



CRNA GORA  
AGENCIJA ZA CIVILNO VAZDUHOPLOVSTVO

# NACIONALNI PLAN SIGURNOSTI VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA 2019-2023





## **CRNA GORA**

**Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju**

**Broj: 02/1-2769/2-18**

**Podgorica, 24.12.2018. godine**

Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju, na sjednici od 24. decembra 2018. godine, razmotrio je predlog Nacionalnog plana sigurnosti vazdušnog saobraćaja 2019-2023, koji je dostavila Agencija za civilno vazduhoplovstvo.

S tim u vezi, Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju je donio sljedeći

### **ZAKLJUČAK**

Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju je donio Nacionalni plan sigurnosti vazdušnog saobraćaja 2019-2023.

**Predsjednik Nacionalnog odbora za upravljanje  
sigurnošću u vazdušnom saobraćaju**

**Zoran Kostić**



## Kratak pregled

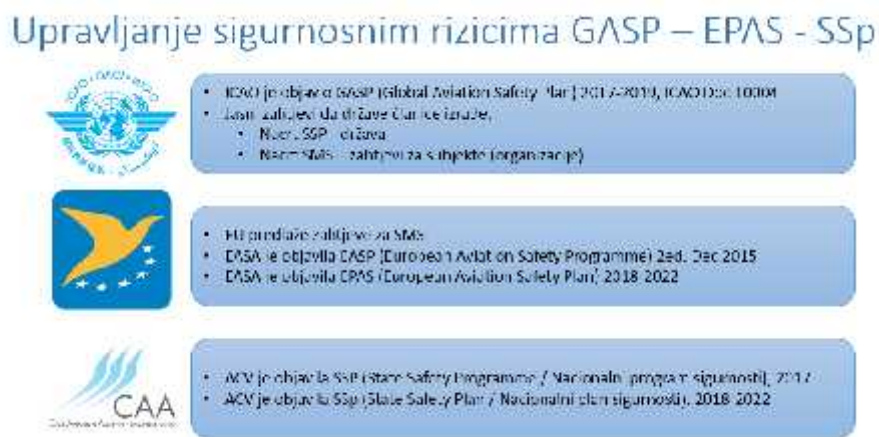
Tačkom 1.2 Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja, koji je donijela Vlada Crne Gore na sjednici od 6. jula 2017. godine, utvrđeno je da se Nacionalnim planom sigurnosti vazdušnog saobraćaja (u daljem tekstu: Plan sigurnosti) utvrđuju aktivnosti i mjere za implementaciju Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja .

Nacionalni program sigurnosti vazdušnog saobraćaja je dokument kojim se utvrđeni regulatorni zahtjevi i aktivnosti koje vazduhoplovni subjekti preduzimaju u cilju održavanja i unapređenja sigurnosti u vazdušnom saobraćaju, a razvijen je u skladu sa standardima Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva – ICAO i programom Evropske agencije za sigurnost vazdušnog saobraćaja – EASA.

Crna Gora kontinuirano djeluje na usavršavanju i sprovođenju Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja i odlučna je u nastojanjima da razvija, implementira, održava i stalno unapređuje strategije i procese kako bi se aktivnosti u civilnom vazduhoplovstvu na teritoriji i u vazdušnom prostoru Crne Gore održavale na najvišem mogućem nivou sigurnosti.

Primarni cilj Plana sigurnosti je da unaprijedi sigurnosne standarde u Crnoj Gori i da obezbijedi konstantno unapređenje i praćenje sigurnosti. Ovim dokumentom definišu se aktivnosti u odnosu na identifikovane sigurnosne indikatore na nacionalnom nivou. Plan sigurnosti prikazuje vazduhoplovnim subjektima koje su to aktivnosti, pored usklađenosti sa regulatornim zahtjevima, na kojima će Agencija za civilno vazduhoplovstvo (u daljem tekstu: Agencija) insistirati u narednom periodu radi ostvarivanja zahtjeva proisteklih iz Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja, a sve u cilju povećanja sigurnosti civilnog vazdušnog saobraćaja.

Plan sigurnosti za period 2019–2023. godine, kojim se zamjenjuje Plan sigurnosti 2015–2018. godine, ima za cilj da se jasno navedu aktivnosti koje su realizovane u prethodnom periodu, utvrđene Planom sigurnosti 2015–2018. godine, kao i da se definišu nove aktivnosti za period 2019–2023. godine.



Slika 1 – Prikaz GASP – EPAS – SSp

Nove aktivnosti Plana sigurnosti za period od 2019–2023. godine identifikovane su u okviru evropskog plana sigurnosti vazdušnog saobraćaja – European Plan for Aviation Safety (EPAS 2018–2022), Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja Crne Gore i nacionalnih planova sigurnosti drugih država. Takođe, glavni cilj ICAO RASG-EUR jeste da podrži primjenu ICAO GASP (ICAO Doc 10004) – ICAO Global Aviation Safety Plan. Jedna od akcija je inicijativa da se regionalno razvijaju planovi za sigurnost. Identifikovana je potreba zajedničkog, standardizovanog regionalnog pristupa u dijelu primjene odredbi GASP. U regionu EUR, kojem Crna Gora pripada, ICAO RASG - EUR kancelarija je, u saradnji sa EASA-om, razvila EUR Regional Aviation Safety Plan (EUR RASP) sa ciljem da se obezbijedi primjena GASP na regionalnom nivou. Prilikom izrade ovog plana uzeta su u obzir rješenja predložena draft verzijom dokumenta EUR RASP.

Prvo izdanje Plana sigurnosti sadrži tri oblasti kojima su definisani: sistemski problemi, operativni problemi, nacionalni problemi/problemi u oblasti generalne avijacije. U državama EU rizici konstatovani u ovim oblastima značajno su umanjeni preduzimanjem sigurnosnih aktivnosti od strane evropskih država, EUROCONTROL-a, Evropske komisije, EASA-e, vazduhoplovnih subjekata i Agencije, u okvirima njihovog područja rada i djelovanja.

U okviru prevazilaženja sistemskih problema ovim Planom sigurnosti utvrđene su sljedeće prioritetne aktivnosti: implementacija Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja, objavljivanje sigurnosnih indikatora efikasnosti i promocija sistema upravljanja sigurnošću.

Operativni problemi su glavna rizična oblast koja utiče na komercijalne operacije u vazdušnom saobraćaju: izlijetanja vazduhoplova sa poletno-sletne staze (PSS), rizik od neovlašćenog ulaska u vazdušni prostor, sudar vazduhoplova u vazduhu, kontrolisani let u teren, gubitak kontrole u letu, neodobreni izlazak na poletno-sletnu stazu, rizik pri operacijama na zemlji, odstupanje od zadatog nivoa leta, kao i ljudski faktor i sposobnosti.

U oblasti generalne avijacije uključena su i pitanja u vezi sa aktivnostima pilota paragajdera, padobranaca i bespilotnih letilica.

U okviru nacionalnih problema mogu se smatrati i problemi u vezi sa ometanjem laserskim zracima i udarima ptica.

Poslednja verzija Plana sigurnosti sadrži i oblast – Aktuelni izazovi, u skladu sa najnovijom verzijom EPAS-a.

Agencija je posvećena izvršavanju aktivnosti i obaveza koje proističu iz ovog plana. Istovremeno Agencija je opredijeljena da pomogne vazduhoplovnim subjektima u izvršavanju obaveza koje se odnose na njih. Objavljivanjem Plana sigurnosti iskazuje se spremnost i posvećenost konstantnom unapređivanju sigurnosti vazdušnog saobraćaja.

## Sadržaj

## Strana

<b>1.0</b>	<b>Evropski plan sigurnosti vazdušnog saobraćaja (EPAS)</b> -----	<b>4</b>
<b>2.0</b>	<b>Nacionalni plan sigurnosti vazdušnog saobraćaja Crne Gore</b> -----	<b>6</b>
<b>2.1</b>	<b>Sistemske probleme</b> -----	<b>9</b>
<b>2.1.1</b>	<b>Izrada i sprovođenje Nacionalnog programa sigurnosti</b> -----	<b>10</b>
<b>2.1.2</b>	<b>Objavlivanje sigurnosnih indikatora</b> -----	<b>11</b>
<b>2.1.3</b>	<b>Promocija SMS-a</b> -----	<b>13</b>
<b>2.1.4</b>	<b>Ljudski faktori i sposobnosti</b> -----	<b>16</b>
<b>2.2</b>	<b>Operativni problemi - Komercijalni vazdušni saobraćaj (CAT)</b> -----	<b>17</b>
<b>2.2.1</b>	<b>Rizik od izlijetanja vazduhoplova sa poletno sletne staze (PSS)</b> -----	<b>18</b>
<b>2.2.2</b>	<b>Rizik od neodobrenog ulaska u vazdušni prostor</b> -----	<b>20</b>
<b>2.2.3</b>	<b>Rizik od sudara vazduhoplova u vazduhu</b> -----	<b>22</b>
<b>2.2.4</b>	<b>Rizik od kontrolisanog leta u teren (CFIT)</b> -----	<b>24</b>
<b>2.2.5</b>	<b>Rizik od gubitka kontrole nad vazduhoplovom</b> -----	<b>26</b>
<b>2.2.6</b>	<b>Rizik od neodobrenog izlaska na poletno-sletnu stazu</b> -----	<b>27</b>
<b>2.2.7</b>	<b>Rizik zemaljskih operacija</b> -----	<b>28</b>
<b>2.2.8</b>	<b>Rizik od odstupanja od zadatog nivoa leta</b> -----	<b>30</b>
<b>2.3</b>	<b>Nacionalni rizici</b> -----	<b>32</b>
<b>2.3.1</b>	<b>Generalna avijacija</b> -----	<b>33</b>
<b>2.3.2</b>	<b>Ometanje vazduhoplova laserom / laserskim snopom</b> -----	<b>36</b>
<b>2.3.3</b>	<b>Udar ptica</b> -----	<b>38</b>
<b>2.4</b>	<b>Aktuelni izazovi</b> -----	<b>40</b>
<b>2.4.1</b>	<b>Operacije bespilotnih vazduhoplova (dronovi)</b> -----	<b>41</b>
<b>2.4.2</b>	<b>Uticao bezbjednosti na sigurnost - Strategija za cybersecurity</b> -----	<b>42</b>
<b>2.4.3</b>	<b>Novi modeli poslovanja - Better understanding of operators' governance structure</b>	<b>43</b>
<b>2.4.4</b>	<b>Gubitak radarske slike na pokazivačima kontrole letenja</b> -----	<b>44</b>
<b>2.4.5</b>	<b>Prosljeđivanje informacija o konfliktnim zonama</b> -----	<b>45</b>
<b>3.0.</b>	<b>Prilog – Pregled akcija</b> -----	<b>46</b>

## 1.0 Evropski plan sigurnosti vazdušnog saobraćaja (EPAS)

Evropska agencija za sigurnost vazdušnog saobraćaja (u daljem tekstu: EASA) svake godine izdaje četvorogodišnji Evropski plan sigurnosti vazdušnog saobraćaja (EPAS). Posljednja verzija ovog dokumenta za period od 2018–2022. godine, objavljena je na internet stranici <http://easa.europa.eu/sms/>.



Slika 2 – Prikaz strukture nove verzije EPAS-a

(Izvor: EASA)

EPAS za period od 2018–2022. godine odobren je od strane Upravnog odbora EASA-e i objavljen je sa namjerom da ga članice EU i države potpisnice ECAA Sporazuma -Multilateralnog sporazuma između Evropske zajednice i njenih država članica i Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunije, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih nacija na Kosovu (u skladu sa Rezolucijom Savjeta bezbjednosti UN 1244 od 10. juna 1999. godine) o uspostavljanju Zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja, ratifikovanog Zakonom o ratifikaciji („Službeni list RCG”, broj 62/07 i „Službeni list CG – Međunarodni ugovori”, broj 1/11), usvoje na dobrovoljnoj osnovi.

Evropski plan sigurnosti vazdušnog saobraćaja zatvara ciklus upravljanja sigurnošću povezivanjem sigurnosnih pitanja, koja su analizama sigurnosnih događaja konstatovani na nivou Evrope, sa akcionim planovima i pokrenutim inicijativama čiji je cilj ublažavanje osnovnih rizika. Ovaj plan ukazuje na evropsku inicijativu za rješavanje ključnih pitanja koja se odnose na sigurnost u vazduhoplovstvu.

Evropski plan sigurnosti vazdušnog saobraćaja čini sastavni dio Evropskog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja, uvažavajući ICAO zahtjeve za Nacionalne programe sigurnosti vazdušnog saobraćaja na nivou Evrope.

Evropski plan sigurnosti vazdušnog saobraćaja definiše prvi nivo prioriteta koji se dalje dopunjuje lokalnim planovima i programima sigurnosti na nacionalnom nivou.

Plan se sastoji od **210 aktivnosti**, od kojih 60% odnosi na regulatorni dio. Obaveze koje se propisuju državama članicama Evropske unije su prihvatljive za Crnu Goru koja, putem ovog Plana sigurnosti, doprinosi realizaciji Evropskog plana sigurnosti vazdušnog saobraćaja.

