnom saobraćaju („Službeni list CG“, broj 30/12),

kojim je propisano da Agencija, u skladu sa standardima ICAO-a i evropskom regulativom, priprema stručne osnove za izradu Programa Sigurnosti.

Cilj SSP-ija je da utvrdi strukturu i organizaciju vazduhoplovne sigurnosti u Crnoj Gori kroz precizno definisanje nadležnosti svih organa uključenih u njegovu realizaciju. SSP sadrži uputstva koja pomažu u implementaciji i održavanju SSP-ija, kao i mnoge sugestije za poboljšanjima u postojećem sistemu nadzora sigurnosti. SSP je izrađen u skladu sa Zakonom o vazdušnom saobraćaju („Službeni list CG“, br. 30/12), ICAO i evropskim regulativama.

Program sigurnosti naročito sadrži politiku sigurnosti vazdušnog saobraćaja i organizaciju sistema sigurnosti, mjere kojima se obezbjeđuje i subjekte odgovorne za sprovođenje mjera kojima se postiže prihvatljivi nivo sigurnosti.

## ZNAČENJE IZRAZA

**Analiza podataka o letu** je proces analiziranja snimljenih podataka o letu sa ciljem da se unaprijedi sigurnost letenja.

**Certifikat aerodroma** je certifikat koji izdaje nadležni organ operatoru aerodroma za aerodrom koji se koristi za pružanje usluga vazdušnog prevoza i izvođenje operacija instrumentalnog prilaska ili odlaska i koji ispunjava propisane uslove.

**Ciljani nivo sigurnosti (TLS)** je opšti pojam koji predstavlja nivo rizika koji se smatra prihvatljivim u određenim okolnostima.

**Certifikacija** je način priznavanja usaglašenosti proizvoda, dijela ili uređaja, organizacije ili lica sa propisanim zahtjevima i izdavanje odgovarajućeg certifikata kojim se potvrđuje usaglašenost.

**Certifikovani aerodrom** je aerodrom čijem operatoru je izdat certifikat aerodroma.

**Država proizvođača** je država čija vazduhoplovna vlast je nadležna za organizaciju koja je odgovorna za konačno sklapanje vazduhoplova.

**Država registra** je država u čiji registar je upisan vazduhoplov.

**Istraživanje** je postupak utvrđivanja činjenica i okolnosti pod kojima se dogodila nesreća, nezgoda ili događaj koji ugrožava sigurnost, a uključuje prikupljanje i analiziranje informacija, radi utvrđivanja uzroka i, ukoliko je moguće, davanje sigurnosnih preporuka.

**Kontrola kvaliteta** je dio upravljanja kvalitetom koji ima za cilj ispunjavanje zahtjeva po pitanju kvaliteta.

**Kriterijumi performansi –efikasnosti** su jednostavne i na osnovu procjena zasnovane izjave o nivou zahtijevanih rezultata mjerodavnih elemenata i opis kriterijuma koji se koriste da bi se ustanovilo da li je dostignut zahtijevani nivo performansi -efikasnosti.

**Nadležni organ za izdavanje dozvole (Licensing Authority)** je nadležni organ određen od države članice, koji je nadležan za izdavanje dozvola vazduhoplovnom i drugom osoblju.

**Nesreća** je događaj u vezi sa operacijom vazduhoplova, koji nastane od trenutka kad se jedno ili više lica ukrca u vazduhoplov sa namjerom da obavi let do trenutka iskrcavanja svih lica iz vazduhoplova, ili u slučaju bespilotnog vazduhoplova, od trenutka kada je vazduhoplov spreman za pokret u svrhu leta i trenutka kada je osnovna pogonska grupa prestala sa radom, pri čemu je:

- a) smrt ili teška tjelesna povreda nastala kao posljedica toga što se:
  - lice nalazilo u vazduhoplovu, ili
  - u direktnom kontaktu sa bilo kojim dijelom vazduhoplova, uključujući i djelove koji su se odvojili od vazduhoplova, ili
  - je bilo direktno izloženo mlaznom udaru, izuzev ako su povrede nastale zbog prirodnih uzroka, samopovređivanjem ili su ih nanijela druga lica, ili kada su

- nanesene slijepim putnicima koji se skrivaju izvan područja koje je putnicima i posadi uobičajeno na raspolaganju; ili
- b) ili događaj u kojem je vazduhoplov ili njegova struktura oštećena tako da negativno utiče na strukturalnu snagu, rad ili letne karakteristike vazduhoplova — te su potrebne veće popravke ili zamjena oštećene komponente, osim za oštećenja ili prestanak rada motora koja se odnose samo na jedan motor, uključujući njegov poklopac ili dodatke, odnosno propelere, vrhove krila, antene, davače, davače napadnog ugla, gume, kočnice, oklope, mala udubljenja ili rupe na površini vazduhoplova;
  - c) kao i događaj u kojem je vazduhoplov nestao ili je potpuno nedostupan.

**Nezgoda** je događaj koji nije nesreća, a vezan je za operacije vazduhoplova, koji utiče ili je mogao uticati na sigurnost operacija.

**Nivo sigurnosti** je stepen sigurnosti sistema koji predstavlja kvalitet sistema, po pitanju sigurnosti i koji je izražen sigurnosnim indikatorima.

**Odobrena organizacija za održavanje** je organizacija koju je odobrila i nad čijim radom vrši nadzor država članica, u skladu sa zahtjevima Aneksa 6, Dio I, poglavlje 8 – Održavanje aviona Čikaške konvencije sa ciljem da obavlja održavanje vazduhoplova ili njegovih djelova.

**Obezbjedenje kvaliteta** je dio upravljanja kvalitetom koji je usredsrijeđen na postizanje uvjerenja da će doći do ispunjena zahtjeva kvaliteta.

**Odobrena obuka** je obuka koja se obavlja u skladu sa posebnim nastavnim programom i pod nadzorom od strane države članice koja se obavlja u okviru odobrene organizacije za obuku.

**Odobrena organizacija za obuku** je organizacija koju je odobrila država članica, u skladu sa zahtjevima Aneksa 1, 1.2.8.2 i Dodatkom 2 sa ciljem da obavlja obuku vazduhoplovnog osoblja kao i da radi pod nadzorom te države.

**Opasnost** je bilo koje stanje, događaj ili okolnost koje bi mogle izazvati nesreću.

**Ozbiljna nezgoda** je nezgoda koja uključuje okolnosti koje ukazuju da je postojala velika vjerovatnoća događanja nesreće, a koja je povezana sa operacijom vazduhoplova i koja se desila, u slučaju vazduhoplova sa posadom, od trenutka kada se neko lice ukrca u vazduhoplov sa namjerom da obavi let do trenutka iskrčavanja svih lica iz vazduhoplova ili u slučaju bespilotnog vazduhoplova, od trenutka kada je vazduhoplov spreman za pokret u svrhu leta do trenutka vraćanja vazduhoplova u stanje mirovanja na kraju leta i osnovna pogonska grupa je prestala sa radom.

**Ozbiljnost sigurnosnog rizika** je procjena najgore moguće posljedice neke opasnosti.

**Prihvatljivi nivo sigurnosti** je minimalni nivo sigurnosti koji je potrebno da sistem osigura u trenutnoj praksi.

**Priručnik procedura organizacije za održavanje** je dokument koji je usvojen od strane odgovornog lica organizacije za održavanje, koji sadrži opis strukture i odgovornosti



menadžmenta, obim poslova, opis prostorija, procedure održavanja i obezbjeđenje kvaliteta ili inspekcije sistema.

**Program održavanja** je dokument, kojim su utvrđene konkretne dužnosti održavanja i njihova učestalost obavljanja, kao i vezane procedure kao što su program pouzdanosti koji je potreban za siguran rad vazduhoplova ili zemaljske opreme koja se koristi u određenom vazduhoplovnom sektoru.

**Program sigurnosti** je integrisani niz propisa i aktivnosti koji imaju za cilj da unaprijede sigurnost.

**Sertifikat vazdušnog prevozioca (AOC)** je certifikat kojim se potvrđuje da operatori imaju profesionalnu sposobnost i da su organizovani na način koji omogućava sigurno izvođenje operacija navedenih u certifikatu.

**Sistem kvaliteta** su dokumentovane organizacione strukture i politike; njihova interna kontrola i provjera upravljanja, kao i preporuke za unapređivanje kvaliteta.

**Sigurnosni cilj** kvalitativni ili kvantitativni iskaz koji definiše maksimalnu učestalost ili vjerovatnoću sa kojom se može očekivati pojava opasnosti.

**Sigurnost** je stanje u kojem je rizik od ugrožavanja života i zdravlja ljudi i nanošenja štete licima ili imovini smanjen i održavan na prihvatljivom nivou rizika, kroz kontinuirani postupak uočavanja opasnosti i upravljanje rizikom.

**Sigurnosni indikator** je mjera postignutog nivoa sigurnosti u vazduhoplovstvu. Razlikuju se zavisno od oblasti vazduhoplovstva i povezani su sa glavnim komponentama strategije sigurnosti u vazduhoplovstvu.

**Sistem upravljanja sigurnošću** je sistematski pristup za upravljanje sigurnošću uključujući potrebne organizacione strukture, odgovornosti, strategije i procedure.

**Sigurnosni rizik** je predvidljiva ili projektovana sigurnosna konsekvencija ili posljedica od postojeće opasnosti ili situacije, izražena kroz odnos vjerovatnoće dešavanja i ozbiljnosti izazvane konsekvencama od opasnosti, uzimajući u obzir najgoru moguću situaciju..

**Složeni vazduhoplov na motorni pogon** je avion certifikovan sa najvećom dopuštenom masom pri polijetanju većom od 5.700 kg ili avion certifikovan za konfiguraciju najvećeg dopuštenog broja putničkih sjedišta, koji je veći od 19 ili avion certifikovan za let sa najmanjom dopuštenom posadom, koja se sastoji od najmanje dva pilota ili avion opremljen sa jednim ili više turbomlaznih motora ili više elisnomlaznih motora ili helikopter certifikovan za najveću dopuštenu masu pri polijetanju veću od 3.175 kg ili helikopter za konfiguraciju najvećeg dopuštenog broja putničkih sjedišta, koji je veći od devet ili helikopter za let sa najmanjom dopuštenom posadom koja se sastoji od najmanje dva pilota ili vazduhoplov sa nagibnim rotorom.

**Specifikacije operacija** su autorizacije, uslovi i ograničenja AOC-a u skladu sa uslovima u operativnom priručniku.

**Tehničko Održavanje (Održavanje)** je obavljanje potrebnih zadataka kojima se obezbjeđuje kontinuirana plovidbenost vazduhoplova ili ispravnost zemaljske opreme koja se koristi u vazduhoplovstvu, uključujući sve zadatke ili kombinaciju sljedećih: remont, inspekcija, zamjena, popravka štete i objedinjavanje izmjene ili popravke.

**Upravljanje kvalitetom** su koordinisane aktivnosti koje upravljaju organizacijom i kontrolišu organizaciju po pitanju kvaliteta.

**Upravljanje sigurnosnim rizicima** je opšti pojam koji podrazumijeva procjenu i umanjenje sigurnosnih rizika posljedica opasnosti koje predstavljaju prijetnju po sposobnosti organizacije u onom stepenu koliko je to opravdano izvodljivo (ALARP).

**Vjerovatnoća opasnosti** je vjerovatnoća dešavanja, odnosno vjerovatnost javljanja neke opasnosti.

**Vrijednost sigurnosnog indikatora** je kvantifikacija sigurnosnog indikatora.

**Vrijednost sigurnosnog cilja** je kvantifikacija sigurnosnog cilja.

**Zbornik vazduhoplovnih informacija (AIP)** je zbornik koji izdaje država ili se izdaje uz saglasnost države i koji sadrži vazduhoplovne informacije trajnog karaktera neophodne za vazдушnu plovidbu.

---

## SKRAĆENICE

ADREP	Sistem za prikupljanje podataka o nesrećama/nezgodama (ICAO)
AEP	Aerodromski plan u slučaju vanrednih okolnosti
AIRPROX	Opasno približavanje vazduhoplova
ALARP	Koliko je opravdano izvodljivo
ALoS	Prihvatljivi nivo sigurnosti
AMJ	Zbornik uputstava
AMO	Odobrena organizacija za održavanje
AOC	Certifikat vazdušnog operatora
ASDE	Aerodromska bezbjedonosna oprema
ASR	Izveštaj od značaja za vazduhoplovnu sigurnost
ATC	Kontrola vazdušnog saobraćaja
ATCO	Kontrolor vazdušnog saobraćaja
ATM	Upravljanje vazdušnim saobraćajem
ATS	Usluga(e) u vazdušnom saobraćaju
CAA	Agencija za civilno vazduhoplovstvo
CDA	Prilaz kontinualnim poniranjem
CEO	Izvršni direktor
CFIT	Kontrolisani let u teren
CIP	Komercijalno značajno lice
Cir	Cirkularni dokument (ICAO)
CMC	Centar za upravljanje krizama
CRDA	Pokazivač konvergentnih poletno slijetnih staza
CRM	Upravljanje resursima posade
CVR	Uređaj za snimanje razgovora u pilotskoj kabini
DME	Oprema za mjerenje rastojanja
Doc	Dokument (ICAO)
EC	Evropska Komisija
ECCAIRS	Evropski koordinacioni centar za sisteme izvještavanja vazduhoplovnih nezgoda
ERP	Plan reagovanja u slučaju vanrednih okolnosti
ESARR	EUROCONTROL-ov sigurnosni regulatorni zahtjev
EU	Evropska Unija
FDA	Analiza podataka o letu
FDM	Praćenje podataka o letu
FDR	Uređaj za snimanje podataka o letu
FOD	Šteta nastala od stranih predmeta
ft	Stope
GPS	Sistem za globalno pozicioniranje
ILS	Sistem za instrumentalno slijetanje
IMC	Instrumentalni meteorološki uslovi
ISIS	Implementacija Jedinog evropskog neba u Evropi
ISO	Međunarodna organizacija za standardizaciju
JAA	Zajednička vazduhoplovna vlast
JAR	Zajednička vazduhoplovna regulativa
Kg	Kilogram(i)
LOFT	Letačka obuka orijentisana na letenje u redovnom vazdušnom saobraćaju

LOSA	Sigurnosni nadzor nad djelatnostima u redovnom vazdušnom saobraćaju
m	Metar(ri)
MDA	Minimalna visina spuštanja
MEL	Lista minimalne opreme
MOR	Obavezno izvještavanje o događajima
MRM	Upravljanje resursima tehničkog održavanja
MSP	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva
NM	nautička milja(e)
NSA	nacionalni nadzorni organ
OJT	Obuka na radnom mjestu
PC	Personalni računar
QA	Obezbjedenje kvaliteta
QC	Kontrola kvaliteta
QMS	Sistem upravljanja kvalitetom
RCC	Spasilačko koordinacioni centar
RVSM	Smanjeni minimumi vertikalnog razdvajanja
SA	obezbjedenje sigurnosti
SAG	Grupa za sigurnosne akcije
SARPs	Standardi i preporučene prakse (ICAO)
SDCPS	Sistem za prikupljanje i procesuiranje sigurnosnih podataka
SES	Jedinstveno evropsko nebo
SHEL	Softver/Hardver/ Okolina/Ljudski faktor
SMM	Priručnik za upravljanje sigurnošću (ICAO Dokument 9859)
SMS	Sistem(i) za upravljanje sigurnošću
SMSM	Priručnici za sisteme upravljanja sigurnošću
SOPs	Standardne operativne procedure
SRB	Odbor za analizu sigurnosti
SRM	Upravljanje sigurnosnim rizicima
SRG	Grupa za sigurnosne rizike
SSP	Nacionalni program sigurnosti
TLH	Opasnost najvišeg nivoa
TRM	Upravljanje resursima tima
USOAP	Univerzalni programa provjera sigurnosnih nadzora (ICAO)
VIP	Veoma važna osoba
VMC	Vizuelno meteorološki uslovi
VOR	Visoko frekfentni svesmjereni radio far

---

## POGLAVLJE 1. UVOD

- 1.1 U julu 2006. godine, Vlada Crne Gore potpisala je Sporazum o uspostavljanju zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja (ECAA Sporazum). ECAA Sporazum ratifikovan je 15. novembra 2007. godine. Nakon ratifikacije delegacija Evropske Komisije u Crnoj Gori je 2008. godine određena da bude nadležni organ praćenja implementacije projekta koji će imati zadatak da pruži tehničku pomoć u implementaciji ECAA Sporazuma u Crnoj Gori.
- 1.2 Ovaj projekat ima za cilj da unaprijedi relevantne administrativne kapacitete u Crnoj Gori u oblastima koje pokriva ECAA Sporazum. Projekat koji se dijeli na tri glavne komponente: tehnička pomoć, obuka i snabdijevanje ima za cilj da unaprijedi sljedeće aspekte:
  - a. Nastavak usklađivanja nacionalnog saobraćajnog/vazduhoplovnog zakonodavstva sa standardima Evropske Unije (EU) kojima se podržava liberalizacija pristupa tržištu, stope i cijene prevoza (uključujući konkurenciju i državnu pomoć);
  - b. Upravljanje vazdušnim saobraćajem (Air Traffic Management - ATM) i usvajanje Acquis-ija Jedinog evropskog neba (SES) u koordinaciji sa projektom implementacije Jedinog evropskog neba u Jugoistočnoj Evropi;
  - c. Podrška u zemaljskom opsluživanju aerodroma i u procedurama dodjeljivanja slotova/u regulatornom okviru;
  - d. Podrška u regulativama/procedurama aerodromske sigurnosti i bezbjednosti;
  - e. Podrška i pomoć u implementaciji standarda zaštite životne sredine i prava potrošača u vezi sa vazduhoplovnom industrijom; i
  - f. Podrška u vazduhoplovnj sigurnosti i istraživanju vazduhoplovnih nesreća.
- 1.3 Projektni zadaci (ToR) sa jasno definisanim zahtjevima izloženim u pet glavnih zadataka, su detaljno koordinirani, diskutovani i dogovoreni između tri strane, Ministarstva saobraćaja i pomorstva (u daljem tekstu: Ministarstvo), Agencije i delegacije Evropske Komisije u Crnoj Gori.
- 1.4 U toku procesa analize u okviru ToR-a, u dijelu sigurnosti komponente I – Tehnička pomoć, konstatovano je osam glavnih zahtjeva, pri čemu je u petom zahtjevu konstatovana potreba da se podrži izrada Nacionalnog programa sigurnosti za Crnu Goru. Kreiranje ovog dokumenta bi trebalo posmatrati kao način organizacije sigurnosnih odgovornosti i nadležnosti Crne Gore prema načelima i strukturi, kao i način mjerenja djelotvornosti kojom se izvršavaju sigurnosne odgovornosti i ispunjavaju sigurnosne nadležnosti. Dugoročni, strateški cilj SSP-ija je unaprijeđenje sigurnosti u Crnoj Gori, dok bi kratkoročni taktički cilj bio da se SSP organizuje na način da osigura efikasno i efektivno ispunjavanje sigurnosnih odgovornosti i nadležnosti, kao i njihovu efikasnu kontrolu od strane Crne Gore.
- 1.5 U praksi, Nacionalni program sigurnosti - SSP predstavlja integrisani niz pravila i aktivnosti koje imaju za cilj da pruže pomoć Agenciji u funkciji koja joj je povjerena, dakle unaprijeđenje vazduhoplovne sigurnosti u Crnoj Gori. U skladu sa relevantnim ICAO SARPovima i vezanim uputstvima, SSP se sastoji od četiri komponente i jedanaest elemenata i takođe sadrži prihvatljivi nivo sigurnosti (ALoS) koji SSP treba da dostigne. ALoS je neophodan element SSP-ija, jer stvara uslove za određenu

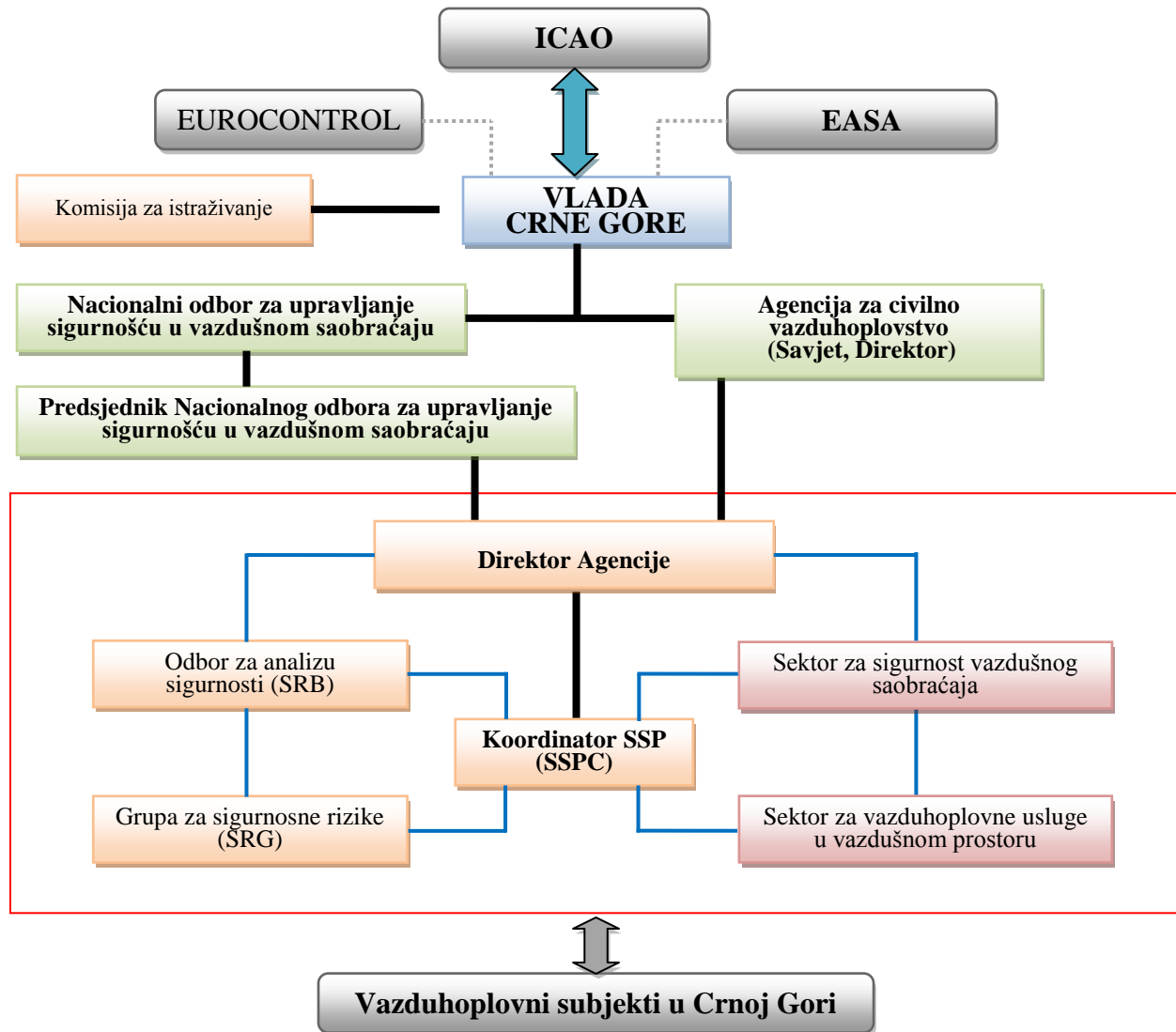
regulatornu okolinu koja je zasnovana na efikasnosti u kojoj se performanse SSP-ija prate sa ciljem da utvrde da li sistem propisno funkcioniše u skladu sa projektovanim očekivanjima.

