



**UNIVERZITET U SARAJEVU  
FAKULTET POLITIČKIH NAUKA  
SIGURNOSNE I MIROVNE STUDIJE**

**SARS-COV-2 KAO SIGURNOSNI IZAZOV U ODVIJANJU  
ZRAČNOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI: STUDIJA  
SLUČAJA MEĐUNARODNI AERODROM SARAJEVO**

---

**MASTER RAD**

**U Sarajevu, juni 2021. godine**



**UNIVERZITET U SARAJEVU  
FAKULTET POLITIČKIH NAUKA  
SIGURNOSNE I MIROVNE STUDIJE**

**SARS-COV-2 KAO SIGURNOSNI IZAZOV U ODVIJANJU  
ZRAČNOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI: STUDIJA  
SLUČAJA MEĐUNARODNI AERODROM SARAJEVO**

---

**MASTER RAD**

**Kandidat:**

Enes Bajramović

Indeks broj: 11/2-sps

**Mentor:**

Prof. dr. Zlatan Bajramović

**U Sarajevu, juni 2021. godine**

## **PREDGOVOR**

U ovom radu govorimo o pandemiji COVID-19 i aviosaobraćaju sa posebnim osvrtom na Aerodrom u Sarajevu. Naime, u istraživanju i razmatranju, pored prikazivanja faktičkog stanja na sarajevskom aerodromu, govorimo i o drugim oblicima ugrožavanja sigurnosti zračnog saobraćaj. COVID-19 je u korelaciji sa prijetnjama od pojavnog oblika terorizma u kojem se polazi od toga da civilna zrakoplovna industrija predstavlja jednu od najznačajnijih i najbrže rastućih industrija u svijetu. Ona omogućava jedan od najboljih načina prevoza putnika i robe. U savremenom svijetu globalne nesigurnosti, civilna zrakoplovna industrija predstavlja mač s dvije oštrice, pa i kada je u pitanju širenje pandemije na druge dijelove svijeta kao prijetnja stabilnosti državama i ekonomijama.

**Ključne riječi:** Sigurnost, pandemija, COVID-19, aerodrom, Sarajevo, BiH, terorizam, teroristička prijetnja, zrakoplovstvo, ugrožavanje.

## Sadržaj

<b>PREDGOVOR.....</b>	<b>1</b>
<b>UVOD.....</b>	<b>5</b>
<b>1. SISTEM ZAŠTITE I SPAŠAVANJA U BOSNI I HERCEGOVINI .....</b>	<b>6</b>
1.1. Teritorijalno ustrojstvo kao determinirajuća vrijednost kvaliteta sistema .....	6
1.2. Civilna zaštita.....	7
1.3. Uspostava organizacione strukture civilne zaštite u BiH.....	7
1.3.1. Državni nivo – Ministarstvo sigurnosti BiH .....	9
1.3.2. Komparacija i sličnosti entitetskih uprava civilne zaštite .....	13
1.4. Štabovi civilne zaštite .....	14
1.5. Kako štabovi funkcionišu u praksi .....	17
1.6. Službe zaštite i spašavanja .....	19
1.7. Ko i kako osniva službe zaštite i spašavanja.....	21
1.8. Jedinice civilne zaštite.....	24
1.9. Operativno-komunikacijski centri.....	25
<b>2. TEORIJSKI OSVRT NA ZNAČAJ AVIOSAOBRÁČAJA KAO ORGANIZOVANOG OBLIKA PRUŽANJA USLUGA .....</b>	<b>29</b>
2.1 . Aviokompanije i njihova saradnja u cilju povećavanja broja putnika .....	30
2.2. Osnovna podjela: Vrste aviosaobraćaja .....	33
2.3.Sektori u aviosaobraćaju .....	34
2.3.1. Aerodromi .....	34
2.3.2. Avioprevoz .....	35
2.3.3. Aviolinije.....	35
2.3.4. Kontrola aviosaobraćaja .....	35
2.3.5. Zračni prostor .....	36
2.3.6. Putovanje i distribucija.....	36
2.3.7. Vladini propisi u aviosaobraćaju.....	36
2.4.Redovi letenja i prevozni dokumenti .....	36
2.5.Tarife prevoza u aviosaobraćaju .....	38
2.6.Savremene globalne tendencije u razvoju poslovanja .....	40

2.7. Međunarodno regulisanje aviosaobraćaja .....	42
2.8. Međunarodne organizacije .....	44
<b>3. KARAKTERISTIKE RAZVOJA AVIOSAOBRAĆAJA U SVIJETU I REGIONU .....</b>	<b>48</b>
3.1. Razvoj aviosaobraćaja u svijetu .....	48
3.2. Razvoj aviosaobraćaja u Srbiji.....	49
<b>4. SARS-COV-2 KAO SIGURNOSNI IZAZOV U ODVIJANJU ZRAČNOG PROMETA U BiH NA SARAJEVSKOM AERODROMU.....</b>	<b>52</b>
4.1. O aerodromu Sarajevo.....	52
4.2. Preporuke kao glavna politika aerodroma u vrijeme pandemije.....	55
4.3. Podaci o aviosaobraćaju i slučaj Aerodrom Sarajevo .....	57
4.4. Diskusija i rezultati .....	59
<b>5. NAMJERNO ŠIRENJE ZARAZE I TERORIZAM KAO VID UGROŽAVANJA SIGURNOSTI ZRAKOPLOVNOG SAOBRAĆAJA .....</b>	<b>60</b>
5.1. Civilno zrakoplovstvo i sigurnosne prijetnje i izazovi.....	60
5.2. Teroristička prijetnja sigurnosti civilnog zrakoplovstva.....	60
5.3. Terorizam u oblasti civilnog zrakoplovstva.....	62
5.4. Domaći i međunarodni pravni aspekti terorizma u oblasti zrakoplovstva.....	68
5.4.1. Zakonske odredbe o terorizmu – Krivični zakon FBiH i RS.....	68
5.4.2. Zakonske odredbe i širenje COVIDA-19 – Krivični zakon Bosne i Hercegovine .	70
5.4.3 Međunarodni akti o suzbijanju terorizma u oblasti aviosaobraćaja .....	71
5.5. Značaj preventivnog djelovanja u očuvanju sigurnosti aviosaobraćaja .....	73
<b>ZAKLJUČAK.....</b>	<b>74</b>
<b>LITERATURA .....</b>	<b>75</b>
Knjige.....	75
<b>Zakoni, zbirke i ostali izvori.....</b>	<b>80</b>
Internetske stranice.....	81
<b>POPISI .....</b>	<b>82</b>
Slike .....	82
Tabele i grafikoni .....	83

<b>PRILOZI.....</b>	<b>84</b>
Biografija kandidata.....	84
Lista skraćenica i akronima.....	85
<b>ZAHVALNICA .....</b>	<b>86</b>

## UVOD

Aviosaobraćaj u većini razvijenih država zauzima vodeće mjesto u svjetskoj ekonomiji, povezuje emitivne zemlje sa receptivnim i doprinosi ekonomskom i socijalnom napretku. Samu osnovu povezivanja čini saobraćaj, koji igra značajnu ulogu u turističkim procesima, jer omogućava spajanje turističke tražnje sa turističkom ponudom, a koja je, također, u našem slučaju potresena pandemijom COVID-19. Saobraćajne usluge predstavljaju jednu od najbitnijih usluga u turizmu. Funkcionisanje turizma skoro da je nezamislivo bez aviosaobraćaja za koji se može reći da je jedno od najbitnijih otkrića u 20. stoljeću. Aviosaobraćaj je na jedinstven način približio daleke destinacije širom svijeta, a i omogućio pomak u pogledu brzine, sigurnosti, udobnosti putovanja. Danas (prije pandemije), kada više od 40% turista u međunarodnom turističkom prometu putuje avionom, očigledno je da aviosaobraćaj predstavlja najbitniji dio međunarodnog turizma, a također ima veliki udio i u domaćem turizmu.

Cilj rada je da prikazemo aviosaobraćaj i njegovo kretanje u toku pandemije, ali i da analiziramo njegov razvoj u Bosni i Hercegovini. Posebna pažnja je posvećena pandemiji, sigurnosnim izazovima koji isti imaju na ukupan zračni promet, ali i na razvoj *low-cost* aviokompanija u svijetu, kao i pružanju usluga *low-cost* aviokompanija na linijama koje povezuju Sarajevski aerodrom sa drugim destinacijama u svijetu. U prvom dijelu je posebna pažnja posvećena aviosaobraćaju kao grani saobraćaja koja ima značajan utjecaj na razvoj turizma. U drugom dijelu posebna pažnja je posvećena historijskom razvoju aviosaobraćaja u BiH i zemljama regiona. U trećem dijelu bavimo se analizom podataka. U četvrtom dijelu se analizira nastanak i razvoj aviokompanija u regionu i susjedstvu. Četvrti dio je posvećen analizi karakteristika vezanih za aviosaobraćaj u doba koronavirusa.

# 1. SISTEM ZAŠTITE I SPAŠAVANJA U BOSNI I HERCEGOVINI

## 1.1. Teritorijalno ustrojstvo kao determinirajuća vrijednost kvaliteta sistema

Inače, sam sistem zaštite i spašavanja Bosne i Hercegovine je oblik pripremanja i učešća subjekata zaštite i spašavanja u reagovanju na katastrofe i velike nesreće, kao i organizovanje, pripremanje i sudjelovanje operativnih snaga zaštite i spašavanja u prevenciji, reagovanju na katastrofe i otklanjanju mogućih uzroka i posljedica katastrofa. Ustaljena praksa u većini razvijenih demokratskih zemalja je da svaka država preuzima odgovornost za zbrinjavanje žrtava i pružanje blagovremene pomoći u vanrednim situacijama koje se dese na njenoj teritoriji. Shodno tome, planiranje za slučaj civilnih vanrednih situacija je prvenstveno odgovornost državnih institucija, te je uobičajena praksa i da sredstva namijenjena za tu svrhu budu pod kontrolom tih institucija. Imajući u vidu nešto kompleksniju ustavnu strukturu Bosne i Hercegovine, oblast planiranja i finansiranja u slučaju civilnih vanrednih situacija karakterizuje nešto drugačiji oblik organizacije i upravljanja ovim sektorom. Tako, po definisanom teritorijalnom ustrojstvu Bosne i Hercegovine, jedinice lokalne, gradske, kantonalne, entitetske i državne uprave, u okviru svojih prava i obaveza utvrđenih zakonom, uređuju, planiraju, edukuju, organizuju, finansiraju i provode sistem zaštite i spašavanja.

Pojam sistem zaštite i spašavanja je termin koji se ustalio u međunaronoj komunikaciji u nedavnoj prošlosti, pa je tako postepeno našao svoju upotrebu i u Bosni i Hercegovini. Ova oblast je bila znatno poznatija u našem regionu kao sistem općenarodne odbrane i društvene samozaštite. Kako je ovaj termin napušten uz demokratske promjene koje su uslijedile, većina institucija koja djeluje u ovoj oblasti zadržala je u svojim nazivima samo pojam civilne zaštite.

Pojam sistem zaštite i spašavanja nalazi svoju upotrebu u institucijama na državnom nivou koje su uspostavljene u cilju koordinacije rada postojećih entitetskih agencija civilne zaštite, odnosno izgradnje kompleksnog i sveobuhvatnog sistema zaštite i spašavanja. Stoga ćemo za potrebe ovoga istraživanja više koristiti pojam civilne zaštite koji je još uvijek u znatno široj upotrebi, a ujedno se odnosi i na zvanične nazive institucija koje djeluju u ovom sektoru. Pojam zaštite i spašavanja, koji će vjerovatno postepeno preovladati u budućoj komunikaciji, te približavanju i promicanju međunarodnih standarda u ovoj oblasti, koristit ćemo u mjeri u kojoj je zastupljen u upotrebi u Bosni i Hercegovini.



## **1.2. Civilna zaštita**

Civilna zaštita ima značajnu ulogu u kriznim situacijama, kao što su prirodne i tehničko-tehnološke nesreće, različiti vojni konflikti i druge nesreće. Osnovna obilježja krize su velika ugroženost, nesigurnost i pritisak vremena. Civilna zaštita u savremenom društvu predstavlja dio vladinog sigurnosnog sektora u cjelokupnom sistemu zaštite i spašavanja. Ona je planski, organizovani dio sistema zaštite od prirodnih i drugih nesreća koji obuhvata organizovanje, pripremanje i učešće građana i drugih subjekata na zaštiti i spašavanju ljudi, materijalnih dobara i životne sredine od elementarnih nepogoda, drugih nesreća većih razmjera i ratnih dejstava.

Navedeni faktori su veliki izazov za uobičajen, rutinski model djelovanja državnih službenika gdje je, prije svega, riječ o formalnim i vremenski zahtjevnim postupcima. Odlučivanje u krizi traži prilagođavanje službeničke strukture i kulture, a jedna od tih prilagodbi trebala bi biti centraliziranje odlučivanja. Krize, bez obzira na svoje razloge, obično trebaju snažno vodstvo i odlučnost, ponekad i posebno krizno zakonodavstvo, a ozbiljan su izazov za autentičnost demokratije.

Gdje je koncentracija moći odlučivanja? Kakve snage i sredstva civilne zaštite stoje na raspolaganju u slučaju kriza u Bosni i Hercegovini? Odgovore na ova pitanja pokušat ćemo dati kroz procjenu organizacije kapaciteta civilne zaštite u Bosni i Hercegovini.

## **1.3. Uspostava organizacione strukture civilne zaštite u BiH**

Dejtonskim ustrojstvom BiH od 1995. godine do donošenja Zakona o ministarstvima i drugim tijelima uprave u Bosni i Hercegovini<sup>1</sup>, civilna zaštita je bila organizovana na nivou entiteta, a potom i na nivou Brčko distrikta. Prvi elementi državne strukture i upravljanja sa državnog nivoa pojavili su se uspostavom Ministarstva sigurnosti Bosne i Hercegovine 2003. godine, tj. njegove organizacione jedinice (Odsjeka, a nakon nekog vremena Sektora za civilnu zaštitu), odnosno sadašnjeg Sektora za zaštitu i spašavanje.

---

<sup>1</sup> Službeni glasnik BiH, broj 05/03 i 42/03

Oblast civilne zaštite u Federaciji BiH regulisana je Ustavom Federacije BiH kao i donesenim ostalim potrebnim propisima, koji su objavljeni u Zbirci propisa početkom 2007. godine. Paralelno sa ovim propisima usvojeni su i ostali zakoni u drugim oblastima zaštite i spašavanja poput Zakona o zaštiti i spašavanju ljudi i materijalnih dobara od prirodnih i drugih nesreća u Federaciji BiH.<sup>2</sup> U Republici Srpskoj, uz Ustav Republike Srpske, usvojeni su i *Zakon o civilnoj zaštiti*<sup>3</sup>, kao i 13 zakona iz različitih oblasti. Oblast civilne zaštite u Brčko distriktu regulisan je *Statutom Brčko distrikta BiH*, uz 8 dodatnih zakona (npr. o zdravstvenoj zaštiti, životnoj sredini, zaštiti prirode, vode, zraka i dr.). Bitno je napomenuti da Brčko distrikt nema poseban zakon o zaštiti i spašavanju, odnosno civilnoj zaštiti. Tačnije, procedura njegove izrade je u toku. Međutim, treba istaći da su doneseni pojedinačni pravni akti, kao ad hoc rješenja za organizaciona pitanja civilne zaštite i oni će ostati da važe sve do donošenja zakona.

U aprilu i maju 2008. godine, oba Doma Parlamentarne skupštine donijela su Okvirni zakon o zaštiti i spašavanju ljudi i materijalnih dobara od prirodnih i drugih nesreća u Bosni i Hercegovini<sup>4</sup> koji je stupio na snagu 1.7.2008. godine. Zakonom se propisuje da se sistem zaštite i spašavanja ljudi i materijalnih dobara od prirodnih ili drugih nesreća u entitetima i Brčko distriktu uređuje entitetskim zakonima i zakonom Brčko distrikta uz obavezu usklađivanja sa odredbama Okvirnog zakona. Ovaj zakon, također, utvrđuje da upravne i stručno-operativne poslove zaštite i spašavanja u entitetima i Brčko distriktu obavljaju nadležne institucije, organi uprave entiteta i Brčko distrikta.

Donošenje Okvirnog zakona o zaštiti i spašavanju ljudi i materijalnih dobara od prirodnih ili drugih nesreća u Bosni i Hercegovini ima nesumnjivu važnost jer se prvi put jasno utvrđuju nadležnosti organa i institucija Bosne i Hercegovine u oblasti međunarodne saradnje kao i međusobne saradnje i koordinacije te saradnje i koordinacije sa entitetskim upravama civilne zaštite i nadležnim organom za civilnu zaštitu Brčko distrikta. Pored toga, Okvirnim zakonom se prvi put uvodi sistem jedinstvenog evropskog broja za hitne situacije – 112 i uspostavlja Operativno-komunikacijski centar Bosne i Hercegovine – 112, formira Koordinaciono tijelo BiH za zaštitu i spašavanje, reguliše planiranje i finansiranje u oblasti zaštite i spašavanja.

---

<sup>2</sup> Službene novine Federacije BiH, broj 39/03 i 22/06

<sup>3</sup> Službeni glasnik Republike Srpske, broj 26/2002

<sup>4</sup> Službeni glasnik BiH, broj 50/08

Entiteti i Brčko distrikt imaju izvornu nadležnost u uređenju, planiranju, organizovanju, finansiranju, provođenju zaštite i spašavanja. Temelje organizacije civilne zaštite čine četiri utvrđena organizaciona i menadžerska nivoa, a to su:

1. državni nivo (Ministarstvo sigurnosti – Sektor za zaštitu i spašavanje);
2. entitetski nivo i Brčko distrikt (Federalna uprava civilne zaštite, Republička uprava civilne zaštite i Odjel javne sigurnosti Brčko distrikta);
3. kantonalne uprave civilne zaštite;
4. opštinske službe civilne zaštite.

### **1.3.1. Državni nivo – Ministarstvo sigurnosti BiH**

Vijeće ministara Bosne i Hercegovine je 2003. godine uspostavom Ministarstva sigurnosti BiH povjerilo mandat ovom resornom ministarstvu da, između ostalog, koordiniše i oblast zaštite i spašavanja u Bosni i Hercegovini. Ministarstvo sigurnosti, kroz Sektor za zaštitu i spašavanje, obavlja stručne i sve druge administrativne poslove u oblasti zaštite i spašavanja. Sektor za zaštitu i spašavanje formiran je 2004. godine, a sačinjavaju ga tri odsjeka (Odsjek za međunarodnu saradnju i koordinaciju, Odsjek za strateško planiranje, mjere zaštite i spašavanja i Odsjek za strukturu i obuku) i Operativno-komunikacijski centar BiH – 112. Kroz Sektor za zaštitu i spašavanje unaprijeđena je koordinacija svih struktura sistema zaštite i spašavanja Bosne i Hercegovine kao i međudržavna koordinacija sa susjednim državama i uspostavljeni uvjeti za brz i neometan prelazak granice snaga i sredstava zaštite i spašavanja prilikom traženja i pružanja međunarodne pomoći u slučaju prirodnih ili drugih nesreća.

Donošenjem Okvirnog zakona o zaštiti i spašavanju ljudi i materijalnih dobara od prirodnih ili drugih nesreća u Bosni i Hercegovini u 2008. godini (u daljem tekstu Okvirni zakon), stvoreni su uvjeti da BiH, sa izgrađenom strukturom za zaštitu i spašavanje, može ispuniti zadate međunarodne obaveze, doprinijeti većoj sigurnosti i zaštititi građana BiH i široj regionalnoj sigurnosti od utjecaja prekograničnih rizika prirodnih ili drugih nesreća. U skladu sa članom 16. Okvirnog zakona, na državnom nivou osnovano je Koordinaciono tijelo Bosne i Hercegovine,

## **Okvirnim zakonom utvrđene su sljedeće nadležnosti i obaveze:**

- ✚ nadležnost Vijeća ministara BiH;
- ✚ nadležnost Ministarstva sigurnosti BiH;
- ✚ nadležnost i obaveze institucija BiH u oblasti zaštite i spašavanja;
- ✚ obaveza formiranja Koordinacionog tijela BiH za zaštitu i spašavanje i njegove nadležnosti;
- ✚ obaveza uvođenja jedinstvenog evropskog broja za hitne situacije 112, i uspostavljanje Operativno-komunikacijskog centra BiH – 112;
- ✚ način finansiranja sistema zaštite i spašavanja na državnom nivou;
- ✚ donošenje i usklađivanje planova i programazaštite i spašavanja.

stručno operativno tijelo Vijeća ministara, te kao što i sam njegov naziv upućuje, ono ima primarno koordinacionu ulogu na državnom nivou i koordinira aktivnostima zaštite i spašavanja na cijelom području BiH, dok su niži nivoi zaduženi za rukovođenje. Sačinjava ga 9 članova Vijeća ministara BiH, po pet članova predstavnika entitetskih vlada i 2 člana predstavnika Vlade Brčko distrikta. U skladu sa Okvirnim zakonom (2008:17) ovo tijelo, na zahtjev nižeg organizacionog nivoa (entitetskog ili Brčko distrikta), predlaže Vijeću ministara BiH da proglasi stanje prirodne ili druge nepogode na teritoriji Bosne i Hercegovine. Ova zakonska odredba ukazuje na primarno koordinacionu funkciju navedenog tijela, a ne na rukovodeću funkciju koja pripada nižim organizacionim nivoima u skladu sa načelom supsidijarnosti. Dalje, Vijeće ministara BiH ima nadležnost traženja međunarodne pomoći za zaštitu od prirodnih ili drugih nesreća, kao i nadležnost da formira, od specijalizovanih jedinica i službi civilne zaštite entiteta, Brčko distrikta i drugih institucija, organa i pravnih lica na nivou BiH, mješovitu specijalizovanu jedinicu za zaštitu i spašavanje za djelovanje u slučaju prirodne ili druge nesreće, za učešće u međunarodnim vježbama, operacijama pomoći i drugim aktivnostima.