## 2.0 Nacionalni plan sigurnosti vazdušnog saobraćaja Crne Gore

Ovaj dokument je treće izdanje Nacionalnog plana sigurnosti vazdušnog saobraćaja Crne Gore za period od sledeće četiri godine, od 2019–2023. godine, nastao kao posljedica ažuriranja postojećeg plana.

Plan sigurnosti izrađen je u skladu sa metodologijom koja je korišćena za izradu Evropskog plana sigurnosti vazdušnog saobraćaja, kao i u skladu sa iskustvima drugih država članica EU i njihovim komentarima i aktivnostima na umanjenju rizika. Cilj je ažuriranje Plana sigurnosti na godišnjem nivou. Plan sigurnosti priprema i razrađuje Agencija, a usvaja ga Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju. Plan sigurnosti se objavljuje na internet stranici Agencije. Revidiranje plana se vrši u skladu sa realizovanim aktivnostima i uočenim nedostacima iz prethodne godine, dostignućima, raspoloživim aktuelnim informacijama, kao i zadacima koji će biti prioritet Agencije u naredne tri godine.

Kao sastavni dio Nacionalnog programa sigurnosti Agencija izrađuje Plan sigurnosti u kojem se određuju vazduhoplovni subjekti kod kojih će u narednom periodu od tri godine Agencija planirati resurse, sa namjerom prevazilaženja uočenih problema, a sve u cilju povećanja sigurnosti vazduhoplovnih operacija i vazdušnog saobraćaja, na teritoriji i u vazdušnom prostoru Crne Gore.



Slika 3 – Prikaz strukture nove verzije SSP

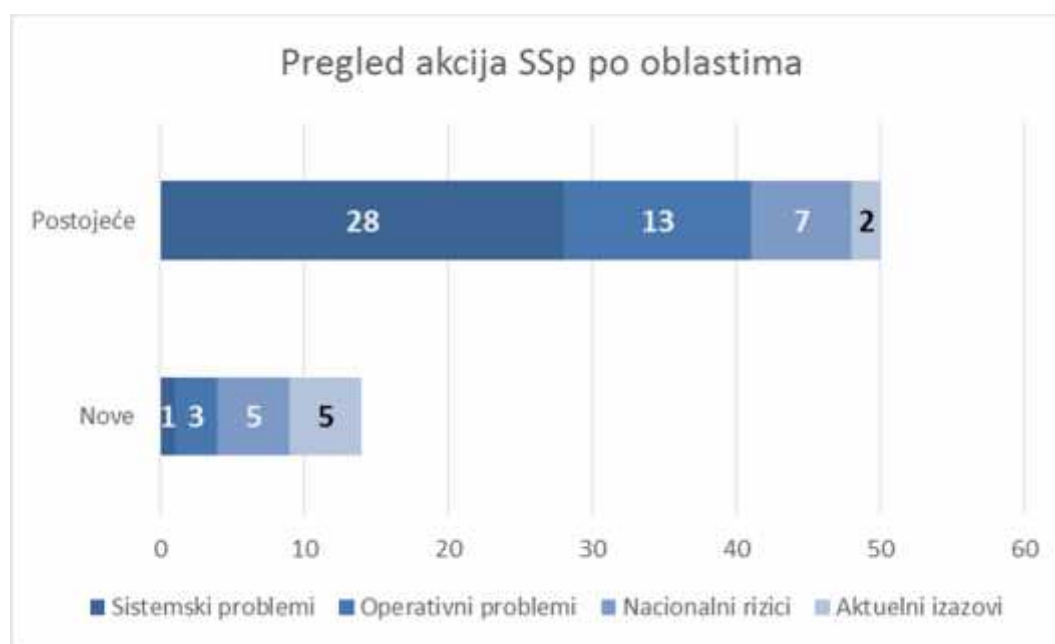
Opasnosti koje je Agencija prepoznala u prethodnim godinama i na koje je ukazala EASA, prevazilaze se ili ublažavaju nizom radnji koje se preduzimaju i koje su definisane ovim planom.

Aktivnosti se mogu revidirati u toku godišnjeg pregleda Plana sigurnosti, ali se prvobitni okvir ne smije mijenjati. Glavne aktivnosti proistekle su iz EASA planova i poređane su po prioritetima, dok se određena sigurnosna pitanja usko vezana za konkretne probleme u civilnom vazduhoplovstvu Crne Gore (paraglajding, padobranstvo, udari ptica...) rješavaju na nacionalnom nivou.

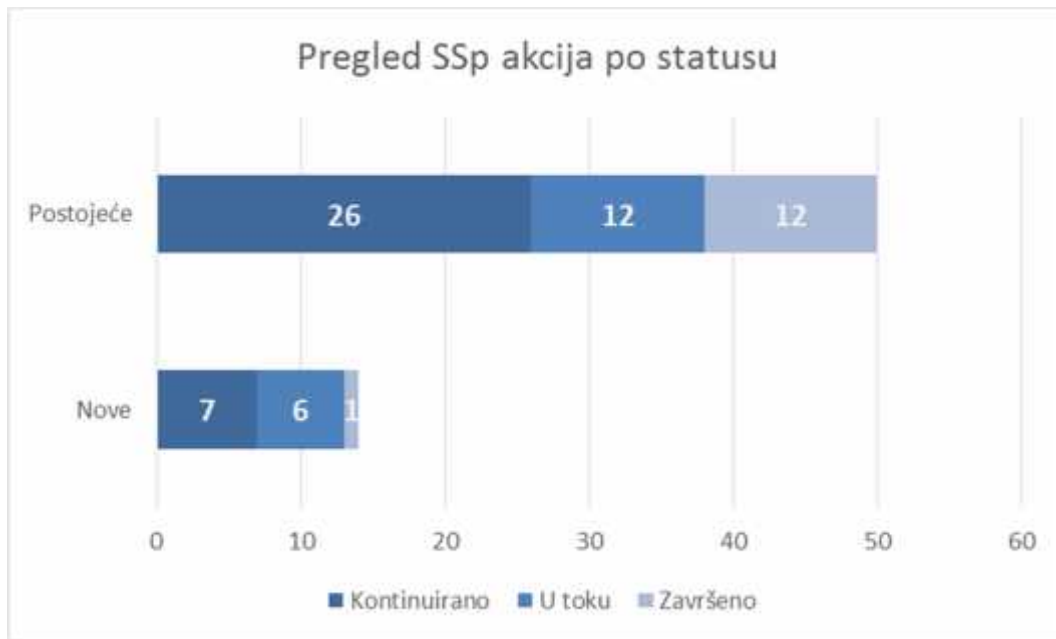


Sva važna pitanja iz oblasti sigurnosti opisana su u ovom dokumentu i sastoje se iz dva dijela: rezimea i predloga. U prvom dijelu, rezimeu, je opisano trenutno stanje, kao i prethodne radnje i izazovi sa kojima se suočavaju Crna Gora i druge države članice Evropske unije i EASA-e. Drugi dio je predlog koji sadrži buduće aktivnosti i mjere koje će se preduzimati u naredne tri godine.

Sve akcije, proistekle iz Plana sigurnosti, saglasne su sa četiri osnovna stuba Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja u Crnoj Gori (Nacionalna politika sigurnosti i sigurnosni ciljevi (*State Safety Policy*), Upravljanje sigurnosnim rizicima (*State Safety Risk Management*), Sigurnosne garancije (*State Safety Assurance*) i Unapređenje sigurnosti (*State Safety Promotion*). Plan sigurnosti koncipiran je da kroz četiri glavne oblasti obuhvati 20 kategorija sa ukupno 64 akcije. U ovoj verziji Plana sigurnosti, pored postojeće tri glavne oblasti, u skladu sa novim EPAS-om je dodata i četvrta glavna oblast – Aktuelni izazovi. Nova verzija Plana sigurnosti, u skladu sa novim EPAS-om, sadrži 13 novih akcija, a postojećih akcija je 51. Najveći broj akcija, njih 29, se odnosi na oblast operativnih problema – komercijalni vazdušni saobraćaj. U oblasti sistemskih problema predviđeno je 16 akcija, 19 akcija predviđeno u oblasti nacionalnih izazova i generalne avijacije, a dodatnih 5 akcija je predviđeno u oblasti aktuelni izazovi. Grafički prikaz akcija i njihovog statusa dat je na graficima koji slijede:



Slika 4 – Pregled akcija SSp po oblastima



Slika 5 – Pregled akcija SSp po statusu

## 2.1 Sistemski problemi

Sistemski problemi predstavljaju glavne probleme u sistemu koji utiču na civilno vazduhoplovstvo u cjelini. Njihova povezanost sa konkretnim sigurnosnim događajem ili okolnošću nije uvijek očigledna. U većini slučajeva sistemski problemi postaju evidentni tek nakon aktiviranja od strane izvjesnih faktora. Sistemski problemi imaju značajnu ulogu u samom razvoju sigurnosnih događaja. Oni su direktno vezani za nedostatke u organizacionim procesima i procedurama i samim tim je važno da se države članice pridržavaju plana rada i implementacije programa sigurnosti.

Ključni element djelotvornog programa sigurnosti je sposobnost da mjeri rizik, kao i djelotvornost radnji na ublažavanju rizika. EASA radi na utvrđivanju zajedničkih sigurnosnih indikatora efikasnosti širom Evrope čijim će se uvođenjem omogućiti mjerenje i praćenje efikasnosti sistema.

Crna Gora će nastaviti da razvija program sigurnosti u skladu sa najboljim praksama na nivou ICAO-a i Evrope (Evropska komisija, EASA, EUROCONTROL i nacionalni programi sigurnosti vazdušnog saobraćaja drugih država) i na taj način ublaži ili eliminiše mogućnost pojave sistemskog problema i sigurnosnih propusta.

## 2.1.1 Izrada i sprovođenje Nacionalnog programa sigurnosti

ICAO zahtijeva izradu i sprovođenje Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja (SSP) na nacionalnom nivou. Međutim, pored činjenice da je veliki broj država izradio SSP, sprovođenje SSP-ija nije na istom nivou kod svih država, postoje značajna odstupanja. Nacionalni program sigurnosti vazdušnog saobraćaja je osnovna karika u upravljanju sigurnošću u jednoj državi.

Nacionalni program sigurnosti vazdušnog saobraćaja (SSP) je donijela Vlada Crne Gore na sjednici od 6. jula 2017. godine. SSP je donijet u skladu sa Amandmanom 1 Aneksa 19 Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu. Osnovni cilj Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja u Crnoj Gori predstavlja obezbjeđivanje kontinuiranog unaprjeđenja standarda sigurnosti u vazdušnom saobraćaju u Crnoj Gori. Ovo se postiže fokusiranjem sopstvenih resursa na oblasti koje su identifikovane kao najveći rizik po sigurnost vazdušnog saobraćaja uz implementaciju akcija koje će na najbolji i najefikasniji način umanjiti identifikovane rizike.

Cilj Plana sigurnosti je dosledna primjena Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja (SSP) i sistema upravljanja sigurnošću, pri čemu svi učesnici (Agencija, vazduhoplovni subjekti i drugi uključeni subjekti) imaju svoje odgovornosti.

Mjerenje efikasnosti sigurnosti, distribuiranje informacija koje se odnose na sigurnost i primjenjivanje principa „sigurnost na prvom mjestu (safety first)“ u predmetnim organizacijama, predstavljaju ključne faktore koji se koriste radi boljeg pristupa sigurnosti.

Distribuiranje informacija na nivou Evrope je još jedno otvoreno pitanje za EASA-u i za države. Analizom ključnih operativnih problema u državama mogu se na bolji način prepoznati ključni rizici i okolnosti svih vrsta događaja. Oni pomažu u identifikaciji svih radnji ublažavanja rizika koje povećavaju nivo sigurnosti na nacionalnom nivou.

Ref. br.	Ref EPAS 2018-2022	Akcija	Rok	Status
<b>POSTOJEĆE AKCIJE</b>				
2.1.1/1	MST.001	Agencija će, kao nosilac izrade ovog dokumenta, kontinuirano pratiti Evropski plan sigurnosti vazdušnog saobraćaja i akcije koje su svedene na nivo država članica će biti implementirane u naš sistem, prvo kroz reviziju samog Plana sigurnosti, a zatim i rokovi i nosilac aktivnosti.		KONTINUIRANO

## 2.1.2 Objavljivanje sigurnosnih indikatora

U ovom trenutku, postoji nekoliko standardizovanih indikatora efikasnosti sistema sigurnosti vazdušnog saobraćaja (SPI) koji su u upotrebi širom svijeta ili u Evropi. EASA namjerava da razvije zajednički standard za SPI-ove širom Evrope.

U 2011. godini, EASA je uspostavila mrežu analitičara (*Network of Analysts-NoA*) koji olakšavaju obavljanje sigurnosnih analiza i pomažu u identifikaciji postojećih ili nastalih rizika koje treba uključiti u Evropski plan sigurnosti u vazduhoplovstvu. NoA je formirala radnu grupu za SPI-ove čiji je primarni cilj da identifikuje zajedničke SPI-ove širom Evrope, kao i da obezbijedi uputstva za razvijanje istih. Predstavnicima Crne Gore su takođe u mogućnosti da učestvuju u radu ovog tijela. Po objavi SPI indikatora od strane NoA za različite sektore, Agencija će definisati odgovarajuće sigurnosne indikatore koji će se primjenjivati na vazduhoplovne subjekte u Crnoj Gori.