- 1.6 SSP ima širok obim djelovanja i sadrži mnogo sigurnosnih aktivnosti i mjera koje imaju za cilj ispunjavanje ciljeva SSP-ija tako što će obezbijediti sigurno obavljanje mjerenja operacija od strane: pravnih lica koja vrše stručno osposobljavanje vazduhoplovnog osoblja koja su tokom pružanja usluga izložena riziku sigurnosti, operatora vazduhoplova koji su nosioci sertifikata vazdušnog operatora-AOC-a i operatora složenih vazduhoplova na motorni pogon, pravnih ili fizičkih lica ili organa državne uprave odgovornih za održavanje vazduhoplova, organizacije odgovorne za dizajn, tip i/ili proizvodnju vazduhoplova, operatora certifikovanih aerodroma i pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, (u daljem tekstu: vazduhoplovni subjekti). U skladu sa Zakonom o vazdušnom saobraćaju, da bi se pomenute sigurnosne aktivnosti i mjere sprovele na integrisani način, obavezno je da se razvije i sprovede koherentni sistem za upravljanje sigurnosti (SMS) u okviru svakog vazduhoplovnog subjekta koji je dužan da primjenjuje SSP. Vazduhoplovni subjekti primarno su odgovorni za sigurno obavljanje svojih djelatnosti, a za sigurno obavljanje poslova u okviru vazduhoplovnog subjekta odgovorni su i svi pojedinci koji u obavljanju svojih poslova utiču na sigurnost.
  - 1.7 Funkcija sigurnosnog nadzora države je takođe važan dio SSP-ija. Ciljevi funkcije sigurnosnog nadzora države ostvaruju se kroz nadzore (inspekcijske i kontinuirane) koje redovno vrši Agencija. Kritični elementi funkcije sigurnosnog nadzora države same po sebi ne predstavljaju kontrole rizika sigurnosti. SSP je potreban da bi kritične elemente sigurnosnog nadzora pretvorio u kontrole rizika sigurnosti. SSP podrazumjeva da se, pomoću komponente upravljanja rizikom sigurnosti, postupak donošenja odluka sprovede korišćenjem principa za upravljanje rizicima sigurnosti (konstatovanje konkretnih nesreća, obavljanje analiza rizika, izrada pravila kojima se obezbjeđuje prihvatljivo smanjenje uticaja nesreća), i praćenjem, kroz komponentu obezbjeđenja sigurnosti, djelotvornost i efikasnost regulativa kao kontrola rizika sigurnosti.
  - 1.8 Jasno definisana razlika između regulativa kao administrativnih kontrola i regulativa kao kontrola rizika sigurnosti predstavlja promjenu iz propisane regulative do regulative koja je zasnovana na efikasnosti. Donošenje Nacionalnog programa sigurnosti za Crnu Goru predstavlja prvi korak koji omogućava tu promjenu. Osim toga, uključivanje principa koji ističu ulogu kritičnih elemenata funkcije sigurnosnog nadzora države i Nacionalni program sigurnosti će dovesti do solidnijeg i efektivnijeg Nacionalnog programa sigurnosti. Opasnosti koje se rešavaju kako SMS-om tako i okvirima Nacionalnog programa sigurnosti je nedostatak standardizacije u pogledu komponenti SMS-a vazduhoplovnog subjekta ili Nacionalnog programa sigurnosti. Rizik je nemogućnost države da organizuje svoje programe sigurnosti ili da razvije nacionalne regulative koje se tiču SMS-a. Okviri SSP-ija i SMS-a služe kao strategija za smanjenje ovih rizika.
-

## POGLAVLJE 2: ORGANIZACIJA SIGURNOSNOG NADZORA U CRNOJ GORI

### 2.1 Uvod

2.1.1 Ovo poglavlje sadži organizacionu strukturu, dužnosti i odgovornosti organa nadležnih za vazdušni saobraćaj u Crnoj Gori, koji su uključeni u sigurnosni nadzor. U njemu se takođe ističe veza nadležnih organa sa Vladom Crne Gore, kao i veza sa Evropskom Agencijom za sigurnost vazdušnog saobraćaja (EASA) i Evropskom organizacijom za sigurnost vazdušne plovidbe (EUROCONTROLA).



## **2.2 Nadležni organi za civilno vazduhoplovstvo u Crnoj Gori**

### **2.2.1 Ministarstvo saobraćaja i pomorstva i Agencija za civilno vazduhoplovstvo**

Primarno vazduhoplovno zakonodavstvo u Crnoj Gori je Zakon o vazdušnom saobraćaju („Službeni list CG“, br. 30/12). i podzakonski akti, donijeti na osnovu ovog zakona.

Odredbama čl. 5 i 6 navedenog zakona propisano je da je Agencija nezavisno pravno lice koje vrši javna ovlašćenja u skladu sa ovim zakonom, da je samostalna u obavljanju poslova iz svoje nadležnosti i da za svoj rad odgovara Vladi, koja je njen osnivač.

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva u okviru svojih nadležnosti u oblasti civilnog vazduhoplovstva: predlaže politiku civilnog vazduhoplovstva, predlaže nacionalnu strategiju razvoja civilnog vazduhoplovstva, predstavlja Crnu Goru u međunarodnim organizacijama sa područja civilnog vazduhoplovstva i u organizacijama u okviru ECAA sporazuma, po ovlašćenju Vlade Crne Gore (u daljem tekstu: Vlada) predlaže i vodi pregovore radi zaključivanja međunarodnih ugovora iz oblasti civilnog vazduhoplovstva, obezbjeđuje sprovođenje zaključenih međunarodnih ugovora iz oblasti civilnog vazduhoplovstva, donosi podzakonske akte na osnovu ovog zakona, rješava po žalbama na upravne akte Agencije i obavlja i druge poslove u skladu sa zakonom.

2.2.2 Zakon o vazdušnom saobraćaju i podzakonska akta koja su objavljena u „Službenom listu Crne Gore“ pripremljena su na osnovu ICAO SARP-ova, EC/EASA primjenljivih regulativa zajedničkih vazduhoplovnih regulativa (JARs) i regulatornih zahtjeva sigurnosti EUROCONTROL-a (ESARRs) i oni pokrivaju sve oblasti funkcija sigurnosnog nadzora Agencije. U skladu sa regulativama Evropske Unije i članom 6 Zakona o vazdušnom saobraćaju Agencija je Nacionalni nadzorni organ (NSA) Crne Gore, koji obavlja poslove koji se odnose na: utvrđivanje ispunjenosti uslova za pružanje usluga vazdušne plovidbe, izdavanje sertifikata pružaocu usluga u vazdušnoj plovidbi, kontinuirani nadzor nad pružanjem usluga u vazdušnoj plovidbi i nadzor nad upravljanjem vazdušnim saobraćajem.

2.2.3 Nadzor nad sprovođenjem Zakona o vazdušnom saobraćaju i propisa donešenih na osnovu ovog zakonu, nad zaključenim međunarodnim ugovorima koji obavezuju Crnu Goru, a koji se odnose na: vazduhoplove, vazduhoplovne komponente,, pružanje vazduhoplovnih usluga i pravila letenja, kao i aerodromske letne informacije, aerodrome i aerodromske usluge, letilišta, vazduhoplovno osoblje, pomoćno vazduhoplovno i drugo stručno osoblje, ispravnost i rad tehničkih sredstava i objekata za vazdušnu plovidbu vrši Agencija (član 151 Zakona).

2.2.4 Agencija izdaje: sertifikat vazdušnog operatora i operativnu licence, uvjerenje o tipu vazduhoplova, uvjerenje o plovidbenosti vazduhoplova, potvrdu o provjeri plovidbenosti vazduhoplova, potvrdu o registraciji, uvjerenje o ispunjavanju uslova pravnom licu za održavanje vazduhoplova: uvjerenje o ispunjavanju uslova pravnom licu za stručno osposobljavanje vazduhoplovnog osoblja, sertifikat i odobrenje za upotrebu civilnog aerodroma, uvjerenje o ispunjavanju uslova pravnom licu za obezbjeđivanje kontinuirane plovidbenosti vazduhoplova, dozvole i ovlašćenja civilnom vazduhoplovnom osoblju.



- 2.2.5 Agencija priprema stručne osnove za izradu programa, planova, podzakonskih akata koje donose Vlada i Ministarstvo, donosi opšte akte u skladu sa ovim zakonom, donosi akte radi sprovođenja ECAA sporazuma, drugih zaključenih međunarodnih ugovora, međunarodnih standarda i preporučene prakse iz oblasti civilnog vazduhoplovstva, a naročito standarda, procedure i preporučene prakse ICAO-a, ECAC-a, EASA-e i EUROCONTROL-a, uz saglasnost Ministarstva, koji se objavljuju u „Službenom listu CG“ donosi akte kojima se nalaže preduzimanje mjera radi uspostavljanja sigurnosti funkcionalnog sistema u cilju zaštite sigurnosti vazdušnog saobraćaja (sigurnosne direktive), vodi registre i evidencije u skladu sa zakonom, vrši inspekcijski nadzor nad sprovođenjem zakona i zaključenih međunarodnih ugovora, vrši kontinuirani nadzor ispunjenosti uslova u skladu sa zakonom, saraduje sa organima drugih država nadležnih za civilno vazduhoplovstvo, vrši i druge poslove u skladu sa zakonom i Statutom Agencije. (član 6 Zakona).
- 2.2.6 Organi Agencije su Savjet Agencije i direktor Agencije. Savjet ima ovlašćenje da donosi Statut Agencije i druge opšte akte, donosi godišnji program rada Agencije, predlaže Vladi Crne Gore finansijski plan i godišnji izvještaj o radi i godišnji finansijski izvještaj Agencije, imenuje i razrješava direktora Agencije, uz saglasnost Ministarstva, na osnovu javnog konkursa i odlučuje o drugim pitanjima u skladu sa zakonom i Statutom Agencije. (član 10 Zakona).
- 2.2.7 Vlada Crne Gore, u skladu sa članom 107 Zakona o vazdušnom saobraćaju osniva Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju (u daljem tekstu: Odbor za sigurnost). Odbor za sigurnost cine: predstavnik Ministarstva, predstavnici organa državne uprave nadležnih za poslove odbrane, unutrašnjih poslova i održivog razvoja, predstavnik Agencije, glavni istražilac Nacionalne komisije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova (u daljem tekstu: Komisija za istraživanje) i predstavnik pražaoca usluga u vazdušnoj plovidbi.
- 2.2.8 Predstavnik Ministarstva je pomoćnik ministra nadležan za Sektor civilnog vazdušnog saobraćaja i odgovoran je za implementaciju SSP-ija, za pripremu i prezentaciju periodičnih izvještaja za civilni vazdušni saobraćaj, kao i pratećih dokumenta sprovođenja, održavanja i korišćenja SSP-ija na sastancima Odbora za sigurnost. Odbor za sigurnost je odgovoran za periodičnu provjeru nacionalnih izvještaja za sigurnost civilnog vazduhoplovstva za usvajanje regulativa i odluka o primjeni preventivnih mjera za ublažavanje rizika od potencijalnih opasnosti po sigurnost vazdušnog saobraćaja, nadzor nad sprovođenjem i odobravanjem predloženih izmjena i dopuna u Programu sigurnosti uključujući prihvatljivi nivo(e) sigurnosti koja se daju Vladi na usvajanje, kao i za efikasniji uticaj i promociju sigurnosti u cjelokupnom sistemu vazdušnog saobraćaja u Crnoj Gori (član 107 Zakona).
- 2.2.9 Direktor Agencije predstavlja, zastupa i rukovodi radom Agencije, organizuje i vodi poslove Agencije, odgovoran je za zakonitost rada Agencije, izvršava odluke Savjeta Agencije, donosi opšte akte Agencije koji nijesu u nadležnosti Savjeta, donosi pojedinačne akte Agencije, odlučuje o preduzimanju potrebnih mjera u vanrednim okolnostima radi sigurnog odvijanja vazdušnog saobraćaja, obavlja i druge poslove u skladu sa zakonom i Statutom Agencije.

## **Inspekcijski nadzor**

- 2.2.10 Članom 151 Zakona o vazdušnom saobraćaju propisano je da inspekcijski nadzor nad sprovođenjem zakona, podzakonskih akata donijetih na osnovu Zakona, međunarodnih ugovora i međunarodnih standarda i preporučene prakse, obavlja Agencija. Inspekcijski nadzor se vrši nad pružaocem usluga u vazdušnoj plovidbi, vazdušnim prevoznikom, operatorom vazduhoplova, operatorom aerodroma ili terena, vazduhoplovno-tehničkom organizacijom, vazduhoplovnim osobljem, kao i nad ostalim vazduhoplovnim subjektima (u daljem tekstu: subjekat nadzora).
- 2.2.11 Inspekcijski nadzor vrši inspektor, kao službenik sa posebnim ovlašćenjima i odgovornostima. Poslove inspekcijskog nadzora u oblasti civilnog vazduhoplovstva vrši inspektor za vazdušni saobraćaj (u daljem tekstu: inspektor) u skladu sa Zakonom i zakonom kojim se uređuje inspekcijski nadzor.
- 2.2.12 Uslovi za obavljanje poslova inspektora propisani su Zakonom o državnim službenicima i namještenicima., Inspektor ima legitimaciju, kojom dokazuje službeno svojstvo, identitet i ovlašćenja. a sadržinu i izgled legitimacije propisuje Ministarstvo.
- 2.2.13 Inspektor ima ovlašćenje za izricanje ograničenja i zabrana propisanih Zakonom i zakonom kojim je uređen inspekcijski nadzor U slučaju da se utvrde određene nepravilnosti u radu kod subjekta nadzora, inspektor ima pravo da preduzima upravne mjere i radnje kojima nalaže korigovanje konstatovanih nepravilnosti i da utvrdi rok za njihovo otklanjanje.

## **Kontinuirani nadzor**

- 2.2.14 Agencija sprovodi redovni kontinuirani nadzor, a subjekti nadzora su vazduhoplovni subjekti. Kontinuirani nadzor su aktivnosti koje se sprovode radi utvrđivanja kontinuirane ispunjenosti uslova na osnovu kojih je izdat certifikat ili drugi pojedinačni pravni akt tokom čitavog perioda njihovog važenja. Cilj kontinuiranog nadzora je da se ustanovi da li vazduhoplovni subjekat ispunjava uslove za sigurno obavljanje svoje djelatnosti. Početnim nadzorom se može ustanoviti da li subjekat nadzora ispunjava uslove za sticanje certifikata ili drugih pojedinačnih pravnih akata. Kontinuirani nadzori se obavljaju u toku važenja stečenog certifikata.
- 2.2.15 Agencija utvrđuje godišnji program kontinuiranih nadzora i obavještava odgovorno lice subjekta nadzora o vremenu održavanja nadzora, njegovom djelokrugu, planu i načinu sprovođenja.
- 2.2.16 Agencija utvrđuje način sprovođenja procedure kontinuiranog nadzora, uslove koje moraju da ispunjavaju lica koja obavljaju poslove kontinuiranog nadzora, njihova prava i obaveze i oblik njihove legitimacije, kao i sadržaj obrasca izvještaja o kontinuiranoj provjeri. Agencija utvrđuje aktivnosti iz oblasti kontinuiranog nadzora, koje se mogu povjeriti fizičkim ili pravnim licima, uslove koje fizička ili pravna lica moraju da ispune za dobijanje ovlašćenja, period važenja ovlašćenja, uslove pod kojim se može mijenjati, suspendovati ili eventualno ukinuti ovlašćenje, kao i obrazac ovlašćenja.

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

- 2.2.3.1 Istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova u Crnoj Gori obavlja Nacionalna Komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova (u daljem tekstu: Komisija za istraživanje), koju osniva Vlada. Komisija za istraživanje je u funkcionalnom i organizacionom smislu nezavisna od Agencije, vazduhoplovnih subjekata iz člana 105 stav 2 Zakona, kao i od ostalih tijela sa kojima može doći do konflikta interesa ili koja mogu imati uticaj na objektivnost Komisije.
- 2.2.3.2 Komisija za istraživanje istražuje nesreće i ozbiljne nezgode vazduhoplova, i u zavisnosti od procjene obavlja poslove istraživanje nezgode vazduhoplova i događaja koji ugrožavaju sigurnost, daje sigurnosne preporuke za promociju sigurnosti u vazdušnom saobraćaju, vodi nacionalnu bazu podataka o događajima koji se odnose na sigurnost, dostavlja iste međunarodnim organizacijama u skladu sa potpisanim međunarodnim sporazumima, saraduje sa drugim istraživačkim tijelima za istraživanje nesreća koja su članovi Međunarodne organizacije za civilno vazduhoplovstvo (ICAO), objavljuje rezultate istraživanja vodeći računa o principima tajnosti, i priprema, predlaže i ažurira listu eksperata za istraživanje vazduhoplovnih nesreća i ozbiljnih nezgoda i ostalo.
- 2.2.3.3 Članove Komisije za istraživanje čine stalni i privremeni nezavisni eksperti sa liste stručnjaka, i u slučaju nesreće ili ozbiljne nezgode, među njima jedan stalni član mora biti lice koje je kvalifikovano da obavlja dužnosti glavnog istražioca u skladu sa Zakonom o vazdušnom saobraćaju i potpisanim međunarodnim ugovorima i konvencijama. Glavni istražilac ima obavezu da u konkretnom slučaju formira ekspertski tim sa liste nezavisnih eksperata za istraživanje nesreća i, po procjeni, za istraživanje nezgoda vazduhoplova i događaja koji ugrožavaju sigurnost.
- 2.2.3.4 Komisija za istraživanje konačni izvještaj o nalazima istrage sa predlogom mjera dostavlja Vladi i odgovarajućim licima i organizacijama i o tome obavještava Agenciju. Konačni izvještaj Komisije je dostupan javnosti, osim identiteta lica koja su uključena u nesreću ili ozbiljnu nezgodu.