U cilju stalnog prikupljanja podataka o svim vrstama pojava i opasnosti koje mogu dovesti do prirodne ili druge nesreće, Vijeće ministara BiH je u okviru Ministarstva sigurnosti BiH formiralo Operativno-komunikacijski centar – 112. Obaveza formiranja ovakvog centra proizilazi i iz direktiva 2002/22/EC i drugih mehanizama Vijeća i Parlamenta Evropske unije kojima se jačaju kapaciteti djelovanja sistema civilne zaštite država članica Evropske unije. Bosna i Hercegovina se, također, prihvatanjem Hyogo deklaracije UN-a i Akcionog plana do

2015. godine, koji se odnose na stvaranje otpornosti država i zajednica na katastrofe i smanjenje rizika od katastrofa, te NATO-ovog Individualnog partnerskog akcionog plana (IPAP), međunarodno obavezala da će institucionalno riješiti pitanje izgradnje potrebne strukture za zaštitu i spašavanje od prirodnih ili drugih nesreća.



*Slika 1. Operatorska soba – OKC BiH 112*

Pored prikupljanja podataka, Centar 112 ima zadatak obrade i distribucije podataka nadležnim organima vlasti i pravnim licima. Sa ovim centrom funkcionalno treba da se uvežu operativni centri drugih institucija i organa Bosne i Hercegovine, kao i centri entiteta i Brčko distrikta. Do danas se puno uradilo na tehničkoj opremljenosti ovog Centra, a njegovo radno vrijeme je 24 sata.

U cilju ostvarivanja svojih zadataka zaključeni su bilateralni sporazumi o saradnji u oblasti zaštite i spašavanja i utvrđeni standardi i operativne procedure prelaska granice u slučaju prirodnih ili drugih nesreća sa Republikom Hrvatskom, Crnom Gorom i Republikom Sjevernom

Makedonijom. Isto tako, posredstvom Ministarstva sigurnosti BiH, ostvareno je učešće predstavnika Bosne i Hercegovine na međunarodnim seminarima i vježbama zaštite i spašavanja u zemlji i inostranstvu, NATO aktivnostima, kao i provođenje drugih aktivnosti od značaja za razvoj i unapređenje sistema zaštite i spašavanja Bosne i Hercegovine.<sup>5</sup>

Sektor je prepoznao značaj edukacije u ovoj oblasti, kao i potrebu istraživačke saradnje sa drugim organizacijama. U skladu s tim, potpisan je Memorandum u oblasti naučno-istraživačke saradnje sa Fakultetom političkih nauka i Centrom za sigurnosne studije BiH.<sup>6</sup> Također, treba istaći da to nisu jedini potpisani memorandumi o saradnji Ministarstva sigurnosti i drugih institucija u ovoj oblasti.<sup>7</sup> Kao plod dobre saradnje u oblasti zaštite i spašavanja između Ministarstva sigurnosti i Ministarstva odbrane BiH, potpisan je Sporazum o saradnji u oblasti reagovanja na prirodne i druge nesreće. Sporazumom je, između ostalog, utvrđena saradnja u aktivnostima angažovanja Oružanih snaga Bosne i Hercegovine za potrebe pružanja pomoći civilnim organima u reagovanju na prirodne ili druge nesreće i potpisane Standardne operativne procedure angažovanja Oružanih snaga Bosne i Hercegovine na pružanju pomoći civilnim organima u reagovanju na prirodne ili druge nesreće.

Pored spomenutog, Sektor za zaštitu i spašavanje Ministarstva sigurnosti je uradio Metodologiju za izradu procjene ugroženosti BiH od prirodnih ili drugih nesreća<sup>8</sup>, te usvojio pravilnike i uputstva koja će biti od koristi za oblast zaštite i spašavanja u BiH.

**Takođe, u oblasti civilne zaštite Bosna i Hercegovina je ostvarila članstvo u međunarodnim organizacijama i institucijama iz oblasti zaštite i spašavanja, i to:**

- Međunarodnoj organizaciji civilne odbrane – ICDO;
- Inicijativi za pripravnost i prevenciju katastrofa Regionalnog centra za saradnju – DPPI;

---

<sup>5</sup> Aktivnosti realizovane u oblasti zaštite i spašavanja u potpunosti preuzete iz elektornskog dopisa osoblja Sektora za zaštitu i spašavanje, 25. maj 2010. Edina Bičakčić, viši stručni saradnik.

<sup>6</sup> Memorandum sa Fakultetom političkih nauka potpisan je 9. 6. 2008. godine, a sa Centrom za sigurnosne studije BiH 8. 7. 2009. godine. Ovo istraživanje je jedan od rezultata potpisanog Memoranduma između CSS i Ministarstva sigurnosti BiH.

<sup>7</sup> Potpisan je i Memorandum o razumijevanju o olakšanju vitalnog civilnog prekograničnog transporta sa NATO-om, 26. 6. 2008. godine u Briselu, Memorandum o institucionalnom okviru za prevenciju katastrofa u Jugoistočnoj Europi 8. 4. 2008. u Sofiji, i dr.

<sup>8</sup> Službeni glasnik BiH, broj 86/09

- Vijeću Jugoistočne Evrope za civilno-vojno planiranje za vanredne situacije CMEPSEE;
- Partnerstvu za mir – Evroatlanskom partnerskom vijeću i Komitetu za civilnu zaštitu i institucijama koje iz njega proizilaze.

Sve navedene aktivnosti doprinose bržoj integraciji Bosne i Hercegovine u Evropsku uniju i NATO, odnosno evroatlanske strukture.

### **1.3.2. Komparacija i sličnosti entitetskih uprava civilne zaštite**

Pored navedenih razlika postoji i dosta sličnosti kod entitetskih uprava civilne zaštite. Te sličnosti se ogledaju u osnovnim zadacima koji se odnose na otkrivanje, praćenje i sprečavanje opasnosti koje mogu nastati od prirodnih i drugih nesreća. Sličnosti se ogledaju u obavljanju upravnih poslova na nivou entiteta i vršenju koordinacije između svih subjekata u entitetu koji su zaduženi za zaštitu i spašavanje. Naravno, ovdje mislimo na koordinaciju na nižem nivou, tj. u slučaju Federacije BiH, na nivou kantona i opština, a u Republici Srpskoj na civilne zaštite po opštinama i pet područnih organizacionih jedinica.

Svaka uprava ima svoje sektore, kao osnovne vidove unutrašnje organizacije. Tako, pored Federalnog centra za obuku struktura zaštite i spašavanja, Federalnog operativnog centra i Inspektorata, Federalna uprava civilne zaštite ima četiri sektora: Sektor za planiranje, mjere zaštite i spašavanja i vatrogastvo, Sektor za materijalno-finansijske i tehničke poslove, Sektor za normativno-pravne i opšte poslove, te Sektor za organizaciju razminiranja i uništavanje neeksplozivnih ubojitih sredstava (NUS). Novim Zakonom o zaštiti od požarstva i vatrogastva<sup>9</sup>, Federalna uprava je dobila i nadležnost za poslove iz oblasti zaštite od požara i vatrogastva.<sup>10</sup> Danas je ova uprava kadrovski i stručno osposobljena, mada se može reći da kod nje postoji nedovoljna materijalna opremljenost. Međutim, ona je nosilac koordinacionih zadataka, kao i direktnih izvršnih zadataka iz svoje nadležnosti, bilo da se radi samostalno ili u saradnji sa pravnim i drugim licima u sistemu zaštite i spašavanja. Aktuelna organizacija uprave rezultat je organizacionog razvoja.

---

<sup>9</sup> Službene novine Federacije BiH, broj 64/09

<sup>10</sup> Više o nadležnostima iz oblasti zaštite od požara i vatrogastva vidjeti u članu 13. Zakona o zaštiti od požara i vatrogastvu (Službene novine Federacije BiH, broj 64/09).

Danas Federalna uprava civilne zaštite ima 39 stalno zaposlenih osoba. Pored osoblja Federalne uprave civilne zaštite, strukturu čine i uposleni u kantonalnim i opštinskim službama civilne zaštite i uposleni u operativnim centrima. Tako, na području Federacije BiH, u okviru kantonalnih i opštinskih civilnih zaštita imamo 520 uposlenih i 119 uposlenih pripadnika civilne zaštite koji rade na poslovima operativnih centara kantona i opština.

Republičku upravu civilne zaštite Republike Srpske čine tri sektora: Sektor za mjere civilne zaštite, obuke i obavještanja, Sektor za deminiranje i Sektor za finansijsko-računovodstvene i pravne poslove. Unutrašnje organizacione jedinice čine četiri odjeljenja: Odjeljenje u Sektoru za mjere civilne zaštite, obuke i obavještanja, Odjeljenje za planiranje i mjere civilne zaštite, Odjeljenje za obuku, međunarodnu saradnju i informisanje i Odjeljenje za osmatranje, obavještanje i upozoravanje. Danas u Republičkoj upravi civilne zaštite je zaposleno 150 lica, od čega 100 lica može svakog trena biti operativno, tj. djelovati u slučaju nesreće. Posmatrajući i druge snage koje ulaze u sastav civilne zaštite koje se, prema riječima direktora, mogu angažovati u slučaju potrebe, dolazimo do respektabilnog broja osoba: „Mi možemo da računamo na 15.000 ljudi raspoređenih po opštinskim jedinicama.“<sup>11</sup> Prema riječima direktora Uprave, na raspolaganju je i oko 6.000 uniformi za pripadnike ovih službi.

#### **1.4. Štabovi civilne zaštite**

Za upravljanje akcijama zaštite i spašavanja na teritoriji entiteta i Brčko distrikta, formirani su štabovi civilne zaštite. Štabovi se formiraju kao operativno stručni organi. U Federaciji BiH se formiraju za teritoriji Federacije, odnosno na području kantona i opština. Isto tako, zavisno od procjene, štabovi civilne zaštite se mogu formirati u pravnim subjektima i mjesnim zajednicama. U Republici Srpskoj štabovi se, kao operativno-stručni organi, formiraju na nivou grada/opštine i nivou entiteta. Brčko distrikt ima štab civilne zaštite za područje Brčko distrikta i štabove pri mjesnim zajednicama i pravnim subjektima. Na državnom nivou ne postoji štab civilne zaštite kao organ koji rukovodi, nego koordinaciono tijelo koje ima ulogu da koordinira aktivnosti civilne zaštite.

Bez obzira na kojem nivou bili osnovani, štabovi svoje funkcije ostvaruju povremeno, a u vremenu kada se proglašava nastanak prirodne ili druge nesreće, u vršenju svoje nadležnosti štab

---

<sup>11</sup> Intervju: Milimir Doder, direktor Republičke uprave civilne zaštite Republike Srpske, Istočno Sarajevo 24. 2. 2010.



civilne zaštite funkcionise stalno do okončanja tog događaja. Štab se sastoji od: komandanta, načelnika i članova štaba. Na entitetskom nivou i u Brčko distriktu, komandant štaba je premijer ili zamjenik premijera vlade, a u opštinama je to načelnik ili zamjenik načelnika opštine. Načelnik štaba civilne zaštite je profesionalac iz opštinske službe civilne zaštite, a na entitetskom nivou to su direktori uprava civilne zaštite. Na entitetskom, kantonalnom i na nivou Brčko distrikta, štabove postavlja i razrješava Vlada. Popunjenost štabova vrši se iz resornih ministarstava, organa uprave i javnih preduzeća. Na nižim nivoima to mogu biti profesionalci opštinskih službi, policijskih uprava, vatrogasnih društava, preduzeća, Crvenog krsta/križa i drugih organizacija.

Federalni štab civilne zaštite ima svoga komandanta, načelnika i 19 članova štaba<sup>12</sup>, a Republički štab civilne zaštite Republike Srpske čine 22 osobe na stručnom nivou.

Entitetski i kantonalni štabovi pružaju pomoć opštinama u slučaju prirodnih i drugih nesreća na poziv opštinskih/gradskih štabova civilne zaštite. Isto tako, ovi štabovi odlučuju o međusobnoj entitetskoj pomoći u skladu sa Sporazumom o ostvarivanju zadataka civilne zaštite. Predstavnici entitetskih uprava civilne zaštite istakli su da po pitanju uzajamne pomoći nema nikakvih problema i da su u svakom trenutku spremni svoje snage i sredstva staviti na raspolaganje drugom entitetu. Ova saradnja je već dokazana u praksi i treba nastaviti na njenom jačanju i poboljšanju. Govoreći o preprekama sa kojima se organizacije entitetskih uprava civilne zaštite suočavaju prilikom saradnje na poljima zaštite i spašavanja, predstavnici obje uprave, kao i predstavnici kantonalnih i opštinskih civilnih zaštita, izdvojili su: nedovoljnu savremenu i standardiziranu opremu, zastarjelost komunikacijske opreme, opreme vatrogasaca i nedovoljno razumijevanje načelnika opština za potrebom uspostave operativne i profesionalne službe civilne zaštite. Pored mogućnosti da se kontinuirano osposobljavaju na svim nivoima organizovanja i danas imamo nepopunjenost nekih kantonalnih štabova civilne zaštite, dok u nekim opštinama, poput Bosanskog Grahova, Ljubuškog i Ravnog, opštinski štabovi nisu ni formirani. Pored navedenog, ako se uzme u obzir da mnogi opštinski štabovi civilne zaštite nisu popunjeni odgovarajućim kadrovima i materijalnotehničkim sredstvima, veliki broj osoblja štabova nije prošao odgovarajuću obuku, kao i činjenicu da pravna lica gotovo nikako nisu osnovala

---

<sup>12</sup> Imena članova Federalnog štaba CZ možete pogledati na: <http://fucz.gov.ba/fucz/bosanski/stab/index.php>

štabove<sup>13</sup>, možemo konstatovati da je stanje u ovom pogledu na potpuno nezadovoljavajućem nivou.

**Ključni faktori koji određuju kapacitete štabova za saradnju između entiteta i Brčko distrikta su:**

1. Zakonski okvir: poznavanje i implementacija Sporazuma o ostvarivanju zadataka civilne zaštite; poznavanje i implementacija pravila o angažmanu jedinica civilne zaštite;
2. Operativne aktivnosti: percepcija organizacije i značaja civilne zaštite; razumijevanje onoga što predstavlja ova služba, kao i ko je najodgovorniji za prvi korak; razumijevanje prednosti koje proizilaze iz saradnje operativnih štabova i civilne zaštite, postojanje strategije saradnje; postojanje smjernica za međusobnu saradnju;
3. Ljudski kapaciteti: upoznavanje članova štabova sa organizacijom civilne zaštite i unapređenje znanja članova štaba i članova civilne zaštite o tome koje su njihove odgovornosti kada je riječ o saradnji i zaštiti i spašavanju;
4. Komunikacija: blagovremeno omogućavanje informacija članovima štaba.

Ovi faktori su od velike važnosti i imaju ključnu ulogu jer su štabovi civilne zaštite operativno stručni organi i jedini ovlašteni organi za rukovođenje akcijama zaštite i spašavanja.

Općenito štabovi civilne zaštite na svim nivoima organizovanja i na osnovu propisanih nadležnosti vode pripremne i operativne aktivnosti za poslove:

- Prije nastanka prirodne ili druge nesreće i
- Nakon proglašenja stanja prirodne ili druge nesreće.

---

<sup>13</sup> Prava i dužnosti privrednih društava i drugih pravnih lica proizilaze iz člana 32. Zakona o zaštiti i spašavanju ljudi i materijalnih dobara od prirodnih i drugih nesreća, Federacije BiH i člana 27. Zakona o civilnoj zaštiti Republike Srpske.

## 1.5. Kako štabovi funkcionišu u praksi

Da bi krenuo u bilo koju operativnu aktivnost (upotrebu snaga civilne zaštite, provedbu odgovarajućih mjera zaštite i spašavanja), štab civilne zaštite mora imati odluku o proglašenju stanja prirodne ili druge nesreće za to područje. Kada kažemo područje, onda to podrazumjeva da postoje nadležna tijela koja izdaju ove odluke. Tako za područje Federacije BiH, u skladu sa članom 24. tačka 6, a na prijedlog Federalnog štaba civilne zaštite, odluku donosi Vlada Federacije BiH. Isto tako, u Republici Srpskoj, odluku o stanju prirodne i druge nesreće donosi Vlada (član 21. tačka 6.). Za područje kantona, u skladu sa članom 27. tačka 8. na prijedlog kantonalnog štaba civilne zaštite, odluku donosi vlada kantona. Za područje opštine/grada, na prijedlog opštinskog/gradskog štaba civilne zaštite, odluku donosi načelnik/gradonačelnik. Donošenjem odluke, stavljaju se sva raspoloživa sredstva i snage radi prevencije, ublažavanja, te otklanjanja štetnih posljedica prirodnih i drugih nesreća po ljude i materijalna dobra.

Nakon dobijanja odluke o proglašenju stanja prirodne ili druge nesreće, štab analizira i proučava situacioni problem, te preduzima hitne mjere akcije. Naravno, u svojim aktivnostima treba procijeniti situaciju na terenu, odrediti rokove izvršenja zadataka, te donijeti odgovarajuće odluke i naređenja. S ciljem da u svakom trenutku štab ima uvid u stanje prirodne ili druge nesreće, odnosno njen razvoj, potrebno je da vrši konstantan monitoring i kontrolu cjelokupnog procesa.



Kada su u pitanju metodologije izrade osnovnih analitičkih, planskih i razvojnih dokumenata, tu treba naglasiti da je pristup metodologiji različit kako u entitetima i kantonima, tako i u opštinama. Procjene ugroženosti su urađene gotovo u svim kantonima, dok se kod nekih kantona javlja problem kod izrade planova i programa razvoja zaštite spašavanja. Pozitivan aspekt je da su kantonalne komisije za procjenu šteta od prirodnih i drugih nesreća oformljene u svim kantonima i opštinama.

Federalnu upravu civilne zaštite, od 2004. do 2006. godine, prošli su svi članovi kantonalnih štabova civilne zaštite, a kroz vlastitu obuku ili obuku u organizaciji međunarodnih organizacija prošlo je više od 210 članova štabova civilne zaštite i drugih kadrova iz organa vlasti. Danas u 10 kantonalnih uprava radi 119 uposlenika, a u kantonalne štabove uključeno je 117 članova, koji nisu u stalnom radnom odnosu, nego rade na bazi honorara. Kada su u pitanju opštine u Republici Srpskoj, direktor Republičke uprave tvrdi da su u svim opštinama formirani štabovi i donesene odluke o uspostavi civilne zaštite u opštinama.

Red. Broj	KANTON	BROJ UPOSLENIKA U UPRAVI	POPUNJENOST ŠTABA
1.	UNSKO-SANSKI	11	13
2.	POSAVSKI	12	13
3.	TUZLANSKI	12	13
4.	ZENIČKO-DOBOJSKI	8	11
5.	BOSANSKO-PODRINJSKI	7	8
6.	SREDNJEBOŠANSKI	11	11
7.	HERCEGOVAČKO-NERETVANSKI	14	13
8.	ZAPADNOHERCEGOVAČKI	14	14
9.	SARAJEVO	22	13
10.	KANTON 10 – LIVNO	8	8
	<b>UKUPNO</b>	<b>119</b>	<b>117</b>

Tabela 1. Prikaz broja uposlenih u kantonalnim upravama CZ i popunjenosti kantonalnih štabova CZ

Odgovornost i poslove štabova civilne zaštite prikazat ćemo primjerom evakuacije stanovništva i materijalnih dobara. Ovu radnju može narediti komandant štaba civilne zaštite ugroženog grada/opštine, ako se radi o evakuaciji sa jednog na drugo područje opštine, odnosno kantonalni štab u Federaciji BiH, ako se radi o evakuaciji sa područja više opština, kao i Republički štab civilne zaštite Republike Srpske. Ako se radi o evakuaciji sa područja više kantona u Federaciji BiH onda ovu radnju naređuje komandant Federalnog štaba.

Prilikom planiranja potrebne radnje u evakuaciji, štabovi civilne zaštite grada/opštine će procijeniti broj ugroženog stanovništva, prioritete u evakuaciji, položaj, veličinu i mogućnost ugroženog područja i druge faktore, te se na osnovu tih parametara opredijeliti za metodologiju i način prevoženja. U ovakvim situacijama važno je da štabovi civilne zaštite ostvare saradnju sa privrednim društvima i drugim organizacijama koje se bave prevozom i transportom radi angažovanja potrebnog broja motornih vozila, autobusa, kamiona i dr.

Da bi evakuacija bila uspješno izvedena, pored štabova civilne zaštite koji planiraju i rukovode evakuacijom, potrebno je angažovati službe za zaštitu i spašavanje, jedinice civilne zaštite za opšte i specijalizovane namjene, privredna društva, Oružane snage BiH, MUP-ove i druge subjekte koji posjeduju odgovarajuće robne rezerve.

## **1.6. Službe zaštite i spašavanja**

Osnivanjem službi zaštite i spašavanja u civilnim zaštitama, nastojalo se doći do kvalitetnijeg i efikasnijeg sistema zaštite i spašavanja. Radi se o subjektima koji su osnovani za određene oblasti i to im je osnovna djelatnost, u udruženjima građana ili kao samostalne službe zaštite i spašavanja, da im je osnovna djelatnost ili dio djelatnosti od značaja za zaštitu i spašavanje, da raspolažu kadrovima koji su stručno obučeni i osposobljeni za vršenje poslova iz nadležnosti službe koja se formira, da su materijalno-tehnički opremljeni, da imaju planska dokumenta i iskustvo za vršenje redovnih poslova u svojoj djelatnosti, pa je sasvim logično da su najpozvaniji za poslove zaštite i spašavanja.<sup>14</sup> Prema profesoru Huseinbašiću, najčešće organizovane službe zaštite i spašavanja su: komunalne službe, zdravstvene službe u okviru zdravstvenih ustanova,

---

<sup>14</sup> Čamil Huseinbašić: Upravljanje sistemom zaštite i spašavanja, Jordan Studio – Sarajevo 2009, str. 63

veterinarske službe, hidrometeorološke, seizmološke službe, gorske službe spašavanja i druge službe koje odredi nadležni organ koji upravlja zaštitom i spašavanjem.

Dodatni kapaciteti civilne zaštite pronađeni su u privrednim društvima, naročito kod onih društava koja obavljaju djelatnost iz člana 32. Zakona o zaštiti i spašavanju, a isto tako i kod kapaciteta javnih kompanija i drugih pravnih lica, vladinih i nevladinih organizacija itd. Ovdje treba istaći i službe hitne pomoći, profesionalne vatrogasne jedinice i dobrovoljna vatrogasna društva, Crveni krst/križ, policijske snage, Oružane snage BiH i druge. Treba istaći da, pored toga što postoje spomenuti kapaciteti, oni još nisu funkcionalno integrisani u sistem zaštite i spašavanja za planski odgovor na pojedine prirodne i druge nesreće, što je posebno izraženo kod privrednih društava.