Od 2013. godine rad na indikatorima je nastavljen kroz rad grupe eksperata, *Safety Management International Collaboration Group* (SM ICG), koji svojim uputstvima i preporukama dodatno pomažu identifikovanje i razvijanje zajedničkih indikatora na svjetskom nivou.

Za oblast upravljanja vazdušnim saobraćajem (ATM) Agencija koristi opšte i specifične sigurnosne indikatore i njima pridružene granične prihvatljive vrijednosti, koje služe za procjenjivanje dostignutog nivoa sigurnosti.

Detaljnije informacije o SPI-ovima za oblast ATM objavljuje se u dokumentu *Prihvatljivi nivoi sigurnosti za usluge u vazdušnoj plovitbi od 2016. do 2020. godine* – koji će dodatno razjasniti indikatore sigurnosti, prihvatljive nivoe sigurnosti, kao i ciljeve sigurnosti za naredni period.

Navedeni dokument revidira se najmanje jednom godišnje, dok Agencija sprovodi adekvatne analize procjene postignute sigurnosti u ATM. Na osnovu potreba Agencije i evropskih standarda i prakse, mogu se uvesti novi indikatori, pored revizije starih sa ciljem da se ispune prihvatljivi standardi sigurnosti.

U svrhu razvijanja SPI-ova u drugim oblastima, Agencija takođe treba da ima redovnu komunikaciju sa operatorima vazduhoplova i vazdušnim prevoznicima po pitanju programa praćenja podataka leta (FDM) sa ciljem da:

- Podstakne operatore da u svoje FDM programe uvrste FDM događaje koji su od značaja za sprečavanje izlijetanja vazduhoplova sa poletno-sletne staze (*Runway excursion-RE*), kontrolisanog leta u teren (*Controlled Flight Into Terrain-CFIT*), gubitka kontrole u letu (*Loss of Control In flight LOC*), sudara vazduhoplova u vazduhu (*Mid-air Collision-MAC*), i/ ili drugih problema od nacionalnog značaja.

Agencija će nastaviti da radi na indikatorima efikasnosti u svim oblastima u skladu sa EASA standardima kada budu razvijeni.

Ref. br.	Ref. EPAS 2018- 2022	Akcija	Rok	Status
<b>NOVE AKCIJE</b>				
<b>2.1.2/4</b>	MST.004 MST.005 MST.006 MST.007 MST.010 MST.014 MST.018	Agencija će izraditi dokument Sigurnosni indikatori na nacionalnom nivou i pratiti ih.	2019. godina	U TOKU
<b>2.1.2/5</b>	MST.003	Agencija će kroz aktivnosti nadzora osigurati da operatori vazduhoplova u okviru njihovih FDM programa definišu događaje koji su definisani na nacionalnom nivou.	2019. godina	U TOKU
<b>POSTOJEĆE AKCIJE</b>				
2.1.2/1		Agencija će nastaviti rad na analizi procjene postignute sigurnosti u ATM i praćenju i razvijanju SPI u oblasti ATM.		KONTINUIRANO
2.1.2/2		Agencija će, u saradnji sa operatorima vazduhoplova i operatorima aerodroma, razviti i uspostaviti set SPI i iz ovih oblasti i pratiti ih na nacionalnom nivou.		KONTINUIRANO
2.1.2/3		Agencija će, kroz učešće u radu NoA grupe, učestvovati u razvijanju standarda SPI na nivou Evrope.		KONTINUIRANO

### 2.1.3 Promocija SMS-a

Upravljanje sigurnošću podrazumijeva sistematski pristup upravljanja sigurnošću, uključujući potrebnu organizacionu strukturu, odgovornosti, politiku i procedure. Cilj upravljanja sigurnošću u vazduhoplovnoj industriji je da spriječi povrede ili gubitak života, kao i da izbjegne narušavanje životne sredine i ugrožavanje imovine.

Promocija SMS-a podrazumijeva procese i procedure kojima se osigurava da je osoblje obučeno i kompetentno da izvršava svoje dužnosti u vezi sa upravljanjem sigurnošću. Ovim procedurama se takođe omogućava razmjenjivanje pitanja vezanih za sigurnost, između operativnog osoblja, kao i sa upravom organizacije.

Promocija sigurnosti je glavni element sistema za upravljanje sigurnošću (SMS), te je zajedno sa politikom sigurnosti i sigurnosnim ciljevima organizacije veoma važna za stalno unapređivanje sigurnosti.

Prema ICAO-u, SMS okvir i promocija sigurnosti imaju dva elementa:

- Obuka i edukacija, i
- Komunikacija u vezi sa sigurnošću.

Evropski tim za sigurnost u komercijalnom vazduhoplovstvu (ECAST) je osnovan u oktobru 2006. godine kao jedna od tri stuba evropske strateške inicijative sigurnosti (ESSI). ESSI je partnerstvo između EASA-e, drugih evropskih regulatora i vazduhoplovne industrije. ECAST se bavi operacijama velikih vazduhoplova sa nepokretnim krilom i ima za cilj da još više poboljša sigurnost u oblasti komercijalnog vazduhoplovstva u Evropi i za evropske državljane širom svijeta.

Ostala dva stuba su evropski tim za sigurnost helikoptera (EHAST) i evropski tim za sigurnost generalne avijacije (EGAST).

ECAST SMS radna grupa je uvjerena da SMS ne može biti djelotvoran bez odgovarajuće kulture sigurnosti (*safety culture*). Stoga, ona operatorima vazduhoplova pruža uputstva za razumijevanje koncepta *safety culture* i procjenjuje *safety culture* u svojim organizacijama.

U cilju podsticanja implementacije SMS kod vazduhoplovnih subjekata i praćenja njegove efikasnosti uvedene su nove akcije u ovoj oblasti.

Ref. br.	Ref. EPAS 2018-2022	Akcija	Rok	Status
<b>NOVE AKCIJE</b>				
2.1.3/8	MST.026	Agencija bi trebalo da koristi EASA Management Assessment Tool kao podršku nadzoru na bazi performansi (PBO). O zapažanjima će obavijestiti EASA-u.		KONTINUIRANO

<b>POSTOJEĆE AKCIJE</b>				
2.1.3/5		Vazduhoplovni subjekti su u obavezi da implementiraju SMS. Agencija će kroz vršenje nadzora kontrolisati realizaciju ove aktivnosti.	2015. godina	U TOKU
2.1.3/7		Agencija će kroz izmjene i modernizaciju postojećeg web sajta učiniti dostupnijim informacije korisne vazduhoplovnim subjektima.	2015. godina	U TOKU
<b>ZAVRŠENE AKCIJE</b>				
2.1.3/1	MST.002	Agencija ima obavezu da postavi vezu (link) za materijal ESSI-ja na svojoj internet stranici	2013. godina	ZAVRŠENO
2.1.3/2	MST.002	Agencija ima obavezu objavljivanja promotivnog materijala u vezi sa SMS, a koji je izradila SMICG	2014. godina	ZAVRŠENO
2.1.3/3		Agencija ima obavezu objavljivanja promotivnog materijala koji je izradila ESSI		ZAVRŠENO
2.1.3/4		Agencija će razviti sistem dobrovoljnog prijavljivanja događaja od značaja za sigurnost vazdušnog saobraćaja i učiniti ga dostupnim.	2015. godina	ZAVRŠENO
2.1.3/6		Agencija će se pridržavati zahtjeva Priloga 2 Pravilnika o zajedničkim zahtjevima, sigurnosnom nadzoru nad upravljanjem vazdušnim saobraćajem i uslugama u vazdušnoj plovidbi, sistemu za obezbjeđivanje sigurnosti softvera i programu efikasnosti (Uredba Komisije (EU) br. 691/2010 od 29. jula 2010. godine kojom se propisuje program efikasnosti pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi i mrežnih funkcija) i izvještavanje o:	2016. godina	ZAVRŠENO



		<ul style="list-style-type: none"><li>- KULTURA POVJERENJA I PRAVIČNOSTI (<i>Just Culture</i>),</li><li>- EFIKASNOST UPRAVLJANJA SIGURNOŠĆU (<i>Effectiveness of Safety Management</i>),</li><li>- Primjena softverskog alata klasifikacije ozbiljnosti prilikom analize rizika (<i>Use of the Risk Analysis Tool</i>).</li></ul>		
--	--	---	--	--

## 2.1.4 Ljudski faktori i sposobnosti

Ljudski faktor u raznim oblicima je najčešći faktor u većini nesreća, ozbiljnih nezgoda vazduhoplova i događaja koji ugrožavaju sigurnost. Različiti oblici ljudske greške su uzročni faktor u većini vazduhoplovnih nesreća, ozbiljnih nezgoda i događaja koji ugrožavaju sigurnost. Većina grešaka koje naprave stručno, kvalifikovano i licencirano operativno osoblje nastaje, ili zbog neuspjeha u primjeni standardne operativne procedure na utvrđeni način, ili zbog slabe procjene.

Evropska savjetodavna grupa EASA-e za ljudski faktor (*European Human Factors Advisory Group – EHFAG*) je razvila novu evropsku strategiju za ljudski faktor u civilnom vazduhoplovstvu. Ova grupa predstavlja izvor stručne ekspertize za ljudski faktor i za sistem upravljanja sigurnošću. Ova grupa se redovno sastaje da bi raspravljali o ljudskom faktoru i pružili savjete EASA-i i nacionalnim vazduhoplovnim vlastima.

Bilo da se radi o posadi, kontroli letenja, održavanju, organizaciji ili projektu, sve karike lanca sigurnosti povezane su sa ljudskim faktorom, a ujedno i sa ljudskim odlukama i potencijalnim ljudskim greškama. Pošto se zna da je svaki lanac jak koliko je jaka njegova najslabija karika, ljudski faktor treba da se razmatra u svim oblastima.

U istraživanju koje je sprovedla Nacionalna svemirska agencija SAD-a (NASA), navodi se da više od 60% nezgoda potiče iz faze operacija prije leta. Ustanovljeno je da su ove nezgode rezultat konstantnog pritiska, uglavnom zbog nedostatka vremena, što dovodi do ishitrenih radnji i grešaka. Veliko radno opterećenje je glavni faktor u 80% slučajeva nesreća i ozbiljnih nezgoda, i isti prouzrokuje greške posade.

Efikasnost i efektivnost aktuelnih i budućih operacija počiva na ljudskom faktoru. Ljudski faktor i sposobnosti utiču na sve aspekte vazduhoplovnog sistema, kako kod pojedinaca tako i na nivou organizacije.

Ref. br.	Akcija	Rok	Status
<b>POSTOJEĆE AKCIJE</b>			
2.1.4/1	Agencija će pratiti i analizirati pitanja ljudskog faktora i sposobnosti u komunikaciji sa vazduhoplovnim subjektima, a relevantne informacije i kriterijume, dobijene od međunarodnih organizacija i radnih grupa, dostavljaće vazduhoplovnim subjektima.		KONTINUIRANO
2.1.4/2	Agencija će primjenjivati sve radnje koje potiču od EHFAG akcionog plana za ljudski faktor i sposobnosti.		KONTINUIRANO

## 2.2 Operativni problemi - Komercijalni vazdušni saobraćaj (CAT)

Prije nego dođe do nesreće ili ozbiljne nezgode, obično se pojavi niz drugih uočljivih problema koji slabe efikasnost sistema sigurnosti. Ti problemi mogu biti u vezi sa meteorološkim prilikama, uslugama u vazdušnom saobraćaju, aerodromskim uslugama, radom operativnog centra operatora, posadom vazduhoplova, itd. Obično se tek kasnije pojavljuju problemi koji su predmet posmatranog sigurnosnog događaja.

U okviru komercijalnih operacija vazdušnog saobraćaja, prepoznato je devet različitih kategorija operativnih problema, u zavisnosti od različitih načina kojima se dolazi do nesreća i ozbiljnih nezgoda. Ovi događaji su „konačni“ odnosno predstavljaju završna stanja u nizu događaja koji su prerasli u događaj sa sigurnosnim posljedicama.

Sljedeće kategorije operativnih problema su prepoznate:

- rizik od izlijetanja vazduhoplova sa poletno-sletne staze
- rizik od neodobrenog ulaska u vazdušni prostor
- rizik od sudara vazduhoplova u vazduhu
- rizik od kontrolisanog leta u teren
- rizik od gubitka kontrole u letu
- rizik od neodobrenog izlaska na poletno-sletnu stazu
- rizik operacija na zemlji
- rizik od odstupanja od zadatog nivoa leta
- rizik koji potiče od ljudskog faktora.

Određeni problemi, kao što su nestabilni prilazi, operacije u opasnim vremenskim uslovima ili neadekvatni postupci posade, imaju uticaj na više od jedne oblasti prepoznatih rizika. Isto tako, i ljudski faktor utiče na razne oblasti prepoznatih rizika.

## 2.2.1 Rizik od izlijetanja vazduhoplova sa poletno sletne staze (PSS)

ICAO definicija izlijetanja vazduhoplova sa poletno sletene staze (u daljem tekstu PSS) je: “skretanje ili izlijetanje sa poletno-sletne staze”.

Izlijetanje vazduhoplova sa PSS je događaj kada vazduhoplov napusti PSS u toku polijetanja ili slijetanja.