## 2.2.4 Traganje i spašavanje (SAR)

- 2.2.4.1 Usluga traganja i spašavanja (SAR) podrazumijeva sistem mjera i procedura koje se preduzimaju sa ciljem da se ustanovi mjesto nesreće vazduhoplova, spase lica koja su pretrpjela povredu ili su ugrožena, kao i da im se pruži prva zdravstvena pomoć i da se evakušu do sigurnog mjesta.
- 2.2.4.2 Odgovornost za organizovanje sistema traganja i spašavanja na kopnu i moru leži na **MUP-u** (Ministarstvu unutrašnjih poslova) i **MSP-u** (Ministarstvu saobraćaja i pomorstva). Navedena ministarstva su odgovorna za utvrđivanje kriterijuma i procjenu adekvatnosti resursa, odziva, rukovođenja i koordinacije u sistemu traganja i spašavanja vazduhoplova u nevolji na kopnu i moru.
- 2.2.4.3 **MUP** organizuje rad vazduhoplovnog spasilačkog koordinacionog centra (**ARCC**) unutar integrisane strukture Sektora za vanredne situacije i civilnu zaštitu odnosno unutar operativno koordinacionog centra 112.
- 2.2.4.4 **ARCC** bazira u Podgorici i osniva se sa namjerom da pomogne u spašavanju ljudi kod vazduhoplovnih nevolja putem efikasne koordinacije i korišćenja adekvatnih resursa. Radeći zajedno sa policijom, medicinskim osobljem **ARCC** obezbjeđuje SAR helikopter u čijem je sastavu spasilački tim gorske službe spasa koji djeluju u slučaju vazduhoplovnog incidenta. **ARCC** je operativan 24 časa na dan, 365 dana u godini i spremanje da reaguje unutar regiona za traganje i spašavanje Crne Gore (**SRR**).
- 2.2.4.5 **ARCC** je takođe **SPOC** (Jedinstvena tačka kontakta) za internationali sistem satelita COSPAS-SARSAT. Ovaj sistem satelita prima dojavu o nevolji od vazduhoplovnog, pomorskog ili personalnog lokator-transmitera putem zemaljskih stanica i na kraju do ITMCC (Italijanski MCC Bari). Italijanski MCC Bari procesuiru dojavu SPOC-u (Jedinstvenoj tački kontakta) unutar regiona SRR gdje je vazduhoplovna nevolja locirana.
- 2.2.4.6 **MSP** obezbjeđuje odziv i koordinaciju usluga traganja i spašavanja na moru. Usluge se pružaju od strane (**MRCC**), Pomorskog spasilačkog Koordinacionog Centra (dio uprave pomorske sigurnosti), koji je nadležan za početak i koordinaciju civilnih pomorskih usluga traganja i spašavanja. Ovdje se uključuje mobilizacija, organizacija i izvršenje adekvatnih resursa da bi se pravovremeno odgovorilo na vazduhoplovnu nevolju na moru.
- 2.2.4.7 **MoD** (Ministarstvo Odbrane) će staviti na raspolaganje objekte, operemu i sredstva i aktivno će učestvovati u kacijama traganja i spašavanja kao dio integrisanog sistema zaštite i spašavanje Crne Gore.
- 2.2.4.8 Brojni subjekti, javne, privatne i dobrovoljne organizacije koje su posvećene traganju i spasavanju takođe igraju značajnu ulogu. Ovi Organi i Organizacije se uvode u koheziono i kooperativno partnerstvo koje ima za cilj kontinuirano i efikasno pružanje nacionalnih usluga traganja i spašavanja.

## **2.5 Odnos sa evropskim međunarodnim organizacijama**

- 2.5.1 Sporazum o uspostavljanju zajedničkog vazduhoplovnog područja (ECAA) je 2007. godine ratifikovala Skupština Crne Gore, te Crna Gora primjenjuje ECAA Sporazum na administrativnom nivou. U Crnoj Gori, zakonodavstvo Evropske zajednice nije direktno obavezujuće, te se zahtijeva njegovo prenošenje u domaće pravo. Odbor koji se naziva ECAA Zajednički odbor nadgleda ovaj proces prenošenja. Sa ciljem da ispuni obaveze predviđene ECAA Sporazumom, Crna Gora je prenijela sljedeće regulative EZ u svoj pravni sistem: Regulativa (EZ) br. 216/2008 Evropskog Parlamenta i Savjeta, i pravila implementacije koja se sastoje od Regulative Komisije (EZ) 1702/2003 od 24. septembra 2003. godine i Regulative Komisije (EZ) 2042/2003 od 20. novembra 2003. godine i Regulative Savjeta (EEZ) br. 3922/91 izmijenjena i dopunjena u skladu sa Odlukom ECAA Zajedničkog odbora 1/2008 i nekoliko drugih kako je predviđeno Aneksom I multilateralnog Sporazuma o uspostavljanju ECAA.
- 2.5.2 Iako Crna Gora nije članica evropske Agencije za sigurnost vazdušnog saobraćaja (EASA), Agencija je ipak potpisala Radne aranžmane sa EASA-om. Radni aranžmani sa EASA-om pokrivaju sve aspekte uređenja sigurnosti civilnog vazduhoplovstva i ekološku sigurnost vazduhoplonih proizvoda, osoblja i organizacija u skladu sa Regulativom (EZ) br. 216/2008 i njenim pravilima za implementaciju. Preko ovih aranžmana EASA takođe pomaže Agenciji u sprovođenju relevantnih odredbi ECAA Sporazuma.
- 2.5.3 Crna Gora je članica evropske Organizacije za sigurnost vazdušne plovidbe (EUROCONTROL), i kao njen član učestvuje u planiranju vazdušnog prostora i ruta, dok kompetentno stručno osoblje Agencije doprinose radu različitih tehničkih radnih grupa Organizacije. Agencija je uspješno ispunila sve tehničke uslove i integrisala se u evropski Centralni sistem za rutne naknade u vazdušnoj plovidbi koji ima svoj Centralni biro za rutne naknade (CRCO) u Briselu, u Belgiji.
- 2.5.4 Kao članica EUROCONTROL-a i u skladu sa obavezama da se uvedu i sprovedu zajednički evropski standardi i specifikacije za vazdušnu plovidbu, Crna Gora je uvela u svoj pravni sistem EUROCONTROL regulatorne zahtjeve za sigurnost (ESARR 1-6) za funkciju nadzora Agencije nad vazduhoplovnim subjektima u Crnoj Gori.

## **POGLAVLJE 3: POLITIKA I CILJEVI SIGURNOSTI CRNE GORE**

### **3.1 Zakonodavni okvir sigurnosti Crne Gore**

- 3.1.1 Član 43 Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu (Konvencije) uspostavlja međunarodnu organizaciju za civilno vazduhoplovstvo (ICAO). Cilj ICAO-a je da razvije principe i tehnike međunarodne vazdušne plovidbe kao i da ojača planiranje i razvoj međunarodnog vazdušnog saobraćaja kako bi obezbijedila njegov siguran i pravilan rast koji će zadovoljiti potrebe ljudi u svijetu u svrhu sigurnog, redovnog, efikasnog i ekonomičnog vazdušnog saobraćaja (član 44 Konvencije). Vazduhoplovna sigurnost je stoga bila i ostala najveći cilj ICAO-a.
- 3.1.2 Crna Gora, kao članica ICAO-a, u skladu sa članom 37 Čikaške Konvencije, je obavezna da saraduje u obezbjeđenju najvećeg stepena usaglašenosti kada su u pitanju regulative, standardi, procedure i organizacija u vezi sa vazduhoplovom, osobljem, vazdušnim putevima i pomoćnim uslugama i u svim pitanjima u kojima bi navedena usaglašenost olakšala i unaprijedila vazdušnu plovidbu.
- 3.1.3 Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je odgovorno Vladi za sprovođenje utvrđene politike u civilnom vazduhoplovstvu, sa zadatkom da razvija strategiju civilnog vazduhoplovstva i organizuje sistem vazdušnog saobraćaja.
- 3.1.4 Obaveze Agencije su propisane članom 6 Zakona o vazdušnom saobraćaju. Agencija vrši funkciju sigurnosnog nadzora putem inspekcijskog i kontinuiranog nadzora vazduhoplovnih subjekata, učestvuje u radu međunarodnih organizacija i institucija i njihovih radnih tijela,. Agencija izdaje certifikate, uvjerenja, odobrenja i dozvole i na osnovu obavljenih kontinuiranih nadzora utvrđuje ispunjenost uslova na osnovu kojih je izdala certifikat, uvjerenje, odobrenje i dozvolu.
- 3.1.5 Agencija učestvuje u pripremi stručnih osnova za izradu programa, planova, podzakonskih akata koje donose Vlada i organ državne uprave nadležan za poslove saobraćaja. Pored toga Agencija uz saglasnost Ministarstva saobraćaja i pomorstva donosi opšte akte u skladu sa ovim zakonom i akte radi sprovođenja ECAA sporazuma, dragih zaključenih međunarodnih ugovora, međunarodnih standarda i preporučene prakse iz oblasti civilnog vazduhoplovstva, a naročito standarda, procedure i preporučene prakse ICAO-a, ECAC-a, EASA-e i EUROCONTROL-a,. Zakon o vazdušnom saobraćaju, podzakonski akti, koje donosi Ministarstvo i akti Agencije su regulatorni okviri na osnovu kojih Agencija izvršava svoju funkciju u inspekcijskom i kontinuiranom nadzoru sigurnosti. U slučaju da nije moguće uskladiti i sprovesti ICAO standarde, u skladu sa članom 38 Konvencije, Agencija je dužna da obavijesti Ministarstvo o svim razlikama prije nego što ih dostavi ICAO savjetu i objavi u Zborniku vazduhoplovnih informacija (AIP) Crne Gore.
- 3.1.6 Podzakonska akta koja su objavljena u Službenom listu Crne Gore pripremljena su na osnovu ICAO SARP-ova, Zajedničkih vazduhoplovnih regulativa (JARs) i EUROCONTROL sigurnosnih regulatornih zahtjeva (ESARRs) i njima su uređene sve oblasti nadzora sigurnosnosti koje vrši Agencija, a naročito nadzor letачke posade, dispečera, aerodroma, operatora vazduhoplova i pružanje usluga vazdušne plovidbe. U najvećem

dijelu poslovi nadzora sigurnosti nalaze se u nadležnosti Sektora za sigurnost vazdušnog saobraćaja, u okviru Agencije, čiji je cilj da dostigne i održi najveće standarde sigurnosti u Crnoj Gori. Sa ciljem dostizanja što većeg nivoa sigurnosti, Agencija je obavezna da obezbijedi dovoljno stručnog osoblja koje će obavljati poslove nadzora, koje se mora obučavati za obavljanje ovih poslova, u skladu sa utvrđenim standardima.

- 3.1.7 ICAO standardi u Aneksima 1, 6, 8, 11 13 i 14 nalažu da države uspostave program koji je direktno povezan sa sigurnošću vazdušnog saobraćaja - Nacionalni program sigurnosti (SSP). ICAO SSP zahtjevi su nastali kao posljedica sve veće svijesti o tome da principi za upravljanje sigurnosti imaju direktni uticaj na aktivnosti Agencije koje se odnose na donošenje odluka u sigurnosti, politici razvoja i nadzoru. U okviru SSP-ija, odluke koje se donose u oblasti sigurnosti, zasnivaju se na sveobuhvatnim analizama vazduhoplovnog sistema države; politike sigurnosti razvijaju se na osnovu konstatovanih sigurnosnih opasnosti, dok se upravljanje sigurnosnim rizicima i nadzor sigurnosti usredsređuju na oblasti izraženih rizika za sigurnost i značajnih sigurnosnih prijetnji u vezi sa sigurnošću. Time se stvaraju uslovi da se kombinuju propisani pristup i pristup zasnovan na performansama u postupku donošenja odluka, razvoju politika sigurnosti, nadzoru sigurnosti i uspostavljanje prihvatljivog nivoa sigurnosti (ALoS) od strane država.
- 3.1.8 U Crnoj Gori, u skladu sa Zakonom o vazdušnom saobraćaju, politiku i strategiju vazduhoplovne sigurnosti uključujući uslove za dostizanje prihvatljivog nivoa sigurnosti (ALoS) donosi Vlada na osnovu predloga Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju (u daljem tekstu: Odbor za sigurnost) - član 106 Zakona. Agencija kao vazduhoplovna vlast i nacionalni nadzorni organ koristi SSP kao sistem za upravljanje sigurnošću u Crnoj Gori. SSP je srazmjeran po obimu, prirodi i složenosti operacija u sistemu za vazdušni saobraćaj Crne Gore.
- 3.1.9 Deklaracija politike vazduhoplovne sigurnosti, prema uputstvima ICAO-a razvija se i obnavlja kroz definisanje politike sigurnosti od strane nadležnih organa civilnog vazduhoplovstva u Crnoj Gori. Sa aspekta zakonodavstva Evropske Zajednice, uspostavljanje politike sigurnosti je u skladu sa ECAA Sporazumom i predstavlja preduslov za sprovođenje regulativa Jedinistvenog evropskog neba (SES) od strane Crne Gore. SES će rezultirati restrukturiranjem evropskog vazdušnog prostora na osnovu protoka vazdušnog saobraćaja, a ne nacionalnih granica, te na taj način povećati kapacitet i unaprijediti sveobuhvatnu efikasnost i upravljanje sistemom vazdušnog saobraćaja u Evropi, u kojem Crna Gora predstavlja jedan dio tog bloka.
- 3.1.10 Da bi se dostigli ciljevi definisani u deklaraciji politike vazduhoplovne sigurnosti zajedno sa obavezom da se ispune ICAO odredbe i evropske regulative za upravljanje sigurnošću, Agencija je obavezna da obavi sveobuhvatno planiranje svojih sigurnosnih funkcija uključujući praćenje sigurnosti i periodične kontrole zakonodavnog okvira sigurnosti i konkretnih regulativa kako bi se osiguralo da su iste relevantne i odgovarajuće. Planiranjem će se uspostaviti zahtjevi odgovornosti i nadležnosti svih unutrašnjih organizacionih jedinica Agencije koje učestvuju u SSP-iju, uključujući definisanje prihvatljivog nivoa sigurnosti (ALoS) koji SSP treba da dostigne.

3.1.11 Politika sigurnosti i postavljeni ciljeve sigurnosti se obezbjeđuju eksplicitnom politikom, procedurama, kontrolom upravljanja, dokumentacijom i procesima korektivnih akcija, koje važe kako za menadžment, tako i za ostalo zaposleno osoblje, a kojima će se pratiti rad Agencije u upravljanju sigurnosti. Ova komponenta je takođe značajna u izgradnji povjerenja kada je u pitanju sposobnost Agencije da bude lider sigurnosti u sve složenijem i promjenljivom sistemu za vazdušni saobraćaj Crne Gore.

---





## **CRNA GORA**

### **DEKLARACIJA POLITIKE SIGURNOSTI VAZDUHOPLOVSTVA**

Upravljanje sigurnošću civilnog vazduhoplovstva je jedna od glavnih odgovornosti Crne Gore i država je u tom smislu obavezna da razvije, sprovede, održava i konstantno unapređuje strategije i procese kako bi obezbjedila da sve vazduhoplovne aktivnosti prilikom nadzora dostignu najveći nivo sigurnosti, u skladu sa nacionalnim i međunarodnim standardima.

Nosioci certifikata, dozvola, odobrenja, uvjerenja i drugih isprava, koje je izdala Crna Gora, obavezni su da prezentuju da se njihovi uspostavljeni sistemi upravljanja sigurnošću primjenjuju u skladu sa propisanim Sistemom upravljanja sigurnošću (SMS).

U Crnoj Gori, svi nivoi rukovođenja odgovorni su za ostvarivanje najvećeg nivoa sigurnosti na teritoriji Crne Gore. Vlada Crne Gore je obavezna da odredi „nacionalnu vazduhoplovnu vlast“ koja će zastupati državu kada su u pitanju obaveze Crne Gore.

Crna Gora je obavezna da:

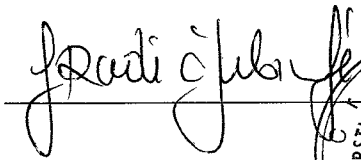

- a) **razvije** opšte principe donošenja regulative koji vode do konkretnih operativnih politika koje se grade na osnovu principa upravljanja sigurnošću, a na osnovu sveobuhvatnih analiza vazduhoplovnog sistema Crne Gore;
- b) **se konsultuje** sa svim vazduhoplovnim subjektima o pitanjima regulatornog razvoja;
- c) **podrži** upravljanje sigurnošću u Crnoj Gori putem djelotvornog izvještavanja o sigurnosti i sistema komunikacije;
- d) **efikasno** saraduje sa vazduhoplovnim subjektima u rješavanju pojava ugrožavanja sigurnosti;
- e) **obezbjedi** da u Agenciji za civilno vazduhoplovstvo ima dovoljno resursa i stručnog kvalifikovanog osoblja za obavljanje poslova kako u oblasti sigurnosti tako i u drugim oblastima iz njene nadležnosti;
- f) **obavlja** aktivnosti nadzora kako one zasnovane na sigurnosnim performansama tako i one koje su usmjerene na usaglašenost sa regulativom, uz podršku analiza i prioriteta raspodjele resursa u skladu sa sigurnosnim rizicima;

- g) **se pridržava**, i kad god je to moguće, nadmaši međunarodne sigurnosne zahtjeve i standarde;
- h) **promoviše** i edukuje vazduhoplovne subjekte o konceptima i principima upravljanja sigurnošću;
- i) **nadgleda** sprovođenje SMS-a u okviru vazduhoplovnih subjekata;
- j) **obezbijedi** da sve aktivnosti kontinuiranog nadzora sigurnosti dostignu najviše sigurnosne standarde;
- k) **uspostavi** mehanizme zaštite sigurnosnih podataka, njihovog sakupljanja i procesuiranja (SDCPS), tako da se vazduhoplovni subjekti podstiču da dostavljaju važne informacije o opasnostima vezanim za sigurnost, kao i da postoji stalni protok i razmjena podataka za upravljanje sigurnošću između predstavnika države i vazduhoplovnih subjekata;
- l) **uspostavi** i prati sprovođenje Nacionalnog programa sigurnosti (SSP) u Crnoj Gori u skladu sa sigurnosnim indikatorima i sigurnosnim ciljevima koji su jasno utvrđeni; i
- m) **proglasi** politiku primjene koja će osigurati da nijedna informacija dobijena iz SDCPS u okviru SSP-ija i SMS-a neće biti iskorišćena kao osnova za pokretanje odgovornosti, osim u slučaju velikog nemara ili namjernog kršenja propisa.

Sva lica koja su uključena u aktivnosti Agencije za civilno vazduhoplovstvo, kao nadležnog organa za nadzor sigurnosti, u obavezi su da razumiju, sprovedu i poštuju ovu politiku.

### Odgovorno lice

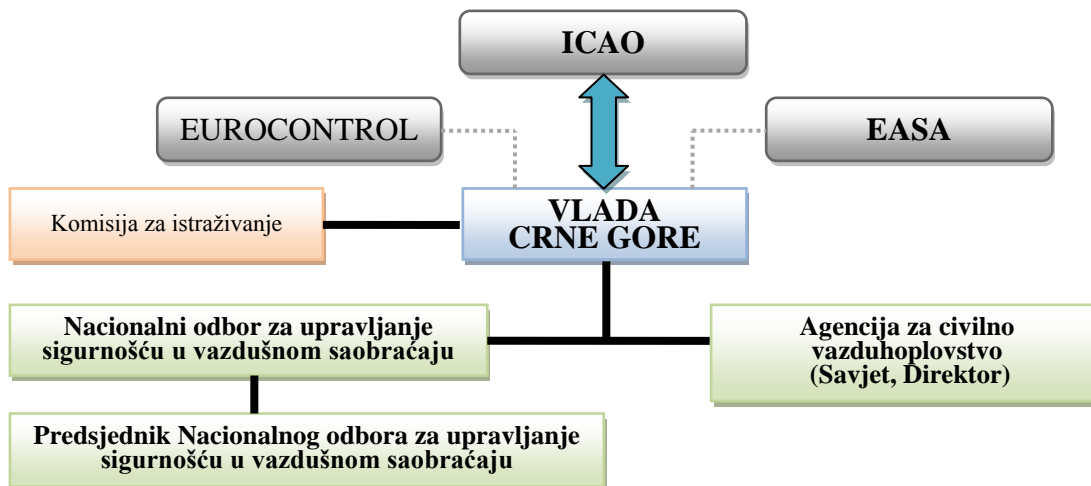
Predsjednik Nacionalnog Odbora za upravljanje  
sigurnošću u vazdušnom saobraćaju

## 3.2 Odgovornosti i nadležnosti sigurnosti za SSP u Crnoj Gori

### Vlada Crne Gore

- 3.2.1 Vlada Crne Gore, u skladu sa ICAO SARP-ovima i na osnovu člana 106 Zakona, na predlog Odbora za sigurnost donosi Nacionalni program sigurnosti za civilno vazduhoplovstvo (SSP) kako bi dostigla prihvatljivi nivo sigurnosti. SSP definiše principe, pravila i aktivnosti sa ciljem da dostigne i promoviše prihvatljivi nivo sigurnosti u civilnom vazduhoplovstvu u Crnoj Gori.