## 1.7. Ko i kako osniva službe zaštite i spašavanja

Na osnovu zakonske regulative vidljivo je da postoje entitetske razlike kod samog pristupa osnivanja službi zaštite i spašavanja.

U skladu sa članom 123. Stav 3. Zakona o zaštiti i spašavanju, Vlada Federacije BiH, na prijedlog Federalne uprave civilne zaštite, određuje pravna lica i udruženja od kojih će se organizovati službe zaštite i spašavanja. Ove službe moraju imati neka svoja sredstva i opremu, tj. ako ne posjeduju vlastita osnovna sredstva ne mogu ni ući u partnerski odnos sa upravom. Kada se izabere određena služba, onda Federalna uprava civilne zaštite sa službom provjerava šta određena služba posjeduje, tj. koja namjenska oprema i sredstva joj je još neophodno nabaviti. Naravno, sve se to vrši putem ugovora. Služba kada dobije opremu ili druga sredstva od Federalne uprave civilne zaštite, ona ih može koristiti za svoje potrebe, ali ih je dužna adekvatno održavati i obnavljati. Trenutno, iako supotrebe mnogo veće, prema Uredbi Vlade Federacije BiH osnovano je osam službi, a u planu je da se osnuje i Služba za spašavanje na vodi i pod vodom. Isto tako, treba istaći da je formirana Služba za medicinsku pomoć sa sjedištima u Sarajevu, Mostaru i Tuzli i ima oko 220 ljudi. Ona u roku od 24 sata može staviti na raspolaganje svoje kapacitete, tj. formirati poljske bolnice sa svim sadržajima, koje na raspolaganju imaju 78 doktora i ostalih pomoćnika. Kada sagledamo i druge službe, možemo reći da Federalna uprava civilne zaštite ima na raspolaganju oko 400 stručnih lica, na koje može računati u slučaju prirodne nepogode.

Treba istaći da, pored ovih službi za spašavanje koje osniva Federacija BiH, vlade kantona, odnosno opštinski načelnici, određuju pravna lica i udruženja građana u kojima će se organizovati službe zaštite i spašavanja, a koje će djelovati na tom području. Prema riječima direktora Federalne uprave civilne zaštite Alije Tihića, kada je ovo u pitanju najbolja je situacija u Zeničko-dobojskom kantonu, premda i to treba uzeti sa rezervom.<sup>15</sup>

Iz gore navedenog vidimo da Federacija BiH ima osnovane službe zaštite i spašavanja na tri nivoa (opštinskom, kantonalnom i federalnom). Republika Srpska ima službe zaštite i spašavanja na opštinskom/gradskom nivou. Grad/opština je odgovorna za formiranje i spremnost ovih službi.

---

<sup>15</sup> Intervju: Alija Tihić, direktor Federalne uprave civilne zaštite, Sarajevo, februar 2010.

Najčešće organizovane službe u opštinskim službama civilne zaštite su: komunalne službe, služba za RHB zaštitu, gorske službe spašavanja, službe za aktivnosti na vodi i pod vodom, hidrometeorološke, seizmološke, zdravstvene, vatrogasne, crveni krst/križ itd.

Tokom istraživanja, ni kod jednog nivoa organizacije nismo uspjeli naći (opština, kanton, entiteti) u potpunosti opremljenu Službu za zaštitu i spašavanje iz ruševina. Ovo zvuči zabrinjavajuće ako se uzme u obzir da entitetske procjene ugroženosti, upravo u poplavama, potresima, požarima, predstavljaju najveće prijetnje. U slučaju da se desi neki potres ili plavni val na nekom području, izvođenje aktivnosti spašavanja iz ruševina bi ovisila od samih građana ili pak od strane pomoći i pored bezbroj domaćih službi zaštite i spašavanja.

U periodu od 2006. do 2009. godine, Federalna uprava civilne zaštite je za potrebe rada službi zaštite i spašavanja i jedinica civilne zaštite izvršila nabavku:

- dva kvalitetna hemijska detektora za ispitivanje radioaktivnosti;
- više inspektor detektora;
- dvije pokretne palionice za neškodljivo uklanjanje uginulih i oboljelih životinja i otpada animalnog porijekla kapaciteta 45 i 200 kg/h; i
- dvije pokretne laboratorije za neškodljivu dekontaminaciju i detoksikaciju prostora.

Također, u toku je nabavka opreme za potrebe Federalne uprave civilne zaštite u vrijednosti preko tri miliona konvertibilnih maraka. Izdvojit ćemo neku od opreme koja se nabavlja: dva psa za pronalaženje zatrpanih u ruševinama, dva psa za pronalaženje zatrpanih u lavinama, dva vozila za prevoz opreme i pripadnika službi i jedinica, šest sanitetskih vozila, šest terenskih vozila i druga oprema.

Na kraju možemo reći da dosadašnji sistem civilne zaštite, ali i sam njegov razvoj, ukazuje da civilne zaštite nisu u mogućnosti razvijati masovno jedinice civilne zaštite različitih struktura, iako imaju velika finansijska sredstva na računima koja nisu iskorištena. Zakonodavcu se bilo lakše opredijeliti da, za potrebe sistema zaštite i spašavanja, uključi sve resurse i snage u organima uprave, privrednim društvima i pravnim licima. Ovakvim pristupom trebala se ostvariti dvostruka korist. Sa jedne strane, organizacijom službi civilne zaštite uštedjelo bi se na



finansijama i civilne zaštite bi imale manju odgovornost za opremu i osposobljenost. Međutim, to bi bilo prihvatljivo da se osnivanju službi civilne zaštite pristupilo ozbiljno i odgovorno. Koliko su sadašnje službe civilne zaštite opremljene i osposobljene za izvođenje svojih zadataka, govori nam događaj koji se dogodio na planini Zelengora. Pored Republičke uprave civilne zaštite, Federalne uprave civilne zaštite, Civilne zaštite Brčko distrikta, njihovih gorskih službi, životi ljudi zatočenih u lavini planine Zelengore zavisili su isključivo od strane pomoći. Naravno, u ovom slučaju se radilo o pomoći EUFOR-a<sup>16</sup> koji se uključio u spašavanje u veoma kratkom roku. Treba istaći da su nakon poziva sa Zelengore alarmirane sve službe spašavanja u BiH, ali helikopter Oružanih snaga BiH nije mogao poletjeti, jer nije opremljen uređajima za noćne letove.<sup>17</sup>Možemo reći da nije bilo pomoći EUFOR-a, unesrećeni bi noć proveli u opasnom okruženju i niskoj temperaturi, te bi bili izloženi životnoj opasnosti.

Očito je da su u ovom slučaju zakazale službe civilne zaštite, iako su nas tokom provođenja istraživanja predstavnici entitetskih službi uvjerali da imaju dobro organizovane službe koje mogu djelovati u svakom trenutku i na svakom dijelu teritorije. Nakon ovog primjera, upitno je da li je zakonodavac dobio od službi ono što je očekivao. Odnosno, zamisao zakonodavca je dobra ali implementacija na terenu nije onakva kakva bi trebala biti. Naravno, mi imamo neke službe koje su spremne i koje mogu djelovati, ali većina bi se vjerovatno ponašala slično u slučajevima prirodnih ili drugih nesreća. Stoga se postavlja opravdano pitanje: Da li se ionako ograničena budžetska sredstva adekvatno troše s obzirom na to da se pored naših struktura zaduženih za zaštitu i spašavanje moramo oslanjati na pomoć drugih snaga?

---

<sup>16</sup> U misiju spašavanja EUFOR se uključio u veoma kratkom roku. Po naredbi generalmajora Bernharda Baira, na lice mjesta stigla je posada sa austrijskim helikopterom „S70 blackhawk“ (blackhawk). Uz koordinate primljene sa GPS unesrećenih sa zemlje, mjesto nesreće je brzo locirano, a unesrećeni su uz pomoć sajle i čekrka podignuti u helikopter i preveženi u bolnicu.

<sup>17</sup> Dnevni avaz, Ćosović: Bili smo spremni zbog Petra noć provesti na planini, str. 15, 22. mart 2010

## 1.8. Jedinice civilne zaštite

U skladu sa zakonima entiteta i zakonskom legislativom Brčko distrikta koja se odnosi na zaštitu i spašavanje stanovništva i materijalnih dobara, jedinice civilne zaštite osnivaju se, opremaju i osposobljavaju kao operativne snage civilne zaštite. Njihova uloga ogleda se u neposrednom angažovanju na izvršavanju zadataka zaštite i spašavanja ljudi i materijalnih dobara od prirodnih i drugih nesreća, te otklanjanju posljedica nastalih djelovanjem tih nesreća. Ove jedinice osnivaju se kao jedinice za opšte i specijalizovane namjene, a na osnovu Procjene ugroženosti. Procjenu ugroženosti izrađuje Federalna uprava civilne zaštite za područje Federacije Bosne i Hercegovine, Republička uprava za područje Republike Srpske, kao i kantoni i opštine za svoja područja. Treba istaći da se ove procjene vrše u saradnji sa drugim relevantnim ministarstvima, a po potrebi se mogu konsultovati i međunarodni stručnjaci. Sadašnja Procjena ugroženosti Federacije BiH<sup>17</sup> i Procjenu ugroženosti Republike Srpske od prirodnih i drugih nesreća radili su domaći stručnjaci uz pomoć međunarodnih stručnjaka. Kada je u pitanju procjena ugroženosti, treba istaknuti da je formiran tim na državnom nivou koji treba da napravi sveobuhvatnu procjenu ugroženosti za BiH od prirodnih i drugih nesreća. Ovaj tim sastoji se od stručnjaka iz državnih institucija i organizacija, entitetskih uprava civilne zaštite i Brčko distrikta, naučnih institucija, preduzeća i drugih javnih ustanova, a koordinaciju vodi Ministarstvo sigurnosti Bosne i Hercegovine.

Jedinice za opšte i specijalizovane namjene civilne zaštite, mogu se osnivati kao timovi, odjeljenja i vodovi na svim nivoima u Federaciji BiH. U skladu sa Uredbom o organizovanju federalnih specijalizovanih jedinica civilne zaštite, tokom 2009. godine, formirano je pet federalnih specijalizovanih jedinica, od čega su dvije u potpunosti u okviru Uprave (jedinica za deminiranje koje su dodatno obučene, opremljene i osposobljene za zaštitu od požara, snježnih lavina i jedinica za spašavanje na vodi i pod vodom formirana u okviru Federalnog ministarstva unutrašnjih poslova). Peta jedinica je kombinacija Federalne uprave i Federalnog MUP-a, odnosno zajednička jedinica za spašavanje iz ruševina. U okviru ovih jedinica Federalna uprava civilne zaštite raspolaže sa 210 ljudi koji u svakom trenutku mogu biti operativni.

Kada su u pitanju jedinice civilne zaštite u kantonima i opštinama Federacije BiH, treba istaći da jedinice za opšte i specijalizovane namjene još nisu osnovane po važećem Zakonu o zaštiti i spašavanju. Za sada, u jednom broju opština ove jedinice su osnovane i egzistiraju kao jedinice koje su osnovane u skladu s propisom (okvirna i lična formacija) koje je donijelo bivše Ministarstvo odbrane RBiH, tj. dok je civilna zaštita bila u nadležnosti tog ministarstva. Za

ovakvo poražavajuće stanje organizovanosti i popunjenosti opštinskih i kantonalnih jedinica civilne zaštite, predstavnici opštinskih i kantonalnih civilnih zaštita optužuju Federalnu upravu civilne zaštite.

### **1.9. Operativno-komunikacijski centri**

U cilju ranog otkrivanja i upozoravanja na opasnosti, zakonodavac je predvidio da sistem ranog otkrivanja, praćenja i obavještanja o opasnostima od prirodnih i drugih nesreća vrše entiteti i Brčko distrikt kao samostalne cjeline putem svojih komunikacijskih centara. Sve do 2006. godine poslovi osmatranja i obavještanja vršeni su u okviru entitetskih ministarstava odbrane. Ukidanjem entitetskih ministarstava odbrane, ukinuti su entitetski sistemi osmatranja i obavještanja, a uspostavljeni su operativni centri civilne zaštite. U Republici Srpskoj i Brčko distriktu u funkciji su dva odvojena operativna centra (Centri osmatranja i obavještanja) koji sa operativnim centrima Federacije BiH saraduju na osnovama Sporazuma o saradnji u ostvarivanju zadataka civilne zaštite.

Struktura operativno-komunikacijskih centara je različita. U Republici Srpskoj i Federaciji Bosne i Hercegovine postoje tri strategijska nivoa organizacije centara. Tako, kao prvi nivo postoji operativni centar na entitetskom nivou (Operativni centar Federalne uprave civilne zaštite i Centar osmatranja i obavještanja Republičke uprave civilne zaštite). Drugi nivo čine operativni centri kantona i regija (10 kantona u Federaciji BiH i pet regija u Republici Srpskoj) i posljednji, treći nivo, čine operativni centri civilne zaštite u opštinama na području Federacije BiH, kao i odjeljenja osmatranja i obavještanja u opštinama Republike Srpske. Za razliku od entiteta gdje je organizacija centara na tri nivoa, Brčko distrikt ima ovu organizaciju na dva nivoa. To su centar osmatranja i obavještanja Brčko distrikta i odjeljenja koji treba da rade 24 sata. Njihov zadatak je preventivni u cilju izbjegavanja ili sprečavanja štetnih posljedica nadolazeće opasnosti. U ovom slučaju radi se o klasičnoj prostoriji sa dežurstvom i telefonskim brojem koji je dostupan 24 sata za građane. Centri prikupljaju informacije, odnosno primaju ih u pisanom obliku putem tehničkih sredstava (fax, modem, e-mail, telefon i radio uređaj) i lično. Informacije koje centar primi putem telefona ili radio uređaja, evidentiraju se kao službene zabilješke. Također, odjeljenja vrše obradu podataka i distribuciju istih nadležnim organima vlasti i pravnim licima, dok centar uspostavlja saradnju sa drugim organima i organizacijama od značaja za zaštitu i spašavanje. Treba istaći i veoma bitan zadatak da odjeljenja putem operativnih centara

vrše upozoravanje i uzbunjivanje građana i prenose naređenja nadležnog štaba civilne zaštite, kao i druge poslove iz svog djelokruga.

U vršenju svojih poslova operativni centri nižih nivoa postupaju po zahtjevima višeg nivoa. Entitetski i kantonalni centri funkcionišu i u miru i ratu neprekidno 24 sata svaki dan, a centri u opštini u miru rade prema potrebi, najmanje 8 sati svaki radni dan. U slučaju prirodnih i drugih nesreća, mobilizuju se pripadnici opštinske civilne zaštite do punog sastava od 5 pripadnika koji rade 24 sata, svaki dan do dana prestanka stanja proglašene prirodne i druge nesreće. Centri pri obavljanju svojih zadataka koriste veze javnih telekomunikacijskih pravnih lica, radija i televizije, elektroprivrede, željeznice, kantonalnih tijela uprave i drugih veza. Isto tako, za potrebe rada, centri organizuju i održavaju vlastite veze, koje u uslovima prirodnih i drugih nesreća koriste štabovi civilne zaštite.

Trenutno stanje opremljenosti operativno-komunikacijskih centara je takvo da jedva osigurava funkcionalnost. Centri nemaju savremena tehnička sredstva i opremu, a većina koristi dotrajalu opremu koju su naslijedili od ministarstva odbrane. Isto tako, određen broj centara nema adekvatnog prostora, već svoje poslove obavlja u sklopu redovnih aktivnosti u prostorijama službe/uprave civilne zaštite. U dosta slučajeva, zbog nedostatka osoblja nije se moguće osigurati radno vrijeme od 24 sata.

U svim kantonima su osnovani operativni centri civilne zaštite putem kojih se vrši prikupljanje podataka o pojavama i opasnostima od prirodnih i drugih nesreća. Za poslove kantonalnih operativnih centara uposlano je 39 radnika.

Red. Broj	KANTON	BROJ UPOSLENIKA U OPERATIVNOM CENTRU	RADNO VRIJEME
1.	UNSKO-SANSKI	4	00-24 h
2.	POSAVSKI	4	07-21 h
3.	TUZLANSKI	4	06-22 h
4.	ZENIČKO-DOBOJSKI	3	07-21 h
5.	BOSANSKO-PODRINJSKI	3	08-20 h
6.	SREDNJOBOSANSKI	4	00-24 h
7.	HERCEGOVAČKO-NERETVANSKI	4	00-24 h
8.	ZAPADNOHERCEGOVAČKI	4	00-24 h
9.	SARAJEVO	5	00-24 h
10.	KANTON 10 – LIVNO	4	00-24 h
	<b>UKUPNO</b>	<b>39</b>	

Tabela 2. Prikaz broja uposlenih u kantonalnim operativnim centrima CZ i njihovo radno vrijeme

Kao što se vidi u Tabeli 2, četiri kantonalna operativna centra (Posavski, Tuzlanski, Zeničko-dobojski i Bosansko-podrinjski), nisu svoje radno vrijeme uskladili sa Pravilnikom koji nalaže da operativni centri treba da rade 24 sata.

U Kantonu Sarajevo operativni centar civilne zaštite radi 24 sata. Od osam opštinskih operativnih centara samo operativni centar Opštine Ilidža radi u skladu sa Pravilnikom, odnosno 24 sata, a drugi centri po osam sati. Treba naglasiti da Opština Trnovo nije još ni formirala svoj operativni centar. Pored ovih problema, koji su zakonskim i podzakonskim aktima definisani kako treba da se riješe, postoje i određeni problemi koji nisu pravno uređeni, a sa kojima se susreću kantonalne uprave.

Federalni operativni centar je u funkciji 24 sata, a građani na cijelom području Federacije besplatnim pozivom na 121 mogu dojaviti sve potencijalne prijetnje ili već nastale štete. Isto tako Centar za osmatranje i obavješćavanje Republike Srpske ima operativni kratki broj 121 koji je dostupan na cijelom području Republike Srpske, a pozivi su besplatni i sa mobilne i fiksne telefonije.

Ovako uspostavljen sistem sve do 2008. godine nije predviđao operativno-komunikacijski centar na državnom nivou. Treba podsjetiti da je Vijeće Evropske unije još 29. jula 1991.

godine donijelo Odluku o uvođenju jedinstvenog evropskog broja za hitne situacije 112 i za to postavilo rok do 31. decembra 1992. godine da sve članice uvedu i koriste ovaj broj.

## 2. TEORIJSKI OSVRT NA ZNAČAJ AVIOSAOBRAĆAJA KAO ORGANIZOVANOG OBLIKA PRUŽANJA USLUGA

Zračni saobraćaj je zauzeo važno mjesto u turističkoj privredi svijeta i u svjetskoj privredi u cjelini. Veliki dio zračnog saobraćaja u svijetu je usmjeren na međunarodni turizam. Ova vrsta kretanja odlikuje se velikim radijusom i dosta visokom potrošnjom.<sup>18</sup> Procjene koje je vršila Svjetska turistička organizacija pokazuju da je 40% od 426 miliona učesnika u međunarodnom turističkom prometu u 1990. godini koristilo zračni saobraćaj. To se odnosilo i na domaći turistički promet. U svemu ovome važnu ulogu je imao čarter prevoz turista. Ovaj tip prevoza organizuju turističke agencije, aviokompanije i druga preduzeća i odlikuje ga niža cijena prevoza od cijene na redovnim aviolinijama. Čarter promet proizilazi iz dobre saradnje avioprevoznika i turističkih agencija. Pojava čarter prometa vezana je za pedesete godine 20. stoljeća, kada turistički tokovi u svijetu bilježe skokovit porast. Ovaj vid prometa bazira se na višem stepenu popunjenosti avionskih kapaciteta u poređenju sa stalnim linijskim saobraćajem.<sup>19</sup> Jedan od najvažnijih faktora razvoja turizma u Evropi je razvoj zračnog saobraćaja. Pojava aviona u redovnom turističkom saobraćaju izazvala je novu ne samo saobraćajnu, već i turističku revoluciju. Avion je svojom brzinom skratio relacije, te je doprinio da turizam postane svjetski proces.<sup>20</sup> S obzirom na to da je utjecaj aviosaobraćaja na turizam sve intenzivniji, turističke agencije ovaj vid saobraćaja sve više uključuju u predmet svoje djelatnosti.

Zbog stalnog povećanja broja putnika u aviosaobraćaju, sklopljen je međunarodni sporazum *Opensky* – otvoreno nebo. Ono što predstavlja glavni cilj sporazuma se ogleda u pružanju usluga od avioprevoznika, zaštita korisnika avioprevoza, sigurnost putnika na domaćim i međunarodnim destinacijama, zaštita životne sredine. Uloga i značaj aviokompanija na razvoj aviosaobraćaja, turističkih agencija i na razvoj turizma je ogromna. Aviokompanije su nosioci turističkih i poslovnih putovanja. One su, također, nosioci inovativnih i razvojnih procesa u domenu uvođenja i razvoja novih tehnologija, stvaranju i razvoju novih distributivnih sistema na nacionalnom i internacionalnom nivou, stvaranju novih kanala prodaje. Doprinosu razvoju turizma, turističkih agencija te grade i razvijaju odnose sa krajnjim korisnicima. One stvaraju

---

<sup>18</sup> Ž. Jovičić, D. Jovičić, V. Ivanović, Osnove turizma, „Turistička štampa“, Beograd, 2005, str. 169

<sup>19</sup> Ž. Jovičić, cit. djelo, str. 170

<sup>20</sup> Dragomir J. Popov, Industrija putovanja, Beograd, 1997, str. 146

nove vidove komunikacije između turoperatora, turističkih agencija i krajnjih korisnika – putnika.

## **2.1 . Aviokompanije i njihova saradnja u cilju povećavanja broja putnika**

Na tom tragu uloga turističkih agencija u savremenom turizmu je od neprocjenjivog značaja, a koja je u trenutku pisanja ovog rada pogođena pandemijom COVID-19. Turističke agencije vrše značajan utjecaj na turističke procese u cjelini. Utječu na ukupan obim turističkih putovanja, a posebno na obim međunarodnih turističkih putovanja, a isto tako i na tokove turista prema konkretnim zemljama i turističkim destinacijama. Također vrše i direktan utjecaj na ekonomske rezultate rada ugostiteljskih preduzeća, prevoznika i drugih organizacija koje neposredno ostvaruju prihode po osnovu turističkog prometa u turističkim mjestima, kao što su trgovina, komunalne djelatnosti, zanatstvo i druge djelatnosti, kao i sve djelatnosti iz oblasti materijalne proizvodnje, koje kroz razvoj turizma proširuju tržište za plasman svojih proizvoda.