Statistički gledano, izlijetanje vazduhoplova sa PSS je događaj koji se krajnje rijetko dešava u Crnoj Gori. Međutim, kako je veliki broj nesreća i ozbiljnih nezgoda u Evropi povezan sa izlijetanjem vazduhoplova sa PSS, ova kategorija se prati i analizira unutar Plana sigurnosti vazdušnog saobraćaja Crne Gore.

Prema podacima SKYBRARY-ja, međunarodno priznatog distributera vazduhoplovnih informacija, izlijetanja sa PSS čine najučestaliju kategoriju nesreća u svijetu, a za vazduhoplove registrovane u evropskim državama su treće po redu. Kada su u pitanju katastrofalne nesreće, kako u svijetu tako i u Evropi, izlijetanja sa PSS zauzimaju šesto mjesto.

Evropsku radnu grupu za sprečavanje izlijetanja vazduhoplova sa PSS (EWGRS) predvodi EUROCONTROL uz podršku ECAST-a.

Ključni materijal je takođe Evropski akcioni plan za sprečavanje izlijetanja sa PSS, koji je izradila Evropska radna grupa za sigurnost PSS.

Faktori koji doprinose izlijetanjima vazduhoplova sa PSS su:

- Jačina čeonke komponente vjetra, kao i bočne koja izuzetno varira i/ili je na granici maksimalne dozvoljene komponente za vazduhoplov,
- Slaba i promjenljiva spoljašnja vidljivost, i
- Poletno sletna staza koja je kontaminirana vodom, ledom, snijegom ili bljuzgavicom, bez obzira da li je stanje adekvatno predočeno.

Ref. br.	Ref. EPAS 2018-2022	Akcija	Rok	Status
<b>POSTOJEĆE AKCIJE</b>				
2.2.1/1	MST.007	Agencija će u skladu sa Evropskim akcionim planom za sprečavanje izlijetanja sa PSS-a, operatorima vazduhoplova, pružaocu usluga u vazdušnoj plovidbi, aerodromskim operatorima i predstavnicima pilota ukazivati na rizike izlijetanja sa PSS. Kontrola implementacije ovih aktivnosti vrši se kroz aktivnosti nadzora Agencije.		KONTINUIRANO

2.2.1/2		Agencija će nastaviti da učestvuje u EASA inicijativama sa ciljem da se kordinisanom razmjenom saznanja i iskustava iz najbolje prakse uspješno riješi ovo sigurnosno pitanje.		KONTINUIRANO
2.2.1/4		Operatori aerodroma su u obavezi da implementiraju sisteme upravljanja sigurnošću, uključujući odgovarajuće radnje i procedure koje se odnose na izlijetanje vazduhoplova sa PSS kao jednog od sigurnosnih indikatora. Agencija će kroz vršenje nadzora kontrolisati realizaciju ove aktivnosti.	2019. godina	U TOKU
<b>ZAVRŠENE AKCIJE</b>				
2.2.1/3		Na aerodromima Podgorica i Tivat, u skladu sa zahtjevima, potrebno je oformiti LRST ( <i>Local Runway Safety Team</i> - tim zadužen za sigurnosna pitanja na navedenim aerodromima).	2015. godina	ZAVRŠENO

## 2.2.2 Rizik od neodobrenog ulaska u vazdušni prostor

Neodobreni ulazak u vazdušni prostor, se definiše kao: ulazak u granice kontrolisanog vazdušnog prostora bez prethodnog odobrenja od strane kontrole letjenja, koja je u skladu sa međunarodnim i domaćim propisima nadležna za taj vazdušni prostor.

Inicijativu o praćenju neodobrenih ulazaka u vazdušni prostor započeo je EUROCONTROL 2006. godine sa krajnjim ciljem da izradi evropski akcioni plan za smanjenje ovog rizika, i da pomogne korisnicima vazdušnog prostora, pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi, regulatorima i vojnim vlastima u sprovođenju dogovorenih radnji.

Najčešći učesnici događaja neodobrenog ulaska u određeni vazdušni prostor, jesu predstavnici generalne avijacije. To se dešava iz razloga što se većina letova generalne avijacije odvija pod vizuelnim uslovima letjenja (VFR), i od strane neiskusnih pilota sa malim naletom. Letovi koji se obavljaju po instrumentalnim uslovima letjenja (IFR) obično se, za razliku od VFR letova, obavljaju unutar kontrolisanog vazdušnog prostora i pod nadzorom organizacione jedinice kontrole letenja.

Neki od faktora koji doprinose neodobrenom ulasku u kontrolisani vazdušni prostor su:

- Oskudna opremljenost vazduhoplova navigacionom i komunikacionom tehnologijom,
- Nedovoljna priprema prije leta od strane vođe vazduhoplova, zastarjele ili neadekvatne mape ili navigacione baze podataka, NOTAM, brifinzi itd. ,
- Nedostatak visoko kvalitetnih sistema za navigaciju i komunikaciju, i
- Nedostajući regulatorni zahtjevi u odnosu na podjelu i specifičnosti vazdušnog prostora.

Ref. br.	Ref. EPAS 2018-2022	Akcija	Rok	Status
<b>POSTOJEĆE AKCIJE</b>				
2.2.2/1		Agencija će u okviru svojih nadležnosti dati najveći mogući doprinos u stvaranju regulatornog okvira koji će biti osnov za efikasnu i efektnu klasifikaciju, organizaciju i sigurnu upotrebu vazdušnog prostora Crne Gore.		KONTINUIRANO
2.2.2/2		Agencija će podsticati i verifikovati implementaciju akcionog plana kojim se smanjuje rizik grešaka u komunikaciji vazduh-zemlja kod relevantnih subjekata na nacionalnom nivou.		KONTINUIRANO
2.2.2/3		Agencija će organizovati radionice i seminare na kojima će vazduhoplovni subjekti biti informisani o zahtjevima u odnosu na klase vazdušnog prostora u Crnoj Gori.		KONTINUIRANO

2.2.2/4	MST.010	Agencija će raditi na sprovođenju odredbi Evropskog akcionog plana za smanjenje rizika od neodobrenog ulaska u kontrolisani vazdušni prostor ( <i>EUROPEAN ACTION PLAN FOR AIRSPACE INFRINGEMENT RISK REDUCTION</i> )		KONTINUIRANO
---------	---------	---	--	--------------

### 2.2.3 Rizik od sudara vazduhoplova u vazduhu

Sudari vazduhoplova u vazduhu su nesreće u kojoj dva ili više vazduhoplova dođu u direktan kontakt tokom leta. Imajući u vidu da do ovih nesreća dolazi u vazduhu i pri velikim brzinama, gotovo u svim prilikama posljedice su katastrofalne ili sa ozbiljnim, odnosno potpunim oštećenjem. *Mid-air collision* (MAC) predstavlja događaj smanjenja rastojanja između vazduhoplova koji eskalira sudarom – nesrećom. Smanjenje rastojanja između vazduhoplova dešava se uvijek kad se naruši propisano rastojanje između vazduhoplova. Smanjenje rastojanja može biti vertikalno, horizontalno ili oboje.

Mogućnost nastanka ovakvih nesreća povećava se usljed pogrešne komunikacije ili gubitka komunikacije, greške u navigaciji ili značajnih odstupanja od planova leta i izdatih uputstava kontrole letenja (u vazdušnim prostorima bez radarskog pokrivanja). Zbog velike gustine saobraćaja i smanjenog razdvajanja u poređenju sa ostalim fazama leta, ovakvi sudari se češće događaju u blizini aerodroma.

ECAST i EASA identifikovali su glavne uzroke usljed kojih dolazi do sudara vazduhoplova u vazduhu: neefikasna kontrola letenja, neodobreni ulasci u vazdušni prostor, probijanje odobrenog nivoa leta i greške u lateralnoj navigaciji. Posade koje ignorišu i ne prate upozorenja ACAS-a dovode do neefikasnog izbjegavanja sudara, i na taj način ugrožavaju zadnju liniju odbrane od opasnosti sudara u vazduhu. Mali vazdušni prostor, velika gustina saobraćaja i potencijalni problemi zemaljskih operacija, pogotovo u ljetnoj sezoni, mogu dovesti do grešaka i potencijalnih opasnosti. Agencija će ovaj problem istaći na nacionalnom nivou i preduzeti sve moguće mjere predostrožnosti kako ne bi dolazilo do ovakvih problema i izlaganja rizicima. Agencija će takođe nadzirati usklađenost sa regulatornim odredbama za sistem za izbjegavanje sudara vazduhoplova u vazduhu - ACAS II (TCAS II).

Ref. br.	Ref. EPAS 2018-2022	Akcija	Rok	Status
<b>NOVE AKCIJE</b>				
2.2.3/5	MST.011	Agencija će obezbijediti informisanost svih relevantnih subjekata sa analizama događaja po pitanju smanjenja separacije između civilnih i vojnih vazduhoplova.	2019. godina	U TOKU
<b>POSTOJEĆE AKCIJE</b>				
2.2.3/1		Agencija će obezbijediti da svi relevantni vazduhoplovi iz Registra civilnih vazduhoplova koji su pod njenim nadzorom imaju certifikovanu ACAS II opremu.		KONTINUIRANO
2.2.3/2		Agencija će uticati da se obezbijede uslove za zaštitu kritičnog vazdušnog prostora oko aerodroma sa frekventnim		KONTINUIRANO



		saobraćajem, efikasnim radarskim pokrivanjem od strane nadležne službe za kontrolu vazdušnog saobraćaja.		
<b>ZAVRŠENE AKCIJE</b>				
2.2.3/3		Agencija će obezbijediti da navedena ACAS II oprema ima uvjerenje o plovidbenosti, u skladu sa važećim EASA dokumentima za certifikaciju.	2014. godina	ZAVRŠENO
2.2.3/4		Agencija će obezbijediti uslove koji omogućavaju da svi relevantni operatori imaju operativno odobrenje u skladu sa važećim dokumentima EASA-e.	2014. godina	ZAVRŠENO

## 2.2.4 Rizik od kontrolisanog leta u teren (CFIT)

CFIT je slučaj kada ispravan vazduhoplov koji je pod kontrolom letačke posade nenamjerno obavi let u teren, prepreke ili vodu, i to obično bez prethodne svjesnosti posade. To je četvrta po učestalosti kategorija nesreća sa smrtnim posljedicama kod avio kompanija u Evropi, a u svijetu drugi po redu razlog nesreća sa smrtnim posljedicama u komercijalnom vazduhoplovstvu od 2008. godine. Države EU zajedno sa Crnom Gorom žele da smanje nivo kontrolisanog leta u teren.

Greška pilota je ključni faktor koji dovodi do CFIT nesreća. Neki od faktora koji povećavaju mogućnost greške pilota su umor, gubitak mogućnosti snalaženja i dezorijentacija.

Ove nesreće često podrazumijevaju udar u teren kao što su brda ili planine, a mogu se dogoditi i kada je oblačno ili u uslovima smanjene vidljivosti. CFIT se često događa u toku snižavanja vazduhoplova pri slijetanju i blizu aerodroma. Brdovit teren oko aerodroma predstavlja dodatni rizik i još više povećava potencijalnu opasnost od CFIT-a.

Opuštenost, nemarnost i nedovoljno kontrolisanje i praćenje indikacija instrumenata i prepoznavanje grešaka mogu biti neki od dodatnih problema koji mogu da dovedu do CFIT. Prema statistici Savezne uprave za civilnu avijaciju Sjedinjenih Američkih Država (FAA):

- CFIT nesreće se u 64% slučajeva dešavaju po danu dok 36% po noći
- CFIT nesreće imaju u 58% slučajeva smrtne posljedice
- 51% CFIT nesreća se događa u IMC, 48% u VMC, dok se preostalih 1% događa u nepoznatim uslovima
- Teren u koji se udarilo je bio u 45% slučajeva ravan, a u 55% brdovit

Većina CFIT nesreća događa se u fazi prilaza i slijetanja i često se vezuju za neprecizne prilaze. Nedovoljno poznavanje prilaza ili pogrešno čitanje vazduhoplovne karte za prilaz su uobičajeni uzročni faktori. Vertikano navođenje koje se koristi za neprecizne prilaze smanjuje mogućnost greške koja dovodi do opasnosti.

Ref. br.	Ref. EPAS 2018-2022	Akcija	Rok	Status
<b>POSTOJEĆE AKCIJE</b>				
2.2.4/1	MST.006	Agencija će nastaviti da ažurira ograničenja u vezi sa vremenom leta, trajanjem dežurstva, kao i zahtjeve za vremenima odmora letačke posade za oblast komercijalnog vazdušnog prevoza i na taj način smanjiti rizik umora i CFIT nesreća.		KONTINUIRANO
2.2.4/3		Agencija će kroz periodične radionice i seminare promovirati značaj svjesnosti situacije kod letačkog osoblja.	2019. godina	U TOKU

<b>ZAVRŠENE AKCIJE</b>				
2.2.4/2		Objaviti i primijeniti EASA regulatorne okvire u vezi sa ograničenjima radnog vremena u oblasti komercijalnih operacija.	2016. godina	ZAVRŠENO
2.2.4/4		Objaviti i primijeniti regulatorne okvire po pitanju upravljanja rizikom zamora letačkih posada.	2014. godina	ZAVRŠENO

## 2.2.5 Rizik od gubitka kontrole nad vazduhoplovom

Gubitak kontrole nad vazduhoplovom se događa kada vazduhoplov uđe u režim leta koji je van njegove normalne envelope. To se obično događa na velikim visinama i predstavlja iznenađenje za letačku posadu.