- 3.2.2 Odbor za sigurnost se bavi 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.
- 3.2.3 U Crnoj Gori, Agencija, kao nacionalna vazduhoplovna vlast i nacionalni nadzorni organ je odgovorna i nadležna za nadzor sigurnosti vazdušnog saobraćaja u okviru svojih nadležnosti i vrši nadzor nad sprovođenjem SSP-ija.
- 3.2.4 Organi Agencije su Savjet Agencije u direktor Agencije.

### Savjet Agencije

- 3.2.5 Savjet je organ upravljanja Agencije. Savjet se sastoji od predsjednika i četiri člana. Savjet za svoj rad odgovara Vladi. U skladu sa Zakonom o vazdušnom saobraćaju, dužnosti i odgovornosti Savjeta Agencije kada je u pitanju rad i funkcionisanje Agencije su sljedeće:
- donosi Statut Agencije i druge opšte akte;
  - donosi godišnji program rada Agencije;
  - predlaže fmansijski plan Agencije;
  - predlaže godišnji izvještaj o radu i godišnji fmansijski izvještaj Agencije;
  - imenuje i razrješava direktora, uz saglasnost Ministarstva, na osnovu javnog konkursa
  - odlučuje o drugim pitanjima u skladu sa ovim zakonom i Statutom Agencije.

### Direktor Agencije

### 3.2.6 Na osnovu člana 12 Zakona o vazдушnom saobraćaju:

- (1) Direktor Agencije predstavlja Agenciju, zastupa je i rukovodi njenim radom.
- (2) Direktor se imenuje na period od četiri godine i može biti imenovan najviše dva puta uzastopno.
- (3) Za direktora može biti imenovano lice koje je državljanin Crne Gore koji ima visoku stručnu spremu saobraćajne, tehničke, pravne ili ekonomske struke i najmanje pet godina radnog iskustva, ne smije imati sukob interesa, odnosno ne može biti lice koje je u radnom odnosu ili je vlasnik ili suvlasnik ili član organa upravljanja u pravnim licima koja obavljaju poslove u oblasti vazdušnog saobraćaja.
- (4) Direktora Agencije, prije isteka mandata, u zakonom propisanim slučajevima može razriješiti Savjet Agencije.
- (5) Direktor za svoj rad odgovara Savjetu.
- (6) Direktor odlučuje o preduzimanju potrebnih mjera u vanrednim okolnostima radi sigurnog odvijanja vazdušnog saobraćaja.

### **Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju**

#### 3.2.7 Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazдушnom saobraćaju (Odbor za sigurnost) osniva Vladu, na osnovu člana 107 Zakona o vazдушnom saobraćaju. Odbor za sigurnost:

- 1) predlaže Program sigurnosti;
- 2) dostavlja godišnji izvještaj o sprovođenju Programa sigurnosti Vladi, do 31. marta tekuće za prethodnu godinu;
- 3) razmatra izvještaje o nesrećama i ozbiljnim nezgodama i druge izvještaje koji se odnose na sigurnost vazdušnog saobraćaja;
- 4) odlučuje o sprovođenju preventivnih mjera za ublažavanje rizika potencijalne opasnosti za sigurnost vazdušnog saobraćaja vazduhoplovnim subjektima određenim nacionalnim programom za sigurnost;
- 5) obavlja i druge poslove u skladu sa Programom sigurnosti.

### **Odgovorno lice SSP-ija**

#### 3.2.8 U skladu sa članom 107 Zakona, član i predsjedavajući Odbora za sigurnost je predstavnik Ministarstva saobraćaja i pomorstva - pomoćnik ministra saobraćaja i pomorstva, koji je istovremeno i odgovorno lice SSP-ja. Njegove dužnosti i odgovornosti su sljedeće:

- a) Odgovornost i nadležnost, u ime Crne Gore, za praćenje statusa implementacije i održavanja SSP-ija od strane Agencije;
- b) Potpisivanje deklaracije politike vazduhoplovne sigurnosti u Crnoj Gori;
- c) Potpisivanje politike primjene;
- d) Kontrola i prihvatanje predloga za izmjene SSP-ja koje se dobijaju od odgovornog lica SSP-ja, te njihovo prosljeđivanje Odboru za sigurnost na konačno usvajanje.

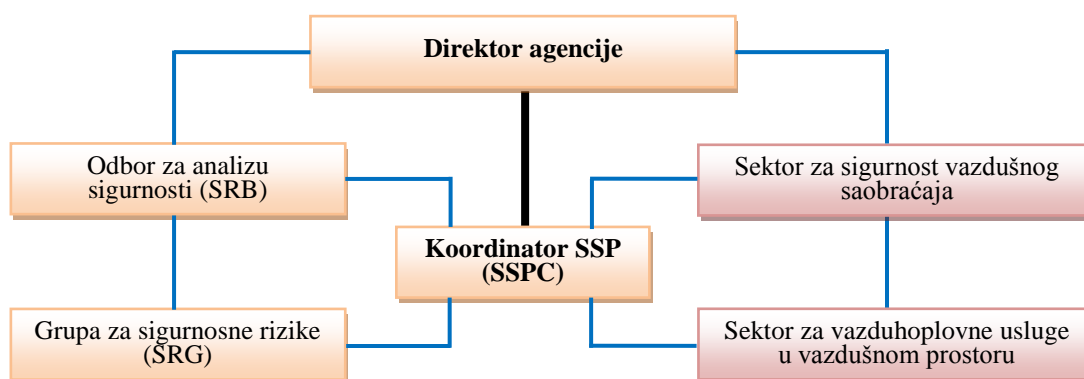
## Zamjenik odgovornog lica SSP-ija

3.2.9 Zamjenik odgovornog lica SSP-ija (AP) je direktor Agencije, koji ima sljedeće dužnosti u okviru SSP-ija:

- a) Nadležnost u vezi sa određivanjem kadrova Agencije koji su zaduženi za implementaciju SSP-ja;
- b) Rješavanje pitanja iz oblasti vazduhoplovne sigurnosti u Crnoj Gori u skladu sa zakonom i ovim programom;
- c) Odlučuje o preduzimanju potrebnih mjera u vanrednim okolnostima radi sigurnog odvijanja vazdušnog saobraćaja;
- d) Donosi akte kojima se nalaže preduzimanje mjera radi uspostavljanja sigurnosti funkcionalnog sistema u cilju zaštite sigurnosti vazdušnog saobraćaja (sigurnosne direktive);
- e) Uspostavljanje tima za implementaciju SSP-ija;
- f) Uspostavljanje i predsjedavanje Odbor za analizu sigurnosti (SRB) Agencije;
- g) Određivanje rokova za realizaciju zadataka u vezi sa sprovođenjem SSP-ija između različitih nivoa menadžmenta Agencije;
- h) Uvođenje svih zaposlenih u Agenciji u koncepte SSP-ja na nivou koji je srazmjeran potrebi njihovog učešća u SSP;
- i) Razvijanje i sprovođenje deklaracije politike vazduhoplovne sigurnosti za Crnu Goru koja uključuje, ali se ne ograničava na:
  - 1) obavezu da razvije i sprovede strategije i procese kako bi osigurala da će sve vazduhoplovne aktivnosti prilikom nadzora dostići najveći nivo performansi i sigurnosti;
  - 2) razvoj nacionalnog zakonodavnog okvira sigurnosti i primjenljivih operativnih regulativa za upravljanje sigurnošću u Crnoj Gori;
  - 3) obavezu da Agenciji dodijeli potrebne resurse kako bi omogućili zaposlenim da obavljaju svoje odgovornosti, kako one koje se odnose na sigurnost i tako i na ostale;
  - 4) podršku u upravljanju sigurnosti u Crnoj Gori preko djelotvornog izvještavanja o opasnostima, kao i sistema komunikacije;
  - 5) uspostavljanje odredbi za zaštitu sakupljanja i procesuiranja sigurnosnih podataka (SDCPS);
  - 6) obavezu efikasne saradnje sa vazduhoplovnim subjektima u rješavanju sigurnosnih rizika;
  - 7) obavezu dostavljanja usvojene politike sigurnosti Crne Gore svim zaposlenim; i
  - 8) politiku primjene propisa koja se reflektuje na operacije vazduhoplovnih subjekata u SMS okruženju;
- j) Uspostavljanje potrebnih mehanizama sa ciljem da se politika sigurnosti u Crnoj Gori razumije, sprovodi i poštuje na svim nivoima vazduhoplovnih subjekata na teritoriji Crne Gore;
- k) Uspostavljanje sporazuma o sigurnosnim performansama SMS vazduhoplovnih subjekata; i
- l) Međusobnu koordinaciju relevantnih vazduhoplovnih subjekata prilikom definisanja ALoS-a.

## Agencija za civilno vazduhoplovstvo (ACV) i SSP

- 3.2.10 SSP je zahtjev ICAO-a koji se odnosi na sigurnost. Za implementaciju SSP-ija, za koju je nadležna Agencija, potrebno je određeno vrijeme. Kao prvi korak, direktor imenuje SSP koordinatora i tim za sprovođenje SSP-ija u Agenciji. Da bi se sproveo SSP, tim za sprovođenje SSP-ija Agencije obavlja analize nedostataka sigurnosnog sistema kako bi ustanovio koje komponente i elementi SSP-ija postoje, a koje se moraju dodati ili izmijeniti kako bi se ispunili zahtjevi za sprovođenje. Sami nedostaci u obliku ček liste sadržali su poređenje zahtjeva SSP-ija sa postojećim resursima u Crnoj Gori, kao i informacije koje pomažu u procjeni komponenti i elemenata koji čine ICAO SSP okvir, i u konstatovanju komponenti i elemenata koje je potrebno razviti. Tako odrađena i dokumentovana analiza nedostataka koristila bi se kao osnova za plan sprovođenja SSP-ija.
- 3.2.11 Od trenutka kada se završi implementacija SSP-ija u Crnoj Gori (Odbor za analizu sigurnosti) Agencije preuzima odgovornosti i nadležnosti koji se tiču planiranja, organizovanja, izrade, održavanja, kontrole i stalnog unapređivanja SSP-ja na način na koji ispunjava ciljeve i politiku sigurnosti u Crnoj Gori. U Prilogu 4 ovog dokumenta nalazi se detaljan plan implementacije SSP-ija za Crnu Goru.



### Odbor za analizu sigurnosti (SRB)

- 3.2.12 Istovremeno sa uspostavljanjem tima za implementaciju SSP-ija u Agenciji, direktor, formira Odbor za analizu sigurnosti (SRB) sa ciljem da se nadzire implementaciju SSP-ija. Odbor za analizu sigurnosti (SRB) čine direktor Agencije kao predsjedavajući, direktor Sektora za sigurnost vazdušnog saobraćaja, direktor Sektora za vazduhoplovne usluge u vazдушnom prostoru, rukovodioc odsjeka za pravne, finansijske i opšte usluge, rukovodioca odjeljenja za istraživanje događaja koji ugrožavaju sigurnost, kao i koordinator SSP-ja.
- 3.2.13 Odbor za analizu sigurnosti (SRB), između ostalih zadataka u okviru svog programa rada, ima obavezu da, u najkraćem vremenskom periodu od osnivanja, detaljno opiše na koji način će se u Crnoj Gori obaviti utvrđivanje i kontrola opasnosti i procjena rizika mogućih posljedica od opasnosti po pitanju sigurnosnih operacija. Ovo uključuje:

- a) Definisanje zahtjeva, konkretnih operativnih propisa i politike implementacije kojima će se urediti upravljanje sigurnosti od strane Agencije;
- b) Pravila i/ili propise kojima će se regulisati način na koji vazduhoplovni subjekat SMS-a funkcioniše uključujući sporazum o efikasnosti sigurnosti SMS-a vazduhoplovnog subjekta; i
- c) Pomenuti zahtjevi, konkretni operativni propisi i politika implementacije zahtijevaju periodičnu kontrolu SRB Agencije sa ciljem da osigura da su isti relevantni i odgovarajući za vazduhoplovne subjekte u Crnoj Gori.

3.2.14 Osim toga, SRB ima sljedeće dužnosti i odgovornosti:

- a) Pripremanje i davanje preporuka o promjenama i dopunama SSP-ija kako bi ga prihvatilo odgovorno lice SSP-ija (AE) i dalje prosljedilo Nacionalnom odboru za sigurnosti na razmatranje;
- b) Odobrenje sistema za upravljanje sigurnošću (SMS) i programa obuke SSP-ija za osoblje Agencije koje je direktno uključeno u nadzor SMS-a vazduhoplovnih subjekata, kako bi se detaljno upoznali i razumjeli principi SMS i SSP-ija;
- c) Analizu nacionalnog zakonodavnog okvira za sigurnost, kao i konkretnih propisa, u skladu sa međunarodnim i nacionalnim standardima, kojima se definiše na koji način Crna Gora nadzire upravljanje sigurnosti u okviru svoje nadležnosti;
- d) Obezbeđivanje koordiniranog učešća vazduhoplovnih subjekata u konkretnim aktivnostima u vezi sa upravljanjem sigurnosti u Crnoj Gori, kao i definisanje uloga, odgovornosti i odnosa tih subjekata; i
- e) Definisanje agencijskih procedura za održavanje i procedura za ažuriranje u odnosu na SSP.

### **Grupa za sigurnosne rizike (SRG)**

3.2.15 Agencija formira jednu manju grupu koja se sastoji od eksperata Agencije koji imaju zadatak da nadziru sigurnosne rizike u civilnom vazduhoplovstvu. Grupa, pod nazivom Grupa za sigurnosne rizike (SRG) sastoji se od eksperata iz vazduhoplovnih djelatnosti (OPS), aerodroma (AGA), upravljanja vazdušnim saobraćajem (ATM), plovidbenosti (AIR), izdavanja dozvola osoblju (PEL) i komunikacijskog/navigacijskog nadzora (CNS). Grupa će koordinirati i, po potrebi, učestvovati u procesima upravljanja sigurnosnim rizicima i davati savjete SRB-u, na osnovu dobijenih informacija po pitanju ugrožavanja sigurnosti. SRG je konkretno zadužen za sljedeće aktivnosti:

- a) Konstatovanje sigurnosnih rizika kroz upotrebu različitih procesa za procjenu;
- b) Procjenu konstatovanih rizika u sigurnosti i odgovarajućih podataka;
- c) Utvrđivanje novih i potencijalnih izvora podataka o sigurnosti i metodama za njihovu obradu;
- d) Analizu aktivnosti za ublažavanje mogućih posljedica;
- e) Razmjenu i koordinaciju sigurnosnih informacija između SRB Agencije i ostalih organizacionih cjelina koje obavljaju poslove nadzora vazduhoplovnih subjekata sigurnosti u Agenciji;
- f) Predlaganje uputstava i smjernica za SRB Agencije po pitanju sigurnosnih rizika; i
- g) Kad god je moguće davanje doprinosa i unapređivanje SSP-ija u Crnoj Gori.

## **Nacionalni koordinator programa za sigurnost (SSPC)**

3.2.16 Agencija određuje Koordinatora za SSP (SSPC) sa sljedećim dužnostima:

- a) Učešće u radu SRB-a;
- b) Predlaganje SRB-u potrebnih izmjena i dopuna propisa iz oblasti sigurnosti i operativnih propisa;
- c) Predlaganje roka za periodičnu provjeru regulatornog okvira sistema sigurnosti i operativnih propisa koji se daju na odobrenje SRB-u;
- d) Pripremanje i podnošenje na odobrenje SRB-u programa obuke iz oblasti SMS i SSP za osoblje Agencije koje je direktno uključeno u nadzor vazduhoplovnih subjekata odgovornih za sprovođenje SMS-a, kako bi se detaljno upoznali i razumjeli principi SMS i SSP-ija;
- e) Koordinacija SSP dokumentacije i nadzor SSP biblioteke;
- f) Koordinacija svih sigurnosnih aktivnosti Agencije.

### **3.3 Politika primjene propisa u Crnoj Gori**

3.3.1 Svi vazduhoplovni subjekti, iz tačke 1.6 imaju obavezu da uspostave, održavaju i sprovode Sistem za upravljanje sigurnošću (SMS) u okviru svoje organizacije koji odgovara obimu organizacije, prirodi i složenosti operacija koje se mogu obavljati na osnovu izdatog certifikata, kao i opasnostima i sigurnosnim rizicima u vezi sa ovim operacijama. Agencija ima obavezu da provjeri i odobri SMS. U okviru SSP-ija, utvđen je stav o politici primjene prinudnih mjera, kao i izjava o politici i procedure primjene prinudnih mjera nalaze se u nastavku. Politika definiše uslove pod kojima se vazduhoplovnim subjektima omogućava da rješavaju događaje koji uključuju određena interna odstupanja u sigurnosti, u okviru konteksta sigurnosti SMS-a vazduhoplovnog subjekta, i da ispune zahtjeve Agencije.

3.3.2 Sa ciljem da se razvije politika primjene propisa koja podržava implementaciju SMS-a, ovlašćena lica Agencije imaju obavezu da održavaju otvorenu komunikaciju sa vazduhoplovnim subjektima. Ukoliko vazduhoplovni subjekat, koji djeluje u okviru SMS-a, nenamjerno postupi suprotno odredbama Zakona o vazdušnom saobraćaju ili podzakonskih akata, postupiće se u skladu sa propisanim procedurama Agencije. Ovim procedurama je propisana mogućnost da ovlašćena lica Agencije u neposrednom kontaktu sa odgovornim licem vazduhoplovnog subjekta, za sprovođenje SMS-a, ostvari dijalog u cilju usaglašavanja u vezi sa predloženim korektivnim mjerama i akcionog plana koji će adekvatno riješiti sve nedostatke koji su doveli do kršenja, kao i odrediti vazduhoplovnom subjektu razuman rok za sprovođenje tih mjera.

3.3.3 Ovaj pristup ima za cilj da motiviše i održi djelotvorno izvještavanje o sigurnosti, pri čemu zaposleni kod vazduhoplovnog subjekta mogu da podnose izvještaj o sigurnosnim nedostacima i opasnostima bez bojazni od kaznenih mjera. Shodno tome, vazduhoplovni subjekat može, bez nametanja krivice i bez straha od prisilne mjere, da



analizira događaj i organizacione i individualne faktore koji su ga prouzrokovali, kako bi sproveo korektivne mjere kojima će se na najbolji način izbjeći njihovo ponavljanje.

-----



## **CRNA GORA**

# **POLITIKA PRIMJENE PROPISA U SMS OKRUŽENJU**

### **1. Uvod**

Politiku primjene propisa utvrđuje Nacionalni odbor za upravljanju sigurnošću u vazdušnom saobraćaju.

### **2. Principi**

2.1 Ova politika primjene propisa je rezultat sveobuhvatne provjere koju je obavio Nacionalni odbor nad svim kapacitetima sistema sigurnosti u Crnoj Gori i propisima kojima je uređena procjena sigurnosnih aktivnosti, a koje preduzimaju vazduhoplovni subjekti.

2.2 Za implementaciju Sistema za upravljanje sigurnošću (SMS) neophodno je da Agencija razvije fleksibilan pristup primjene ovog sigurnosnog okvira, koji se sve više razvija, uz primjene na pravedan, praktičan i dosljedan način. Fleksibilan pristup primjene u oblasti SMS-a treba da bude zasnovan na dva opšta principa:

a) Prvi opšti princip je da razvije procedure primjene propisa koje vazduhoplovnim subjektima omogućavaju da određena interna odstupanja u sigurnosti u oblasti SMS-a se rješavaju u okviru vazduhoplovnog subjekta i da postupe po mjerama koje su im naložene. Namjerna kršenja propisa će se sankcionisati u skladu sa propisima:

b) Drugi opšti princip je da se nijedna informacija koja je dobijena sistemom za prikupljanje podataka vezanih za sigurnost i sistemom procesuiranja (SDCPS) definisana u okviru SMS-a neće koristiti kao osnova za sankcionisanje.