### **Najvažnija uloge turističkih agencija sa stanovišta njihove aktivnosti su:**

- kreiranje turističke ponude i tražnje,
- propaganda,
- informisanje,
- distribucija,
- realizacija sopstvenih aranžmana.<sup>21</sup>

Međusobni posrednički odnos turističkih agencija i aviokompanija je od izuzetne važnosti za razvoj mreže aviokompanija i za veću pokrivenost tržišta. Naime, aviokompanije reklamirajući svoje destinacije ujedno vrše i promociju turističkih mjesta i na taj način stimulišu prodaju turističkih aranžmana turističkih agencija. Turističke agencije svojim

---

<sup>21</sup> Ž. Đurović, Uloga avio-saobraćaja u poslovanju turističkih agencija, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2007, str. 51



poslovanjem i uklapanjem u strategiju razvoja turizma doprinose njihovoj povezanosti sa aviokompanijama. Također, one svojom dobrom organizovanošću, uz maksimalno korištenje domaće struke i prakse, a pri tom vodeći se iskustvima turistički razvijenih zemalja, doprinose razvoju turizma. Razvoj aviokompanija vuče za sobom i razvoj turističkih agencija. Posebno značajnu ulogu ima propaganda, koja može da podstakne potrošača da ponuđene usluge aviokompanija koristi, prije svega, zbog kvaliteta tih usluga, koji se ogleda u sigurnosti, tačnosti i udobnosti. Reputacija aviokompanije i ljudi koji pružaju turističku uslugu, kao i reputacija turističke privrede u cjelini, od presudnog je značaja za motivisanje potrošača u pravcu nastavljanja odnosa sa aviokompanijom i turističkim agencijama čime se ostvaruje neophodni ciklus u kojem se koriste usluge i u kojima su korisnici usluga vrlo zadovoljni sa svakom karikom u lancu.

Turističke agencije se javljaju u oblasti zračnog saobraćaja kao prodavci domaćih i međunarodnih aviokarata, kao organizatori turističkih putovanja na redovnim linijama i čarter letovima i kao agenti u plasmanu čarter letova. Klasične turističke agencije su, prije svega, prodavci aviokarata i usluga vezanih za avioprevoz, kao što su osnovne usluge (hotelski smještaj, ishrana, transfer) koje su u savremenim uslovima poslovno-tehnološki kroz rezervacione sisteme u aviosaobraćaju povezane sa avioprevozom i sve više dobijaju na svojoj integralnosti. Organizatori putovanja ili turoperatori 90% svoje produkcije putovanja oslanjaju na avioprevoz. Turoperatori, za razliku od turističkih agencija koje imaju gotovo isključivo poslovne odnose sa redovnim linijskim avioprevoznicima, svoju produkciju putovanja zasnivaju kako na uslugama prevoza redovnih linijskih avioprevoznilaca, tako i sa čarter prevoznicima i avioserviserima usluga transfera i izleta.<sup>22</sup>

Sam razvoj aviosaobraćaja uporedo utječe na razvoj turističkih agencija. Ovaj pozitivni utjecaj se ogleda kroz sljedeće:

- Turističke agencije mogu da iskoriste inovativne i razvojne procese aviokompanija u domenu uvođenja i razvoja novih tehnologija, stvaranja novih kanala prodaje, stvaranja i razvoja novih distributivnih sistema, u cilju poboljšanja i razvijanja svog poslovanja.

---

<sup>22</sup> Dragomir J. Popov, cit. djelo, str. 141

- Razvoj aviosaobraćaja pruža mogućnost za stvaranje šire ponude turističkih agencija, odnosno za razvoj njihovog poslovanja.
- Uvođenje elektronskog tiketinga (e-ticketing– koncept izdavanja bez karata) u aviokompanijama, dovelo je do razvoja poslovanja turističkih agencija. Veliki broj turističkih agencija koristi u svom sistemu elektronski tiketing, čime se doprinijelo poboljšavanju i unapređenju saradnje između turističkih agencija i aviokompanija.
- Popularizacija aviosaobraćaja olakšava turističkim agencijama rad – sve veće korištenje avioprevoza na putovanjima doprinosi popularizaciji putovanja, posebno turističkih.
- Stalno snižavanje cijene putovanja aviosaobraćajem utječe na sve veće korištenje ovog prevoza u ponudama turističkih agencija, razvijajući svoje poslovanje i prilagođavajući ponude različitim segmentima klijenata.<sup>23</sup>

Pravo prodaje domaćih aviokarata stiče turistička agencija na osnovu ugovora sa prevoznikom na domaćoj liniji. Ugovorom između turističke agencije i prevoznika propisuju se uslovi koje agencija mora da ispunjava i kojih se mora pridržavati u prodaji domaćih karata. Redovan aviosaobraćaj je osnovni vid zračnog saobraćaja i predstavlja osnovnu djelatnost najvećeg broja avioprevoznika, a samim tim on je i glavni posao turističkih agencija u zračnom saobraćaju.

Turističke agencije ugovorom o čarteru ili ugovorom o iznajmljivanju aviona stupaju u ugovorni odnos sa zrakoplovnim prevoznikom iz koga proizilazi njihovo pravo upotrebe aviona za organizaciju grupnih turističkih putovanja. Ovakvim ugovorom zrakoplovni prevoznici se obavezuje da će određeno vrijeme, na utvrđenoj relaciji, staviti turističkoj agenciji na raspolaganje avion odgovarajućeg prevoznog kapaciteta i da će za vrijeme leta putnicima u avionu osigurati određene usluge, a turistička agencija preuzima na sebe obavezu da zrakoplovnom prevozniku za sve to plati ugovorenu cijenu.

---

<sup>23</sup> Ž. Đurović, cit. djelo, str. 45

Međutim, javljaju se i poteškoće sa kojima se susreću turističke agencije u direktnoj saradnji sa aviokompanijama. Ono čime su aviokompanije limitirale prihode agencija na unaprijed utvrđenu naknadu za izvršenu uslugu jeste ukidanje provizije od prodaje aviokarata turističkim agencijama. Neophodno je uspostaviti bolju saradnju aviokompanije sa turističkim agencijama u ovom segmentu poslovanja, prvenstveno zbog bolje pokrivenosti tržišta. Ova poteškoća trenutno predstavlja otvoreno pitanje na kome je neophodno raditi u budućnosti. Također i sve veći dolasci *low-cost* kompanija na našim prostorima, predstavlja poteškoću turističkim agencijama. *Low-cost* kompanije isključuju njihovo posredovanje. Turističke agencije mogu kroz alotmanske zakupe da nađu način za ostvarivanje saradnje sa *low-cost* kompanijama.

## 2.2. Osnovna podjela: Vrste aviosaobraćaja

Postoji više klasifikacija zračnog saobraćaja. Po tome da li se zračni saobraćaj odvija unutar jedne zemlje ili na međunarodnom planu, razlikuju se:

- domaći,
- međunarodni.

U pogledu onoga šta se prevozi, razlikuju se:

- putnički,
- kargo (teretni), poštanski.

U zavisnosti od toga da li je regulisan redom letenja razlikujemo:

- Redovni aviosaobraćaj – saobraćaj na unaprijed određenim linijama sa utvrđenim redom letenja. On može biti stalan ili sezonski. Stalni aviosaobraćaj se odvija po utvrđenom redu letenja tokom cijele godine, a sezonski u dijelu godine vezanom za određeni sezonski period. Neki od redovnih prevoznika su: *AirFrance*, *United Airlines*, *British Airways*, *JAT Airways*, *Montenegro Airlines*, *Malev*,
- Vanredni aviosaobraćaj – javlja se u slučajevima kada se zbog većeg broja putnika redovnom saobraćaju na redovnim linijama dodaju novi polasci,

- Čarter aviosaobraćaj – specifičan prevoz putnika i robe avionom, koji se zasniva na prethodnom ugovoru između korisnika prevoza i aviokompanije, po kome korisnik prevoza određuje destinaciju prevoza i vrijeme, raspolažući sa prevoznim kapacitetom u granicama propisanih uslova odvijanja zračnog saobraćaja, a obaveza prevoznika je da putem ugovora izvrši prevoz. Čarter saobraćaj je prema tome neredovan aviosaobraćaj.<sup>24</sup>

## **2.3.Sektori u aviosaobraćaju**

Glavni sektori u aviosaobraćaju su aerodromi, avioprevoz, aviolinije, kontrola zračnog saobraćaja, zračni prostor, putovanje i distribucija, operacije na zemlji i odjeljenje za vladine propise u aviosaobraćaju.

### **2.3.1. Aerodromi**

Aerodromi se suočavaju sa problemima upravljanja velikog broja putnika, karga i aviona. Neki od poslovnih procesa u okviru ovog sektora su:

- Upravljanje operacijama na aerodromu za vrijeme COVID-19 (testiranje putnika)
- Obuhvata informisanje o letovima, upravljanje integrisanim podacima, resursima,
- Operacija prtljaga – obuhvata čekiranje prtljaga, sortiranje, praćenje, kontrola prtljaga,
- Operacija putnika – obuhvata čekiranje kod ukrcavanja, skeniranje i kontrolu putnika,
- Sigurnost transporta – skeniranje putnika, prtljaga i dr.,

---

<sup>24</sup> Dragomir J. Popov, cit. djelo, str. 147

- Komunikacija i infrastruktura – obuhvata upravljanje infrastrukturom, mobilnim komunikacijama, razmjenom poruka hibridnim mrežama.

### **2.3.2. Avioprevoz**

Sektor avioprevoza obuhvata:

- Operacija aviona – obuhvata operacije inženjeringa i održavanje aviona, satelitske komunikacije, raspored posade, planiranje letova,
- Operacija karga – obuhvata operacije terminala, prodaje i bukinga, optimizaciju poslovanja i prihoda, upravljanje resursima.

### **2.3.3. Aviolinije**

Aviolinije se suočavaju sa problemima rasta cijena goriva, sigurnosnih i ekoloških mjera. Osnovni procesi u okviru ovog sektora su: operacije aviona, karga, prtljaga, sigurnosti prevoza, upravljanje komercijalnim poslovima (rezervacije, zalihe, izdavanje karata), a posebno u vrijeme pandemije koronavirusa.

### **2.3.4. Kontrola aviosaobraćaja**

S obzirom na porast aviosaobraćaja u svijetu, procesi kontrole postaju složeniji te je neophodno investirati u digitalne komunikacije, tehnologije nadzora i navigacije, inteligentne sisteme.

### **2.3.5. Zračni prostor**

Organizacijama koje su nadležne za zračni prostor neophodni su inteligentni i sigurni sistemi u okviru koji će moći sigurno, pouzdano i u realnom vremenu da dijele podatke sa partnerima širom svijeta.

### **2.3.6. Putovanje i distribucija**

Omogućava povezivanje sa GDS sistemima, dobavljačima i drugim distributerima.

Operacije na zemlji/Operatori na zemlji osiguravaju esencijalne usluge, kao što su:

- *landsideservisi* koji uključuju rad sa kartama, prtljagom, čekiranje,
- *airside* servisi uključuju upravljanje rampom, sipanje/istakanje goriva, održavanje aviona.

### **2.3.7. Vladini propisi u aviosaobraćaju**

Programi sigurnosti aviosaobraćaja znatno utječu na mnoge procese u aviosaobraćaju, među njima su obrada putnika, upravljanje identitetom osoblja, kontrola pristupa, operacije prtljaga i karga, antiterorističke aktivnosti...<sup>25</sup>

## **2.4.Redovi letenja i prevozni dokumenti**

Sve aviokompanije izdaju redove letenja kojima regulišu svoj saobraćaj prema lokalnim vremenima u domaćem i međunarodnom saobraćaju. Oni se obično izdaju dva puta godišnje i to:

- za ljeto od 1. aprila do 31. oktobra,

---

<sup>25</sup> Angelina Njeguš, Informacioni sistemi u turističkom poslovanju, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2013, str 175–177.

- za zimu od 1. novembra do 31. marta.

**Druga važna podjela redova letenja je na:**

- kompanijske,
- posebna internacionalna izdanja.

Uprevozne dokumente uaviosaobraćaju spadaju:

Test na COVID-19, kao uslov kupovine aviokarta – tj. dokument koji služi putniku kao dokaz da je između njega i avioprevoznika sklopljen ugovor o prevozu po kome je on izvršio plaćanje cijene prevoza, a avioprevoznik se obavezao da ga preveze na određenoj relaciji. Putnik i avioprevoznik dolaze u ugovorni odnos u trenutku kada je putnik kupio aviokartu, čemu je prethodilo akceptiranje uslova prevoza i njegovo opredjeljenje u pogledu relacije, dana i časa letenja.

Aviokarta glasi na ime. Pored imena, koje se ispisuje najprije prezimenom pa imenom, dodaje se pol – za muškarce *MR.*, za žene *MRS.* ili *MISS.* Za djecu do 12 godina *CHD* plus broj godina, za djecu do 2 godine *INF* plus broj mjeseci. Bez aviokarte niko ne može biti primljen u avion. U slučaju da putnik ne plaća cijenu prevoza, jer ispunjava određene uslove za prevoz bez naknade, također mora imati aviokartu. Postoje tri vrste aviokarata:

- domaća putnička aviokarta,
- međunarodna putnička aviokarta,
- čarter putnička aviokarta.

Sadržinu i oblik domaće i čarter aviokarte propisuje prevoznik, oblik i sadržinu međunarodne aviokarte propisuje *IATA*.

Sve aviokarte su u isto vrijeme aviokarta i prtljažni list, na osnovu kojih putnik ima pravo, pored ličnog prevoza da besplatno preveze i određenu količinu prtljaga. Svaka aviokompanija utvrđuje količinu prtljaga besplatnog prevoza.

Aviokarte se sastoje od korice i kupona. Postoje tri vrste kupona i oni su uvijek različito obojeni. To su:

- Kupon za let kojim se putnik koristi prilikom ostvarenja prava na let,
- Obračunski kupon koji izdavalac avionske karte, uz obračun prodatih aviokarata, dostavlja aviokompaniji,
- Kupon prodavca koji prodavač aviokarte zadržava u svojoj finansijskoj dokumentaciji.

Dok u svakoj karti postoji samo po jedan obračunski kupon i kupon prodavca, kupona za let može biti više, što zavisi od broja letova koje putnik koristi za ostvarivanje putovanja na određenoj relaciji.<sup>26</sup>

## **2.5. Tarife prevoza u aviosaobraćaju**

Tarife predstavljaju cijene aviokarata. One su propisane pravilima koja se odnose na aviokartu. S obzirom na to da postoje njihove brojne kombinacije, postoji i veliki broj tarifa. Tarife se označavaju različitim skraćenicama, ukazujući na pravila čiju primjenu zahtijevaju. Tarifne klase se označavaju jednim slovnim znakom i predstavljaju rezervacionu osnovu. Njihova funkcija je isključivo u rezervacionim sistemima, gdje se koriste za predstavljanje raspoloživih putnih mjesta. Njihovim kombinovanjem na jednom letu aviokompanije određuju svoje komercijalne ciljeve, a njihovim prikazom rezervacioni sistem automatski šalje poruku avioagentu o raspoloživosti kapaciteta na izabranom letu.

### **Osnovne vrste tarifa su:**

- Tarife u domaćem saobraćaju koje postavljaju prevoznici uz saglasnost vlada zemlje u kojoj se domaći aviosaobraćaj obavlja,
- Tarife u čarter letovima postavljaju aviokompanije na bazi sopstvene kalkulacije u zavisnosti od cijene leta i mogućnosti popunjavanja mjesta u avionu,

---

<sup>26</sup> Dragomir J. Popov, cit. djelo, str. 149



- Tarife u međunarodnom aviosaobraćaju koje predstavljaju posebno složeno pitanje, zbog brojnosti različitih tarifa.<sup>27</sup>

Podjela tarifa u međunarodnom aviosaobraćaju vrši se prema:

- **Kategoriji:**
  - ✓ Normalne tarife su najbrojnije jer se po pravilu primjenjuju bez ograničenja. Putovanje po normalnoj tarifi putnik može da obavi u roku od godinu dana od početka putovanja. Normalne tarife postavljaju se u fiksnim iznosima i objavljene su u priručnicima za tarife,
  - ✓ Specijalne tarife su precizno utvrđene kategorije putničkih tarifa za koje je karakteristično da su niže od normalnih, da se koriste za određene namjene sa striktno utvrđenim uslovima, javno se ne objavljuju i postavljene su za povratna putovanja ekonomskom klasom,
  - ✓ Povlaštene tarife se ne objavljuju u priručnicima za tarife, a obračunavaju se primjenom određenog procenta na normalnu tarifu.
- **Klasi prevoza:**
  - ✓ ekonomska klasa,
  - ✓ prva klasa,
  - ✓ biznis klasa.
- **Vrsti putovanja:**
  - ✓ jedan pravac,
  - ✓ povratne – odlazak i povratak,
  - ✓ kružna putovanja,
  - ✓ otvoreni krak,
  - ✓ putovanje oko svijeta.

---

<sup>27</sup> V. Spasić, Poslovanje turističkih agencija i organizatora putovanja, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2013, str. 119

- **Pravcu putovanja:**

- ✓ vansezona,
- ✓ polusezona,
- ✓ glavna sezona.<sup>28</sup>

## **2.6.Savremene globalne tendencije u razvoju poslovanja**

Temeljna ekonomska, politička i tehnološka transformacija država širom svijeta počinje osamdesetih godina 20. stoljeća. Ovi događaji su blisko povezani sa pronalaskom i upotrebom sistema komunikacione i informacione tehnologije, otvorenim političkim sistemima i dominacijom neoliberalnih ekonomskih strategija u razvijenim državama i državama u razvoju. Svi ovi faktori su međusobno povezani, pa je zato revolucija u saobraćaju, komunikacijama i posebno informacionoj tehnologiji koja je značajno ubrzala ekonomsku globalizaciju. Internet je svjetski sistem umreženih računarskih mreža koji je transformisao način na koji funkcionišu komunikacioni sistemi. Inernetu, kao tehnološkoj transformaciji, bilo je potrebno 30 godina da osvoji tržište. Često se naziva i „mrežom svih mreža“ jer u sebi integriše hiljade različitih računarskih mreža. Internet je široko rasprostranjen i predstavlja naviku miliona korisnika. Internetu nije trebalo puno vremena da se nametne kao izuzetno bitan kanal koji se koristi za prodaje u svakodnevnom poslovanju današnjih kompanija, s obzirom na to da nudi mogućnost potpuno novog komuniciranja kompanije i njenog ciljnog auditorijuma. Razvoj i primjena interneta u turizmu dovela je do velikih promjena u ovoj djelatnosti. Primjena interneta omogućila je preduzećima turističke privrede uspostavljanje kontakta sa turistima putem još jednog sredstva, koji je, za razliku od postojećih, pružio mogućnost dvosmjerne komunikacije. Osim dvosmjerne komunikacije, mogu se istaći i sljedeće prednosti komunikacije putem interneta, a to su: nepostojanje fizičkih ograničenja, dinamičnost (promjena sadržaja uz niske troškove), mogućnost pretraživanja i multimedija (tekst, zvuk i slika objedinjeni su u jedan dokument).

Preduzeća turističke privrede koriste internet za brojne oblike komunikacije, od objavljivanja informacija o svojoj ponudi do primjene elemenata promociionog miksa poput turističke propagande, direktnog marketinga i unapređenja prodaje. Sa stanovišta preduzećau turističkoj

---

<sup>28</sup> V. Spasić, cit. djelo, str. 121-122

privredi internet se efikasno može upotrijebiti ikao sredstvo komuniciranja, ali i kao novi kanal distribucije za turističke proizvode i usluge.<sup>29</sup>

Zahvaljujući svojoj razgranatoj komunikacionoj mreži i internetu, povezuju sa jedne strane pružaoce usluga, a sa druge strane korisnike tih usluga. Na strani pružaoca usluga nalaze se svi oni koji nešto nude ili pružaju usluge u industriji putovanja, a tu spadaju: aviokompanije, hoteli, *rent-a-car* kompanije, brodske kompanije, turoperator, željezničke kompanije i osiguravajuće kompanije. Sve ove kompanije posredstvom globalnih distribucionih i rezervacionih sistema plasiraju svoje usluge na prodajna mjesta turističkih agencija, aviokompanija, internet i on-line pristupe sistemu, preko kojih se zatim vrši prodaja krajnjim korisnicima – putnicima.

Savremena tehnologija i napredovanje globalnog rezervacionog sistema dovela je do dinamične kspanzija novih sistema prodaje aviokarata. Osamdesetih godina prošloga stoljeća nastaju najpoznatiji rezervacioni sistemi *GALLILEO* i *AMADEUS*. Oba globalna rezervaciona sistema su nezavisne kompanije koje svoje prihode formiraju na osnovu posredovanja u prenosu rezervacija između primalaca usluga i plasera usluga u industriji putovanja, naplaćujući svoj servis od korisnika usluga.

Zaključivanje ugovora između turističke agencije i sistema *AMADEUS* vrši se uključivanje u globalni rezervacioni sistem. Uslove koje turistička agencija mora da ispunjava je da posjeduje *IATA* licencu, tj. da raspolaže određenim prostorom i da ima na raspolaganju kvalifikovane, kvalitetne kadrove za prodaju aviokarata. Kadrovi se kvalifikuju položenim ispitom za obavljanje *IATA* poslova.

Obim porasta poslovanja jedne turističke agencije koja je uključena u sistem *AMADEUS* dalekorepovazilazi finansijske obaveze koje je agencija sebi stvorila pristupajući jednom ovako moćnom rezervaciono-informacionom sistemu.<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup> D. Zdravković, J. Petrović, Diskriminacija cijenama na tržištu avio-saobraćaja, PMF, Niš, 2013, str. 89

<sup>30</sup> Dragomir J. Popov, cit. djelo, str. 175

## 2.7. Međunarodno regulisanje aviosaobraćaja

Nagli razvoj zračnog saobraćaja poslije Prvog svjetskog rata uslovio je potrebu njegovog međunarodnog regulisanja. Na inicijativu Francuske, a po pozivu poljske vlade, održana je 12. oktobra 1929. godine u Varšavi međunarodna konferencija na kojoj je zaključena i potpisana Konvencija za unifikaciju izvjesnih propisa koji se odnose na međunarodni zrakoplovni prevoz – Varšavska konvencija. Na konferenciji u Varšavi su učestvovala 32 države, među kojima i Jugoslavija. Danas je veliki broj država potpisnica ove Konvencije i ona predstavlja najvažniji izvor zrakoplovnog prava, jer države zasnivaju svoja prava na ovoj Konvenciji ili svoje zakonodavstvo donose po ugledu na nju ili, pak, jednostavno primjenjuju Konvenciju kao svoje unutrašnje pravo.