Gubitak kontrole nad vazduhoplovom je dugo godina bio jedan od najznačajnijih uzroka vazduhoplovnih nesreća sa smrtnim ishodom.

Faktori koji doprinose gubitku kontrole su sljedeći:

- Opasni vremenski uslovi (zaleđivanje, smicanje vjetra, itd)
- Gubljenje orijentacije u prostoru
- Neispravnosti na vazduhoplovu
- Slabo korišćenje automatizacije i slabo upravljanje vazduhoplovom

Jedna od poznatih mjera za smanjenje gubitka kontrole je obuka pilota u snalaženju pri nepravilnim položajima vazduhoplova na uređaju za simulirano letenje(simulator), u okviru programa za obnovu znanja, ili uvježbavanje vještina rasporeda pažnje pilota vazduhoplova.

Ref. br.	Ref. EPAS 2018-2022	Akcija	Rok	Status
<b>POSTOJEĆE AKCIJE</b>				
2.2.5/1	MST.004	Agencija će na osnovu sprovedenih nadzora nad SMS-om operatora, obaviti detaljne analize mjera za smanjenje rizika koje su usvojili operatori vazduhoplova.		KONTINUIRANO
2.2.5/2	MST.004	Učestvovanje u EASA inicijativama kako bi se bolje razumio gubitak kontrole nad vazduhoplovom i moguće radnje za ublažavanje rizika.		KONTINUIRANO

## 2.2.6 Rizik od neodobrenog izlaska na poletno-sletnu stazu

ICAO definicija neodobrenog izlaska na PSS je: „Svi događaji na aerodromu koji imaju veze sa nepropisnim prisustvom vazduhoplova, vozila ili lica na zaštićenoj oblasti površine koja je namijenjena za slijetanje i polijetanje vazduhoplova“.

Prema izvještajima koje prima EASA-a, svakog dana se dešava najmanje dva neodobrena izlaska na PSS, u Evropi. Nesreće se i dalje događaju na poletno-sletnim stazama, te stoga Crna Gora, zajedno sa ostalim evropskim zemljama, kroz ovaj plan ukazuje na ovaj problem, i stavlja akcenat na radnje koje pomažu u smanjenju rizika.

Izvještaji takođe pokazuju da je većina faktora koji doprinose i/ili uzrokuju ove probleme vezana za prekid u komunikaciji, greške u zemaljskoj navigaciji usljed neadekvatnih ili dvosmislenih znakova i oznaka na manevarskim površinama i relevantnih informacija potrebnih posadi vazduhoplova.

Problem neodobrenog izlaska na PSS je težak za otkrivanje i rješavanje iz razoga što piloti i vozači vozila na poletno-sletnoj stazi pretpostavljaju, odnosno vjeruju da imaju dozvolu da borave na poziciji gdje se nalaze ili da uđu na poletno-sletnu stazu.

Shodno tome, potrebno je, kad god je to moguće, organizovati posebnu zajedničku obuku i kurs upoznavanja sa radnjama koje sprečavaju neodobrene izlaske na poletno-sletnu stazu i to: pilotima, kontrolorima letenja i vozačima vozila po manevarskim površinama. Sigurnost na poletno-sletnoj stazi treba da bude dio početne i periodične obuke za operativno osoblje, npr. kontrolore letenja, pilote, vozače vozila po manevarskim površinama, i ostalo osoblje koje ima veze sa operacijama na manevarskim površinama.

Da bi se postigao glavni cilj ovih aktivnosti, moraju se obezbijediti adekvatne obuke koje bi dovele do smanjenja broja nesreća prouzrokovanih neodobrenim izlascima na poletno-sletnu stazu.

Ref. br.	Ref.EPAS 2018-2022	Akcija	Rok	Status
<b>POSTOJEĆE AKCIJE</b>				
2.2.6/1	MST.014	Agencija treba da sprovede mjere iz Evropskog akcionog plana za Sprečavanje neodobrenog Izlaska na PSS-EAPPRI.	2019. godina	U TOKU
2.2.6/2		Agencija će nastaviti da prati i da vrši procjenu efikasnosti mjera koje su sprovedene.		KONTINUIRANO
2.2.6/3		Operatori aerodroma će u okviru aktivnosti lokalnih Runway Safety Timova prepoznati dodatne mogućnosti poboljšanja signalizacije i obilježavanja manevarskih površina.	2019. godina	U TOKU

## 2.2.7 Rizik zemaljskih operacija

Operativna sigurnost vazduhoplova zavisi od zemaljskih operacija što zavisi kako od izbjegavanja nesreća nastalih u toku samih zemaljskih operacija tako i onih nesreća koje nastaju kao posljedica zemaljskih operacija. Stoga uključuje sve aspekte upravljanja vazduhoplovom na aerodromu kao i kretanja vazduhoplova oko aerodroma osim u slučaju kretanja vazduhoplova po poletno-sletnim stazama u upotrebi.

Sigurnosni izazovi zemaljskih operacija su dijelom **direktno** vezani za same operacije vazduhoplova u datom momentu, kao npr. obezbijediti sigurno taksiranje i spriječiti sudare na zemlji, kao i da izduvni gasovi motora velikih vazduhoplova ne ugrožavaju manje.

Takođe postoje izazovi koji su **indirektno** vezani za trenutnu operaciju vazduhoplova. Zemaljska operativa takođe priprema vazduhoplov za odlazak na takav način da će predstojeći let biti siguran, npr. propisno ukrcavanje tereta i prtljaga, kontrolisano punjenje gorivom adekvatne količine i kvaliteta, kao i propisna upotreba resursa koji služe za pregled površina vazduhoplova i za odleđivanje vazduhoplova.

Mnoge aktivnosti koje imaju direktni uticaj na sigurnost leta često riješava ugovorena ili podugovorena organizacija, a ne zaposleni od strane operatora vazduhoplova. Takvi aranžmani zahtijevaju da efikasne sisteme obezbjeđivanja kvaliteta koriste kako operatori vazduhoplova tako i razni pružaoци usluga.

Problemi sigurnosti zemaljskih operacija prijavljuju se na različite načine od strane država članica Evropske Unije na različite načine. Bolje razumijevanje rizičnih faktora zemaljskih operacija rezultira boljim aktivnostima potrebnim za rješavanje problema na nacionalnom nivou.

Ref. br.	Ref. EPAS 2018-2022	Akcija	Rok	Status
<b>POSTOJEĆE AKCIJE</b>				
2.2.7/1		Agencija će kroz proces certifikacije aerodroma voditi računa da je svo operativno osoblje, koje je angažovano na poslovima pružanja usluga, adekvatno osposobljeno, kao i da je uspostavljen sistem upravljanja sigurnošću kod operatora aerodroma, koji obezbjeđuje da se upravljanje sigurnošću proteže i na pružaoce zemaljskih usluga.	2019. godina	U TOKU

2.2.7/2		Agencija će nastaviti da prati i da vrši procjenu efikasnosti mjera koje su sprovedene.		KONTINUIRANO
2.2.7/3		Operatori aerodroma Podgorica i Tivat su u obavezi da budu usklađeni sa novom EU regulativom za aerodrome, transponovanom u crnogorski regulatorni sistem, i da informišu o svim bitnim promjenama identifikovanim u odnosu na postojeću regulativu. Agencija će kontrolisati kroz proces nadzora stepen usklađenosti.	2021. godina	U TOKU
2.2.7/4		Agencija će, u skladu sa regulatornim zahtjevima i prepoznatom potrebom, odrediti koji su to aerodromi na kojima mora biti obezbijedena oprema za pregled površina vazduhoplova i oprema za odleđivanje vazduhoplova.		ZAVRŠENO
2.2.7/5		Operatori aerodroma su u obavezi da, u skladu sa prepoznatom potrebom, posjeduju i omoguće pristup operatorima vazduhoplova na zahtjev sledeće: <ul style="list-style-type: none"> <li>- oprema za pregled površina vazduhoplova i</li> <li>- oprema za odleđivanje vazduhoplova.</li> </ul>	2019. godina	U TOKU

## 2.2.8 Rizik od odstupanja od zadatog nivoa leta

Odstupanje od zadatog nivoa leta događa se kada vazduhoplov ne uspije da leti na nivou za koji je dobio odobrenje, nezavisno od činjenice da li taj događaj rezultira narušavanjem separacije između vazduhoplova ili prepreke. Odstupanje od zadatog nivoa leta takođe je poznato kao odstupanje od zadate visine.

Definicija EUROCONTROL-a za odstupanje od zadatog nivoa leta je: “Svako neovlašćeno vertikalno odstupanje više od 300 stopa u odnosu na dato odobrenje kontrole letenja”. U okviru prostora sa smanjenim vertikalnim razdvajanjem-RVSM prostora, ova granica je smanjena na 200 stopa.

Sljedeći tipovi ne uključuju nehotično privremeno odstupanje od zadatih nivoa jer se pripisuju efektima turbulencije:

- Posada vazduhoplova uradi oboje, prihvati uputstva i unese ih pravilno, međutim iz nekog razloga ih se ne pridržava i ne ispoštuje ih (obično zbog greške upravljanja vazduhoplovom ili tehničke greške)
- Posada vazduhoplova prihvati instrukcije ispravno, ali ih unese pogrešno, bez uočavanja svoje greške (greška upravljanja letom)
- Posada vazduhoplova instrukcije ponovi pogrešno, a ta greška nije uočena od strane kontrole letenja, i onda je ista tako i unijeta (greška ATC-a)
- Posada vazduhoplova nema mogućnosti da reaguje dovoljno brzo na kasno zadate nove instrukcije i u tom slučaju probije novi zadati nivo leta (greška ATC-a)
- vazduhoplov prati instrukcije sa pogrešno podešenim barometričkim pritiskom
- vazduhoplov napusti zadati nivo leta bez datih instrukcija

Posljedice do kojih može doći usljed odstupanja od zadatog nivoa leta su: gubitak razdvajanja od drugog vazduhoplova, što može da rezultira sudarom; sudar sa preprekom ili zemljom, povrede kabinske posade ili putnika prouzrokovane naglim manevrima kako bi se izbjegao sudar.

Najefektivniji način odbrane od odstupanja od zadatog nivoa leta je korišćenje standardnih operativnih procedura (SOP) kako u pilotskoj kabini tako i u organizacionoj jedinici kontrole letenja (ATC-u). SOP detaljno objašnjava procedure koje treba poštovati da bi se smanjila mogućnost odstupanja od zadatog nivoa leta. Isto tako, rutine u pilotskoj kabini vazduhoplova sa više članova letačke posade treba da uključe rigorozne procedure za unakrsno provjeravanje i potvrđivanje odobrenih nivoa leta, ponavljanje dobijenih informacija i visina postavljenih u FMS. Postoje i uređaji u vazduhoplovima čija je suština da upozore ukoliko postoji mogućnost sudara sa drugim vazduhoplovom (ACAS/TCAS) ili sa zemljom (GPWS ili EGPWS).

EUROCONTROL je objavio Evropski akcioni plan za sprečavanje odstupanja od zadatog nivoa leta, kao i aplikaciju koja se koristi u cilju edukacije u vezi sa sprečavanjem odstupanja od zadatog nivoa leta, koji se mogu naći na njihovoj internet stranici.



Ref. br.	Ref.EPAS 2018-2022	Akcija	Rok	Status
<b>POSTOJEĆE AKCIJE</b>				
2.2.8/1		Agencija treba da sprovede mjere iz Evropskog akcionog plana za sprečavanje odstupanja od zadanog nivoa leta (European Action Plan for the Prevention of Level Bust).		KONTINUIRANO
2.2.8/2		Agencija treba da prati implementaciju i efikasnost preduzetih mjera iz evropskog akcionog plana za sprečavanje odstupanja od zadanog nivoa leta od strane vazduhoplovnih subjekata će nastaviti da prati i da vrši procjenu efikasnosti stavki koje su sprovedene.		KONTINUIRANO

## 2.3 Nacionalni rizici

U Evropi, kao i u ostalim djelovima svijeta, generalna avijacija je široko rasprostranjena zajednica. Sportsko vazduhoplovstvo i rekreativna avijacija obuhvata širok spektar aktivnosti u vazduhu, počev od letilica na pogon, balonarstva i jedriličarstva do novonastalih aktivnosti kao što su sky-surfing, letenje ultra lakim letilicama i paraglajding.

Evropski tim za sigurnost generalne avijacije (EGAST) je treći po redu stub ESSI-ja koji je osnovan 17. oktobra 2007. godine. Bavi se pitanjima sigurnosti u operacijama generalne avijacije. Iako ova tijela formalno ne djeluju više, njihovi materijali se i danas distribuiraju GA populaciji. EASA kroz rad SPN tijela vrši promociju kod predstavnika GA.

Pored generalne avijacije na državnom nivou postoje određeni problemi koje se odnose na: ometanje vazduhoplova laserom ili laserskim snopom i udari ptica.