### **3. Djelokrug**

3.1 Principi koji podržavaju ovu izjavu o politici primjene propisa, kao i procedure o primjeni, odnose se na vazduhoplovne subjekte koji vrše operacije u skladu sa ICAO *Aneksom 1 – Vazduhoplovno osoblje-Izdavanje dozvola; Aneks 6 – Operacije vazduhoplova, Dio I – Međunarodni komercijalni vazdušni saobraćaj – Avioni, i Dio III – međunarodne operacije – Helikopteri; Aneks 8 – Plovidbenost vazduhoplova; Aneks 11 – Usluge u vazdušnom saobraćaju; i Aneks 14 – Aerodromi, Dio I – Dizajn i operacije aerodroma.*

3.2 U okviru konteksta ove politike pojam vazduhoplovni subjekt podrazumijeva subjekte iz člana 105 stav 2 Zakona o vazдушnom saobraćaju.

#### **4. Opšte**

4.1 Sledeći vazduhoplovni subjekti: pravna lica koja vrše stručno osposobljavanje vazduhoplovnog osoblja koja su tokom pružanja usluga izložena riziku sigurnosti, operatori vazduhoplova koji su nosioci sertifikata vazdušnog operatora-AOC-a i operatori složenih vazduhoplova na motorni pogon, pravna ili fizička lica ili organi državne uprave odgovorni za održavanje vazduhoplova, organizacije odgovorne za dizajn, tip i/ili proizvodnju vazduhoplova, operatori certifikovanih aerodroma i pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi, imaju obavezu da uspostave, održavaju i sprovedu Sistem za upravljanje sigurnošću (SMS) u okviru svoje organizacije koji odgovara obimu organizacije, prirodi i složenosti operacija koje se mogu obavljati na osnovu izdatog sertifikata, kao i opasnostima i sigurnosnim rizicima u vezi sa ovim operacijama. Agencija ima obavezu da provjeri i odobri SMS. U okviru SSP-ija, utvđen je stav o politici primjene prinudnih mjera, kao i izjava o politici i procedure primjene prinudnih mjera nalaze se u nastavku. Politika definiše uslove pod kojima se vazduhoplovnim subjektima omogućava da rješavaju događaje koji uključuju određena interna odstupanja u sigurnosti, u okviru konteksta sigurnosti SMS-a vazduhoplovnog subjekta, i da ispune zahtjeve Agencije.

4.2 Sa ciljem da se razvije politika primjene propisa koja podržava implementaciju SMS-a, ovlašćena lica Agencije imaju obavezu da održavaju otvorenu komunikaciju sa vazduhoplovnim subjektima.

4.3 Ukoliko vazduhoplovni subjekat, koji djeluje u okviru SMS-a, nenamjerno postupi suprotno odredbama Zakona o vazдушnom saobraćaju ili podzakonskih akata, postupiće se u skladu sa propisanim procedurama Agencije. Ovim procedurama je propisana mogućnost da ovlašćena lica Agencije u neposrednom kontaktu sa odgovornim licem vazduhoplovnog subjekta, za sprovođenje SMS-a, ostvari dijalog u cilju usaglašavanja u vezi sa predloženim korektivnim mjerama i akcionog plana koji će adekvatno riješiti sve nedostatke koji su doveli do kršenja, kao i odrediti vazduhoplovnom subjektu razuman rok za sprovođenje tih mjera. Shodno tome, provajder usluga može, bez nametanja krivice i bez straha od prisilne mjere, da analizira događaj i organizacione i individualne faktore koji su ga prouzrokovali, kako bi sproveo korektivne mjere kojima će se na najbolji način izbjeći njihovo ponavljanje.

#### **5. Korektivne mjere**

Agencija će, preko lica koja su nadležna za nadzor vazduhoplovnog subjekta, procijeniti korektivne mjere koje je predložio vazduhoplovni subjekat, kako bi riješio događaj koji je prouzrokovan kršenjem propisa. Ukoliko su predložene korektivne mjere odgovarajuće i ukoliko sprečavaju ponavljanje ovakvih događaja i ujedno doprinose budućoj usaglašenosti, neće se preduzimati kaznene mjere. U slučaju da su korektivne mjere koje se primjenjuju neodgovarajuće, Agencija će nastaviti da saraduje sa vazduhoplovnim subjektom kako bi našla zadovoljavajuće rješenje za otklanjanje neusaglašenosti u cilju izbjegavanja preduzimanja kaznenih mjera. Međutim, u slučaju da vazduhoplovni

subjekat odbije da riješi događaj i ne preduzme efektivne korektivne mjere, Agencija će razmotriti preduzimanje zakonom propisanih kaznenih mjera i drugih mjera propisanih zakonom kojim je uređen inspekcijski nadzor.

## **6. Procedure primjene propisa**

Do kršenja vazduhoplovnih propisa može doći iz različitih razloga, od nerazumijevanja propisa do nepoštovanja vazduhoplovne sigurnosti. Agencija ima niz procedura primjene propisa kako bi djelotvorno riješila obaveze sigurnosti uzimajući u obzir različite okolnosti. Ove procedure mogu da rezultiraju različitim radnjama kao što su:

- a) savjetovanje;
- b) dodatna obuka; ili
- c) izmjena , suspenzija ili povlačenje dozvola.

## **7. Objektivnost mjera primjene propisa**

Na odluke o primjeni ne smije uticati:

- a) lični konflikt;
- b) rod, rasa, religija, politička gledišta ili politička pripadnost
- c) lična, politička ili finansijska moć.

## **8. Proporcionalnost odgovora**

Odluke o primjeni moraju biti srazmjerne utvrđenim nepropisnim radnjama i odgovarajućim sigurnosnim rizicima, na osnovu dva principa:

- a) Agencija će preduzeti mjere protiv onih lica koja dosljedno i namjerno djeluju van propisa civilnog vazduhoplovstva; i
- b) Agencija će nastojati da edukuje i podstiče obuku ili nadzor onih lica koja pokazuju posvećenost u otklanjanju nedostataka u sigurnosti.

## **9. Pravednost i odgovornost**

Odluke o primjeni propisa moraju:

- a) biti pravedne i u skladu sa propisom;
- b) biti transparentne u odnosu na lica koja su predmet primjene propisa;
- c) uzeti u obzir okolnosti slučaja i stav/radnje vazduhoplovnog subjekta prilikom razmatranja događaja;
- d) biti dosljedne u radnjama/odlukama kada su u pitanju iste/slične okolnosti; i
- e) biti predmet odgovarajuće interne i eksterne kontrole.

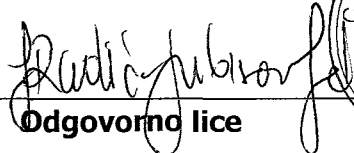
## 10. Izuzeci

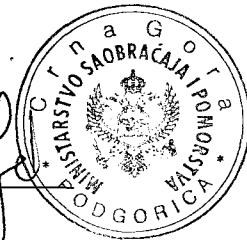
10.1 Ova politika se ne primjenjuje ukoliko postoji dokaz o namjeri da se prikrije određena neusaglašenost.

10.2 Ova politika se ne primjenjuje ukoliko vazduhoplovni subjekat ne uvjeri Agenciju u efikasnost i dobonamjernost svojih metoda identifikovanja opasnosti i upravljanja sigurnosnim rizicima.

10.3 Ova politika ne primjenjuje se ukoliko vazduhoplovni subjekat ponavlja kršenja propisa odnosno, ako ih periodično krši. Pod ovim pojmom se podrazumijeva vazduhoplovni subjekat koji je u posljednje četiri godine imao ista ili slična kršenja propisa.

10.4 U slučajevima iz podtač. 10.1, 10.2 i 10.3 ove tačke, primjenjuju se kaznene mjere propisane zakonom.

  
**Odgovorno lice**



Predsjednik Nacionalnog Odbora za upravljanje  
sigurnošću u vazdušnom saobraćaju

-----

## **POGLAVLJE 4. UPRAVLJANJE SIGURNOSNIM RIZICIMA U CRNOJ GORI**

### **4.1 Zahtjevi sigurnosti za SMS vazduhoplovnih subjekta**

- 4.1.1 Postojeći ICAO standardi i evropski propisi nalažu da se uspostavi Sistem za upravljanje sigurnošću (SMS) za vazduhoplovne subjekte. Zakona o vazdušnom saobraćaju Crne Gore u članu 106 propisuje da vazduhoplovni subjekti u Crnoj Gori moraju da uspostave svoj SMS koji uključuje organizaciju, procedure i odgovornosti, kao i da uspostavlja i održava ALoS, te da sve ovo mora biti dokumentovano u priručniku SMS-a ili sastavni dio drugog priručnika odobrenog od strane Agencije. Agencija odobrava uspostavljeni SMS kao i sve njegove promjene.
- 4.1.2 Članom 105 Zakona o vazdušnom saobraćaju propisano je da je vazduhoplovna sigurnost stanje u kojem je rizik od ugrožavanja života i zdravlja ljudi i nanošenja štete licima ili imovini smanjen i održavan na prihvatljivom nivou rizika (ALoS), kroz kontinuirani postupak uočavanja opasnosti i upravljanje rizikom. Člana 106 dalje propisuje da je vazduhoplovni subjekat odgovoran za kontinuirano utvrđivanje opasnosti i procjenu i smanjenje rizika prilikom obavljanja svojih aktivnosti sa ciljem da otkloni opasnosti i upravlja rizikom na osnovu definisanih ALoS-a. Procjena i otklanjanje procedura rizika primjenjuju se na sve operativne procese i procedure, kadar, opremu i radnu sredinu.
- 4.1.3 Principi upravljanja sigurnošću utiču na većinu aktivnosti Agencije, počev od donošenja odluka i razvijanja politike. SSP principi zasnivaju se na sveobuhvatnim analizama vazduhoplovnog sistema u Crnoj Gori, a propisi moraju biti zasnovani na utvrđenim opasnostima i analizama sigurnosnih rizika, koji se utvrđuju na osnovu identifikovanih opasnosti. Propisi, koje donosi Agencija, obezbijavaju okvire za kontrolu rizika.
- 4.1.4 Odbor za sigurnost, pored nadležnosti propisanih zakonom, ima obavezu da, u što kraćem roku, definiše na koji način će se u Crnoj Gori vršiti utvrđivanje i kontrola opasnosti i procjena rizika od opasnosti po pitanju sigurnosnih operacija. Ovo uključuje definisanje zahtjeva, konkretnih operativnih propisa i politika implementacije kojima će se urediti upravljanje sigurnosti od strane Agencije; pravila i/ili propise kojima će se regulisati način na koji SMS vazduhoplovnog subjekta funkcioniše uključujući sporazum o efikasnosti SMS-a. Navedeni zahtjevi, operativni propisi i politike implementacije zahtijevaju periodičnu kontrolu od strane SRB-a Agencije sa ciljem da osigura da su isti relevantni i odgovarajući za vazduhoplovne subjekte u Crnoj Gori.
- 4.1.5 Implementacija SSP-ija, a posebno implementacija SMS-a i njihov uticaj na potrebu donošenja novih i izmjene važećih propisa zahtijeva detaljno razmatranje od strane Agencije. Ovlašćena lica Agencije koja vrše nadzor SMS-a vazduhoplovnog subjekta moraju imati temeljno znanje i razumijevanje SMS principa, a Agencija će, u okviru svog programa rada, uključiti i obuku zaposlenih iz oblasti SMS. U ovu svrhu, potrebno je da Agencija koristi uputstva i materijal ICAO-a za obuku o SMS-u.
- 4.1.6 Agencija može da obrazuje grupe eksperata, koji imaju zadatak da nadziru sigurnosne rizike u vazduhoplovstvu i koja se sastoji od eksperata iz vazduhoplovnih djelatnosti

(OPS), aerodroma i upravljanja vazdušnim saobraćajem (ATM), zaposlenih u Agenciji. Grupa se može zvati Grupa za rizike u sigurnosti i ona će koordinirati i, po potrebi, učestvovati u procesima upravljanja sigurnosnim rizicima i pružiti savjet SRB-u, na osnovu dobijenih informacija po pitanju kvaliteta. SRG je konkretno zadužen za sljedeće aktivnosti:

- a) Konstatovanje sigurnosnih rizika kroz upotrebu različitih procesa za procjenu;
- b) Procjena konstatovanih rizika u sigurnosti i odgovarajućih podataka;
- c) Utvrđivanje novih i potencijalnih izvora podataka o sigurnosti i metodama za njihovu obradu;
- d) Analiza aktivnosti za ublažavanje mogućih posljedica;
- e) Razmjena i koordinacija sigurnosnih informacija između SRB Agencije i ostalih organizacionih cjelina koje obavljaju poslove nadzora vazduhoplovnih subjekata sigurnosti u Agenciji;
- f) Predlaganje uputstava i smjernica za SRB Agencije po pitanju sigurnosnih rizika; i
- g) Kad god je moguće davanje doprinosa i unapređivanje SSP-ija u Crnoj Gori.

## **4.2 Sporazum o sigurnosnim performansama vazduhoplovnog subjekta**

4.2.1 Upravljanje rizicima sigurnosti zahtijeva povratnu informaciju o efikasnosti SMS-a od strane vazduhoplovnog subjekta. ICAO Aneksi 1, 6, 8, 11, 13 i 14 propisuju da SMS vazduhoplovnog subjekta mora osigurati korektivnu mjeru kako bi održao efikasnost sigurnosti kao i da mora da se kontinuirano nadzire i redovno procjenjuje efikasnost sigurnosti.

4.2.2 Efikasnost sigurnosti i informacije o nadzoru proizilaze iz raznih izvora, uključujući nadzor i procjenu, istraživanje sigurnosnih događaja, stalni nadzor dnevnih aktivnosti koje se odnose na pružanje usluga, kao i izvještavanja zaposlenih o opasnostima. Sve ove vrste izvora informacija mogu se do određenog nivoa naći u svakoj organizaciji, a na samoj organizaciji je da ih oblikuje do nivoa koji odgovara veličini i tipu organizacije. Izvori informacija za nadzor i mjerenje efikasnosti sigurnosti uključuju:

- a) izvještavanje o opasnostima;
- b) studije sigurnosti;
- c) kontrola sigurnosti;
- d) provjere;
- e) istrage o ugrožavanju sigurnosti; i
- f) interna istraživanja sigurnosti.

4.2.3 Efikasnost sigurnosti je neophodna komponenta u efektivnom radu SMS-a, kao i napredovanje ka regulatornoj okolini koja je zasnovana na efikasnosti. Ona pomaže u nadzoru stvarne efikasnosti SMS-a i potrebna je za SMS da bi definisala niz mjerljivih pokazatelja kako bi utvrdila da li sistem zaista funkcioniše u skladu sa planiranim očekivanjima (ne misli se samo na ispunjavanje regulatornih zahtjeva) i kako bi utvrdila gdje je potrebno preduzeti određene mjere kako bi se efikasnost SMS-a dovela do nivoa planiranih očekivanja. Ovi operativni pokazatelji pokazuju stvarnu efikasnost aktivnosti koje su kritične po sigurnost, a koje je potrebno procijeniti postojećim

kontrolama u okviru organizacije, tako da se potrebne korektivne mjere mogu preduzeti, a sigurnisni rizici održati na najmanjem mogućem razumnom nivou.

- 4.2.4 Agencije sa vazduhoplovnim subjektima u Crnoj Gori usklađuje parametre za procjenu efikasnosti sigurnosti njihovog SMS-a. U praksi, efikasnost sigurnosti SMS-a izražena je vrijednostima indikatora za efikasnost sigurnosti i vrijednostima ciljeva za efikasnost sigurnosti, a sprovodi se akcionim planovima. Akcioni planovi su instrumenti koji su potrebni za dostizanje vrijednosti indikatora i vrijednosti ciljeva efikasnosti nadzora SMS-a. Oni sadrže operativne procedure, tehnologiju, sisteme i programe u kojima su konkretno navedene mjere pouzdanosti, raspoloživosti, efikasnosti i/ili tačnosti.
- 4.2.5 Vrijednosti indikatora za efikasnost sigurnosti su kratkoročni, mjerljivi ciljevi kojima se numerički izražava efikasnost sigurnosti SMS-a. Budući da se efikasnost sigurnosti svakog SMS-a dogovara zasebno između Agencije i određenih vazduhoplovnih subjekata, stoga će se i vrijednosti indikatora efikasnosti sigurnosti razlikovati među različitim vazduhoplovnim subjektima, kao što su operatori vazduhoplova, operatori certifikovanih aerodroma i pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi.
- 4.2.6 Vrijednosti ciljeva efikasnosti sigurnosti su dugoročni, mjerljivi ciljevi kojima se numerički izražava efikasnost sigurnosti SMS-a. One treba da budu jasne, mjerljive i prihvatljive za učesnike kao i da se mogu povezati sa indikatorima efikasnosti sigurnosti (kratkoročni cilj) SMS.
- 4.2.7 Svi ciljevi efikasnosti sigurnosti SMS-a koje su dogovorene između Agencije i odgovarajućih vazduhoplovnih subjekata u Crnoj Gori i koje se odražavaju u njihovim akcionim planovima periodično kontroliše Agencija kako bi osigurala da su relevantne i odgovarajuće za sve vazduhoplovne subjekte.

-----



## **POGLAVLJE 5. OBEZBJEĐENJE VAZDUHOPLOVNE SIGURNOSTI U CRNOJ GORI**

### **5.1 Nadzor sigurnosti**

- 5.1.1 Ideja SSP-ija koju je uveo ICAO i koja se odražava u Aneksima 1,6,8,11 i 14 na principijelan i sistematski način uvela je jedan aspekt organizacije sigurnosnih odgovornosti i nadležnosti države, kao i mjerenja efektivnosti kojima se sigurnosne odgovornosti i nadležnosti izvršavaju i ispunjavaju od strane države. Dugoročni strateški cilj SSP-ija unapređenje sigurnosti u državi, organizacija SSP-ija teži ka dva kratkoročna, taktička cilja: da država efikasno i efektivno ispunjava odgovornosti koje se odnose na sigurnost, kao i da država efikasno kontroliše odgovornosti i nadležnosti koje se odnose na sigurnost.
- 5.1.2 Što se tiče značaja drugog SSP kratkoročnog cilja, Agencija treba pažljivo da razmotri efikasnu kontrolu odgovornosti i nadležnosti sigurnosti od strane države. Trenutno, ICAO Univerzalni program kontrole nadzora sigurnosti (USOAP) kontroliše odgovornosti sigurnosti države na sveobuhvatan način poštujući osnovnu regulativu propisanu relevantnim Aneksima Konvencije. Shodno tome, svaka država mora da sprovede osam kritičnih elemenata nadzora sigurnosti, a USOAP kontrole treba da verifikuju status implementacije kritičnih elemenat i funkcija, na osnovu usaglašenosti/neusaglašenosti. Onog trenutka kada se koncept SSP-ija sprovede u državama, USOAP će kontrolisati SSP na osnovu kontinuiranog pristupa nadzora (CMA), a ne na elementima i funkcijama sigurnosnog nadzora.
- 5.1.3 Treći, srednjoročni cilj SSP-ija teži ka prelazu iz postojećeg trenutno dominantnog načina uređivanja oblasti sigurnosti ka integrisanom regulisanju sa kombinovanim regulatornim pristupima, koji su zasnovani na efikasnosti. U tom prelazu, koncept ALoS-a SSP-ija i efikasnost nadzora SMS-a je od suštinskog značaja prilikom izrade komponenti za ostvarenje sistema sigurnosti, kako SSP-ija tako i SMS-a. Međutim, ovaj prelaz mora započeti jasnim definisanjem funkcije nadzora sistema sigurnosti od strane države, u okviru SSP-ija i njihovim međusobnim odnosom.
- 5.1.4 Funkcija sigurnosnog nadzora u Crnoj Gori će biti dio SSP-ija i osnovna komponenta u obezbjeđivanju sigurnosti. Ciljevi funkcije sigurnosnog nadzora Crnoj Gori se uobičajeno ostvaruju preko propisanih načina nadzora (inspekcijskog i kontinuiranog) koje redovno obavlja Agencija, međutim ne uključujući kontrole sigurnosnih rizika. Crna Gora pomoću SSP-ija namjerava da rezultate nadzora sigurnosti pretoči u kontrole sigurnosnih rizika. Ona posmatra regulative kao kontrole sigurnosnih rizika i, kao prvi korak, zahtijevaće preko komponente upravljanja takvim rizicima da se proces donošenja odluka obavi koristeći principe upravljanja sigurnosnim rizicima (utvrđivanje opasnosti, procjena sigurnosnih rizika nastalih kao posljedica opasnosti, i razvijanje regulativa kojima se omogućava prihvatljivo ublažavanje/kontrola posledica opasnosti). U drugom stadijumu SSP, kao kontrola sigurnosnih rizika prati, preko svoje komponente obezbjeđenja sigurnosti, efektivnost i efikasnost regulative.
- 5.1.5 Crna Gora posmatra SSP kao prvi korak koji omogućava tu promjenu. Jasno definisana razlika između regulativa kao administrativnih kontrola i regulativa kao kontrola rizika sigurnosti predstavlja promjenu iz propisane regulative do regulative koja je zasnovana

na efikasnosti. Osim toga, uključivanje principa koji ističu ulogu kritičnih elemenata funkcije sigurnosnog nadzora države u SSP, očekuje se da će dovesti do solidnijeg i efektivnijeg Nacionalnog programa sigurnosti.