### Osnovna pravila ove Konvencije glase:

- Kao međunarodni prevoz smatrat će se onaj pri kome su mjesto polaska i mjesto opredjeljenja u dvjema državama,
- Transportni dokumenti su aviokarta, prtljažni list i avio tovarni list. Ovi dokumenti predstavljaju dokaz o postojanju ugovora o prevozu i uslovima prevoza,
- Ugovorna odgovornost transportera koja se odnosi na mjesto, način i vrijeme izvršenja prevoza i vanugovorna odgovornost utvrđene su po principu ograničene objektivne odgovornosti,
- U kombinovanom prevozu, gdje se upotrebljava više vrsta prevoznih sredstava u oblasti avioprevoza, primjenjuju se posebna pravila za zrakoplovni dioizvršenja posla.

Od svih ovih pravila najznačajnija su pravila o odgovornosti, a posebno o vanugovornoj odgovornosti. Konvencija predviđa odgovornost za slučaj smrti, povrede ili svakog drugog oštećenja putnika prilikom korištenja zrakoplova u visini od 125.000 zlatnih francuskih franaka, a za gubitak i oštećenje prtljaga 250 zlatnih francuskih franaka po kilogramu robe.

Pravila Varšavske konvencije su u međuvremjenu izmijenjena. Prvo je *IATA* svojim opštim uslovima poslovanja iz 1949. godine ograničila primjenu odredbi o odgovornosti koje

primjenjuju članice ovog udruženja. Potom su Protokolom o izmjeni Varšavske konvencije, usvojenom u Hagu 1955. godine, izvršene izmjene o transportnim dokumentima koji su postali manje formalni, kao i o visini vanugovorne odgovornosti transportera, koja po tekstu Protokola iznosi za putnike 250.000 zlatnih francuskih franaka, a za registrovani prtljag i robu 500 zlatnih francuskih franaka po kilogramu.

Krajem 1944. godine predstavnici 52 države okupili su se u Čikagu na Konferenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu. Ova konferencija je 7. decembra 1944. godine usvojila Konvenciju o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu poznatiju po skraćenom nazivu Čikaška konvencija.

U preambuli konvencije navodi se da budući razvoj međunarodnog civilnog zrakoplovstva može znatno da doprinese stvaranju prijateljstva među nacijama inarodimasvijeta, ali da svaka njegova zloupotreba može da postane opasnost po opštusigurnost. S obzirom na to da je potrebno izbjeći svaki nesporazum između nacija i zemalja u cilju očuvanja međunarodne saradnje i mira, međunarodno civilno zrakoplovstvo treba da se odvija na siguran i privlačan način, kako bi se saobraćaj mogao uspostaviti na temeljima jednakih mogućnosti za sve i koristiti na ekonomičan i zdrav način.

Čikaška konvencija uvodi međunarodnu standardizaciju, kako bi se postiglo izjednačenje i olakšanje plovidbe u najvećem stepenu. Konvencija predviđa standarde i preporuke koje se odnose na olakšice u prometu putnika i robe kao i članova posade zrakoplovstva. Obaveza je država da sarađuju u osiguravanju najvišeg stepena izjednačavanja u propisima, standardima, postupcima i organizaciji u vezi sa zrakoplovima, osobljem, službama i drugim elementima koji se tiču uniformnosti i olakšica koje treba da unaprijede međunarodnu zračnu plovidbu. Međunarodni standardi i preporuke dati su uz Konvenciju u 16 priloga.

Čikaška konvencija usvojila je principe koji se odnose na slobode zračneplovidbe. Čikaške slobode, ukupno ih je pet, tiču se isključivo redovnih puteva (linija). Karakteristike ovih sloboda su sljedeće:

- **Prva sloboda** je pravo slobodnog prelijetanja teritorija drugih država bez sletanja.
- **Druga sloboda** je pravo slobodnog slijetanja na teritoriji drugih država u nekomercijalne svrhe.

- **Treća sloboda** je pravo iskrcavanja putnika, robe i pošte koji potiču sa teritorije države zastave zrakoplova na teritoriju države potpisnice Čikaške konvencije.
- **Četvrta sloboda** je pravo ukrcavanja putnika, robe i pošte na stranoj teritoriji radi transporta u državu zastave zrakoplova.
- **Peta sloboda** je pravo ukrcavanja i iskrcavanja putnika, robe i pošte na stranoj teritoriji iz bilo koje države u bilo koju državu potpisnicu Konvencije.

Od navedenih sloboda u apsolutnoj primjeni su prve tri, dok se četvrta i peta sloboda posebno bilateralno ugovaraju između država, zato što bi bezrezervno prihvatanje ovih dviju sloboda značilo apsolutnu liberalizaciju zrakoplovnog saobraćaja, što bi predstavljalo ne samo politički, već i poseban ekonomski problem. Za zrakoplovno razvijene zemlje to bi bila velika prednost jer bi dobile monopolistički položaj čak i u pogledu aktivnosti na teritorijama drugih država, što bi dovelo do gušenja razvoja nacionalnih zrakoplovstava i na linijama unutar zemlje.

**Praksa bilateralnih ugovora stvorila je još tri slobode. To su:**

- **Šesta sloboda** koja predstavlja kombinaciju treće i četvrte slobode, čime država zastave zrakoplova praktično prema saugovaraču dobija pravo pete slobode.
- **Sedma sloboda** koja se odnosi na zrakoplove koji stalno saobraćaju van zemlje kojoj pripadaju.
- **Osma sloboda** koja osigurava stranim zrakoplovima kabotažu (unutrašnji saobraćaj) na teritorijama stranih država.<sup>31</sup>

## 2.8. Međunarodne organizacije

Čikaškom konvencijom ustanovljena je Međunarodna organizacija za civilnu avijaciju – *ICAO*. Ova organizacija je počela sa radom 4. aprila 1947. godine, a njeni ciljevi su sljedeći:

- Razvijanje načela i tehnike međunarodne zračne plovidbe,

---

<sup>31</sup> Dragomir J. Popov, cit. djelo, str. 142-144

- Pomaganje razvoja međunarodnog zračnog saobraćaja s ciljem da se osigura njegov sistematski napredak,
- Podsticanje vještine konstruisanja zrakoplova i upravljanja njima, a u miroljubive svrhe,
- Sprečavanje nezdrave i nelojalne konkurencije između zrakoplovnih kompanija,
- Opšteunapređenje svih vidova međunarodnog civilnog zrakoplovstva.

Ovlaštenja *ICAO-a* se sastoje u usvajanju i izmjeni međunarodnih standarda i preporučene prakse i procedure u vezi sa sistemom komuniciranja, pravilima letenja, registracijom i izdavanjem licenci letaćkom osoblju, utvrđivanjem letačke sposobnosti zrakoplova, meteorološkim informacijama itd.

Organi *ICAO-a* su Skupština, koja zasjeda jednom u tri godine i sastoji se od predstavnika svih država članica, i Savjet *ICAO-a*, koji se sastoji od predstavnika 21 države, a bira ga skupština na osnovu utvrđenih kriterija, prije svega po kriteriju zastupljenosti svih regiona svijeta i zemalja sa najrazvijenijim zračnim saobraćajem. Savjet *ICAO-a* postavlja članove Komisije za zračnu plovību i članove četiri komiteta: Transportnog, Pravnog, Finansijskog i Komiteta za zajedničko pomaganje službi civilnih zrakoplovstava zemalja članica.

Slika 2. ICAO grb



**Izvor** : [www.google.rs/search](http://www.google.rs/search)

U okviru *ICAO-a* djeluje pet regionalnih ureda i to: za Sjevernu Ameriku i Karipsko područje, Južnu Ameriku, Daleki istok i Pacifik, Evropu i Afriku, Srednji istok. *ICAO* ima status

specijalizovane ustanove organizacije Ujedinjenih nacija, a sjedište joj je u Montrealu, u Kanadi.

Godine 1945. u Havani je održana osnivačka skupština Međunarodnog udruženja zrakoplovnih prevoznika – *IATA*, koje su osnovali prevozioci koji obavljaju međunarodni avionski saobraćaj. Po svojoj prirodi *IATA* je međunarodna privatna organizacija koja ne ostvaruje profit. Stupanje u ovo udruženje je dobrovoljno. Osnovni uslov je da je prevozilac koji stupa u članstvo registrovan kod svoje države. *IATA*, čije je sjedište u Ženevi, danas ima preko 100 članova.

Slika 3. *IATA* grb



**Izvor:** [www.google.rs/search](http://www.google.rs/search)

Ovom međunarodnom udruženju članovi su prenijeli u nadležnost da se izbori za jedinstvenost u postavkama šireg kruga najznačajnijih pitanja vezanih za odvijanje međunarodnog zračnog – putničkog i teretnog saobraćaja kao što su: pitanja međunarodnih tarifa prevoza, pravila prodaje prevoznih kapaciteta, usklađivanje redova letenja na redovnim međunarodnim linijama, pravila i režim međusobnog opštenja, zastupanje i obračun potraživanja, standardizacija usluga vezanih za izvršenje prevoza, kontrole i inspeksijskog nadzora i čitav niz drugih pitanja koja se javljaju u radu avionskih kompanija na međunarodnom planu. Sva ova pitanja *IATA* uspješno rješava i predstavlja veoma snažan i utjecajan faktor na cjelokupno odvijanje međunarodnog zračnog saobraćaja.

Najviši organ *IATA-e* je Generalna skupština u kojoj svaki član ima po jednog predstavnika. Generalna skupština se održava redovno jednom godišnje. Poslovima *IATA-erukovodi* Izvršni komitet koji bira Generalna skupština, a administraciju obavlja direkcija *IATA-e*. Kao organi



Udruženja djeluju i tri sekretarijata saobraćajnih zona i nekoliko komiteta koji razmatraju pojedina pitanja iz nadležnosti Udruženja.

U oblasti aviosaobraćaj djeluje i Međunarodno društvo za telekomunikacije u zračnom saobraćaju – *SITAsa* sjedištem u Parizu. Zadatak ovog društva je da osigurava efikasnu razmjenu informacija među zrakoplovnim prevoznicima, što predstavlja činilac bez koga se ne može zamisliti efikasno odvijanje avionskog saobraćaja, do uvođenja globalnih rezervacionih sistema. Cijeli sistem međunarodnih rezervacija aviokarata obavljala je *SITA*<sup>32</sup> Prema istraživanjima koje je sprovedla *SITA*, aviokompanije će u 2010. godini odvajati za *IT* samo 1,8% od ukupnog prihoda. Od toga 82% bit će usmjereno ka smanjenju troškova poslovnih operacija. Činjenica je da mnoge aviokompanije i dalje koriste naslijeđene sisteme i baze podataka je smatraju da je prelazak na novu infrastrukturu visoko rizično i da iziskuje visoke investicije. Prioritetne oblasti finansiranja *IT* su operacije i servisi vezani za putnike, letove, avione i sigurnost putnika.

#### **Ciljevi koje treba da podrži *IT* su:**

- promjena miks kanala distribucije turističkih usluga,
- rast prihoda,
- povećanje samouslužnih operacija putnika.<sup>33</sup>

---

<sup>32</sup> Dragomir J. Popov, cit. djelo, str. 171-175.

<sup>33</sup> Angelina Njeguš, cit. djelo, str. 170-171.

### 3. KARAKTERISTIKE RAZVOJA AVIOSAOBRAĆAJA U SVIJETU I REGIONU

#### 3.1. Razvoj aviosaobraćaja u svijetu

Prvi historijski let desio se 17. decembra 1903. godine u malom ribarskom mjestu Kiti Hok u Sjevernoj Karolini, zahvaljujući braći Rajt. Orvil i VilburRajt uspjeli su u svojoj namjeri da njihov avion poleti uz pomoć motora. Avion su nazvali *flyer* (eng. letač) i bio je napravljen od drveta, platna i zategnutih žica. Primitivni benzinski motor je uz pomoć zupčanika i lanaca pozajmljenih od bicikla okretao dvije drvene elipse. Motor je bio postavljen lijevo od uzdužne ose letjelice dok je pilot ležao potruške na donjem krilu i istovremeno predstavljao kontrateg motoru da bi se održala ravnoteža. Prvi let koji se desio u historiji trajao je 12 sekundi, a letjelica je preletjela 37 metara. Kasnije istog dana održala se u zraku 59 sekundi, preletjevši 260 metara. Uspjeh je postignut zahvaljujući konstrukcionim rješenjima koja su omogućila braći Rajt da kontrolišu avion u letu. Do njih su došli poslije višegodišnjih eksperimenata sa zračnim jedrilicama. Malo ribarsko mjesto Kiti Hok izabrano je zbog stalnog vjetra, mehkog pješčanog tla i otvorenog prostora bez prepreka. 17. decembra 1903. godine flajer je poletio četiri puta, pri čemu je četvrti put ozbiljno oštećen.

Slika 4. Braća Rajt



Izvor :<https://www.google.rs/search>

Braća Rajt nisu bili jedini eksperimentatori koji su pokušavali da lete uz pomoć motora, ali su bili jedini kojima je to pošlo za rukom. Pedesetak godina kasnije – 1903. godine, američki pilot po imenu Čarls Džeger, probio je zvučni zid. OrvilRajt je bio svjedok ovog događaja. Pokušaji francuskog pilota i konstruktora Luja Blerio da poleti od 1903. godine često su se završavali neuspjehom. On je 1908. godine namjestio krajeve krila svog aviona da se uvrću u suprotnom smjeru prilikom krivudanja, tako da je na avionu sopstvene konstrukcije

„BlerioXI“ preletio La Manš. Ovaj let je trajao 36,5 minuta, i tada je Blerio preletio 38 kilometara. Blerio je bio tvorac jednokrilca.

Prvi komercijalni putnički let dogodio se 5. februara 1919. godine, između Berlina i Vajmara, a prva redovna linija je otvorena 25. augusta 1919. godine između Pariza i Londona. Međutim, pravi razvoj putničke avijacije počinje sredinom dvadesetih godina prošlog stoljeća.

### **3.2. Razvoj aviosaobraćaja u Srbiji**








Srbija ima dugu i bogatu tradiciju u razvoju avijacije u najširem smislu, i zračnog saobraćaja posebno. Spada u malobrojne zemlje koje su od samog početka avijacije bile aktivno uključene u njegov razvoj i primjenu. U decembru 1912. godine, u toku Balkanskog rata kao petnaesta država u svijetu osnovala je vojno zrakoplovstvo. U februaru 1913. godine Srbija postaje šesta država na svijetu koja je donijela Uredbu o saobraćajnim spravama koje se kreću po zraku. U Prvom svjetskom ratu, uz pomoć saveznika, srpsko vojno zrakoplovstvo je prošlo trnovit put padova i uspona. U periodu od 1914. do 1915. godine, po Srbiji se uspješno ratovalo, ali je povlačenjem preko Albanije srpsko zrakoplovstvo izgubilo sve avione. Obnovljeno na Krfu, na Solunskom frontu uspjelo je da od ljeta 1916. godine znatno uveća snage, posebno doprinoseći pobjedi u toku proboja Solunskog fronta u septembru 1918. godine, a izvršio je i preko 3.000 borbenih letova. Za 22 godine postojanja vojno zrakoplovstvo je preraslo od male jedinice do velikog složenog sistema i samostalnog roda vojske, koja, razvijajući organizaciju, stalno povećava ratnu formaciju. Vojno zrakoplovstvo zajedničke države razvijalo se iz srpskih eskadrila pristiglih sa Solunskog fronta. Pred Drugi svjetski rat raspolagalo je sa više od 2.000 pilota i preko 1.000 aviona od koji je oko 300 bilo najsavremenijih lovaca i bombardera. Već 1921. godine u Beogradu je osnovan Srpski aeroklub, koji je ubrzo transformisan u Aeroklub Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca. Zračni saobraćaj otpočeo je 1923. godine uključivanjem Beograda u prvu međunarodnu transkontinentalnu liniju Pariz – Carigrad. U junu 1927. godine osnovano je i domaće preduzeće za zračni saobraćaj „Aeropot“, koje je prvu domaću liniju otvorilo u februaru 1928. godine. Poseban fenomen u historiji nacionalnog zrakoplovstva, ali i domaće privrede, naučnog i tehničkog razvoja predstavljala je rana pojava i brzi razvoj zrakoplovne i prateće industrije. U jednoj maloj poljoprivrednoj industrijski nerazvijenoj zemlji te godine pojavila

se prva fabrika aviona, koji predstavljaju sam vrh tehnološkog napretka. Do 1940. godine, fabrika „Ikarus“, pridružilo se još pet fabrika aviona, dvije fabrike aviomotora, tri fabrike avioinstrumenata i preko 15 preduzeća različite zrakoplovne opreme. Ova preduzeća zapošljavala su 1940. godine oko 300 inženjera i tehničara, 6.000 radnika i 500 namještenika, a ukupno je u njima proizvedeno 1.600 aviona različitih kategorija. U predratnom periodu i civilno zrakoplovstvo je također ostvarilo značajan napredak. U Drugom svjetskom ratu, pored dejstava u aprilu 1941. godine, mnogi srpski i jugoslovenski zrakoplovci aktivno su učestvovali u borbama sa neprijateljem u sastavu savezničkih zrakoplovstava. Sve grane domaćeg zrakoplovstva su u periodu poslije Drugog svjetskog rata također ostvarile značajan napredak. To je posebno vidljivo kod zračnog saobraćaja obnovljenog još u toku rata, koji je puni zamah ostvario tokom šezdesetih godina prošlog stoljeća, kad je samo JAT, uvođenjem novih mlaznih putničkih aviona, uspio da poveća obim saobraćaja za 25 % godišnje, a tokom sedamdesetih i osamdesetih godina prošlog stoljeća, korištenjem širokotrupnih aviona na interkontinentalnim linijama, uspijevao da preveze godišnje preko 4,5 miliona putnika i tako se uvrsti među vodeće aviokompanije u Evropi i svijetu. Krajem 1944. godine, uz pomoć Crvene armije, na oslobođenoj teritoriji Srbije formirane su lovačke jurišne divizije sa jugoslovenskim letaćima i tehničkim osobljem, koje su dejstvovala sve do konačnog oslobođenja zemlje. I u vrijeme poslije Drugog svjetskog rata, zrakoplovstvo Jugoslavije i Srbije je nastavilo ubrzan razvoj, ali u promijenjenim društvenim okolnostima. Ratno zrakoplovstvo je kao i cijela zemlja u prvim poslijeratnim godinama bilo pod snažnim utjecajem SSSR-a i oslanjalo se na snabdijevanje ratnom tehnikom iz tih izvora.

U međuvremenu, počela je saradnja sa zemljama zapadne demokratije odakle je stizala obimna pomoć u avionima i drugoj ratnoj tehnici i to sve do 1960. godine, otkad su se ponovo iz SSSR- a počeli da uvoze, helikopteri i raketni sistemi. I pored toga, u to vrijeme je odlučeno da se u zemlji ubrza razvoj školskih i trenažnih aviona tipa „Galeb“, a zatim i borbenih aviona „Orao“ i „G 4“, što je doprinijelo snažnom razvoju domaćih razvojnih instituta i zrakoplovne industrije, koja je osposobljena za međunarodnu konkurenciju i izvoz aviona i stručnih usluga. Taj ciklus je postigao maksimum tokom osamdesetih godina prošlog stoljeća, ali je, zbog poznatih događaja – ratova na Balkanu i međunarodnih sankcija prema Srbiji, presječen tokom devedesetih godina. Proizvodnja i izvoz aviona „Lasta“, pojava brojnih privatnih preduzeća iz domena proizvodnje letjelice i opreme pružaju nadu u obnovu domaće proizvodnje. Neophodno je podsjetiti da je domaća zračna industrija, oslanjajući se

na letjelice domaće produkcije, u poslijeratnom periodu proizvela 2.500 aviona i helikoptera, od kojih je oko 300 izvezeno. To je omogućeno razvojem infrastrukture, stalnim unapređenjem sistema vođenja zrakoplova, remonta letjelica, ali i sistematskom obukom i usavršavanjem više hiljada saobraćajnih pilota, inženjera i drugih zrakoplovnih stručnjaka. Tome je značajno doprinijelo i stalno osavremenjavanje organizacije i efikasnosti civilnih zrakoplovnih vlasti. Razvoj avijacije uopšte je pratio napredak domaćeg vojnog civilnog zrakoplovstva. Organizacija Vojnog zrakoplovstva Jugoslavije obučavala je veliki broj zrakoplovnih kadrova, kao i razvoj zrakoplovnih sportova. Privredna avijacija je sa preko 2,5 miliona hektara tretiranih površina zauzimala četvrto mjesto u Evropi, a u posljednjoj deceniji osnovala je nekoliko ustanova ipreduzeća, koja obavljaju aviotaksi saobraćaj sa najmodernijim mlaznim avionima. Posmatranjem srpskog zrakoplovstva kroz vremeplov dug cijelo stoljeće jasno se može uočiti niz iskušenja kroz koje ono u tom periodu prolazi, ali i da je uspješno prevazišlo sve prepreke i postalo neizostavni dio cjelokupnog društva, ostvarujući značajan napredak. Danas je nacionalna aviokompanija Srbije poznata kao *Air Serbia*. Bavi se prevozom putnika i robe u redovnom i čarter saobraćaju, školovanjem letačkog i ostalog zrakoplovnog osoblja, najmom slobodnih kapaciteta, pružanjem usluga iz oblasti turizma, privrednom avijacijom u vojne i civilne svrhe.