U Crnoj Gori, kao i u ostalom dijelu Evrope dobijanje sigurnosnih podataka o generalnoj avijaciji i učešće zajednice generalne avijacije predstavlja izazov. Agencija je u ranijem periodu doprinijela sigurnosti u generalnoj avijaciji kroz održavanje više sastanaka i razmjenu informacija sa predstavnicima ove zajednice. Ovo se naročito odnosi na frekventnu komunikaciju sa predstavnicima saveza i klubova u oblasti paraglajdinga i padobranstva, a dijelom i predstavnicima iz oblasti jedriličarstva. Agencija će nastaviti da ovim subjektima dostavlja nove informacije i materijale, te na taj način će unapređivati sigurnost u generalnoj avijaciji. Može se konstatovati da statistika u vezi nesreća i incidenta ima trend rasta, te da ova oblast definitivno zahtijeva pažnju i da joj je potrebno konstantno unapređivanje sigurnosti kako na nacionalnom tako i na evropskom nivou.

## 2.3.1 Generalna avijacija

Za potrebe ovog odjeljka, pod generalnom avijacijom podrazumijevaju se svi vazduhoplovi koji se ne koriste u komercijalne svrhe. Ovo uključuje vazduhoplove koji vrše radove iz vazduha, biznis avione, i sve manje vazduhoplove uključujući lake helikoptere, jednomotorne klipne vazduhoplove i mikro lake letilice. Takođe uključuje ostale podgrupe kao što su jedrilice, baloni, paraglajderi, padobranstvo, itd.

Generalna avijacija Crne Gore se uglavnom zasniva na avionima generalne avijacije, jedrilicama, aktivnostima padobranom i paraglajderom. Kao turistički atraktivno mjesto posljednjih godina i sa brojem turista u konstantnom porastu, generalna avijacija biva izložena dodatnim problemima u sigurnosti.

Kao i u većini turističkih destinacija u Evropi, stanje prirodnih uslova u Crnoj Gori rezultira velikim brojem letova tokom ljetnje sezone, sa vrlo malo letenja u zimskom periodu. To predstavlja jedinstveni skup rizika kojih vlasnici kao i piloti moraju biti svjesni.

Agencija insistira na tome da su vlasnici vazduhoplova i stanovništvo upoznati sa problemima sa kojima se suočavaju vazduhoplovi koji su dugo vremena bili u stanju mirovanja. Isto tako, strane posade i vlasnici moraju biti svjesni održavanja znanja i vještina kao i poznavanja planinskog terena i kompleksnih vremenskih uslova na domaćim aerodromima.

Dodatni državni problem koji je inteziviran u posljednje vrijeme, su aktivnosti vezane za paraglajding i odvijaju se u blizini dolaznog i prilaznog sektora aerodroma Tivat. Agencija će raditi na obavještavanju i informisanju vazduhoplovne javnosti o sigurnosnim rizicima i opasnostima koji mogu da budu posljedice nepoštovanja pravila i zakona. Ovo će se postići uz pomoć promotivnih materijala i informativnih tabli.

Problemi koji doprinose povećanju broja nesreća u generalnoj avijaciji, i oni koje će Agencija istaći i o njima informisati javnost su:

- Piloti koji lete po pravilima vizuelnog letenja (VFR), u uslovima sa smanjenom vidljivošću nastavljaju let, što može rezultirati gubitkom orijentacije u prostoru, gubitkom kontrole nad vazduhoplovom, kontrolisanim letom u teren i sudarom sa drugim vazduhoplovima.
- Korišćenje GPS uređaja kao i nedozvoljenih GPS uređaja, dovodi do prevelikog porasta samopouzdanja pilota prilikom orijentacije u prostoru i može da usljed netačne navigacije prouzrokuje teške nesreće.

Ref. br.	Ref. EPAS 2018-2022	Akcija	Rok	Status
<b>NOVE AKCIJE</b>				
<b>2.3.1/7</b>	MST.025	Agencija će prosleđivati predstavnicima klubova i škola sigurnosne informacije i		KONTINUIRANO

		promotivni materijal koji dobije od EASA SPN.		
<b>2.3.1/8</b>	<b>MST.027</b>	Agencija će razvijati principe povjerenja i pravičnosti (Just Culture) i za predstavnike GA. Kroz razvoj navedenih principa razvijaće sistem prijavljivanja i analize događaja od značaja za sigurnost.		KONTINUIRANO
<b>2.3.1/9</b>	MST.016	Agencija će edukovati i informisati predstavnike GA u cilju sprječavanja neodobrenog ulaska u kontrolisani vazdušni prostor.		KONTINUIRANO
<b>2.3.1/10</b>		Agencija će na osnovu preporuka EGAST tima kroz nadzorne aktivnosti, seminare, distribuciju materijala nad GA doprinijeti unaprjeđenju postojeće situacije, a sve u cilju umanjenja rizika od nesreća vazduhoplova. Ovo obuhvata 11 situacija: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Izbjegavanje sudara,</li> <li>2. Donošenje odluke,</li> <li>3. Procjena meteorološke situacije</li> <li>4. Letenje u blizini brdsko planinskih predjela</li> <li>5. Zaleđivanje karburatora klipnih motora</li> <li>6. Sigurna upotreba naprednih navigacionih uređaja</li> <li>7. Gubitak kontrole nad vazduhoplovom usljed sloma uzgona ili kovita</li> <li>8. Pružalac usluga vazduhoplovnog informisanja (FIS)</li> <li>9. Opasnost od udara ptica</li> <li>10. Letenje vazduhoplova na vazduhoplovnim manifestacijama</li> <li>11. Zaleđivanje strukture vazduhoplova</li> </ol>	2020. godina	U TOKU
<b>POSTOJEĆE AKCIJE</b>				
2.3.1/1		Agencija će organizovati održavanje javne rasprave sa zainteresovanim subjektima gdje		U TOKU

		bi se analizirali problemi u oblasti generalne avijacije i gdje bi se donijeli konkretni zaključci po pitanju akcija na umanjenju rizika u ovoj oblasti operacija vazduhoplova.		
2.3.1/2		Agencija će objaviti materijale sa akcentom na edukaciji i pozornosti kod vršenja operacija helikopterom iznad urbanih sredina.	2019. godina	U TOKU
2.3.1/3		Agencija će nastaviti sa popularizacijom prijavljivanja događaja od značaja za sigurnost vazdušnog saobraćaja i podizanja nivoa sigurnosne kulture u oblasti generalne avijacije.		KONTINUIRANO
2.3.1/4		Agencija će kroz komunikaciju sa Ministarstvom saobraćaja i pomorstva, Ministarstva turizma i održivog razvoja, Upravom za sport i Vazduhoplovnim Savezom Crne Gore uticati na podizanje sigurnosne kulture u ovoj oblasti avijacije.		KONTINUIRANO

## 2.3.2 Ometanje vazduhoplova laserom / laserskim snopom

Tokom poslednjih godina došlo je do porasta trenda namjernog korišćenja lasera u cilju ometanja sigurnog izvođenja operacija vazduhoplova, a ponekad i aktivnosti kontrole letenja. Ovo može imati potencijalne opasne posljedice, a posebno na pilote tokom kritičnih faza leta, kao što su polijetanje, prilaz i slijetanje.

Glavni vizuelni efekti su:

**Ometanje i prepad:** Dešava se kada laserski snop svijetla (ili neko drugo jako svijetlo) može da odvraći pažnju pilotu tokom noćnog polijetanja, prilaza ili slijetanja.

**Odsjaj i narušavanje:** Dešava se kada je intenzitet laserske svjetlosti povećan toliko da utiče na vidljivost gdje mogućnosti noćne vidljivosti počinju da opadaju.

**Privremeno zaslijepljenje:** Ovaj efekat je sličan iskustvu kada gledate u svjetlo blica foto aparata. Nema povreda, ali dio vidnog polja je trenutno onemogućen. Ponekad postoje i odsjaji i ponavljanje slika.

Neke od metoda smanjenja rizika su:

- **Regulatorna smanjenja:** Podrazumijevaju državne mjere da ograniče prodaju, nošenje i korišćenje lasera, kao i izmjene postojećih zakona i pravilnika. Obučavanje javnosti o bezbjednom rukovanju laserima je jednako važno, kao i stavljanje upozoravajućih naljepnica na laserske uređaje (pogotovo na onim sa izlaznom snagom iznad 5mW) o opasnostima koje laseri nanose ukoliko se ometaju avioni.
- **Metode odbrane pilota:** Sastoje se od obuke pilota tehnikama odbrane od ometanja laserom (npr. da gledaju suprotno a nikako ka snopu laserskog svjetla, ne pokušavati da pronađete izvor, korišćenje auto pilota, i pojačati svjetlost u pilotskoj kabini). Piloti treba takođe da provjere NOTAM-e u slučaju prijavljene aktivnosti laserom duž njihove planirane rute leta. I na samom kraju, piloti trebaju kontroli letenja da prijave sve slučajeve ometanja laserom i da ispune obrazac „Izvještaja o sigurnosti“ (Safety Report) u skladu sa procedurama kompanije ili u skladu sa regulatornim obavezama.
- **Odbrane kontrole letenja:** Sastoje se od prepoznavanja ometanja laserom (vizuelne kontrolne prostorije) od strane kontrolora i njihovog ispravnog reagovanja. Oni takođe ne smiju pokušavati da otkriju izvor svjetla i moraju informisati vazduhoplove pod njihovim nadzorom o potencijalnom problemu. Kao i piloti, kontrolori treba da prijave ometanje laserom njihovoj kompaniji ili Agenciji u skladu sa procedurom kompanije i regulatornim obavezama.

Ref. br.	Ref. EPAS 2018-2020	Akcija	Rok	Status
<b>POSTOJEĆE AKCIJE</b>				
2.3.2/1		Agencija će kroz sistem izvještavanja prikupljati i detaljno analizirati izvještaje po pitanju ometanja laserom i po uočavanju trenda povećanja ovih dešavanja predložiti izmjenu propisa koji bi ograničavali ili zabranjivali upotrebu ovih uređaja.		KONTINUIRANO

### 2.3.3 Udar ptica

Udar ptica je sudar između životinje koja se nalazi u vazduhu i vazduhoplova. Udari ptica predstavljaju ozbiljnu opasnost za sigurnost vazduhoplova, i izazvale su veliki broj nesreća sa smrtnim ishodom.

Udar ptica u vazduhoplov je česta pojava i može biti značajna prijetnja sigurnosti vazduhoplova. Za manje vazduhoplove, značajna šteta može biti nanijeta strukturi vazduhoplova, kao i cijelom vazduhoplovu, pogotovo vazduhoplovima na mlazni pogon. Oni su dosta osjetljivi na gubitak potiska, koji se može pojaviti udarom ptica u usisnik vazduha motora, što je prouzrokovalo niz nesreća sa smrtnim ishodom u prošlosti.

Prema podacima *Bird Strike Committee* ([www.birdstrike.org](http://www.birdstrike.org)) u periodu od 1988. godine prijavljeno je preko 250 događaja sa fatalnim ishodom uzrokovanih upravo udarom ptica. U periodu od 1990 do 2013, prema statističkim podacima koje vodi FAA za teritoriju SAD, prijavljeno je ukupno 131.081 događaj udara ptica. Analizom je konstatovan pozitivan trend ovih događaja kao i činjenica da je prijavljeni broj samo 39% događaja udara ptica koji su se stvarno desili. Prema dokumentu koji je objavila EASA (*Bird population trends and their impact on aviation safety 1999–2008*, objavljeno 2009) u dekadi 1999–2008 desilo se ukupno 71 nesreća kao posledica udara ptica. Od toga, 6 nesreća je bilo sa fatalnim posledicama. Prema fazama leta 48% se desilo tokom take-off faze, 30% tokom approach faze, a ukupno – 84% se desilo tokom faza: take-off, landing i approach.

Udar ptica može nastati tokom bilo koje faze leta, ali je to najčešće tokom faze polijetanja, početnog penjanja, prilaza i faze slijetanja, zbog većeg broja ptica na manjim visinama. S obzirom da većina ptica leti uglavnom preko dana, tako se i većina udara ptica i nezgoda dešavaju tokom dnevnih letova.

Velika je vjerovatnoća da će veći vazduhoplovi sa mlaznim motorima doživjeti opasne posljedice udara, zbog udara ptica u usisnik motora. Djelimično ili potpuno gubljenje kontrole, može biti sekundarni rezultat posljedice od oštećenja strukture manjih vazduhoplova ili usisavanja ptica u motor većih vazduhoplova. Gubitak funkcija instrumenata neophodnih za letenje mogu biti, isto tako, posljedica udara ptica u pito statički sistem što može prouzrokovati da instrumenti zavisni od tog sistema daju pogrešne informacije.

Mogućnosti za ublažavanje rizika od opasnosti udara ptica su najveće na aerodromima, jer je to mjesto gdje se dešava veliki broj udara ptica, i zato što se tu kontrola i upravljanje opasnošću najlakše postiže.

Statistički gledano, najveći broj pristiglih prijava u Crnoj Gori odnosi se na udare ptica.