## **5.2 Sakupljanje, analiza i razmjena podataka o sigurnosti**

- 5.2.1 U skladu sa Aneksom 13 Konvencije, stav 8.1, „Država ima obavezu da uspostavi obavezni sistem izvještavanja o incidentima kako bi olakšala sakupljanje informacija o stvarnim ili potencijalnim nedostacima sigurnosti“. U Aneksu 13, u stavu 8.2 se dalje preporučuje da „bi Država trebalo da uspostavi dobrovoljni sistem izvještavanja o incidentima kako bi olakšala sakupljanje informacija koje se ne mogu dobiti obaveznim sistemom izvještavanja o incidentima“. Jedan veoma važan aspekt preporučenog dobrovoljnog sistema izvještavanja pokriven je u Aneksu 13, stav 8.3 koji predviđa da „volonterski sistem izvještavanja o incidentima ne podrazumjeva sankcije, kao i da pruža zaštitu izvorima informacija“. Okolina u kojoj se ne sprovodi kazna je ključna za dobrovoljno izvještavanje i ICAO podstiče države da olakšavaju i promovišu dobrovoljno izvještavanje događaja koje može uticati na vazduhoplovnu sigurnost tako što će, po potrebi, prilagoditi svoje zakone, regulative i politike.
- 5.2.2 Zakon o vazдушnom saobraćaju Crne Gore, odredbomom čl. 129 uređuje obavezno obavještavanje o sigurnosti navodeći, da vazduhoplovni subjekti moraju da podnose izvještaj Agenciji o svakom događaju u sigurnosti u skladu sa svojim SMS-om. U skladu sa istim članom, Agencija je odgovorna za razvoj i uspostavljanje baze podataka u kojoj će se čuvati, koristiti i sakupljati informacije o sigurnosti, a po potrebi, iste će se razmjenjivati sa stranim vazduhoplovnim vlastima i međunarodnim organizacijama.
- 5.2.3 Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, u skladu sa članom 132 stav 2 Zakona o vazдушnom saobraćaju ima obavezu da pripiše način prikupljanja podataka, analize, čuvanja, upravljanja i distribucije podataka isaćinjavanja izvještaja, kao i način vođenja baza podataka, u skladu sa Direktivom 2003/42/EZ.
- 5.2.4 Sa ciljem da pomogne državama, u razvoju sakupljanja analize i razmjene podataka o sigurnosti, ICAO je takođe formirao i kurs obuke za upravljanje podacima o sigurnosti. Kurs se zasniva na aplikaciji sistema evropskog Koodinacionog centra za vazduhoplovne sisteme izvještavanja o incidentima (ECCAIRS), i namijenjen je osoblju civilnih vazduhoplovnih vlasti koje se bavi analizom i razmjenom podataka o sigurnosti kao i tehničkom administracijom ECCAIRS-a. Ciljevi ovog kursa su da pruži praktično iskustvo sa ECCAIRS-om kao instrumentom za kodiranje, unos, analizu i uzimanje podataka o sigurnosti, kao i da uspostavi, konfigurise i obezbijedi osnovnu ECCAIRS podršku korisniku.
- 5.2.5 Efikasno izvještavanje o sigurnosti je ključni element upravljanja sigurnošću za dobijanje podataka o sigurnosti. Kada se dobiju podaci o sigurnosti, organizacija mora da analizira podatke o sigurnosti kako bi ih pretočila u informacije i na kraju u aktivnosti ublaživanja ili u odgovor na opasnosti kao posljedice obrađenih sigurnosnih informacija. Jedan od najuticajnijih aspekata organizacione kulture kada je u pitanju upravljanje sigurnošću jeste da operativno osoblje formira procedure i prakse izvještavanja o sigurnosti. Identifikovanje opasnosti je ključna aktivnost u upravljanju

sigurnošću. Niko ne može bolje da identifikuje postojanje opasnosti, kao i koje stvari funkcionišu na pravi način, a koje ne, od operativnog osoblja koje se bavi time i svakodnevno suočava sa opasnostima. Preduslov za efikasno izvještavanje o sigurnosti je operativna sredina u kojoj se operativno osoblje obučava i konstantno podstiče na izvještavanje o opasnostima.

- 5.2.6 Efikasno izvještavanje o sigurnosti ima za cilj da utvrdi uzroke operativnih grešaka tako da se iste mogu otkloniti ili ublažiti prije nego se dogode. Ovo je dovelo do utvrđivanja dobrovoljnog sistema izvještavanja koje takođe sadrži i izvještavanje o opasnostima. Sistematska identifikacija opasnosti i drugih nedostataka u sigurnosti može donijeti veće benifite u upravljanju sigurnošću, nego samo izvještavanje o nastalim greškama. Međutim, razlika između izvještavanja o greškama i opasnostima je od ključnog značaja i može prouzrokovati probleme u implementaciji koji se moraju utvrditi i riješiti. Značajna razlika je u tome što je izvještavanje o opasnosti predvidljivo i trebalo bi da bude objektivno i neutralno, dok je izvještavanje o greškama reaktivno, te može okriviti izvjestioca ili lice koje je predmet izvještavanja, što dalje može dovesti do krivice ili kazne.
- 5.2.7 Efikasno izvještavanje o sigurnosti počiva na dobrovoljnom izvještavanju o greškama ili opasnostima od strane operativnog osoblja koje se s njima susreće. Međutim, budući da opasnost može nekada da bude više očigledna licu koje nije upoznato ili koje se ne bavi operacijama, s toga ne treba da bude ograničenja u tome ko može da izvještava i o čemu. Zaštita izvjestilaca i izvora informacija je bilo i ostalo ključno i često sporno pitanje prilikom uspostavljanja oba sistema izvještavanja, te može predstavljati značajnu prepreku za napredovanje i uspješnost upravljanja sigurnošću.
- 5.2.8 Nastojanja da se sigurnosne informacije i izvjestilac zaštite od kazne objedinjena su u terminu „klima povjerenja i pravičnosti“, kontekst u kome se sigurnosne prakse osnažuju u okviru organizacije. Ove sigurnosne prakse uključuju niz organizacionih procesa, procedura i politika koje imaju za cilj da dostignu konkretni rezulta, to jest identifikaciju opasnosti. Procesi (efikasno izvještavanje o sigurnosti), procedure (sistem izvještavanja opasnosti) i politike (politika sigurnosti, pravično ophođenje prema izvjestiocima, itd.) su složene, konkretne ideje i postupci koji se mogu konsolidovati na način da budu lako razumljive široj publici, te stoga lakše za primjenu u što većem obimu.
- 5.2.9 Politika sigurnosti treba aktivno da podstiče efikasno izvještavanje o sigurnosti i, razlučivanjem prihvatljive efikasnosti (često nenamjerne greške) i neprihvatljivih efikasnosti (neodgovornost, bezobzirnost, namjerno kršenje propisa ili sabotaza), obezbijede pravičnu zaštitu izvjestiocima. Sigurnosna, ili klima povjerenja i pravičnosti ne smije ipak isključiti „sankcionisanje greške“, što pravno, etički i moralno pripada svakoj državi, pod uslovom da se poštuju međunarodni sporazumi. Sudsko istraživanje i određene posljedice istog mogu se očekivati nakon nesreće ili ozbiljne nezgode naročito ako je prilikom urušavanja sistema vazduhoplovne sigurnosti došlo do ljudskih žrtava ili štete imovine, čak i ako to nije posljedica nemarnosti ili zle namjere. Shodno tome može da dođe do potencijalnog problema ako se dobrovoljno izvještavanje opasnosti koje je povezano sa latentnim nedostacima sistema ili njegovom efikasnošću, tretira na isti način kao ono koje se odnosi na istraživanje nesreća ili ozbiljnih nezgoda. Namjera zaštite izvještavanja o opasnostima ne bi trebalo da dovede u pitanje

legitimnost sudskog istraživanja kao ni da zahtijeva neopravdani imunitet. Međutim, pravni argument obično ima prednost nad tehničkim ili sigurnosnim argumentom.

5.2.10 Crna Gora i vazduhoplovni subjekti će u okviru svojih nadležnosti uzeti u obzir prednosti i nedostatke usvajanja sigurnosne i „klime povjerenja i pravičnosti“ kao i sve kulturne i pravne implikacije. U svrhu upravljanja sigurnošću efikasno izvještavanje o sigurnosti je proces koji treba promovisati, njegovati i braniti; „sankcionisanje greške“ je od manjeg značaja. Menadžment vazduhoplovnih subjekata ima obavezu da u svojim SMS-ovima pokriju ovaj aspekt kao i da uvedu, njeguju i podstiču dobrovoljni sistem obavještavanja pod uslovima „klime povjerenja i pravičnosti“, osim obavezne sheme obavještavanja o incidentima. Provjere SMS-a od strane Agencije će ovom pitanju posvetiti posebnu pažnju u toku provjere vazduhoplovnog subjekta.

5.2.11 Zaštita sigurnosnih informacija od nepravilne upotrebe je neophodna da bi se obezbijedilo njihovo stalno korišćenje, s obzirom da upotreba sigurnosnih informacija u druge svrhe, koje se ne odnose na sigurnost, mogu spriječiti buduću raspoloživost tih informacija, sa suprotnim efektom na sigurnost. Ova činjenica je prepoznata na 35. Skupštini ICAO-a na kojoj se konstatovalo da postojeći nacionalni zakon i regulative u mnogim državama ne rješavaju na odgovarajući način pitanje zaštite sigurnosnih informacija od nepravilne upotrebe. Shodno tom, u izjavi politike o sigurnosti u podstavovima i k) i m) navodi se da Crna Gora ima obavezu da:

.....

"k) **uspostavi** mehanizme zaštite sigurnosnih podataka, njihovog sakupljanja i procesuiranja (SDCPS), tako da se vazduhoplovni subjekti podstiču da dostavljaju važne informacije o opasnostima vezanim za sigurnost, kao i da postoji stalni protok i razmjena podataka za upravljanje sigurnošću između predstavnika države i vazduhoplovnih subjekata;

.....

m) **proglasi** politiku primjene koja će osigurati da nijedna informacija dobijena iz SDCPS u okviru SSP-ija i SMS-a neće biti iskorišćena kao osnova za pokretanje odgovornosti, osim u slučaju velikog nemara ili namjernog kršenja propisa.

5.2.12 Osim donošenja izjave politike sigurnosti sa ciljem da izvještavanje o nezgodama bude obavezno i da se podstakne uspostavljanje dobrovoljnog izvještavanja o događajima koje će olakšati sakupljanje informacija koje se ne mogu dobiti obaveznim sistemom izvještavanja o nezgodama, Crna Gora ima obavezu da razmotri Uputstvo za zaštitu informacija iz sistema za sakupljanje i procesuiranje sigurnosnih podataka, kako je predviđeno u Aneksu 13, Prilog E. To bi dovelo do stvaranja jednog internog dokumenta koji se bavi zaštitom sigurnosnih informacija od neodgovarajuće upotrebe, kao i podsticanjem uspostavljanja dobrovoljnog i sistema za nekažnjivo izvještavanje o nezgodama u Crnoj Gori.

### **5.3 Ciljani nadzor Agencije vođen sigurnosnim podacima**

Uspostavljanjem obaveznog i dobrovoljnog (povjerljivog) sistema izvještavanja o nesrećama i opasnostima, na osnovu sakupljenih podataka i njihove analize u vezi sa opasnostima i potencijalnim rizicima sigurnosti, SRB Agencije ima obavezu da revidira postojeće i, ako je potrebno, definiše nove procedure kojima će se dati prioritet provjeravanju onih oblasti vazduhoplovnih djelatnosti koje su identifikovane kao veća prijetnja po sigurnost. Kontrola događaja se mora objediniti i detaljno predstaviti u procesima sistema za upravljanje nadzora sigurnosti.

—

## **POGLAVLJE 6. PROMOVISANJE VAZDUHOPLOVNE SIGURNOSTI CRNE GORE**

### **6.1 Interna obuka, komunikacija i distribucija sigurnosnih informacija**

#### **6.1.1 Interna obuka**

6.1.1.1 U skladu sa zaključcima Projekta podrške za implementaciju Sporazuma ECAA u Crnoj Gori, obuka ima za cilj da razvije detaljni plan i program obuke za Agenciju i osoblje vazduhoplovnih subjekata koje se bavi različitim dužnostima u vezi sa upravljanjem sigurnošću..

6.1.1.2 Agencija posjeduje visoko kvalifikovano stručno osoblje koje je dobro edukovano i obučeno. Obuka osoblja i inspektora Agencije je uvijek bila prisutna i uvijek je dobijala značaj koji zaslužuje. Ipak namjera menadžmenta Agencije je da razvije planove i predloge programa obuke za sljedeće dvije godine, pri čemu će taj plan činiti dio SSP-ija. Prilikom izrade plana Agencija treba da dâ prioritet i posebnu pažnju da posveti obuci osoblja kada je u pitanju sprovođenje i korišćenje SSP-ija i SMS-a.

#### **6.1.2 Interna komunikacija i distribucija sigurnosnih informacija**

6.1.2.1 Sakupljene sigurnosne informacije potrebno je, putem obaveznog i dobrovoljnog (povjerljivog) sistema obavještavanje o nezgodama i opasnostima, proslijediti odgovarajućem osoblju Agencije koje se bavi nadzorom sigurnosti vazduhoplovnog subjekta. Informacije se mogu iskoristiti za istraživanje ili samo radi informisanosti. Kada se nakon dobijanja informacije sprovede određena radnja, potrebno je da se ista registruje i da se prikaže u periodičnim izvještajima.

6.1.2.2 SRB Agencije mora biti obaviješten o svim ozbiljnim nezgodama, a SRG će SRB-u Agencije dostaviti sve promjene u procjenama rizika koje su nastale iz različitih procesa analiza. SRG će takođe dostavljati i koordinirati sigurnosne informacije između SRB Agencije i ostalih nadzornika sigurnosti Agencije. Osim toga, Agencija će promovisati dvosmjernu komunikaciju sigurnosnih informacija u organizaciji i podržaće razvoj organizacione kulture kojom se promoviše efektivni i efikasni SSP.

### **6.2 Eksterna komunikacija i distribucija sigurnosnih informacija**

Sa ciljem da se ojača efektivni SMS kod vazduhoplovnih subjekata, koji su pod nadzorom Agencije, kao i da se pruži edukacija i podrži razvoj sveobuhvatne organizacione kulture, Agencija će u skladu sa ovim SSP-ijem promovisati svjesnost o rizicima sigurnosti kao i dvosmjernu komunikaciju sigurnosnih informacija. Svi godišnji i periodični izvještaji Agencije koji se bave sigurnošću biće dostavljeni vazduhoplovnim subjektima za njihovu informaciju i edukaciju. Sve promjene ciljeva ili metoda procjene sigurnosnih rizika ili bilo koja slična radnja ili aktivnost Agencije po pitanju sigurnosti biće dostavljena vazduhoplovnim subjektima.

-----

## **Prilog 1. Zakonodavni okvir vazduhoplovne sigurnosti u Crnoj Gori**

- A 1.1 Zakonodavni okvir vazduhoplovne sigurnosti u Crnoj Gori su nacionalni i međunarodni propisi. Nacionalni propisi su u najvećoj mogućoj mjeri usklađeni sa međunarodnim i regionalnim standardima i propisima. Osnovni vazduhoplovni propis u Crnoj Gori je Zakon o vazдушnom saobraćaju iz 2012 godine.
- A 1.2 Zakon o vazдушnom saobraćaju primjenjuje se na sve civilne vazduhoplove koji lete u vazдушnom prostoru Crne Gore, a samo kada je to propisano zakonom, i na nacionalne vojne vazduhoplove i vojne aerodrome. Zakonom je uređena sigurnost vazdušne plovidbe, zaštita vazdušnog prostora, vazdušna plovidba, usluge vazdušne plovidbe, vazdušni prevoz, aerodromi i njihovom upotrebom, vazduhoplovi i njihova proizvodnja i upotreba, vazduhoplovno i drugo osoblje, buka i zaštita životne sredine, istraživanje vazduhoplovnih nesreća i ozbiljnih nezgoda, olakšice, bezbjednost civilnog vazduhoplovstva, kao i inspeksijski i kontinuirani nadzor vazdušnog saobraćaja.
- A 1.3 Crna Gora je, na osnovu Radnih aranžmana potpisanih između Evropske agencije za sigurnost u vazдушnom saobraćaju (EASA) i Agencije za civilno vazduhoplovstvo, prihvatila da usvoji i sprovede zakonodavstvo EU - regulativa EZ br. 216/2008. Aranžman pokriva sve aspekte regulisanja sigurnosti civilnog vazduhoplovstva i ekološke zaštite proizvoda, organizacija i osoblja u skladu sa regulativom (EZ) br. 216/2008 i sa pravilima za implementaciju. Osim toga, Agencija treba da nastavi da primjenjuje JAA standarde u onim oblastima u kojima Evropska Zajednica još uvijek nije usvojila pravila za implementaciju Regulative (EZ) br. 216/2008.
- A 1.4 Ministarstvo je donijelo podzakonska akta, za koje je Agencija pripremala stručne osnove. Ta podzakonska akta uređuju oblasti vazdušne plovidbe, aerodroma, vazduhoplovnih djelatnosti, vazduhoplovno i drugo osoblje.

-----

## **Prilog 2. Prihvatljivi nivo sigurnosti**

### **A 2.1 Uvod**

- A 2.1.1 ICAO Aneksi 1, 6, 8, 11, 13 i 14 nalažu da države uspostave Nacionalni program sigurnosti (SSP) kako bi dostigle prihvatljivi nivo sigurnosti (ALoS) u operacijama i održavanju vazduhoplova, pružanju usluga vazdušnog saobraćaja i operacija aerodroma. ALoS je neophodni dio za efektivnu operaciju i praćenje stvarne efikasnosti SSP-ija. Ukoliko se ALoS ne razumije i propisno ne razvije i sprovede, biće teško da se ide ka regulatornoj okolini koja je zasnovana na efikasnosti, kao i da se prati stvarna efikasnost SSP-ija.
- A 2.1.2 Sama regulatorna usaglašenost ne može da unaprijedi sigurnost, te je stoga potreban proaktivan pristup koji je zasnovan na efikasnosti. Da bi se ovo postiglo, Agencija Crne Gore i vazduhoplovni subjekti, koji su predmet nadzora Agencije, treba da definišu i da prate indikatore efikasnosti sigurnosti na osnovu kojih će se ostvariti ciljevi efikasnosti sigurnosti i, kada se ukaže potreba za tim u toku praćenja ovih elemenata, da definiše mjere ublažavanja kako bi unaprijedila vazduhoplovnu sigurnost.
- A 2.1.3 Da bi država uspostavila ALoS prema zahtjevima ICAO-a, potrebno je uspostaviti blisku saradnju između Agencije i vazduhoplovnih subjekata tako da se ALoS iz SSP-ija i ALoS iz SMS-a svih vazduhoplovnih subjekata ne razlikuje. U svakoj državi vazduhoplovni subjekti, prilikom razvijanja sopstvenih SMS-ova, treba da definišu svoje ALoS-e koje treba da odobri nacionalni nadležni organ za nadzor sigurnosti. ICAO preporučuje da se ALoS-i razvijeni od strane vazduhoplovnih subjekata periodično kontrolišu tako da budu relevantni i odgovarajući kada su u pitanju projektovana očekivanja sistema vazduhoplovnih subjekata.

### **A 2.2 Definisavanje prihvatljivog nivoa sigurnosti**

- A 2.2.1 Da bi se bavili SSP-ijem i SMS ALoS-om potrebno je definisati niz mjerljivih pokazatelja kako bi utvrdila da li sistem zaista funkcioniše u skladu sa planiranim očekivanjima, ne podrazumijevajući samo ispunjavanje regulatornih zahtjeva i kako bi se utvrdilo gdje je potrebno preduzeti određene mjere kako bi se operativna efikasnost sistema dovela do nivoa planiranih očekivanja. Na taj način ovi operativni pokazatelji daju stvarnu efikasnost aktivnosti koje su kritične po sigurnost, a koje je potrebno procijeniti postojećim kontrolama u okviru organizacije, tako da se potrebne korektivne mjere mogu preduzeti, a sigurnosni rizici održati na najmanjem mogućem razumnom nivou (ALARP).