U Srbiji postoji 39 zvanično upisanih aerodroma, koji se znatno razlikuju po svojoj opremljenosti. Od njih je samo 5 uvršteno na listu aerodroma sa *IATA* kodom, a Međunarodni aerodromi sa *IATA* oznakama su:

-  aerodrom „Nikola Tesla“ Beograd,
-  aerodrom „Batajnica“ Beograd – vojni aerodrom koje će se uskoro ograničeno koristiti i u civilne svrhe,
-  aerodrom „Konstantin Veliki“ Niš,
-  aerodrom Vršac– ovo je istovremeno i aerodrom za obuku zrakoplovne akademije u Vršcu,
-  aerodrom „Ponikve“ Užice,
-  aerodrom „Slatina“ Priština,
-  aerodrom „Morava“ Kraljevo. <sup>34</sup>

---

<sup>34</sup> [https://sr.wikipedia.org/wiki/Aerodromi\\_u\\_Srbiji](https://sr.wikipedia.org/wiki/Aerodromi_u_Srbiji)

## **4. SARS-COV-2 KAO SIGURNOSNI IZAZOV U ODVIJANJU ZRAČNOG PROMETA U BiH NA SARAJEVSKOM AERODROMU**

### **4.1. O aerodromu Sarajevo**

Zračni putnički promet na ovim prostorima počinje još pred Drugi svjetski rat. Godine 1930. otvara se linija Beograd – Sarajevo – Podgorica. U upotrebi su manji putnički avioni, a u tom periodu koristi se vojni aerodrom u Rajlovcu. Zračni civilni promet obavljalo je beogradsko zrakoplovno društvo *Aeropot* sa zrakoplovima Potez 29 francuske proizvodnje. Početak Drugog svjetskog rata prouzrokovao je obustavu svih civilnih zrakoplovnih aktivnosti na cijeloj teritoriji tadašnje Kraljevine Jugoslavije. Po završetku rata, praktično od 1947. godine, ponovo se uspostavlja redovni civilni zračni saobraćaj prema Sarajevu, linijama između Sarajeva, Beograda i Zagreba. Promet obavlja nova jugoslavensko-sovjetska kompanija JUSTA, a za svoje aktivnosti koristi aerodrom u Butmiru. Ova kompanija radi tek nešto duže od godinu, jer se odlukom Vlade tadašnje Federativne Narodne Republike Jugoslavije (FNRJ), zbog sukoba sa SSSR-om osniva domaća kompanija Jugoslovenski aerotransport, poznatija pod skraćenim nazivom JAT. Glavninu JAT-ove flote u to doba činili su zrakoplovi Dakota (DC-3) sa 24 putnička sjedišta. Promet legendarnim DC-3 bio je u funkciji sve vrijeme sljedećih 22 godine.

Zbog naraslih potreba i uvođenja u eksploataciju novih tipova mlaznih zrakoplova, koji su zahtijevali čvrste betonske podloge manevarskih površina, krenulo se u realizaciju ideje o gradnji novog sarajevskog aerodroma. Poslije dugogodišnjih analiza i ispitivanja pozicije budućeg aerodroma, odlučeno je da bude lociran u Sarajevskom polju, u neposrednoj blizini postojećeg travnatog aerodroma Butmir. Sama gradnja počela je krajem 1965. i trajala je nešto više od tri godine. Izgrađena je potrebna aerodromska infrastruktura: pista, rulne staze, platforma, skromna terminalna i upravna zgrada. Kontrolni toranj bio je također u sklopu aerodromske zgrade. Radionavigacijska (R/NAV) oprema na aerodromu omogućavala je prihvat svih vrsta zrakoplova, zaključno s kategorijom C, i u prilikama noćnog letenja i složenih meteo uslova (VFR i IFR letova).

Tek 2. juna 1969. godine Aerodrom Sarajevo – Ilidža, kako se tada zvanično naziva, svečano je otvoren za civilni zračni promet. Otvaranje novog međunarodnog aerodroma značilo je i da se otvaraju novi putevi i mogućnosti za razvoj civilnog zrakoplovstva. Promet putnika i zrakoplova u ovom se periodu povećavao postepeno tokom svake godine, ali je Sarajevski

aerodrom i dalje imao ulogu „feedingairport“, tj. ulogu aerodroma koji je osiguravao putnike aerodromima u Beogradu i Zagrebu.

Kandidovanjem Sarajeva za Zimske olimpijske igre 1984. (ZOI '84), javlja se potreba za proširenjem osnovnih kapaciteta Aerodroma: produženje postojeće piste, izgradnja nove paralelne rulne staze, novog terminala i objekta Službe kontrole letenja s novim kontrolnim tornjem. Uporedo se traže mogućnosti za instaliranje nove R/NAV opreme, kako bi se smanjili operativni minimumi za operacije zrakoplova i time povećala frekvencija procedura slijetanja i polijetanja. Ova zahtjevna ideja pretočena je u stvarnost prije samog početka ZOI '84. Pista je produžena za 150 metara. Osposobljena je nova rulna staza, proširena operativna platforma. Instalirana je kompletna nova rasvjeta piste, prilaza i rulnica, nabavljena planirana R/NAV sredstva (tri VOR-a i novi ILS), i na kraju izgrađena nova veoma funkcionalna zgrada aerodromskog terminala. Terminalna zgrada dobila je sve sadržaje koji su uobičajeni na međunarodnim aerodromima. Time se Aerodrom Sarajevo svrstao u najopremljenije aerodrome u ovom dijelu Evrope. Tehnološki i kadrovski bio je potpuno spreman dočekati početak Igara.

Tokom Igara i nešto prije samog početka, promet je intenziviran, tako da se dnevno obavljalo između 50 i 70 aviooperacija. Tada smo prvi put imali i slijetanje JAT-ovog najvećeg putničkog zrakoplova DC-10, na liniji direktno iz New Yorka. Osim toga, zabilježeno je u više navrata slijetanje velikih interkontinentalnih zrakoplova tipa L-1011-Tristar, B-707, DC-8 i niza drugih. Bitno je naglasiti da je posljednjeg dana ZOI '84 ostvaren rekordan dnevni promet: oko 14.000 putnika je otpremljeno bez ikakvog zastoja i greške u opsluživanju.

Do početka agresije na Bosne i Hercegovine promet se povećava. U tome je poseban doprinos lokalne čarter aviokompanije *Air Commerce*, koja je od oktobra 1991. do marta 1992. godine prevezla više od 40.000 putnika. Nešto prije same agresije, na Aerodrom dolaze jedinice UNPROFOR-a, tzv. mirovnjaci. Motorizovana jedinica kanadske vojske stacionirana je na Aerodromu. Oni koji su na određen način znali za agresiju i spremali je, izmještaju porodice iz Sarajeva. Porodice pripadnika JNA odlaze vojnim zrakoplovima. Napuštaju Sarajevo zračnim putem, kao najsigurnijim oblikom prevoza, zbog „balvan-barikada“ na cestama. Strani državljani, također, odlaze.

Agresija i zvanično na neki način počinje okupacijom Sarajevskog aerodroma, koji zaposjeda jedinica bivše JNA. U noći između 4. i 5. aprila 1992. godine JNA – pripadnici Zrakoplovne

akademije iz Rajlovca – zauzima Aerodrom i drži ga u svojim rukama do polovine juna. Tada ga predaje srpskim paravojnim jedinicama, koje preuzimanjem Aerodroma počinju opštu pljačku i uništavanje opreme, radionavigacijskih sredstava i svega ostalog što se nije moglo transportovati prema Beogradu i teritorijama pod srpskom kontrolom.

Nastaje tužni period. Potpuno se obustavlja bilo kakvo civilno letenje. Jedinice UNPROFOR-a, koje se još nalaze na Aerodromu, postepeno počinju obnavljati vojni zračni promet. Mandat za to dobile su snage francuskog ratnog zrakoplovstva u slopu detaširane zrakoplovne jedinice French DETAIR. Aerodrom sada isključivo služi vojnim snagama i dijelom za humanitarne letove, radi opskrbe stanovništva Sarajeva neophodnim životnim namirnicama. Također se povremeno obavljaju evakuacije teško bolesnih i ranjenih građana, kao i prevoz raznih „mirovnih“ delegacija.

U periodu 1992–1995. trajao je vremenski najduži humanitarni zračni most za opskrbu jednog opkoljenog grada. Sa blizu 13.000 obavljenih letova i trajanjem dužim od tri godine, uveliko su premašeni obim i vrijeme zračnog mosta koji su zapadni saveznici poslije Drugog svjetskog rata uspostavili za opskrbu Zapadnog Berlina.

Do izgradnje ratnog objekta DB (tunela Dobrinja – Butmir), prokopanog ispod piste Sarajevskog aerodroma, više od 800 ljudi izgubilo je život na prostoru aerodromskog kompleksa. To je bila posljedica pretrčavanja aerodromske piste, zbog puke potrebe za osnovnim životnim namirnicama, koje su se mogle nabaviti na slobodnim dijelovima u Butmiru i Hrasnici. Srpska paravojna jedinica locirana u neposrednoj blizini Aerodroma nemilosrdno je pucala na svaku civilnu osobu koja je iz nužde pokušavala preći na drugu stranu.

Od aprila 1996. dijelom Aerodroma upravljaju civilne vlasti BiH. Od tog momenta počinje borba za vraćanje Aerodromu Sarajevo prave funkcije – civilnog zrakoplovstva. Dio polovne opreme doniran je Aerodromu, sanirana je sortirница i pretvorena u improvizovani terminal. Radnici nakon kratke obuke u Turskoj zauzimaju svoja dugoočekivana radna mjesta.

Sarajevski aerodrom otvara se 15. augusta 1996. godine za civilni promet. Taj događaj značio je ostvarenje najvećeg sna svih zaposlenih. Odmah po otvaranju Aerodroma, Croatia Airlines uspostavlja vezu između Sarajeva i Zagreba, a turska kompanija Top Air između Sarajeva i Istanbula. Do kraja te godine, Aerodrom Sarajevo ostvario je promet od 26.000 putnika i bio je u Bosni i Hercegovini jedini aerodrom u funkciji civilnog zrakoplovstva. Saniraju se sve



manevarske površine, tehnički objekti aerodroma i objekat kontrole letenja s kontrolnim tornjem.

Generalna rekonstrukcija aerodromske terminalne zgrade s kompletno novom tehnologijom i opremom vrhunskog kvaliteta uspješno se završava početkom 2001. godine. Svečanim otvorenjem u martu 2001. Aerodrom kompletira sve sadržaje u pogledu potreba i komfora putnika, čime i zvanično počinje novi period kvalitetnog rada i vrhunskih rezultata.

Sarajevo kao glavni grad i sjedište velikog broja ambasada postaje zanimljiva destinacija za mnoge poznate aviokompanije. Profesionalan odnos Aerodroma Sarajevo prepoznali su mnogi: Lufthansa, Austrian Airlines, Turkish Airlines, Adria Airways, Croatia Airlines, German Wings i druge kompanije.

#### **4.2. Preporuke kao glavna politika aerodroma u vrijeme pandemije**

Na Aerodromu Sarajevo putnicima na svim vidnim mjestima jasno su istaknute poruke: „Obavezno nosite medicinske maske za lice, osigurajte njihovu pravilnu upotrebu i zbrinjavanje i zamijenite ih svaka 4 sata (osim ako upute ne govore drugačije).“<sup>35</sup>

##### **Opšte poruke:**

- ✚ Pridržavajte se fizičke udaljenosti (2 metra),
- ✚ Redovno perite ruke najmanje 20 sekundi sapunom i vodom ili, ukoliko isto nije dostupno, koristite otopine za dezinfekciju ruku na bazi alkohola,
- ✚ Pri kihanju ili kašljanju prekrijte usta i nos dlanom ili savijenim laktom,
- ✚ Ograničite direktan kontakt s površinama i ljudima,
- ✚ Budite ljubazni jedni prema drugima – to je jedini način da prođemo kroz ovo.

##### **Prije polaska na Aerodrom putnici su dužni:**

- ✚ Ispuniti upitnik za praćenje zdravlja od svog zrakoplovnog prevoznika (ukoliko je isti propisan),

---

<sup>35</sup> Međunarodni aerodrom Sarajevo, dostupno na: <https://www.sarajevo-airport.ba/> (Pristupljeno: 3. 11. 2020).

- ✚ Biti svjesni da samo putnici trebaju ulaziti u terminal aerodroma pri dolasku i odlasku (izuzeta je pratnja osoba sa reduciranom mobilnošću i pratnja nepraćene djece),
- ✚ Pročitati materijal za promociju zdravstvene sigurnosti od kompanije sa kojom letite,
- ✚ Provjeriti da li za put imaju dovoljno medicinskih maski za lice i gela za čišćenje,
- ✚ Osigurati da ostavite dovoljno vremena za putovanje, uključujući kontrole na Aerodromu.

### **Na Aerodromu:**

- ✚ Pitati osoblje u slučaju da imate bilo kakvih pitanja / sumnji (oni su tu da pomognu u ovoj novoj situaciji),
- ✚ Pripremiti upitnik za praćenje zdravlja (ako nije elektronski i ukoliko je isti propisan),
- ✚ U zavisnosti od države u koju letite i važećih epidemioloških mjera može Vam se tražiti COVID-19 test,
- ✚ Iskoristite fizičke barijere,
- ✚ Registrovati torbe kad god je to moguće,
- ✚ Minimizirati upotrebu aerodromskih objekata,
- ✚ Očekivati da će biti uskraćeno ukrcavanje ako putnik ne nosi masku.

### **U avionu:**

- ✚ Pitati kabinsko osoblje ako imate bilo kakvih pitanja / dvojbi (oni su tu da putnicima pomognu u novoj situaciji);
- ✚ Pogledati demonstraciju sigurnosti u kabini kako bi znali što se događa na letu;
- ✚ Smanjiti upotrebu pojedinačnih mlaznica za dovod zraka u najvećoj mogućoj mjeri.

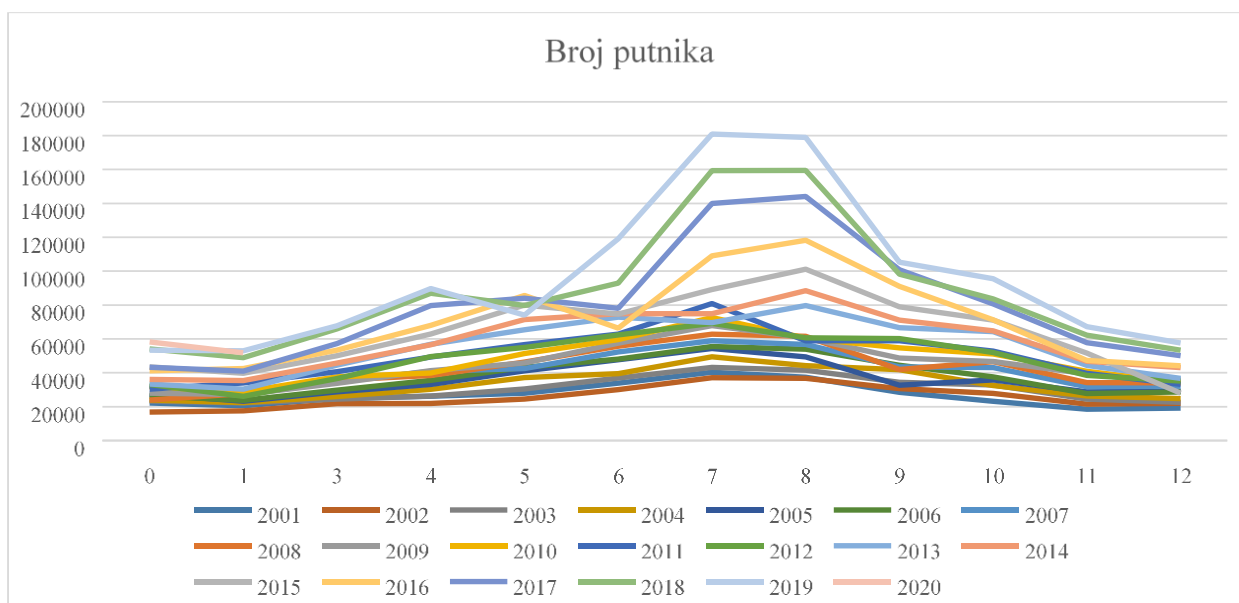
### 4.3. Podaci o aviosaobraćaju i slučaj Aerodrom Sarajevo

Statistički podaci za period prije izbijanja pandemije uzrokovane COVIDOM-19 pokazuju stalni rast broja letova.

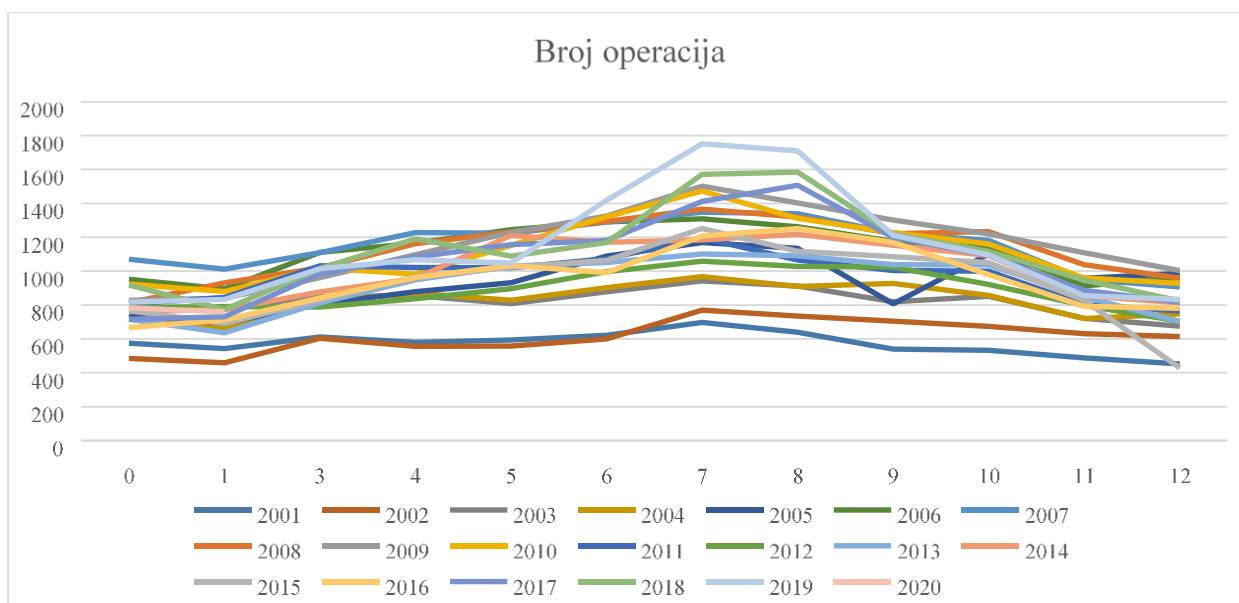
Godina	Broj putnika												Ukupno
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	
2001	22209	20582	24942	26245	28019	34000	40452	37511	28555	23236	18540	19208	323499
2002	16982	17706	21936	22056	24646	30199	37205	36848	30796	27962	21643	22147	310126
2003	23464	22371	24619	26428	30614	37077	43365	41723	34552	32972	24617	22710	364512
2004	24077	22532	26116	30372	37270	39583	49493	44307	41896	32596	26467	24898	399607
2005	27496	23396	28924	33268	41294	47853	54476	49524	32814	35950	28922	29305	433222
2006	26454	23792	29822	35618	43352	48168	55636	54052	44539	37653	27802	28738	455626
2007	32116	27689	34843	40892	42554	52349	58924	56756	43504	43129	31801	32199	496756
2008	24083	27898	35819	38543	46451	55785	62874	61627	42078	46672	34353	34213	510396
2009	28117	27266	33909	41390	45921	57588	67930	60746	48802	46773	39494	35979	533915
2010	31746	28850	37657	39907	51398	59636	72615	60475	54753	51137	40912	34180	563266
2011	30484	34148	40803	49489	56812	62994	81042	59042	59074	52957	39785	33348	599978
2012	33247	26278	36765	49709	55107	62491	69346	60787	60323	52115	38612	35278	580058
2013	33437	30399	44631	56918	65495	72949	69699	79796	66721	64387	44446	36760	665638
2014	36114	35435	45789	56611	71513	74976	74948	88591	71168	64844	46833	43079	709901
2015	43700	39908	50273	63064	80143	74855	89319	101307	79120	71255	51793	28167	772904
2016	41208	42567	53438	68085	85738	66429	109141	118344	91123	71360	47352	44181	838966
2017	43377	41122	57381	79796	84137	78170	140025	144166	100923	80767	57887	50218	957969
2018	54147	48986	65991	86995	79808	92997	159380	159506	98277	83660	62253	53417	1045417
2019	53485	53130	67893	89843	74178	119205	180929	178943	105370	95628	67358	57718	1143680
2020	58397	51969											110366

STATISTIKA ZA 2020.			
Period	Avio operacije	Broj putnika	Cargo kg
Januar	784	58.397	182.340
Februar	760	51.969	163.795
Mart	537	28.249	168.970
April	259	929	170.583
Maj	198	367	112.876
Juni	343	3.629	164.412
Juli	491	13.345	147.843
August	561	22.014	163.462
Septembar	511	21.011	683.640
Oktobar			
Novembar			
Decembar			
<b>TOTAL:</b>	<b>4.444</b>	<b>199.910</b>	<b>1.957.921</b>

Slika 5. Posebno izdvojena 2020. godina i statistički podaci



Broj operacija													
Godina	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	Ukupno
2001	576	544	613	581	595	623	699	641	541	534	489	453	6889
2002	486	460	605	557	559	601	771	736	706	675	632	615	7403
2003	773	785	850	856	809	879	943	913	820	852	722	676	9878
2004	751	665	823	871	830	904	969	911	929	858	722	749	9982
2005	740	695	808	880	933	1090	1170	1136	808	1102	959	988	11309
2006	953	896	1112	1166	1246	1292	1310	1263	1177	1141	914	963	13433
2007	1071	1013	1110	1228	1224	1290	1348	1339	1225	1182	953	908	13891
2008	815	932	1021	1163	1232	1294	1367	1320	1222	1234	1039	960	13599
2009	828	841	962	1098	1229	1326	1502	1403	1302	1220	1109	1004	13824
2010	925	881	1020	983	1153	1321	1473	1312	1228	1161	961	929	13347
2011	806	845	1032	1022	1020	1074	1196	1066	1004	1000	803	765	11633
2012	786	792	789	838	897	997	1059	1028	1024	922	798	705	10635
2013	717	638	814	950	1031	1052	1102	1092	1039	1038	849	704	11026
2014	763	774	879	958	1211	1171	1185	1218	1153	1092	856	814	12074
2015	767	692	829	968	1023	1064	1252	1118	1086	1051	828	429	11107
2016	668	713	843	963	1034	992	1208	1252	1171	980	793	782	11399
2017	716	731	985	1084	1157	1182	1413	1508	1200	1095	887	817	12775
2018	919	774	1017	1192	1090	1170	1573	1586	1220	1118	948	825	13432
2019	819	835	1016	1069	1049	1419	1752	1710	1213	1097	857	835	13671
2020	784	760											1544



#### 4.4. Diskusija i rezultati

Pandemija COVID-19, koronavirus koji je postao globalna prijetnja zdravlju posebno na proljeće 2020. uveliko je promijenio način života, turizam i druge grane poslovanja, a posebno aviosaobraćaj.