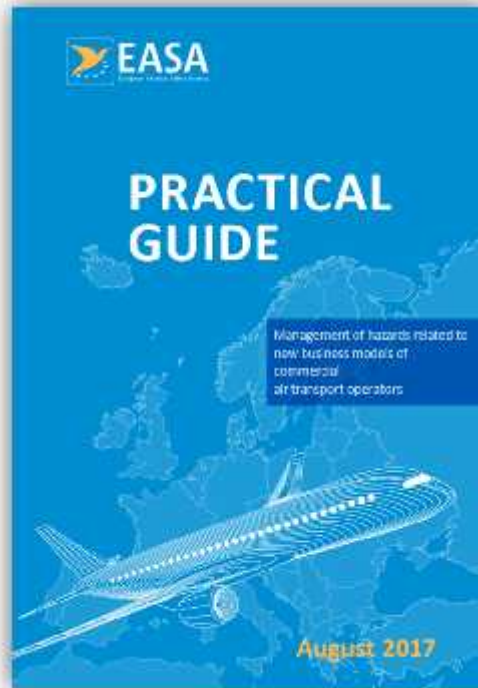
Uspostavljanje i praćenje nivoa aktivnosti ptica je značajno, te je stoga veoma važno evidentiranje udara ptica na nacionalnom nivou, čime se stvara prilika da se izgradi mjerodavna baza podataka i da se ti podaci podijele sa vazduhoplovnim subjektima.



Ref. br.	Ref. EPAS 2018-2020	Akcija	Rok	Status
<b>NOVE AKCIJE</b>				
2.3.3/3	SPT.091	Operator aerodroma će proaktivnim pristupom pratiti i preduzimati mjere za sprečavanje uticaja životinjskog svijeta na sigurnost operacija na aerodromu.		KONTINUIRANO
<b>POSTOJEĆE AKCIJE</b>				
2.3.3/1		Agencija će kroz sistem izvještavanja prikupljati i detaljno analizirati izvještaje po pitanju udara ptica i po uočavanju trenda povećanja ovih dešavanja tražiti od relevantnih subjekata pripremu stručne studije o uticaju životinjskog svijeta na operacije na aerodromu.		KONTINUIRANO
2.3.3/2		Agencija će ostvariti kontakt sa nadležnim organima državne uprave u cilju donošenja prostornih planova koji će onemogućavati stvaranje uslova za formiranje staništa i kretanja ptica u područjima u okolini aerodroma.	2019. godina	U TOKU

## 2.4 Aktuelni izazovi

Ovo poglavlje adresira izazove koji već imaju, ili mogu imati uskoro, uticaj na sigurnost vazdušnog saobraćaja.



Slika 6 – EASA dokument (avgust 2017. godine) – *Practical Guide: Management of hazards related to new business models of commercial air transport operators*

### 2.4.1 Operacije bespilotnih vazduhoplova (dronovi)

Bespilotni vazduhoplovi predstavljaju najbrže rastuću komponentu vazdušnog saobraćaja sa zavidnim uticajem na sigurnost. Još uvijek ne postoji jedinstvena regulativa na nivou Evrope koja uređuje ovu oblast. Evropska Agencija za sigurnost vazdušnog saobraćaja je u proteklom periodu objavila predlog regulatornih okvira čime bi oblast operacija bespilotnih vazduhoplova bila standardizovana na nivou EU. Standardizacija ovih okvira se neće desiti prije nego što dođe do usvajanja nove verzije krovnog EU dokumenta za oblast vazduhoplovstva, Basic Regulation-a.

Međunarodna organizacija civilnog vazduhoplovstva (ICAO) je takođe intezivirala aktivnosti u cilju donošenja standarda i preporuka u vezi sa upotrebom ovih letilica.

Agencija za civilno vazduhoplovstvo je 2016. godine donijela Pravilnik o uslovima za upotrebu sistema bespilotnih vazduhoplova i vazduhoplovnih modela u kojem su utvrđeni uslovi za sigurnu upotrebu sistema bespilotnih vazduhoplova i vazduhoplovnih modela operativne mase do i uključujući 20 kg, koji se koriste u Crnoj Gori, kao i uslovi koje mora da ispunjava lice koje upravlja sistemom bespilotnih vazduhoplova i vazduhoplovnim modelom.

Na način, pravila i postupke letenja bespilotnog vazduhoplova primjenjuju se i odredbe propisa kojima su uređeni način, pravila i postupci letenja vazduhoplova, kao i odredbe propisa kojima je uređeno korišćenje vazdušnog prostora.

Ref. br.	Ref. EPAS 2018-2020	Akcija	Rok	Status
<b>NOVE AKCIJE</b>				
<b>2.4.1/3</b>	SPT.091	Agencija će informisati javnost o promotivnim materijalima koje izradi i objavi EASA SPN.		KONTINUIRANO
<b>POSTOJEĆE AKCIJE</b>				
<b>2.4.1/2</b> (2.3.1/6)		Agencija će informisati javnost o upotrebi bespilotnih letilica.		KONTINUIRANO
<b>ZAVRŠENE AKCIJE</b>				
<b>2.4.1/1</b> (2.3.1/5)		Agencija će obezbijediti regulatorne okvire za vršenje operacija bespilotnim letilicama.		ZAVRŠENO

## 2.4.2 Uticaj bezbjednosti na sigurnost - Strategija za cybersecurity

Akcije predložene ovim poglavljem imaju za cilj da umanje uticaj na sigurnost od strane identifikovanih cybersecurity rizika.

Analiza i praćenje uticaja bezbjednosti na sigurnost predstavlja aktivnost od velike važnosti.

Ref. br.	Ref. EPAS 2018-2020	Akcija	Rok	Status
<b>NOVE AKCIJE</b>				
<b>2.4.2/1</b>	SPT.071	Agencija će informisati javnost o dokumentu Strategija za cybersecurity, nakon što ovaj dokument izradi EASA.	2019. godina	U TOKU

### 2.4.3 Novi modeli poslovanja - Better understanding of operators' governance structure

Zbog stalnog porasta kompleksnosti vazduhoplovne industrije povećan je broj interfejsa između organizacija, njihovih ugovorenih službi i vazduhoplovnih vlasti. Vazduhoplovne vlasti trebaju da procjene nove poslovne modele aviokompanija i da identifikuju sigurnosne rizike koje identifikovani modeli unose u vazduhoplovni sistem.

Ref. br.	Ref. EPAS 2018-2020	Akcija	Rok	Status
<b>NOVE AKCIJE</b>				
<b>2.4.3/1</b>	MST.019	Ovlašćena lica Agencije trebaju da imaju potpuno razumijevanje strukture upravljanja operatora. Konkretno, uticaj finansijskih aktera i kontrolnog osoblja rukovodstva, u slučajevima gdje se takvo osoblje nalazi izvan nadležnosti Agencije.	2019. godina	U TOKU

## 2.4.4 Gubitak radarske slike na pokazivačima kontrole letenja

U periodu od 5 do 10 juna 2014. godine zabilježeno je više događaja koji su za posledicu imali gubitak radarske slike na pokazivačima kontrole letenja u centralnoj Evropi. Pogođeni centri oblasne kontrole letenja - ACC (*Area Control Center*) su bili locirani u Beču, Pragu, Bratislavi, Karlsruheu, Minhenu i Budimpešti. Ovi događaji su rezultirali smanjenjem kapaciteta u pogođenim sektorima, uvođenjem mjera protoka saobraćaja i kašnjenjima. Navedeni događaji mogu imati značajan uticaj na sigurnost i EK je naložila EASA-i da sprovede tehničku istragu po pitajnu navedenih događaja.

Tehnička istraga je sprovedena i u zaključku je identifikovan izvor interferencije kao sistem ili instalacija koja je svojim „pitačima“ „zagušila rad“ transpondera na vazduhoplovima i dovela ih izvan granica limita samih transpondera. Izveštaj sadrži 7 preporuka visokog prioriteta i 4 preporuke drugog prioriteta.

Ref. br.	Ref. EPAS 2018-2020	Akcija	Rok	Status
<b>NOVE AKCIJE</b>				
<b>2.4.4/1</b>	MST.020	Agencija će informisati pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi sa Izveštajem u cilju analize preporuka i preduzimanja aktivnosti za umanjenje uticaja zasićenja transpondera na sigurnost saobraćaja i pružanja usluga KL.	2019. godina	U TOKU

## 2.4.5 Prosljeđivanje informacija o konfliktim zonama

Nakon obaranja civilnog aviona B777 malezijskog avio operatora (Malasya Airlines) na letu MH17 kojom prilikom je poginulo 295 osoba, EU je oformila radnu grupu sa ciljem definisanja budućih aktivnosti na nivou Evrope u cilju prosljeđivanja informacija u vezi sa identifikovanim rizikom konfliktim zona (nestabilna područja) i njegovim uticajem na sigurnost vazdušnog saobraćaja. ICAO je po istom pitanju oformio centralni repozitorij gdje se sakupljaju i razmjenjuju informacije po ovom pitanju – ICAO CZIR.

Uviđajući važnost teme, predloženim aktivnostima Agencija omogućava pravovremeno upoznavanje vazduhoplovnih subjekata koji su zainteresovani za određene zone o konfliktima unutar tih zona prosljeđivanjem dokumenata i informacija koje objave ICAO i EASA.

Ref. br.	Ref. EPAS 2018-2020	Akcija	Rok	Status
<b>NOVE AKCIJE</b>				
<b>2.4.5/1</b>	SPT.078	Agencija će informisati pravovremeno vazduhoplovne subjekte koji su zainteresovani za određene zone o konfliktima unutar tih zona.		KONTINUIRANO

### 3.0. Prilog – Pregled akcija

Ref. br.	Ref EPAS 2018- 2022	Akcija	Rok	Status
<b>NOVE AKCIJE</b>				
<b>2.1.2/4</b>	MST.004 MST.005 MST.006 MST.007 MST.010 MST.014 MST.018	Agencija će izraditi dokument Sigurnosni indikatori na nacionalnom nivou i pratiti ih.	2019. godina	U TOKU
<b>2.1.2/5</b>	MST.003	Agencija će kroz aktivnosti nadzora osigurati da operatori vazduhoplova u okviru njihovih FDM programa definišu događaje koji su definisani na nacionalnom nivou.	2019. godina	U TOKU
<b>2.1.3/8</b>	<b>MST.026</b>	Agencija bi trebalo da koristi EASA Management Assessment Tool kao podršku nadzoru na bazi performansi (PBO). O zapažanjima će obavijestiti EASA-u.		KONTINUIRANO
<b>2.2.3/5</b>	MST.011	Agencija će obezbijediti informisanost svih relevantnih subjekata sa analizama događaja po pitanju smanjenja separacije između civilnih i vojnih vazduhoplova.	2019. godina	U TOKU
<b>2.3.1/7</b>	MST.025	Agencija će prosleđivati predstavnicima klubova i škola sigurnosne informacije i promotivni materijal koji dobije od EASA SPN.		KONTINUIRANO
<b>2.3.1/8</b>	<b>MST.027</b>	Agencija će razvijati principe povjerenja i pravičnosti (Just Culture) i za predstavnike GA. Kroz razvoj navedenih principa razvijaće sistem prijavljivanja i analize događaja od značaja za sigurnost.		KONTINUIRANO
<b>2.3.1/9</b>	MST.016	Agencija će edukovati i informisati predstavnike GA u cilju sprječavanja neodobrenog ulaska u kontrolisani vazdušni prostor.		KONTINUIRANO
<b>2.3.1/10</b>		Agencija će na osnovu preporuka EGAST tima kroz nadzorne aktivnosti, seminare, distribuciju materijala nad GA doprinijeti unaprjeđenju postojeće situacije, a sve u cilju umanjenja rizika od nesreća vazduhoplova. Ovo obuhvata 11 situacija:  1. Izbjegavanje sudara, 2. Donošenje odluke,	2020. godina	U TOKU