A 2.2.2 U procesu utvrđivanja AloS-a postoji hijerarhija vezana za osnovni koncept utemeljenja AloS-a. Ovi koncepti i njihova hijerarhija su sljedeći:

- 1) **Sigurnost** je stanje u kojem je rizik od ugrožavanja života i zdravlja ljudi i nanošenja štete licima ili imovini smanjen i održavan na prihvatljivom nivou rizika, kroz kontinuirani postupak uočavanja opasnosti i upravljanje rizikom.
- 2) **Nivo sigurnosti** je stepen sigurnosti sistema koji predstavlja kvalitet sistema, u sigurnosnom smislu i koji je izražen putem sigurnosnih indikatora.
- 3) **Sigurnosni indikator** je mjera postignutog nivoa sigurnosti u vazduhoplovstvu. Razlikuju se zavisno od oblasti vazduhoplovstva i povezani su sa glavnim komponentama strategije sigurnosti u vazduhoplovstvu.
- 4) **Sigurnosni cilj** je kvalitativni ili kvantitativn iskaz koji definiše maksimalnu učestalost ili vjerovatnoću sa kojom se može očekivati pojava opasnosti.
- 5) **Prihvatljivi nivo sigurnosti** je minimalni nivo sigurnosti koji je potrebno da obezbijedi sistem u trenutnoj praksi.
- 6) **Vrijednost sigurnosnog indikatora** je kvantifikacija sigurnosnog indikatora.
- 7) **Vrijednost sigurnosnog cilja** je kvantifikacija sigurnosnog cilja.

A 2.2.3 Selekcija odgovarajućih sigurnosnih indikatora je ključna za razvoj ALoS-a. Ta selekcija treba jasno da izdvoji pojedine indikatore prema kojima se nivo sigurnosti sistema namjerava postaviti. Ako se nivo sigurnosti predstavlja obimnim opštim terminima tada se koristi selekcija sigurnosnih indikatora koja predstavlja ishode sistema visokog nivoa/velike posljedice (kvantitativni) i/ili funkcije sistema visokog nivoa (kvalitativni). Ako se nivo sigurnosti sistema predstavlja konkretnim manjim terminima u tom slučaju se koristi selekcija indikatora koja predstavlja ishode sistem niskog nivoa/malih posledica i funkcije sistema manjeg nivoa. U oba slučaja, smisleni indikatori sigurnosti moraju da budu reprezentativni kada su u pitanju ishodi, procesi i funkcije koje karakterišu sistem sigurnosti.

A 2.2.4 Sa ciljem da se propisno razvije ALoS SSP-ija, osnovno je da se razumije razlika između dva tijesno povezana - te stoga ponekad, pogrešno shvaćena kao sinonimi - ali ipak prilično različita koncepta; mjerenje sigurnosti i mjerenje efikasnosti sigurnosti.

A 2.2.5 **Mjerenje sigurnosti** odnosi se na kvantifikaciju ishoda odabranih događaja visokog nivoa, velike posljedice, kao što su stope nesreća i ozbiljnih nezgoda. Mjerenje sigurnosti se takođe može primijeniti da prikaže kvantifikaciju odabranih funkcija visokog nivoa države, kao što su status razvoja/implementacija primarnog vazduhoplovnog zakonodavstva sigurnosti ili njegovo nepostojanje, status razvoja/implementacije konkretnih operativnih regulativa ili njihovo nepostojanje, i nivo regulatorne usaglašenosti u okviru države. Mjerenje sigurnosti **nije kontinuirani proces, već prije trenutna provjera** koja se obično obavlja u skladu sa predviđenim

vremenskim rokovima godišnje, na pola godine ili kvartalno. Mjerenje sigurnosti je povezano sa SSP-ijem i odražava nivo koji su ostvarili sigurnosni ciljevi visokog nivoa prilikom primjene sigurnosnih strategija ublažavanja posljedica.

<b>Vrijednosti sigurnosnih indikatora i ciljeva koji se zasnivaju na mjerenju sigurnosti (primjer)</b>	
<b>Vrijednost sigurnosnih indikatora</b>	<b>Vrijednost sigurnosnih ciljeva</b>
1. <i>[broj]</i> CFIT nesreća pri prilazu i slijetanju po <i>[broj]</i> odlascima	1. Smanjivanje <i>[broj]</i> the number of / Maksimalni broj <i>[broj]</i> CFIT nesreća pri prilazu i slijetanju po <i>[broj]</i> operacijama
2. <i>[broj]</i> upada na pistu <i>[broj]</i> po operacijama	2. Smanjuje se <i>[broj]</i> brojem/ Maksimalni broj <i>[broj]</i> upada na pistu per <i>[broj]</i> po operacijama
3. <i>[broj]</i> nesreća prilikom sudara na zemlji na godišnjem nivou <i>[x-godina]</i> rolling average	3. Smanjuje se <i>[broj]</i> brojem/ Maksimalni broj <i>[broj]</i> nesreća prilikom sudara na zemlji na godišnjem nivou <i>[x-godina]</i> rolling average
4. <i>[broj]</i> događaja velike ozbiljnosti koji su dobijeni preko obaveznog izvještavanja o događajima države (MOR) na godišnjem nivou	4. Minimalni broj <i>[broj]</i> događaja velike ozbiljnosti koji su dobijeni preko MOR-a države na godišnjem nivou
5. <i>[broj]</i> inspekcija operatora koje se obavljaju kvartalno	5. Minimalni broj <i>[broj]</i> inspekcija operatora koje se obavljaju kvartalno
6. <i>[broj]</i> AIS jedinica u QMS ikoji su implementirani do	6. <i>[broj]</i> AIS jedinica u QMS ikoji su implementirani do <i>[vrijeme]</i>
7. Elektronsko popunjavanje razlika koje se obavilo u <i>[revidirani broj]</i> mjeseci/nedelje	7. Elektronsko popunjavanje razlika koje se obavilo u <i>[revidirani broj]</i> mjeseci/nedelje

A 2.2.6 **Mjerenje efikasnosti sigurnosti** odnosi se na kvantifikaciju ishoda odabranih procesa niskog nivoa, male posljedice kao što je broj foreign objects debris – ostaci stranih objekata (FOD) događaja na osnovu konkretnog broja operacija na platformama, ili broj događaja povezanih sa neovlašćenom upotrebom vozila na rulnoj stazi, a na osnovu konkretnog broja aerodromskih operacija ili za vrijeme konkretnog perioda vremena. Mjerenje efikasnosti sigurnosti je kontinuirana aktivnost koja podrazumijeva stalno praćenje i mjerenje koje vrši organizacija po pitanju odabranih operativnih aktivnosti koje su potrebne da bi se obavljale usluge koje organizacija treba da obavlja (pružanje aerodromskih usluga, kontrola letjenja, obuka itd). Mjerenje efikasnosti sigurnosti je uglavnom, ali ne isključivo povezano sa SMS-om i pruža mjeru stvarnih operativnih pokazatelja sistema za upravljanje sigurnošću kao što su SSP i SMS ne računajući apsolutne mjere koje su nastale iz mjerenja sigurnosti (uključujući regulatornu usaglašenost). Takođe se primjenjuje na intervencije sigurnosti i strategije ublažavanja koje su po potrebi formirane kao dio SSP-ija.

<b>Vrijednosti sigurnosnih indikatora i ciljeva koji se zasnivaju na mjerenju sigurnosti (primjer)</b>	
<b>Vrijednost sigurnosnih indikatora</b>	<b>Vrijednost sigurnosnih ciljeva</b>
1. <i>[broj]</i> nivo raste u skladu sa <i>[broj]</i> operacijama	1. Smanjuje se <i>[broj]</i> brojem / Maksimalni nivo raste <i>[broj]</i> u skladu sa <i>[broj]</i> operacijama do <i>[datum]</i>
2. <i>[broj]</i> Cat B i C upadi na pistu na međunarodnom <i>[država]</i> aerodromu u skladu sa <i>[broj]</i> operacijama	2. smanjuje se <i>[broj]</i> brojem / Maksimalni broj <i>[broj]</i> Cat B i C upada na pistu na međunarodnom <i>[država]</i> aerodromu do <i>[date]</i>
3. <i>[broj]</i> TCAS/airprox (neželjeno približavanje vazduhoplova u letu) događaji u skladu sa <i>[broj]</i> operacijama	3. smanjuje se <i>[broj]</i> brojem / Maksimalni <i>[broj]</i> TCAS/airprox (neželjeno približavanje vazduhoplova u letu) događaja u skladu sa <i>[broj]</i> operacijama do <i>[datum]</i>
4. <i>[broj]</i> neusklađeni pristupi (NCA) na međunarodnom <i>[država]</i> aerodromu u skladu sa <i>[broj]</i> operacijama	4. smanjuje se <i>[broj]</i> brojem / Maksimalni <i>[broj]</i> neusklađenih prilaza (NCA) na međunarodnom <i>[država]</i> aerodromu do <i>[date]</i>
5. <i>[broj]</i> FOD događaji na pisti na međunarodnom <i>[država]</i> aerodromu u skladu sa <i>[broj]</i> operacijama	5. smanjuje se <i>[broj]</i> brojem / maksimalni <i>[broj]</i> događaja na pisti na međunarodnom <i>[država]</i> aerodromu do <i>[datum]</i>

A 2.2.7 ALoS SSP-ija mora se razviti na osnovu dobro procijenjene kombinacije mjerenja sigurnosti i mjerenja efikasnosti sigurnosti. Nivo do kog ALoS predstavlja mjerenje sigurnosti ili mjerenje efikasnosti sigurnosti zavisi od zrelosti SSP-ija. Na početku, odmah nakon razvoja i implementacije SSP-ija, vrijednosti sigurnosnih indikatora i ciljeva ALoS-a se najvjerojatnije izražavaju preko kvantitativnih izjava o radnjama za ishode visokog nivoa/velike posljedice (mjerenje sigurnosti).

A 2.2.8 Kada SSP bude dovoljno zreo i kada se razvije sakupljanje podataka o sigurnosti, kao i mogućnosti analize komponentom obezbjeđivanja sigurnosti SSP-ija, onda će se izmijeniti i vrijednosti sigurnosnih indikatora i ciljeva, te će se izražavati kombinacijom kvantitativnih izjava radnji za odabrane događaje visokog nivoa/velike posljedice (mjerenje sigurnosti), kao i kvantitativnih izjava radnji o odabranim ishodima niskog nivoa/male posljedice (mjerenje efikasnosti sigurnosti). Kada SSP bude dovoljno zreo, vrijednosti indikatora i ciljeva sigurnosti ALoS-a izražava se kvantitativnim izjavama radnji za ishode niskog nivoa/male posljedice (mjerenje efikasnosti sigurnosti).

A 2.2.9 Moraju se uzeti u obzir dva opšta aspekta prilikom procjene da li konkretne vrijednosti sigurnosnog cilja ALoS-a prikazuju poboljšanje ili su ostale na istom nivou vrijednosti sigurnosnih indikatora. Kao prvo, mora se razmotriti raspoloživost resursa u državi kako bi se dostiglo željeno poboljšanje. Kao drugo, mora se voditi računa o ekonomskoj isplativosti akcionog plana(ova) kojim se namjerava postići željeno poboljšanje. Treća stvar o kojoj treba voditi računa, koja se odnosi samo na vrijednosti sigurnosnih ciljeva dobijenih na osnovu mjerenja efikasnosti sigurnosti, je da li procjena sigurnosnih rizika od opasnosti koji se tretiraju, spada u tolerantnu oblast, preciziranu procesom upravljanja sigurnosnim rizicima. Vrijednost sigurnosnog cilja se, u određenom

trenutku i pod određenim okolnostima može procijeniti kao sigurnosni rizik koji spada u tolerantnu oblast. Međutim, promjene u sistemu, rast i tome slično mogu predmetnu procjenu sigurnosnog rizika da okarakterišu nevažjećom. U tom slučaju, vrijednost sigurnosnog cilja mora da odražava poboljšanje u vezi sa vezanom vrijednošću sigurnosnog indikatora koja će važiti u izmijenjenoj okolini.

A 2.2.10 ALoS se razvija kroz akcione planove. Za njihovo ostvarenje koriste se različiti instrumenti koji su potrebni za postizanje vrijednosti ciljeva sigurnosti ALoS-a povezanih sa SSP-ijem. Akcioni planovi sastoje se od operativnih procedura, tehnologije, sistema i programa na koje se mogu primijeniti mjere pouzdanosti, raspoloživosti, efikasnosti i/ili tačnosti. Implementacija ALoS-a prevazilazi regulatornu usklađenost sa nacionalnim i međunarodnim zahtjevima. Uspostavljanje ALoS-a za SSP ne zamjenjuje pravne, regulatorne i ostale zahtjeve niti oslobađa države od svojih obaveza prema Konvenciji za međunarodno civilno vazduhoplovstvo (ICAO Doc 7300) i njenim odredbama koje se nalaze u Aneksima Konvencije.

### **A 2.3 Sigurnosni indikatori u Crnoj Gori**

A 2.3.1 Prvi korak u razvoju ALoS-a SSP-ija je da se precizno odluči do kog nivoa se namjerava postaviti nivo sigurnosti cjelokupnog vazduhoplovnog sistema u Crnoj Gori, te potom odabrati indikatore sigurnosti karakterističnim za nivo sigurnosti crnogorskog vazduhoplovnog sistema, a u skladu sa njegovom veličinom i složenošću.

A 2.3.2 Dostupnost sigurnosnih podataka je odlučujući faktor za donošenje odluke o tome koje će pojedinosti biti postavljene kao mjerilo ALoS-a i shodno tome, izvršena selekcija kvantitativnih ili kvalitativnih sigurnosnih indikatora. Crna Gora tek treba da razvije sistem sakupljanje podataka sigurnosti i analitičku sposobnost, te trenutno nije u poziciji da detaljnije predstavi nivo sigurnosti. Stoga, ona mora da odabere kvalitativne indikatore sigurnosti. Nakon definisanja indikatora sigurnosti, sljedeći korak je da se definišu ciljevi sigurnosti koji se smatraju ciljevima poboljšanja.

A 2.3.3 Tipični primjeri indikatora sigurnosti u vazduhoplovnom sistemu podrazumijevaju između ostalih sljedeće:

- a) fatalne nesreće komercijalnih operatora;
- b) ozbiljne nezgode;
- c) upadi na pistu;
- d) sudari na zemlji;
- e) tehnički otkazi ;
- f) postojanje/nepostojanje primarnog vazduhoplovnog zakonodavstva;
- g) postojanje/nepostojanje operativnih regulativa; i
- h) nivo regulatorne usklađenosti.

A 2.3.4 Tipični primjeri ciljeva sigurnosti u vazduhoplovnom sistemu podrazumijevaju između ostalih sljedeće:

- a) smanjenje fatalnih nesreća komercijalnih operatora;
- b) smanjenje ozbiljnih nezgoda;
- c) smanjenje upada na pistu;

- d) smanjenje sudara na zemlji;
- e) smanjenje tehničkih otkaza;
- f) razvoj operativnih regulativa; i
- g) broj inspekcija obavljenih na kvartalnom nivou.

A 2.3.5 Gore pomenuti indikatori i ciljevi mogu da posluže kao polazna tačka za razvoj ALoS-a za SSP Crne Gore. Kontrola gore pomenutih ciljeva i indikatora i, ako je potrebno, uvođenje dodatnih indikatora i ciljeva sigurnosti odražuje se na nivou SRB Agencije u bliskoj saradnji sa vazduhoplovnim subjektima. Kada se odaberu indikatori i ciljevi sigurnosti tada se može uspostaviti nivo sigurnosti koji predstavlja određeni vazduhoplovni sistem u Crnoj Gori. Kada se ovo uspostavi, Crna Gora će biti spremna da krene sa razvojem ALoS-a, koji se mora putem SSP-ija osigurati u praksi. Da bi se razvio ALoS, vrijednosti se moraju povezati sa indikatorima sigurnost, a ciljevi poboljšanja i/ili istog nivoa tih vrijednosti, sa ciljevima sigurnosti. Prilikom uspostavljanja ALoS-a , dodatna pažnja mora se posvetiti i:

- a) primjenljivom nivou rizika sigurnosti;
- b) toleranciji rizika sigurnosti ;
- c) troškovi/koristi unapređenja vazduhoplovnog sistema; i
- d) očekivanja javnosti od civilnog vazduhoplovnog sistema.

A 2.3.6 Kada se uspostavi sistem sakupljanja podataka koji se sastoji od obaveznog i dobrovoljnog (nekažnjivog) izvještavanja, na osnovu sakupljenih podataka i njihove analize može se dalje ići ka usklađivanju odabranih indikatora sigurnosti, kao i da se bolje definišu vrijednosti ciljeva sigurnosti. Ovaj cjelokupni proces u dobroj mjeri zavisi od uspostavljanja sistema za sakupljanje i baze podataka od strane Agencije, a još više od razvoja i uspostavljanja kulture izvještavanja, po sistemu „ tj.s vrha ka dnu“ od nivoa menadžmenta ka operativnom osoblju koje će se zasnivati na dobrovoljnom-nekažnjivom izvještavanju o uočenim opasnostima.

-----

### **Prilog 3. Proces upravljanja sigurnosnim rizicima u Crnoj Gori**

- A 3.1 Sigurnost se definiše kao ishod upravljanja nizom organizacionih procesa koji imaju za cilj da sigurnosne rizike drže pod kontrolom. U ovoj projekciji, ključno je sigurnost posmatrati kao ishod, a upravljanje rizicima sigurnosti kao proces.
- A.3.2 Sa rizikom je tijesno povezana identifikacija opasnosti kao jedna od dvije osnovne aktivnosti u upravljanju sigurnošću. Upravljanje rizicima sigurnosti je druga važna aktivnost u upravljanju sigurnosti. I opasnosti i sigurnosni rizici međusobno doprinose jedni drugima, i indirektno utiču na organizacione procese sistema upravljanja sigurnosti.
- A 3.3 Kada se identifikuju izvori ugrožavanja sigurnosti ili utvrde i analiziraju njihove moguće štetne posljedice, onda se mogu uvesti strategije ublažavanja za zaštitu od tih posljedica. Međutim, prije uvođenja mjera ublažavanja potrebno je procijeniti ozbiljnost tih posljedica kako bi se definisali prioriteti za raspodjelu resursa prilikom predlaganja strategija ublažavanja.
- A 3.4 Da bi se moglo upravljati sigurnošću, od ključnog je značajaneo pokušati izmjeriti ozbiljnost posljedica opasnosti. A to suštinski doprinos upravljanju sigurnosnim rizicima za ukupan proces upravljanja sigurnošću. Klasifikacijom posljedica opasnosti, proces upravljanja sigurnošću obezbjeđuje organizaciji osnovna načela neophodna za donošenje odluka o sigurnosnim rizicima , te shodno tome omogućava pravilno usmjeravanje resursa oraganizacije ka opasnostima sa najvećim potencijalom rizika.
- A.3.5 Od početka je veoma bitno da se jasno definiše sigurnosni rizik koji se povezuje sa konceptima opasnosti i posljedicama koje su izražene u operativnim uslovima. Sigurnosni rizici sigurnosti nijesu opipljive ili vidljive komponente svake operativnog ili fizičkog okruženja; potrebno je razmišljati o sigurnosnim rizicima da bismo ih mogli razumjeti ili zamisliti. Sigurnosni rizik sigurnosti definiše se kao procjena, izražena u obliku njihove prognozirane vjerovatnoće i ozbiljnosti posljedica opasnosti, uzimajući za pokazatelje najgoru predvidljivu situaciju. Sigurnosni rizici se obično označavaju alfa-numeričkom konvencijom koja dozvoljava njihovo mjerenje.
- A 3.6 Crna Gora, a naročito Agencija u skladu sa nadležnostima koje joj je Vlada povjerila, je u procesu organizovanja funkcija sigurnosnog nadzora kroz razvoj i korišćenje SSP-ija i SMS-a kod nekoliko vazduhoplovnih subjekata koji su pod odgovornošću Agencije. U poglavlju 4 ovog dokumenta koje se bavi upravljanjem sigurnosnim rizicima , preporučuje se da Agencije razmotri formiranje jedne male grupe eksperata iz Agencije iz sektora vazduhoplovnih djelatnosti (OPS), aerodroma i upravljanja vazдушnim saobraćajem (ATM) pod nazivom Grupa za rizike sigurnosti. Grupa će konkretno imati zadatak da nadzire upravljanje rizika sigurnosti u vazduhoplovstvu. Ona će sarađivati i, po potrebi, učestvovati u procesima upravljanja rizicima sigurnosti i pružaće savjet SRB –u Agencije. Dužnosti SRG-a iz poglavlja 4 treba da se izvršavaju u skladu sa uputstvima iz ICAO priručnika za upravljanje sigurnošću (SMM, Doc 9859) i sa istim evropskim regulativama.