Rezultati i statistički podaci koje govore o broju operacija i drugi pokazatelji rada Aerodroma u Sarajevu mnogostruko su veći u odnosu na doba pandemije COVID-19 koji je, između ostalog, najviše pogodio i aviosaobraćaj.

## **5. NAMJERNO ŠIRENJE ZARAZE I TERORIZAM KAO VID UGROŽAVANJA SIGURNOSTI ZRAKOPLOVNOG SAOBRAĆAJA**

### **5.1. Civilno zrakoplovstvo i sigurnosne prijetnje i izazovi**

U istraživanju i razmatranju ovog opšteg pojavnog oblika terorizma polazi se od toga da civilna zrakoplovna industrija predstavlja jednu od najznačajnijih i najbrže rastućih industrija u svijetu. Ona omogućava jedan od najboljih načina prevoza putnika i robe. U savremenom svijetu globalne nesigurnosti, civilna zrakoplovna industrija predstavlja mač s dvije oštrice.

S jedne strane, njena uspješnost i efikasnost prevoza putnika i robe osigurala je veliki broj korisnika njenih usluga, što je, s druge strane, utjecalo da ova oblast postane pogodno tlo za izvođenje različitih oblika terorističkih akata. Također se u istraživanju u ovoj oblasti javlja problem nepostojanja globalne organizacije za sigurnost zrakoplovstva sa stvarnim ovlaštenjima. Problem se javlja i u postojanju različitih stavova zemalja zato što pojedine države članice ICAO podržavaju i sponzorišu terorističke organizacije. S aspekta predviđanja, u budućnosti se može očekivati da će terorizam kroz iznalažanje i primjenu novih oblika taktičkih djelovanja i dalje predstavljati ozbiljnu prijetnju ugrožavanju civilnog zrakoplovnog saobraćaja.

### **5.2. Teroristička prijetnja sigurnosti civilnog zrakoplovstva**

Kraj prošlog stoljeća obuhvata mnoštvo različitih događaja koji će bitno utjecati na buduće događaje. Devedesete godine prošlog stoljeća donijele su velike društvene promjene i zaokrete. Sva društvena dešavanja i kretanja dobijaju jedan globalan nivo. Ove promjene zahvataju sve oblasti ljudskog društva, kao što su političke, ekonomske, socijalne, kulturne, pravne itd.

Jedan od presudnih događaja bio je raspad SSSR-a, ujedinjenje Njemačke, te ukidanje Varšavskog pakta. Ove je prouzrokovalo raspad postojećeg bipolarnog sistema i nastanak unipolarnog svijeta. Unipolarnost se ogleda u dominaciji jedne države na globalnom nivou. Ta velika sila su Sjedinjene Američke Države, s ogromnim monopolom sile i moći.

Ovakav odnos snaga u svijetu je doprinio nastanku procesa globalizacije i uspostavljanju novog svjetskog poretka. U novonastalom stanju, Sjedinjene Američke Države su krenule u osvajanje svijeta i postizanje svjetske dominacije. Ono što nije uspjelo Hitleru – da putem rata i direktnog osvajanja osvoji svijet i porobi čovječanstvo, Sjedinjene Američke Države su krenule da učine

perfidnim putem, služeći se raznim metodama kao što su izazivanje kriza i obaranje postojećih privreda rada stvaranja svojih protektorata, postavljanje svojih marioneta u političkim vrhovima stranih zemalja, širenje propagande, provođenje oružanih intervencija i slično. Sjedinjene Američke Države su formirale niz svjetskih organizacija, uglavnom finansijskog karaktera, preko kojih učestvuju u kreiranju i uspostavljanju novog svjetskog poretka. Svoju moć crpe iz jake vojne industrije, visokog razvoja industrije i tehnoloških dostignuća, osvajački usmjerene spoljašnje politike, te veoma dopadljive kulture koja posebno brzo osvaja mlade ljude i zamjenjuje njihove vrijednosne sisteme. Jedna od najvažnijih poluga moći Sjedinjenih Američkih Država jeste Nato savez. Nato je na osnovu moći i svjetske dominacije Sjedinjenih Američkih Država dobio ulogu jedinog i svjetskog policajca koji može da interveniše po čitavom svijetu zavodeći mir koji su same Sjedinjene Američke Države i poremetile.

Globalne društvene promjene ogledaju se u stvaranju regionalnih sila, ali i u raspadu mnogih višenacionalnih država i povećanju i jačanju etničkih sukoba. Sve to je utjecalo na nastanak novih društvenih vrijednosti, prelazak socijalističkih država u kapitalizam, proces tranzicije, tehnološki napredak, širenje demokratije, a vjerovatno jedan od najbitnijih faktora je nastanak i jačanje religioznog fundamentalizma. Međutim, osvajačka vanjska politika Sjedinjenih Američkih Država ne može biti provedena u potpunosti i kao takva je naišla na razna protivljenja i suprotstavljanja.

Postojanje ovakvog stanja na globalnom nivou utjecalo je na stvaranje novih sigurnosnih prijetnji i rizika. Posebno se ovo odnosi na nastanak terorizma, prevashodno militantnog radikalnog islamizma. Terorizam je vremenom dobio internacionalni karakter, dešavajući se na svim kontinentima, a njegova dešavanja na globalnom nivou zahtijevaju saradnju država na svim kontinentima kako bi se sačuvao svjetski mir.

Kada govorimo o terorizmu, trebamo reći da je on doživio izmjene i da se danas, uglavnom, odnosi na radikalni islamski fundamentalizam. Ovo mu daje posebna obilježja i čini ga drugačijim od ostalih oblika terorizma. Posebno se ističe samoubilački oblik terorizma.

Da bi se mogli organizovati i izvoditi teroristički napadi, organizatori moraju da osiguraju finansije za te akcije. Stoga terorizam sve više poseže za organizovanim kriminalom, kako bi mogao da finansira svoje djelovanje. To uzrokuje javljanje narkoterorizama, sajberterorizama i drugih oblika terorizma koji su povezani sa organizovanim kriminalitetom, dobijajući internacionalni karakter. Posebno dolaze do izražaja prijetnje i mogući rizik od napada biološkim, hemijskim i nuklearnim oružjem kojim bi došlo do masovnog uništenja.

Današnji pojavni oblici terorizma se prvenstveno vežu za pojam svjetog rata ili džihada. Radi se o političkoj i oružanoj borbi koja se preduzima radi ostvarivanja jasno određenog cilja, a to je formiranje muslimanske države – ume – u kojoj bi vladalo šerijatsko pravo. Ovaj stav se zauzima zbog tvrdnje da islam i muslimani mogu da opstanu jedino u muslimanskoj državi.

Terorizam predstavlja jedan novi oblik rata koji ne koristi konvencionalno oružje nego oružje koje može da prouzrokuje masovno uništenje. Ovaj rat nema granicu niti teritoriju izvođenja. Sastoji se od izvođenja nepredvidivih oblika dejstava od kojih malo koja država može da se odbrani.

Ovaj vid političkog kriminaliteta teško se kontroliše, a još teže otkriva i sprečava. Radi se o decentralizovanim organizacijama koje su formirane iz više ćelija tako da, otkrivanjem i razbijanjem jedne ćelije nastaju dvije ili više novih ćelija. Identitet učinioca ostaje nepoznat poslije izvođenja terorističkog napada, što organima sigurnosti stvara dodatne probleme. Također, izvođači nisu vezani na osnovu područne pripadnosti nego na osnovu zajedničkog, uglavnom političkog interesa.

Dovođenje u konfrontaciju novog svjetskog poretka i nametanja njegovog vrijednosnog sistema drugim narodima i kulturama prouzrokuje suprotstavljanje takvom načinu osvajanja svijeta, te dolazi do pojave specifičnog načina ratovanja tj. terorizma.

### **5.3. Terorizam u oblasti civilnog zrakoplovstva**

Svjedoci smo činjenice da je za kratko vrijeme civilna zrakoplovna industrija doživjela pravi procvat i ekspanziju rasta i upotrebe ove vrste prevoza. Avioprevoz danas predstavlja jedan od najefikasnijih i najuspješnijih vrsta prevoza putnika i robe. U procesu globalizacije odvijanje mnogih poslova bez upotrebe ove vrste saobraćaja bilo bi nezamislivo. Infrastruktura avioindustrije je dosta kompleksna, široka, te okuplja veliki broj ljudi različitih profila na jednom mjestu. Ovo nameće vlastima i civilnoj zrakoplovnoj industriji preduzimanje svih mogućih mjera zaštite putnika, posade i javnosti. Vlast svoj interes vidi u zaštiti nevinih ljudi, ali i održavanju zakonitosti vlasti i vladavine zakona. S druge strane, civilna avijacija svoj interes gleda s komercijalnog aspekta.

Pojava straha od letenja nanosi veliku štetu ovoj industriji zato što putnici odustaju od letenja. Strah od letenja je prvenstveno prouzrokovan mogućnošću izvođenja terorističkih akata u vezi sa



letenjem. Takav primjer nam je poznat od 11. septembra 2001. godine iz Njujorka. Razlog za ozbiljniji pristup osiguranju ove oblasti nalazi se u taktici izvođenja terorističkih napada. S obzirom na to da prvobitna teroristička taktika koja se sastojala od otimanja aviona nije mogla da osigura dovoljan publicitet terorističkim organizacijama, one su pristupile izvođenju spektakularnijih terorističkih akata koji se sastoje iz bombaške sabotaže. Ovaj vid terorističkih akata je dosta smrtonosniji nego otimanje aviona. Naravno, ne treba misliti da je otimanje aviona potisnuto ili zaboravljeno i da ne predstavlja ozbiljniju prijetnju aviokompanijama.

Bombaška sabotaža se izvodi na dosta podmukao način koji podrazumijeva krijumčarenje bombe ili eksploziva u avion, te njegovo aktiviranje prilikom leta. Ovdje možemo da govorimo o nekoliko načina izvršenja ovog djela. Jedan od načina je da se prokrijumčari tempirani eksploziv ili bomba u avion te da se za vrijeme leta, dok je avion u zraku, aktivira putem tempiranog mehanizma i raznese avion sa putnicima i posadom. Drugi način može biti da lice, tj. terorista samoubica, prokrijumčari eksploziv na sebi ili na drugi način te da lično aktivira bombu ili eksploziv za vrijeme leta ili da terorista samoubica prokrijumčari veću količinu eksploziva, otme avion pri letu te ga usmjeri u neku građevinu, pri čemu će u sudaru eksploziv u avionu pojačati dejstvo eksplozije i sudara. S obzirom na to da putnički avioni prevoze veliki broj putnika, njihovo razaranje nosi sa sobom masovno krvoproliće i tragediju, a i strah od novih terorističkih akata kod javnosti. Ovaj efekat se može povećati ako se eksplozija izvrši iznad mjesta gdje se nalazi veći broj okupljenih ljudi, što će povećati broj žrtava.

Do kraja osamdesetih godina, sistemi osiguranja civilnog zrakoplovstva su uglavnom bili usmjereni na prijetnje otmicom aviona. Na aerodromima su se koristili magnetni prolazi, detektori metala i rendgenski uređaji koji su imali zadatak da otkriju oružje koje su teroristi koristili za otimanje aviona. Ovdje ne treba isključiti postojanje svijesti o mogućnosti izvođenja bombaške sabotaže, ali manji broj ovih pojava osamdesetih godina utjecala je da vlasti i civilna avijacija preduzmu male ili skoro nikakve preventivne mjere kako bi se ova oblast zaštitila od ovog pojavnog oblika. Misli se prvenstveno na uređaje za otkrivanje eksploziva, procedure pregleda lica, ličnog prtljaga i prtljaga, te ostale mjere. Kao problem u ovoj oblasti javljaju se siromašne zemlje koje ne posjeduju visoke standarde osiguranja civilne avijacije. Naime, čak i ako bogate zemlje podignu sigurnost na najviši nivo, one taj zadatak mogu da ostvare samo na državnom nivou, dok međunarodni nivo ostaje nepokriven. Nažalost, ne postoji zajednički interes da se ovaj problem riješi na međunarodnom nivou, zato što pojedine zemlje podržavaju terorizam, a druge koje se bore protiv terorizma ne žele da imaju išta zajedničko sa tim zemljama. Postoje određena zagovaranja da je neophodno da se uspostavi međunarodni

inspektorat za sigurnost s ovlaštenjima da provjerava stanje sistema osiguranja aerodroma te da sankcioniše one koji se ne pridržavaju tih propisa i procedura. Postojanje ovakvog tijela s vlastitim ovlaštenjima bi umnogome povećalo nivo sigurnosti civilnog zrakoplovstva te smanjilo broj izvođenja terorističkih akata u cijelom svijetu.

S obzirom na to da su Sjedinjene Američke Države imale najveći broj otmica aviona sedamdesetih godina, one su bile primorane da na državnom nivou preduzmu određene pomake u osiguranju ove oblasti. Jedno od prvih rješenja je bilo uvođenje postupka temeljite provjere osoba i prtljaga prilikom ulaska u avion. Primjenom odgovarajuće opreme i ljudstva osigurano je da se pregled održava veoma efikasno i brzo bez pravljenja zastoja ili ometanja normalnog funkcionisanja obavljanja poslova na aerodromima. Ovakav sistem mjera je podrazumijevao postojanje centralnog koordinisanog sistema, obaveznog za sve aerodrome SAD-a, upotrebu efikasne, jeftine i lako dostupne opreme za pregled osoba i stvari, te da bude brz i ne ometa normalno funkcionisanje službi aerodroma. Za razliku od međunarodnog nivoa, na državnom nivou postoje velike mogućnosti, ali i neophodnost razvoja i implementacije efikasnih sistema osiguranja. Ovdje se prvenstveno misli na definisanje i uspostavljanje efikasnih procedura.

**Tim procedurama treba biti obuhvaćeno (posebno u vrijeme pandemije COVID-19):**

- ✚ Testiranje svih putnika na koronavirus (COVID-19);
- ✚ identifikacija i pregled putnika;
- ✚ pregled prtljaga;
- ✚ sparivanje svakog komada prtljaga s putnikom na istom letu;
- ✚ pregled vazdušne pošte i tereta, te diplomatske pošte;
- ✚ strogo razdvajanje tranzitnih od netranzitnih putnika i onih koji ih dočekuju ili ispraćaju;
- ✚ osiguravanje prostora na kojem se nalaze avioni, uključujući odgovarajuću zaštitu aviona na zemlji, kontrolu pristupa, zaštitu područja i
- ✚ efikasan pregled električne opreme koja se unosi u avion i zabranu nošenja opreme koja se ne može pregledati na zadovoljavajući način.<sup>36</sup>

Treba reći da su sve ove procedure određene samo kao preporuke Međunarodne civilne zrakoplovne organizacije, što jasno ukazuje da ove procedure nisu obavezne.

---

<sup>36</sup>Wilkinson, Paul: Terorizam protiv demokracije, Golden marketing, Zagreb, 2002, str. 183

Širom svijeta se primjenjuju razni uređaji za identifikaciju lica i otkrivanje eksploziva i drugih eksplozivnih naprava, kao što je upotreba pasa tragača, rendgenskih uređaja, detektora metala, detektora isparavanja i slično. Međutim, nijedan od ovih uređaja nije apsolutno pouzdan i svaki od njih ima određene nedostatke. Najbolje rješenje bi bilo da se napravi jedan sistem koji bi predstavljao određenu kombinaciju ovih naprava tako da bi se njime otklonili pojedinačni nedostaci na opremi.

**Pojedini stručnjaci iz ove oblasti zagovaraju upotrebu određenih sigurnosnih tunela koji bi trebalo da se sastoje od:**

1. pouzdanih mjerača temperature putnika;
2. Pouzdanih brzih testova na COVID-19 i identifikaciju Igg antitijela;
3. pouzdanih i jeftinih rendgenskih uređaja kao što je CTX 5.000;
4. pouzdanih i jeftinih detektora isparavanja i
5. tehnologije zasnovane na principu rezonantne apsorpcije gama zraka.

Svakako da ovakve sigurnosne sisteme sebi mogu priuštiti bogatije države, posebno države G8 grupe. Međutim, postavlja se pitanje šta raditi sa zemljama Trećeg svijeta koje su u većini slučajeva siromašne države čija civilna avijacija zadovoljava minimalne standarde u svim njenim dijelovima, računajući tu i sistem osiguranja. Ovakvo stanje pokazuje da je ranjivost njihovih aerodroma veoma visoka te kao takvi predstavljaju visok stepen opasnosti za one države koje imaju visokorazvijene sisteme osiguranja. Problem se javlja u tome što na aerodromima siromašnih zemalja nema odgovarajućih sistema osiguranja ili su oni na veoma niskom nivou, tako da avioni koji polete iz ovih zemalja predstavljaju pravu opasnost za bogate zemlja prilikom njihovog prelijetanja ili slijetanja na aerodrom ovih država.

S obzirom na veliko i svakodnevno iskustvo u borbi sa ovakvim vidovima terorizma, izraelske snage sigurnosti su razvile i implementirale jedan od najefikasnijih sistema osiguranja avioprevoza. Izraelska zrakoplovna kompanija *El Al* svoj sistem osiguranja zasniva na primjeni protivterorističkog obavještajnog djelovanja, kvalitetnim tehnikama provjere putnika, te ručnom pregledu prtljaga. Radnici njihovog osiguranja su visokoučebani profesionalni pripadnici obavještajnih službi. Poseban naglasak je stavljen na ljudski faktor, a tu se prije svega misli na dobru plaćenost kao faktor motivacije, visok stepen uvježbanosti i radne discipline.

Davne 1944. godine, kada je donesena Čikaška konvencija, niko nije mogao da predvidi da će neko izvršiti otmicu aviona i upotrijebiti oteți avion u terorističke svrhe, kao što je to bio slučaj 11. septembra 2001. godine u SAD. Kada je sigurnost civilne avijacije postala ozbiljan problem u kasnim 1960, Čikaška konvencija je bila prilagođena da se osigura okvir za rješavanje međunarodnih akata nezakonitog otimanja. U godinama poslije, ICAO je postala svjetski lider u razvoju zrakoplovne sigurnosne politike i mjera na međunarodnom nivou, kao i u poboljšanju sigurnosti u svijetu zrakoplovstva. Ovo ostaje ključni cilj organizacije. Ispravke u vezi s međunarodnom sigurnošću zrakoplovstva prvi put su uključene u Čikašku konvenciju iz 1974. (Prilog 17 – Sigurnost), a od tada su poboljšane i ažurirane 11 puta. ICAO je također osigurao države uputstvom za pomoć u provođenju mjera sigurnosti sadržanom u Aneksu 17, gdje je primarni dokument bio Priručnik za očuvanje civilnog zrakoplovstva protiv akata nezakonitog otimanja. U početku, ICAO se fokusirao na razvoj standardne i preporučene prakse (SARPs) za uključivanje u Aneksu 17. Tokom godina, njegov rad u oblasti zrakoplovne sigurnosti proširio se i danas se, u suštini, realizuje u tri međusobno povezane oblasti: politika inicijative, usmjerena na reviziju sposobnosti država ugovornica da nadgleda njihove aktivnosti zrakoplovstva, kao i pomoć državama koje nisu u mogućnosti da otklone ozbiljne nedostatke sigurnosti. Sigurnosna politika se sastoji u promovisanju implementacije Aneksa 17 kroz seminare i radionice, gdje prisustvuju stručnjaci sa aerodroma, iz aviokompanija i agencija za provođenje zakona, kao i kroz širenje materijala sa uputstvima. U rješavanju prijetnji za civilnu avijaciju, ICAO se oslanja na savjete stručnjaka koji se nalaze u posebnom sastavu zaduženom za zrakoplovnu sigurnost. Osnovan krajem 1980, sastav se trenutno sastoji od 27 članova koje je nominovale država, kao i pet posmatrača iz industrije. Zajedno sa ICAO sekretarijatom, on aktivno razvija ICAO sigurnosne politike i odgovora na nove prijetnje, kao i strategije čiji je cilj sprečavanje budućih akata nezakonitog otimanja.

Pored njih, postoje i druga tijela stručnjaka koji igraju ključnu ulogu u sigurnosti rada ICAO, kao što su ad hoc grupe stručnjaka za otkrivanje eksploziva i eksplozivnih materija. Ovi stručnjaci se fokusiraju na čuvanje tehničkog aneksa Konvencije o obilježavanju plastičnih eksploziva radi njihovog otkrivanja, koji je stupio na snagu 1998. Godine. Svaka država potpisnica Konvencije je dužna da zabrani i spriječi proizvodnju na svojoj teritoriji neobilježenih plastičnih eksploziva. ICAO ima i druge aktivnosti u oblasti zrakoplovne sigurnosti, koje uključuju napore da se poboljša sigurnost putnih isprava i da se poboljša obuka radnika osiguranja. Pored toga, ICAO osigurava podršku za regionalne sigurnosne inicijative sa ciljem da se ojača globalna zrakoplovna

sigurnost. U pogledu putnih isprava, ICAO je razvila svjetski standard za mašinski čitljive putne isprave (MRPs). Preko 170 država koristi MRPs koji su u skladu sa ICAO standardima.