		<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Procjena meteorološke situacije</li> <li>4. Letenje u blizini brdsko planinskih predjela</li> <li>5. Zaleđivanje karburatora klipnih motora</li> <li>6. Sigurna upotreba naprednih navigacionih uređaja</li> <li>7. Gubitak kontrole nad vazduhoplovom usljed sloma uzgona ili kovita</li> <li>8. Pružalac usluga vazduhoplovnog informisanja (FIS)</li> <li>9. Opasnost od udara ptica</li> <li>10. Letenje vazduhoplova na vazduhoplovnim manifestacijama</li> <li>11. Zaleđivanje strukture vazduhoplova</li> </ol>		
2.3.3/3		Operator aerodroma će proaktivnim pristupom pratiti i preduzimati mjere za sprečavanje uticaja životinjskog svijeta na sigurnost operacija na aerodromu.		KONTINUIRANO
<b>2.4.1/3</b>	SPT.091	Agencija će informisati javnost o promotivnim materijalima koje izradi i objavi EASA SPN.		KONTINUIRANO
<b>2.4.2/1</b>	SPT.071	Agencija će informisati javnost o dokumentu Strategija za cybersecurity, nakon što ovaj dokument izradi EASA.	2019	U TOKU
<b>2.4.3/1</b>	MST.019	Ovlašćena lica Agencije trebaju da imaju potpuno razumijevanje strukture upravljanja operatora. Konkretno, uticaj finansijskih aktera i kontrolnog osoblja rukovodstva, u slučajevima gdje se takvo osoblje nalazi izvan nadležnosti Agencije.	2019	U TOKU
<b>2.4.4/1</b>	MST.020	Agencija će informisati pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi sa Izvještajem u cilju analize preporuka i preduzimanja aktivnosti za umanjeње uticaja zasićenja transpondera na sigurnost saobraćaja i pružanja usluga KL.	2019	U TOKU
<b>2.4.5/1</b>	SPT.078	Agencija će informisati pravovremeno vazduhoplovne subjekte koji su zainteresovani za određene zone o konfliktima unutar tih zona.		KONTINUIRANO
<b>POSTOJEĆE AKCIJE</b>				
2.1.1/1	MST.001	Agencija će, kao nosilac izrade ovog dokumenta, kontinuirano pratiti Evropski plan sigurnosti vazdušnog saobraćaja i akcije koje su svedene na nivo država članica će biti implementirane u naš sistem, prvo kroz		KONTINUIRANO

		reviziju samog Plana sigurnosti, a zatim i rokovi i nosilac aktivnosti.		
2.1.2/1		Agencija će nastaviti rad na analizi procjene postignute sigurnosti u ATM i praćenju i razvijanju SPI u oblasti ATM.		KONTINUIRANO
2.1.2/2		Agencija će, u saradnji sa operatorima vazduhoplova i operatorima aerodroma, razviti i uspostaviti set SPI i iz ovih oblasti i pratiti ih na nacionalnom nivou.		KONTINUIRANO
2.1.2/3		Agencija će, kroz učešće u radu NoA grupe, učestvovati u razvijanju standarda SPI na nivou Evrope.		KONTINUIRANO
2.1.3/5		Vazduhoplovni subjekti su u obavezi da implementiraju SMS. Agencija će kroz vršenje nadzora kontrolisati realizaciju ove aktivnosti.	2015. godina	U TOKU
2.1.3/7		Agencija će kroz izmjene i modernizaciju postojećeg web sajta učiniti dostupnijim informacije korisne vazduhoplovnim subjektima.	2015. godina	U TOKU
2.1.4/1		Agencija će pratiti i analizirati pitanja ljudskog faktora i sposobnosti u komunikaciji sa vazduhoplovnim subjektima, a relevantne informacije, dobijene od međunarodnih organizacija i radnih grupa, dostavljaće vazduhoplovnim subjektima.		KONTINUIRANO
2.1.4/2		Agencija će primjenjivati sve radnje koje potiču od EHFAG akcionog plana za ljudski faktor i sposobnosti.		KONTINUIRANO
2.2.1/1	MST.007	Agencija će u skladu sa Evropskim akcionim planom za sprečavanje izlijetanja sa PSS-a, operatorima vazduhoplova, pružaocu usluga u vazdušnoj plovidbi, aerodromskim operatorima i predstavnicima pilota ukazivati na rizike izlijetanja sa PSS. Kontrola implementacije ovih aktivnosti vrši se kroz aktivnosti nadzora Agencije.		KONTINUIRANO
2.2.1/2		Agencija će nastaviti da učestvuje u EASA inicijativama sa ciljem da se kordinisanom razmjenom saznanja i iskustava iz najbolje prakse uspješno riješi ovo sigurnosno pitanje.		KONTINUIRANO

2.2.1/4		Operatori aerodroma su u obavezi da implementiraju sisteme upravljanja sigurnošću, uključujući odgovarajuće radnje i procedure koje se odnose na izlijetanje vazduhoplova sa PSS kao jednog od sigurnosnih indikatora. Agencija će kroz vršenje nadzora kontrolisati realizaciju ove aktivnosti.	2019. godina	U TOKU
2.2.2/1		Agencija će u okviru svojih nadležnosti dati najveći mogući doprinos u stvaranju regulatornog okvira koji će biti osnov za efikasnu i efektanu klasifikaciju, organizaciju i sigurnu upotrebu vazdušnog prostora Crne Gore.		KONTINUIRANO
2.2.2/2		Agencija će podsticati i verifikovati implementaciju akcionog plana kojim se smanjuje rizik grešaka u komunikaciji vazduh-zemlja kod relevantnih subjekata na nacionalnom nivou.		KONTINUIRANO
2.2.2/3		Agencija će organizovati radionice i seminare na kojima će vazduhoplovni subjekti biti informisani o zahtjevima u odnosu na klase vazdušnog prostora u Crnoj Gori.		KONTINUIRANO
2.2.2/4	MST.010	Agencija će raditi na sprovođenju odredbi Evropskog akcionog plana za smanjenje rizika od neodobrenog ulaska u kontrolisani vazdušni prostor ( <i>EUROPEAN ACTION PLAN FOR AIRSPACE INFRINGEMENT RISK REDUCTION</i> )		KONTINUIRANO
2.2.3/1		Agencija će obezbijediti da svi relevantni vazduhoplovi iz Registra civilnih vazduhoplova koji su pod njenim nadzorom imaju certifikovanu ACAS II opremu.		KONTINUIRANO
2.2.3/2		Agencija će uticati da se obezbijede uslove za zaštitu kritičnog vazdušnog prostora oko aerodroma sa frekventnim saobraćajem, efikasnim radarskim pokrivanjem od strane nadležne službe za kontrolu vazdušnog saobraćaja.		KONTINUIRANO
2.2.4/1	MST.006	Agencija će nastaviti da ažurira ograničenja u vezi sa vremenom leta, trajanjem dežurstva, kao i zahtjeve za vremenima odmora letačke posade za oblast komercijalnog vazdušnog		KONTINUIRANO

		prevoza i na taj način smanjiti rizik umora i CFIT nesreća.		
2.2.4/3		Agencija će kroz periodične radionice i seminare promovirati značaj svjesnosti situacije kod letačkog osoblja.	2019. godina	U TOKU
2.2.5/1	MST.004	Agencija će na osnovu sprovedenih nadzora nad SMS-om operatora, obaviti detaljne analize mjera za smanjenje rizika koje su usvojili operatori vazduhoplova.		KONTINUIRANO
2.2.5/2	MST.004	Učestvovanje u EASA inicijativama kako bi se bolje razumio gubitak kontrole nad vazduhoplovom i moguće radnje za ublažavanje rizika.		KONTINUIRANO
2.2.6/1	MST.014	Agencija treba da sprovede mjere iz Evropskog akcionog plana za Sprečavanje neodobrenog Izlaska na PSS-EAPPRI.	2019. godina	U TOKU
2.2.6/2		Agencija će nastaviti da prati i da vrši procjenu efikasnosti mjera koje su sprovedene.		KONTINUIRANO
2.2.6/3		Operatori aerodroma će u okviru aktivnosti lokalnih Runway Safety Timova prepoznati dodatne mogućnosti poboljšanja signalizacije i obilježavanja manevarskih površina.	2019. godina	U TOKU
2.2.7/1		Agencija će kroz proces certifikacije aerodroma voditi računa da je svo operativno osoblje, koje je angažovano na poslovima pružanja usluga, adekvatno osposobljeno, kao i da je uspostavljen sistem upravljanja sigurnošću kod operatora aerodroma, koji obezbjeđuje da se upravljanje sigurnošću proteže i na pružaoce zemaljskih usluga.	2019. godina	U TOKU
2.2.7/2		Agencija će nastaviti da prati i da vrši procjenu efikasnosti mjera koje su sprovedene.		KONTINUIRANO
2.2.7/3		Operatori aerodroma Podgorica i Tivat su u obavezi da budu usklađeni sa novom EU regulativom za aerodrome, transponovanom u crnogorski regulatorni sistem, i da informišu o svim bitnim promjenama identifikovanim u odnosu na postojeću regulativu. Agencija će kontrolisati kroz proces nadzora stepen usklađenosti.	2021. godina	U TOKU
2.2.7/4		Agencija će, u skladu sa regulatornim zahtjevima i prepoznatom potrebom, odrediti koji su to aerodromi na kojima mora		ZAVRŠENO

		biti obezbijedena oprema za pregled površina vazduhoplova i oprema za odleđivanje vazduhoplova.		
2.2.7/5		<p>Operatori aerodroma su u obavezi da, u skladu sa prepoznatom potrebom, posjeduju i omoguće pristup operatorima vazduhoplova na zahtjev sledeće:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- oprema za pregled površina vazduhoplova i</li> <li>- oprema za odleđivanje vazduhoplova.</li> </ul>	2019. godina	U TOKU
2.2.8/1		Agencija treba da sprovede mjere iz Evropskog akcionog plana za sprečavanje odstupanja od zadatog nivoa leta (European Action Plan for the Prevention of Level Bust).		KONTINUIRANO
2.2.8/2		Agencija treba da prati implementaciju i efikasnost preduzetih mjera iz evropskog akcionog plana za sprečavanje odstupanja od zadatog nivoa leta od strane vazduhoplovnih subjekata će nastaviti da prati i da vrši procjenu efikasnosti stavki koje su sprovedene.		KONTINUIRANO
2.3.1/1		Agencija će organizovati održavanje javne rasprave sa zainteresovanim subjektima gdje bi se analizirali problemi u oblasti generalne avijacije i gdje bi se donijeli konkretni zaključci po pitanju akcija na umanjenju rizika u ovoj oblasti operacija vazduhoplova.		U TOKU
2.3.1/2		Agencija će objaviti materijale sa akcentom na edukaciji i pozornosti kod vršenja operacija helikopterom iznad urbanih sredina.	2019. godina	U TOKU
2.3.1/3		Agencija će nastaviti sa popularizacijom prijavljivanja događaja od značaja za sigurnost vazdušnog saobraćaja i podizanja nivoa sigurnosne kulture u oblasti generalne avijacije.		KONTINUIRANO
2.3.1/4		Agencija će kroz komunikaciju sa Ministarstvom saobraćaja i pomorstva, Ministarstva turizma i održivog razvoja, Upravom za sport i Vazduhoplovnim Savezom Crne Gore uticati na podizanje sigurnosne kulture u ovoj oblasti avijacije.		KONTINUIRANO

2.3.2/1		Agencija će kroz sistem izvještavanja prikupljati i detaljno analizirati izvještaje po pitanju ometanja laserom i po uočavanju trenda povećanja ovih dešavanja predložiti izmjenu propisa koji bi ograničavali ili zabranjivali upotrebu ovih uređaja.		KONTINUIRANO
2.3.3/1		Agencija će kroz sistem izvještavanja prikupljati i detaljno analizirati izvještaje po pitanju udara ptica i po uočavanju trenda povećanja ovih dešavanja tražiti od relevantnih subjekata pripremu stručne studije o uticaju životinjskog svijeta na operacije na aerodromu.		KONTINUIRANO
2.3.3/2		Agencija će ostvariti kontakt sa nadležnim organima državne uprave u cilju donošenja prostornih planova koji će onemogućavati stvaranje uslova za formiranje staništa i kretanja ptica u područjima u okolini aerodroma.	2019. godina	U TOKU
<b>2.4.1/2</b> (2.3.1/6)		Agencija će informisati javnost o upotrebi bespilotnih letilica.		KONTINUIRANO
<b>ZAVRŠENE AKCIJE</b>				
2.1.3/1	MST.002	Agencija ima obavezu da postavi vezu (link) za materijal ESSI-ja na svojoj internet stranici	2013. godina	ZAVRŠENO
2.1.3/2	MST.002	Agencija ima obavezu objavljivanja promotivnog materijala u vezi sa SMS, a koji je izradila SMICG	2014. godina	ZAVRŠENO
2.1.3/3		Agencija ima obavezu objavljivanja promotivnog materijala koji je izradila ESSI		ZAVRŠENO
2.1.3/4		Agencija će razviti sistem dobrovoljnog prijavljivanja događaja od značaja za sigurnost vazdušnog saobraćaja i učiniti ga dostupnim.	2015. godina	ZAVRŠENO
2.1.3/6		Agencija će se pridržavati zahtjeva Priloga 2 Pravilnika o zajedničkim zahtjevima, sigurnosnom nadzoru nad upravljanjem vazdušnim saobraćajem i uslugama u vazdušnoj plovitbi, sistemu za obezbjeđivanje sigurnosti softvera i programu efikasnosti (Uredba Komisije (EU) br. 691/2010 od 29. jula 2010. godine kojom se propisuje program efikasnosti pružanja usluga u vazdušnoj plovitbi i mrežnih funkcija) i izvještavanje o:	2016. godina	ZAVRŠENO

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- KULTURA POVJERENJA I PRAVIČNOSTI (<i>Just Culture</i>),</li> <li>- EFIKASNOST UPRAVLJANJA SIGURNOŠĆU (<i>Effectiveness of Safety Management</i>),</li> <li>- Primjena softverskog alata klasifikacije ozbiljnosti prilikom analize rizika (<i>Use of the Risk Analysis Tool</i>).</li> </ul>		
2.2.1/3		Na aerodromima Podgorica i Tivat, u skladu sa zahtjevima, potrebno je oformiti LRST ( <i>Local Runway Safety Team</i> - tim zadužen za sigurnosna pitanja na navedenim aerodromima).	2015. godina	ZAVRŠENO
2.2.3/3		Agencija će obezbijediti da navedena ACAS II oprema ima uvjerenje o plovidbenosti, u skladu sa važećim EASA dokumentima za certifikaciju.	2014. godina	ZAVRŠENO
2.2.3/4		Agencija će obezbijediti uslove koji omogućavaju da svi relevantni operatori imaju operativno odobrenje u skladu sa važećim dokumentima EASA-e.	2014. godina	ZAVRŠENO
<b>2.4.1/1</b> (2.3.1/5)		Agencija će obezbijediti regulatorne okvire za vršenje operacija bespilotnim letilicama.		ZAVRŠENO

kraj dokumenta