A 3.7 SRG će u saradnji sa odgovarajućim vazduhoplovnim subjektima, a na osnovu informacija o fatalnim nesrećama i ozbiljnim nezgodama na svjetskom nivou, kao i onih koji se smatraju događajima i opasnostima visokog rizika na nacionalnom nivou, utvrditi i analizirati ih sa ciljem da identifikuje opasnosti u sigurnosti koji se mogu primijeniti u Crnoj Gori. Identifikovane opasnosti će se analizirati na osnovu procjenjenih posljedica, vjerovatnoće događanja, ozbiljnosti i tolerantnosti ,i kada se identifikuje nivo koji je potreban za smanjenje rizika na razumno najmanji mogući nivo, definisati mjera ublažavanja. Ovo je moguće samo nakon uspostavljanja sistem za sakupljanje sigurnosnih podataka, i sa tim vezanih procesa u okviru Agencije kao dijela SSP-ija.

-----

## **Prilog 4. Plan implementacije SSP-ija u Crnoj Gori**

### **A 4.1 Analiza nedostataka SSP-ija**

- A 4.1.1 Plan implementacije SSP-ija predstavlja plan na koji način će se SSP razviti i integrisati u aktivnosti upravljanja sigurnošću u Agenciji za civilno vazduhoplovstvo (Agencija), kako joj je Vlada povjerila ulogu nadležnog organa za nadzor vazduhoplovne sigurnosti u Crnoj Gori. Uzimajući u obzir nivo potrebnih napora za implementaciju SSP-ija, veoma je važno da se u tom procesu, na pravi način upravlja radnim opterećenjem aktivnostima Agencije koji se odnose na pomenutu implementaciju. U zavisnosti od rezultata analize nedostataka i u skladu sa složenošću i obimom vazduhoplovnog sistema, Agencija ima obavezu da uzastopno implementira četiri komponente i jedanaest elemenata ICAO SSP okvira kojima će se omogućiti realizacija konkretnih rezultata.
- A 4.1.2 Prvi korak, prilikom implementacije SSP-ija od strane Agencije je da obavi analizu nedostataka kako bi utvrdila postojanje i stepen zrelosti elemenata SSP-ija u Crnoj Gori. Ona je sastavljena u skladu sa preporukama ICAO-a i detaljno prati okvir SSP-ija koji se sastoji od četiri komponente i jedanaest elemenata. Kada se kompletiraju i dokumentuju analize nedostataka, komponente ili elementi koji nedostaju ili koji nisu ispravni, formiraju zajedno sa onima koji postoje i koji su ispravni, osnovu za plan implementacije SSP-ija. U skladu sa analizom nedostataka, Agencija će utvrditi potrebu za nacrtom nacionalnog zakonodavstva i operativnih regulativa koji se bave funkcionisanjem SSP-ija. Tu su uključeni i zahtjevi SMS-a za provajdere usluga.
- A 4.1.3 Jedan od konkretnih ciljeva SSP-ija je da formira kontekst koji podržava implementaciju SMS-a od strane vazduhoplovnog subjekta. Stoga, u okviru aktivnosti SSP-ija, Agencija mora uzeti u obzir četiri konkretna koraka kojima se podržava implementacija SMS-a od strane provajdera usluga. Prvi korak je analiza nedostataka; drugi korak je razvoj programa obuke SMS-a za osoblje Agencije koje se bavi nadzorom sigurnosti. Treći korak je da se razvije regulativa SMS-a za vazduhoplovne subjekte, kao i da se razviju uputstva za implementaciju SMS-a, dok bi četvrti korak bio uspostavljanje politike primjene propisa u Crnoj Gori.



## **A 4.2 Plan implementacije SSP-ija**

### **A 4.2.1 Politika i ciljevi sigurnosti u Crnoj Gori**

#### **A 4.2.1.1 Zakonodavni okvir sigurnosti u Crnoj Gori**

- a) Kontrolisati, izraditi i proglasiti, po potrebi, nacionalni zakonodavni okvir sigurnosti i konkretnih regulativa u skladu sa međunarodnim i nacionalnim standardima kojima se definiše na koji način će Crna Gora nadzirati upravljanje sigurnošću u okviru svojih nadležnosti;
- b) Uspostaviti grupu na nacionalnom nivou u obliku Nacionalnog odbora za upravljanju sigurnošću u vazdušnom saobraćaju, kako bi se osiguralo koordinisano učešće vazduhoplovnih organizacija u aktivnostima upravljanja sigurnošću u Crnoj Gori, kao i definisati uloge odgovornosti i odnose te organizacije; i
- c) definisati vremenskog perioda u kome bi se periodično kontrolisao zakonodavni okvir kojim se reguliše vazduhoplovna sigurnost i konkretne operativne regulative radi utvrđivanja da li su iste relevantne i odgovarajuće za Crnu Goru.

#### **A 4.2.1.2 Odgovornosti i nadležnosti Agencije u Crnoj Gori**

- a) Agencija treba da utvrdi, definiše i dokumentuje zahtjeve, odgovornosti i nadležnosti za uspostavljanje i održavanje SSP-ija. Ovo uključuje direktive za planiranje, organizaciju, razvoj i održavanje kontrole i stalnog unapređenja SSP-ija na način koji obezbjeđuje ispunjavanje ciljeva sigurnosti u Crnoj Gori. Takođe je potrebno da postoji jasna izjava o pružanju potrebnih resursa Agencije za implementaciju SSP-ija;
- b) Direktor Agencije, kao zamenik odgovornog lica SSP-ija, osim nadležnosti utvrđenih Zakonom i ovim programom, naročito ima:
  - 1) punu nadležnost nad pitanjima kadra Agencije, koja je određena za glavnog nosioca za SSP-ija;
  - 2) punu nadležnost nad finansijskim pitanjima Agencije, koja je određena za glavnog nosioca za SSP;
  - 3) odgovornost za rješavanje pitanja vazduhoplovne sigurnosti u Crnoj Gori u skladu sa Zakonom o vazdušnom saobraćaju;
- c) uspostaviti tim za implementaciju SSP-ija;
- d) odrediti potrebno vrijeme za svaki zadatak koji se odnosi na implementaciju SSP-ija među različitim nivoima rukovodećih struktura Agencije;
- e) upoznati cjelokupno osoblje Agencije sa obimom njihove uloge u konceptu SSP-ija ;

- f) razviti i implementirati politiku sigurnosti vazdušnog saobraćaja u Crnoj Gori koja uključuje, ali se ne ograničava na:
- 1) obavezu da razvije i sprovede strategije i procese kako bi osigurala da će sve vazduhoplovne aktivnosti prilikom nadzora dostići najveći nivo performansi i sigurnosti;
  - 2) obavezu da Agenciji obezbijedi potrebne resurse kako bi omogućili zaposlenim da obavljaju poslove, kako one koje se odnose na sigurnost i tako i na ostale;
  - 3) podršku u upravljanju sigurnosti u Crnoj Gori preko djelotvornog izvještavanja o opasnostima, kao i sistema komunikacije;
  - 4) uspostavljanje okvira za zaštitu sakupljanja i procesuiranja sigurnosnih podataka (SDCPS);
  - 5) obavezu efikasne saradnje sa vazduhoplovnim subjektima u rješavanju sigurnosnih rizika;
  - 6) obavezu dostavljanja usvojene politike sigurnosti Crne Gore svim zaposlenim, uz; i
  - 7) upoznavanje vazduhoplovnih subjekta sa politikom primjene propisa koja se reflektuje na operacije vazduhoplovnih subjekata u SMS okruženju; i
- g) Uspostaviti potrebne instrumente kojima se osigurava da se politika sigurnosti Crne Gore razumije, sprovodi i poštuje na svim nivoima u okviru vazduhoplovnih organizacija Crne Gore.

#### **A 4.2.1.3 Istraživanje nesreća, ozbiljnih nezgoda i nezgoda**

- a) Utvrditi i uspostaviti mehanizme, sa ciljem da se osigura nezavistan proces istraživanja, nesreća ozbiljnih nezgoda i nezgoda, čiji je cilj, isključivo, zaštita od nesreća i nezgoda, uz podršku sistema za upravljanje sigurnošću u Crnoj Gori, a ne uz nametanje krivice ili odgovornosti; i
- b) utvrditi i uspostaviti potrebne aranžmane sa ciljem da se osigura nezavisnost nadležnog organa za istraživanje nesreća i nezgoda od ostalih vazduhoplovnih organizacija u Crnoj Gori.

#### **A 4.2.1.4 Politika primjene propisa**

- a) Izraditi i proglasiti politiku primjene propisa kojom se definišu uslovi i okolnosti pod kojima se vazduhoplovnim subjektima omogućava da se bave i rješavaju događaje koji se odnose na određena odstupanja u sigurnosti u kontekstu sistema za upravljanje sigurnošću provajdera usluga (SMS), prihvatljivim Agenciji, ovom se politikom takođe definišu uslovi i okolnosti za bavljenje odstupanjima u sigurnosti preko uspostavljenih procedura za primjenu prinudnih mjera; i
- b) Ovom politikom je takođe potrebno osigurati da se informacije dobijene iz internog sistema za izvještavanje o opasnostima ili iz sistema za praćenje

podataka o letu koji su uspostavljeni u okviru SMS-a neće koristiti za primjenu sankcija.

#### **A 4.2.1.5 Dokumentacija SSP-ija**

Izraditi i formirati biblioteke sigurnosti u Agenciji u kojoj se dokumentuju zahtjevi, odgovornosti i nadležnosti definisanja i održavanja SSP-ija. U biblioteci sigurnosti u Agenciji će se održavati i po potrebi ažurirati SSP dokumentacija u vezi sa nacionalnim zakonodavnim okvirom sigurnosti, politikama i ciljevima sigurnosti Crne Gore, zahtjevima SSP-ija, procesima i procedurama SSP-ija, nadležnostima i odgovornostima za procese i procedure, kao i sa prihvatljivim nivoom sigurnosti (ALoS) SSP-ija.

##### ***Ciljevi***

1. Proglasiti zakonodavni okvir sigurnosti u Crnoj Gori.
2. Ustanoviti, dokumentovati i objaviti definisane odgovornosti, nadležnosti sigurnosti u Crnoj Gori.
3. Donijeti Politiku sigurnosti i Politiku primjene propisa potpisane od strane odgovornog lica.
4. Donijetu Politiku sigurnosti i Politiku primjene propisa dostaviti unutar vazduhoplovnih organizacija Crne Gore i među vazduhoplovnim subjektima koji su pod nadzorom Agencije.
5. Definisanje nezavisnog procesa za istraživanje nesreća i nezgoda.
6. Uspostaviti organizacione strukture SSP-ija u Agenciji.

##### ***Glavni reperi***

1. Određeno odgovorno lice u Agenciji.
2. Izrađen nacrt predložene politike sigurnosti.
3. Definisan okvir odgovornosti i nadležnosti sigurnosti u Agenciji.
4. Odobrena predložena organizaciona struktura SSP-ija Agencije.
5. Odobren budžet za procese SSP-ija Agencije.

### **A 4.3 UPRAVLJANJE RIZICIMA SIGURNOSTI U AGENCIJI**

#### **A 4.3.1 Zahtjevi sigurnosti za SMS vazduhoplovnih subjekta**

- a) Da Agencija definiše zahtjeve, konkretne operativne regulative i politiku sprovođenja za SMS vazduhoplovnog subjekta (SMS regulatorni okvir, savjetodavna, cirkularna obavještenja itd.) kao kontrole kojima se reguliše na koji način vazduhoplovni subjekti utvrđuju opasnosti i upravljaju i kontrolišu rizike sigurnosti;
- b) Utvrđivanje vremenskog roka za konsultaciju Agencije sa vazduhoplovnim subjektima o spomenutim zahtjevima; i

- c) Utvrđivanje vremenskog roka kako bi Agencija periodično obavila kontrolu zahtjeva i konkretnih operativnih regulativa kako bi osigurala da su isti relevantni i odgovarajući za vazduhoplovnog subjekta.

#### **A 4.3.2 Dogovor sa Agencijom o efikasnosti sigurnosti vazduhoplovnog subjekta**

- a) Izrada i definisanje procedure za dogovor sa Agencijom o efikasnosti sigurnosti određenog SMS-a vazduhoplovnog subjekta na osnovu:
  - 1) vrijednosti indikatora efikasnosti sigurnosti;
  - 2) vrijednosti ciljeva efikasnosti sigurnosti; i
  - 3) akcionih planova;
- b) Osigurati da u dogovorenoj proceduri efikasnost sigurnosti vazduhoplovnog subjekta odgovara:
  - 1) složenosti konkretnih operativnih ciljeva u slučaju pojedinačnih vazduhoplovnih subjekta; i
  - 2) raspoloživosti pojedinačnih resursa vazduhoplovnog subjekta koji se koristi za rješavanje rizika sigurnosti;
- c) mjerenje efikasnosti sigurnosti SMS-a vazduhoplovnog subjekta kroz periodične kontrole Agencije koje se donose za dogovorenu efikasnost sigurnosti SMS-a kako bi se osiguralo da su indikatori efikasnosti sigurnosti i ciljevi efikasnosti sigurnosti relevantni i odgovarajući za vazduhoplovne subjekte;
- d) razvijanje instrumenta kojima Agencija procjenjuje niske ishode i najčešće procese među različitim vazduhoplovnim subjektima; i
- e) utvrđivanje mjerljivih ishoda efikasnosti u okviru različitih SMS-ova.

#### ***Ciljevi***

1. Proglašenje SMS regulative.
2. Dostavljanje Uputstva za implementaciju SMS-a vazduhoplovnim subjektima od strane Agencije.
3. Završetak prve godišnje kontrole dogovorene efikasnosti sigurnosti vazduhoplovnog subjekta koju je obavila Agencija.

## ***Glavni reperi***

1. Nacrt predloga SMS regulativa Agencija je dostavila vazduhoplovnim subjektima na razmatranje.
2. Nacrt predloga uputstava SMS-a Agencija je dostavila vazduhoplovnim subjektima na razmatranje.
3. Završena obuka tehničkog osoblja Agencije za identifikaciju opasnosti i upravljanje rizicima sigurnosti.
4. Izrađena procedura za dogovor o efikasnosti sigurnosti vazduhoplovnog subjekta.

## **A 4.3 Obezbjedenje sigurnosti Agencije**

### **A 4.3.1 Nadzor sigurnosti Agencije**

- a) Definisane mehanizama kojima se osigurava funkcija efektivnog sigurnosnog nadzora Agencije;
- b) Definisane mehanizama u Agenciji kojima se garantuje da identifikacija opasnosti i upravljanje rizicima sigurnosti od vazduhoplovnog subjekta poštuju definisane regulatorne zahtjeve;
- c) Definisane mehanizama u Agenciji kojima se garantuje da su kontrole rizika sigurnosti integrisane u SMS vazduhoplovnog subjekta; i
- d) Razvijanje interne provjere SSP-ija od strane Agencije.

### **A 4.3.2 Sakupljanje, analiza i razmjena podataka sigurnosti**

- a) Razvijanje i uspostavljanje instrumenata od strane Agencije za sakupljanje, analizu i čuvanje podataka o opasnostima i rizicima sigurnosti na nivou Crne Gore:
  - 1) uspostaviti obavezni sistem izvještavanja o opasnostima;
  - 2) uspostaviti povjerljivi sistem izvještavanja o opasnostima;
  - 3) razviti bazu podataka o opasnostima u Crnoj Gori;
  - 4) definisanje mehanizma za razvijanje informacije od sačuvanog podatka;
  - 5) definisanje instrumenata za sakupljanje opasnosti kako na nivou Crne Gore tako i na nivou vazduhoplovnog subjekta;
  - 6) definisanje instrumenata za implementaciju korektivnih akcionih planova; i
  - 7) razmatranje pravnih uputstava za zaštitu informacija od sakupljanja i procesuiranja podataka sigurnosti, kako je predviđeno Aneksom 13, prilog E za uvođenje u nacionalnu regulativu;
- b) Obezbjediti da identifikacija opasnosti i procesi upravljanja rizicima sigurnosti poštuju definisane regulatorne zahtjeve, kao i da su kontrole rizika sigurnosti na

odgovarajući način integrisani u SMS vazduhoplovnog subjekta, uključujući, ali ne ograničavajući se na:

- 1) inspekcije;
  - 2) preglede; i
  - 3) provjere Agencije;
- c) Potrebno je da Agencija poštuje sljedeći redosljed kada je u pitanju implementacija:
- 1) Regulatorne kontrole rizika sigurnosti integrisane u SMS vazduhoplovnog subjekta;
  - 2) Da aktivnosti nadzora osiguraju da indentifikacija opasnosti i procesi upravljanja rizicima sigurnosti poštuju definisane regulatorne zahtjeve; i
  - 3) Da aktivnosti nadzora verifikuju da provajderi usluga praktikuju kontrole rizika sigurnosti;
- d) Da Agencija definiše prihvatljivi nivo sigurnosti (ALoS) SSP-ija koji se sastoji od kombinacije mjerenja sigurnosti i mjerenja efikasnosti sigurnosti:
- 1) Mjerenje sigurnosti odnosi se na kvantifikaciju ishoda odabranih događaja visokog nivoa, velike posljedice ili na kvantifikaciju odabranih funkcija visokog nivoa države, kao što su stope nesreća i ozbiljnih nezgoda i regulatorna usaglašenost; i
  - 2) Mjerenje efikasnosti sigurnosti odnosi se na kvantifikaciju ishoda odabranih procesa niskog nivoa, male posljedice kojima se obezbjeđuje mjera realne implementacije SSP-ija van stope nesreća i/ili regulatorne usaglašenosti.

#### **A 4.3.3 Ciljani nadzor Agencije vođen sigurnosnim podacima**

Uspostavljanje procedura Agencije kojima će se dati prioritet inspekcijama, provjerama i pregledima na osnovu analiza opasnosti i rizika sigurnosti.

#### ***Ciljevi***

1. Uspostavljanje obaveznog i povjerljivog sistem izvještavanja o opasnostima.
2. Provođenje prve godišnje analize politike i ciljeva sigurnosti od strane Agencije.
3. Provođenje prve godišnje analize politike primjene propisa od strane Agencije.
4. Uspostavljanje ALoS-a od strane Agencije.

#### ***Glavni reperi***

1. Čuvanje podataka i obrada opasnosti i rizika sigurnosti na nivou Crne Gore.

2. Prikupljene informacija o opasnostima i rizicima sigurnosti kako na nivou Crne Gore tako i na nivou vazduhoplovnog subjekta.

#### **A 4.4 PROMOCIJA SIGURNOSTI U AGENCIJI**

##### **A 4.4.1 Interna obuka, komunikacija i dostava informacija o sigurnosti**

- a) Utvrđivanje zahtjeva interne obuke u Agenciji;
- b) Razviti i pružiti opštu obuku o sigurnosti svim zaposlenim u Agenciji;
- c) Razviti program obuke o ključnim komponentama SSP-ija i SMS-a za osoblje Agencije koje uključuje:
  - 1) idoktrinacija/početna obuka sigurnosti;
  - 2) obuka sigurnosti na radnom mjestu (OJT); i
  - 3) periodična obuka sigurnosti;
- d) Definisane instrumenata za mjerenje efektivnosti obuke osoblja u Agenciji; i
- e) Definisane instrumenata za dostavu sigurnosnih podataka u okviru Agencije, i to:
  - 1) politike i procedure sigurnosti;
  - 2) novine;
  - 3) bilteni; i
  - 4) internet stranice.

##### **A 4.4.2 Eksterna obuka, komunikacija i dostava informacija sigurnosti od strane Agencije**

- a) Definisane instrumenata od strane Agencije kojima se omogućava dvosmjerna komunikacija relevantnih informacija sigurnosti za podršku u implementaciji SMS-a među vazduhoplovnim subjektima uključujući male operatore;
- b) Razvijanje obuke i uputstava za implementaciju SMS-a za vazduhoplovnog subjekta; i
- c) Definisane instrumenata kojima Agencija dostavlja informacije o sigurnosti van okvira Agencije i to:
  - 1) politike i procedure sigurnosti;
  - 2) novine;
  - 3) bilteni; i
  - 4) Internet stranica.

#### ***Ciljevi***

1. Završen prvi krug opšte obuke sigurnosti za osoblje Agencije.

2. Završen program obuke o ključnim komponentama SSP-ija i SMS-a za tehničku podršku osoblju Agencije.
3. Dostavljeno Uputstvo za SMS vazduhoplovnim subjektima, uključujući male operatore, od strane Agencije.
4. Završen prvi krug obuke za vazduhoplovne subjekte za implementaciju SMS-a.
5. Ustanovljen način komunikacije u vezi sigurnosnih informacija, interno i eksterno, od strane Agencije.

### ***Glavni reperi***

1. Ustanovljeno minimalno znanje i kvalifikacije za tehničko osoblje Agencije koje obavlja funkcije sigurnosnog nadzora.
  2. Izrađeno i objavljeno Uputstvo o SMS-u od strane Agencije.
  3. Razvijen programe obuke o SMS-u za vazduhoplovne subjekte.
  4. Razvijeni bilteni i novine-obavještenja od strane Agencije.
-