ICAO se također bavi i olakšavanjem međunarodnog zračnog saobraćaja, koji uključuje ekspeditivno prolaz putnika, posade, prtljaga, tereta i pošte preko međunarodnih granica. Sve ICAO inicijative u oblasti zrakoplovne sigurnosti se oslanjaju na saradnju među državama i svim drugim zainteresovanim stranama. Opšti cilj je da se poboljša globalna sigurnost primjenom jedinstvenih mjera sigurnosti širom svijeta, cilj koji se ne može postići bez postojanja predanosti svih zainteresovanih strana. U okviru ICAO formirano je Odjeljenje za sigurnost i političke olakšice u cilju upravljanja s tri međusobno povezana programa, i to o zrakoplovnoj sigurnosti, olakšicama međunarodnog zračnog saobraćaja i mašinski čitljivim putnim ispravama. Ovo odjeljenje je također odgovorno za podsticanje saradnje na pitanjima sigurnosti sa drugim agencijama Ujedinjenih nacija i međunarodnim tijelima. Među mnogim tijelima s kojima odjeljenje koordinira rad, jesu UN-ov Komitet protiv terorizma, Svjetska zdravstvena organizacija (SZO), Međunarodne agencije za atomsku energiju (MAAE), Međunarodne asocijacije za zračni saobraćaj (IATA).<sup>37</sup>

Odjeljenje za sigurnost je zaduženo za program za implementaciju, podršku i razvoj mjera sigurnosti. Primarni cilj odjeljenja je da podrži inicijativu ICAO država ugovornica koje imaju značajne sigurnosne nedostatke, kako je identifikovano preko ICAO Programa sigurnosne revizije avijacije (USAP), u njihovim naporima da provedu svoje korektivne akcione planove i na taj način im omogući da zadovolje svoje obaveze zrakoplovstva, promoviše saradnju među državama, industrijama, međunarodnim finansijskim institucijama i raznim interesnim grupama za koordinaciju u vezi sa sigurnošću. Odjeljenje doprinosi provođenju podrške i razvojnih aktivnosti usmjerenih na jačanje kapaciteta napora država i njihovih sposobnosti da implementiraju međunarodne standarde i preporučene prakse (SARPs) kroz razvoj, organizaciju i koordinaciju relevantnih seminara, radionica i projekata.

U okviru ICAO provodi se Univerzalni sigurnosni revizioni program, koji predstavlja važnu inicijativu u ICAO strategiji za jačanje sigurnosti zrakoplovstva u svijetu i za ostvarivanje obaveza država u zajednički napor da se uspostavi globalni sistem sigurnosti zrakoplovstva. Program predviđa obaveznu i redovnu reviziju kod svih ICAO država ugovornica. ICAO revizija ocjenjuje sposobnost države za osiguranje nadzora utvrđivanja da li su kritični elementi

---

<sup>37</sup> [www.icao.int](http://www.icao.int)

sigurnosnog sistema nadzora efikasno provedeni. Dakle, program služi da promoviše globalnu sigurnost avijacije, kroz identifikaciju slabosti u nadzoru svake države nad svojim aktivnostima zrakoplovne sigurnosti i, ako je potrebno, pružanje odgovarajuće preporuke za ublažavanje ili rješavanje takvih nedostataka.<sup>38</sup>

U bliskoj budućnosti možemo očekivati da će teroristi, pored postojećih taktika, primijeniti i projekte zemlja-zrak ili raketne ili minobacačke napade na avione na zemlji ili na aerodrome, podmetanja bombi na terminale aerodroma gdje se nalazi veći broj ljudi pa i upotrebu oružja za masovno uništenje.

## **5.4. Domaći i međunarodni pravni aspekti terorizma u oblasti zrakoplovstva**

### **5.4.1. Zakonske odredbe o terorizmu – Krivični zakon FBiH i RS**

Namjerno širenje pandemije COVID-19 pokriveno je ovim zakonom, odnosno drugim članovima koji se mogu primijeniti direktno na eventualni slučaj namjernog širenja zaraze. Naime, u krivičnom zakonodavstvu Republike Srpske je tek 2003. godine predviđeno posebno krivično djelo terorizma. To djelo je bilo postavljeno kao napad na život osoba koje može prozrokovati njegovu smrt, napad na tjelesni integritet, protivpravno ograničavanje kretanja drugoj osobi ili njegovo zatvaranje, nanošenje velike štete Republici Srpskoj ili drugim javnim objektima i sistemima, otmicu zrakoplova ili drugog prevoznog sredstva, proizvodnju, posjedovanje ili neku drugu radnju vezano za oružje, eksploziv, nuklearno oružje ili neku drugu vrstu oružja, zatim ispuštanje opasnih materija ili izazivanje požara i eksplozija, zaustavljanje snabdijevanja vodom, električnom energijom ili nekim drugim resursom, kao i prijetnja izvršenjem navedenih djela. Donošenjem krivičnog zakona 2003. godine to djelo je predviđeno u članu 299. KZ RS, u grupi krivičnih djela protiv ustavnog uređenja i sigurnosti RS. Prema tom zakonskom tekstu, krivično djelo terorizma se sastoji u činjenju terorističkog akta s ciljem ozbiljnog zastrašivanja građana ili prisiljavanja organa vlasti u Republici Srpskoj da što učini ili ne učini ili s ciljem ozbiljnog narušavanja ili uništavanja osnovnih političkih, ustavnih, ekonomskih ili drugih društvenih organizacionih jedinica u Republici Srpskoj.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> [www.icao.int](http://www.icao.int)

<sup>39</sup> Krivični zakon, Službeni glasnik Republike Srpske, broj 49/2003.

S obzirom na to da je terorizam veliko zlo savremenog čovječanstva, radi njegovog suzbijanja koriste se sva sredstva borbe protiv kriminaliteta, od kojih je krivičnopravno reagovanje od posebnog značaja. Naše krivično zakonodavstvo je, u cilju suzbijanja terorizma, izradilo odredbe kojima se inkriminiše terorizam kao posebno krivično djelo, a isto tako i niz drugih djelatnosti koje su s vršenjem terorizma tijesno povezane. Te odredbe se nalaze u KZ RS, dovoljno su razrađene i omogućavaju adekvatno reagovanje na planu krivičnopravne zaštite od terorizma. One su, počev od vremena kada je krivično djelo terorizma unijeto u naše krivično zakonodavstvo (2003), mijenjane, dopunjavane i prilagođavane cilju kome služe, tako da sada imamo rješenja koja u punoj mjeriomogućavaju primjenu na kriminalne djelatnosti koje imaju karakter terorizma.

Krivični zakon RS predviđa krivično djelo terorizma u grupi krivičnih djela protiv ustavnog uređenja RS (član 299). Kao radnje ovog krivičnog djela su predviđene sljedeće grupe djelatnosti: (1) napad na život lica koje može prouzrokovati njegovu smrt, (2) napad na tjelesni integritet lica, (3) protivpravno zatvaranje, držanje zatvorenog ili na drugi način oduzimanje ili ograničavanje slobode kretanja licu s ciljem da se njega ili nekoga drugoga prisili da što učini, ne učini ili trpi ili uzimanje talaca, (4) nanošenje velike štete objektima Republike Srpske ili javnim objektima, saobraćajnom sistemu, objektima infrastrukture, uključujući informatički sistem, fiksnoj platformi koja se nalazi u kontinentalnom pojasu, javnom mjestu ili privatnoj imovini za koju štetu je, vjerovatno, da će ugroziti ljudski život ili dovesti do znatne materijalne štete, (5) otmicu zrakoplova, broda ili drugog sredstva javnog saobraćaja ili prevoza robe, (6) proizvodnju, posjedovanje, sticanje, prevoz, snabdijevanje, korištenje ili osposobljavanje za korištenje oružja, eksploziva, nuklearnog, biološkog ili hemijskog oružja ili radioaktivnog materijala, te istraživanje i razvoj biološkog, hemijskog ili radioaktivnog materijala, (7) ispuštanje opasnih materija ili izazivanje požara, eksplozija ili poplava s ciljem ugrožavanja ljudskih života, (8) ometanje ili zaustavljanje snabdijevanja vodom, električnom energijom ili drugim prirodnim resursom s ciljem ugrožavanja ljudskih života, (9) prijetnja izvršenjem kojeg djela iz svih gore navedenih osam tačaka.

#### 5.4.2. Zakonske odredbe i širenje COVIDA-19 – Krivični zakon Bosne i Hercegovine

Bosna i Hercegovina se na putu ka evropskim integracijama uključila u međunarodnu i regionalnu borbu protiv terorizma. Poseban razlog za to je bio i stavljanje Bosne i Hercegovine na listu mogućih baza Al-Kaide, vebizma kao i listu država koje učestvuju u obuci i podržavanju terorista. Time je Bosna i Hercegovina pristupila pravnom regulisanju ovog nasilnog ponašanja propisujući krivično djelo terorizma.

U Krivičnom zakonu Bosne i Hercegovine, i glavi XVII koja se odnosi na krivična djela protiv čovječnosti i vrijednosti zaštićenih međunarodnim pravom, krivično djelo terorizma je određeno na sličan način kao i u krivičnom zakonu Republike Srpske. Prema tom zakonskom tekstu, krivično djelo terorizma se sastoji u činjenju terorističkog akta s ciljem ozbiljnog zastrašivanja stanovništva ili prisiljavanja organa vlasti Bosne i Hercegovine, vlade druge zemlje ili međunarodne organizacije da što izvrši ili ne izvrši ili s ciljem ozbiljne destabilizacije ili uništavanja osnovnih političkih, ustavnih, privrednih ili društvenih struktura Bosne i Hercegovine, druge zemlje ili međunarodne organizacije (čl. 201. KZ BiH).

U istoj glavi vidimo da je zakonodavac, pored krivičnog djela terorizma, odredio i krivično djelo finansiranje terorističkih aktivnosti (čl. 202. KZ BiH). Pod počiniocem ovoga djela se podrazumijeva ko bilo na koji način direktno ili indirektno daje ili prikuplja sredstva s ciljem da se upotrijebe ili znajući da će se upotrijebiti u cjelini ili djelimično za izvršenje: a) krivičnog djela uzimanje talaca; ugrožavanje lica pod međunarodnopravnom zaštitom; neovlašteno pribavljanje i raspolaganje nuklearnim materijalom; piratstvo; otmica aviona ili broda; ugrožavanje sigurnosti zračne ili morske plovidbe; uništenje ili uklanjanje znakova koji služe sigurnostizračnogaobraćaja; zloupotreba telekomunikacionih znakova i terorizam; b) za drugo krivično djelo koje može prouzrokovati smrt ili težu tjelesnu povredu civilnog lica ili lica koje aktivno učestvuje u neprijateljstvima u oružanom sukobu kada je cilj takvog djela, po njegovoj prirodi ili okolnostima zastrašivanje građana ili prisiljavanje organa vlasti Bosne i Hercegovine ili drugih vlasti ili međunarodne organizacije da što izvrši ili ne izvrši.<sup>40</sup>

Namjerno širenje COVIDA-19 krivično je djelo. Krivični zakon BiH predviđa kao radnje ovog krivičnog djela sljedeće grupe djelatnosti: (1) napad na život lica koje može prouzrokovati njegovu smrt, (2) napad na fizički integritet lica, (3) protivpravno zatvaranje, držanje zatvorenog

---

<sup>40</sup> Krivični Zakon BiH (Službeni glasnik BiH, broj 37)



ili na drugi način oduzimanje ili ograničavanje slobode kretanja licu s ciljem da se njega ili nekoga drugoga prisili da što učini, ne učini ili trpi ili uzimanje talaca, (4) nanošenje velike štete objektima Bosne i Hercegovine, vlade druge države ili javnim objektima, transportnom sistemu, objektima infrastrukture, uključujući informatički sistem, fiksnoj platformi koja se nalazi u kontinentalnom pojasu, javnom mjestu ili privatnoj imovini za koju štetu je vjerovatno da će ugroziti ljudski život ili dovesti do znatne materijalne štete, (5) otmicu zrakoplova, broda ili drugog sredstva javnog saobraćaja ili prevoza robe, (6) proizvodnju, posjedovanje, sticanje, prevoz, snabdijevanje, korištenje ili osposobljavanje za korištenje oružja, eksploziva, nuklearnog, biološkog ili hemijskog oružja ili radioaktivnog materijala, te istraživanje i razvoj biološkog, hemijskog ili radioaktivnog materijala, (7) ispuštanje opasnih materija ili izazivanje požara, eksplozija ili poplava s ciljem ugrožavanja ljudskih života, (8) ometanje ili zaustavljanje snabdijevanja vodom, električnom energijom ili drugim prirodnim resursom s ciljem ugrožavanja ljudskih života, (9) prijetnja izvršenjem kojeg djela iz svih gore navedenih osam tačaka.

Kod domaće zakonske regulative se može primijetiti da je zakonodavac kao radnju izvršenja krivičnog djela terorizma propisao i otmicu zrakoplova, broda, ili drugog sredstva javnog saobraćaja ili prevoza robe (KZ RS čl. 299. i KZ BiH čl. 201), čime je sa pravnog aspekta regulisao i zaštitio ovu oblast.

### **5.4.3 Međunarodni akti o suzbijanju terorizma u oblasti aviosaobraćaja**

Međunarodna zajednica se rano suočila s opasnošću od terorističkih grupa i organizacija, gdje je terorizam postao osnovni oblik ispoljavanja organizovanog kriminaliteta, izuzetno visokog stepena društvene opasnosti sa teškim posljedicama.

Na Trećoj međunarodnoj konferenciji u Briselu 1930. godine izučavan je delikt nazvan terorizam. Sljedeće godine, na Četvrtoj konferenciji u Parizu, naglašeno je da će se svako, ko u terorisanju stanovništva ili nekog lica ili njegove imovine upotrijebi bombe, mine, kazniti za krivično djelo terorizma. Konačno, u okviru Društva naroda, 1937. godine, na Međunarodnoj konferenciji u Ženevi, usvojena je Konvencija o sprečavanju i kažnjavanju terorizma, koja je pravni osnov za međunarodnu borbu protiv terorizma.

Poslije Drugog svjetskog rata, problemu terorizma, odnosno njegovog sprečavanja i suzbijanja, posvećena je veća pažnja, pa je donijeto i više međunarodnopravnih akata, kao što su:

- ✚ Konvencija o krivičnim djelima i nekim drugim aktima izvršenim na zrakoplovu, iz 1963. godine. Primjenjuje se na akta koji utiču na sigurnostzrakoplova.
- ✚ Tokijska konvencija o krivičnim djelima u zračnom prostoru, iz 1969. godine. Autorizuje kapetana zrakoplova da primijeni razumne mjere, uključujući zadržavanje bilo koje osobe za koju se vjeruje, ili koja je počinila akt koji može da ugrozi sigurnostzrakoplova.
- ✚ Haška konvencija o suzbijanju nezakonitih otmica zrakoplova, iz 1970. godine. Usmjeren je protiv lica koja primjenom nezakonite sile oduzmu ili pokušaju da dođu do kontrole nad letom zrakoplova. Ovom konvencijom zahtijeva se od država članica da primijene oštre kazne nad izvršiocima.
- ✚ Montrealska konvencija o suzbijanju nezakonitih akata uperenih protiv sigurnosti civilnih zrakoplova, iz 1971. godine. Odnosi se na akte sabotáže, kao što su bombardovanje zrakoplova u letu, odnosno nezakonito i namjerno izvršenje akata nasilja protiv lica u zrakoplovu u letu, sa namjerom da se ugrozi sigurnost leta; postavljanje eksploziva i slično.

Značaj navedenih konvencija sastoji se u tome što se ovim konvencijama osuđuju svi akti usmjereni protiv sigurnosti civilnog zračnog saobraćaja i uspostavljaju obaveze da države potpisnice konvencija svojim unutrašnjim zakonodavstvom inkriminišu određene delikte iz ove oblasti i predvide krivičnopravnu zaštitu.

Deklaracija Grupe 7 o terorizmu, iz 1996. godine. Usvojen je osnov strategije borbe protiv terorizma na svjetskom nivou za duži period. Tim dokumentom su predviđena tri nivoa saradnje na suzbijanju terorizma: (1) osnovni nivo čine bilateralni sporazumi zemalja o razmjeni informacija o terorizmu i teroristima i metodama borbe protiv terorista; (2) regionalni ili kontinentalni nivo pod kojim se podrazumijevaju djelatnosti institucija regionalnog ili kontinentalnog značaja (SE, EU, OEBS, Organizacija američkih država, Organizacija afričkog jedinstva, Organizacija zemalja jugoistočne Azije i sl.) i (3) multilateralni nivo (OUN).

Osnovni nedostatak svih navedenih međunarodnopravnih akata jeste izostanak efikasnih mjera, načina i postupaka za sprečavanje i suzbijanje terorizma i nadležnosti određenih organa i mehanizama saradnje među državama u gonjenju i kažnjavanju učinilaca tih teških krivičnih djela. Stoga je dalje akcenat u borbi protiv terorizma zadržan u nacionalnim okvirima, sve do 11. 9.2001. godine kada je izvršen napad na simbole američke vojne, ekonomske i političkemoći, koji je izvršila Al-Kaida, i tako je neposredno poslije toga, 28. 9. 2001. godine, donijeta Rezolucija

Vijeća sigurnosti UN-a 1.373, kojom se zahtijeva od država da suzbijaju i sankcionišu sve oblike terorizma na svojoj teritoriji bez obzira na motive i „obrazloženja“ njihovih nosilaca.

Ukoliko bi države dosljedno primjenjivale u praksi Rezoluciju VS 1.373, bilo bi moguće radikalno unapređenje u odbrani od terorizma na međunarodnom nivou. Određene zemlje se javno deklariraju da iskreno provode navedene rezolucije, a u suštini to samo djelimično čine.

## **5.5. Značaj preventivnog djelovanja u očuvanju sigurnosti aviosaobraćaja**

Kada govorimo o terorizmu kao vidu ugrožavanja sigurnosti zrakoplovnog saobraćaja, trebamo imati na umu činjenicu da civilna zrakoplovna industrija predstavlja jednu od najznačajnijih i najbrže rastućih industrija u svijetu. Ona omogućava jedan od najboljih načina prevoza putnika i robe. Izazivanje straha, u ovom slučaju od letenja, predstavlja jednu od ključnih karakteristika krivičnog djela terorizma, a za posljedicu ima masovno odustajanje od letenja, što direktno ugrožava avioindustriju, a indirektno ekonomiju određene zemlje.

Da bi se mogli organizovati i izvoditi teroristički napadi, organizatori moraju da osiguraju finansije za te akcije. Stoga terorizam sve više poseže za organizovanim kriminalom kako bi mogao da finansira svoje djelovanje. To uzrokuje i javljanje narkoterorizama, sajberterorizama te drugih oblika terorizma koji su povezani sa organizovanim kriminalitetom dobijajući internacionalni karakter. Posebno dolaze do izražaja prijetnje i mogući rizik od napada biološkim, hemijskim i nuklearnim oružjem kojim bi došlo do masovnog uništenja.

Širom svijeta se primjenjuju razni uređaji za identifikaciju lica i otkrivanje eksploziva i drugih eksplozivnih naprava, kao što je upotreba pasa tragača, rendgenskih uređaja, detektora metala, detektora isparavanja i slično. Međutim, nijedan od ovih uređaja nije apsolutno pouzdan i svaki od njih ima određene nedostatke. Najbolje rješenje bi bilo da se napravi jedan sistem koji bi predstavljao određenu kombinaciju ovih naprava tako da bi se njime otklonili pojedinačni nedostaci na opremi.

Bosna i Hercegovina se na putu ka evropskim integracijama uključila u međunarodnu i regionalnu borbu protiv terorizma. Poseban razlog za to je bio i stavljanje Bosne i Hercegovine na listu mogućih baza Al-Kaide, vehabizma kao i listu država koje učestvuju u obuci i podržavanju terorista. Time je Bosna i Hercegovina pristupila pravnom regulisanju ovog nasilnog ponašanja, propisujući u svom Krivičnom zakonu krivično djelo terorizma.

## ZAKLJUČAK

U ovom radu riječ je bila o pandemiji COVID-19 i aviosaobraćaju. Naime, govorili smo i općenito o aviosaobraćaju i predstavili određen historijski osvrt njegov nastanak i razvoju BiH i regionu. Nadalje, zračni saobraćaj je najmlađa grana putničkog saobraćaja koja se ubrzano razvila u drugoj polovini 20. stoljeća. Za njegovo organizovanje nije potrebna izgradnja posebnih saobraćajnica, već samo polazne i završne tačke na pravcu zračnog leta, odnosno aerodromi. Njegove osnovne prednosti su u brzini, velikoj udobnosti i sigurnosti. I upravo zahvaljujući brzini i povećanju broja mjesta, aviosaobraćaj je postao dominantan u razvoju međunarodnog i interkontinentalnog turizma. Zahvaljujući stalnom opadanju troškova, ova grana saobraćaja je u potpunosti potisnula pomorski, a na dugim i srednjim relacijama i kopnene vrste saobraćaja.

Međuzavisnost aviosaobraćaja i turizma je, prije svega, u njihovoj komplementarnosti, a zatim i u njihovim kvalitativnim i kvantitativnim sadržajima. Brže uključivanje zračnog saobraćaja u turističke tokove povezano je sa željom turista da putuju u daleke i nepoznate dijelove naše planete. Za razvoj turističke privrede su značajne osnovne vrste aviosaobraćaja i to linijske, koje se odvijaju po unaprijed utvrđenom redu vožnje i čarter saobraćaj koji se smatra isključivo turističkim aviosaobraćajem. U cilju povećanja prometa i zadovoljavanja potreba turista uz vrlo povoljne cijene karata, *low-cost* aviokompanije sve više osvajaju tržište. Uviđajući konkurenciju čarter letova, kao i letova *low-cost* aviokompanija, linijske aviokompanije uvode turističke razrede za koje je cijena znatno niža.

# LITERATURA

## Knjige

1. Agenda 21, United Nations Conference on Environment and Development, Rio de Janeiro, 14 June 1992, <http://www.un-documents.net/agenda21.htm>
2. Agriconsulting S.p.A.- Italija: Funkcionalni pregled sektora okoliša u BiH. Glavni Izvještaj, Delegacija EU Komisije u BiH, Sarajevo, 2005.
3. Ajduković G., Jovanović L. (2009): Istraživanje energetske efikasnosti i mogućnost dobijanja energije iz biomase u Vojvodini, *Ecologica* 54, str. 113-116.
4. Akcioni plan za zaštitu od poplava i upravljanje rijekama u BiH 2014-2017, Vijeće ministara, Sarajevo, Bosna i Hercegovina, 2014.
5. Akcioni plan za zaštitu životne sredine BiH (NEAP)
6. Alavuk, Marijana, Matijašević, Jelena (2011) High Level of Protection and Improvement of Environment in European Union law; XII International Eco-conference; Eco-Movement of the City of Novi Sad, pp. 189-195, ISBN: 978-86-83177-44-8; UDK: 502.22:711.4 (082)
7. Alavuk, Marijana, Matijašević, Jelena (2012): Principi (načela) na kojima se zasniva sprečavanje i kontrola zagađivanja medija životne sredine u zakonima o zaštiti životne sredine Republike Srbije; *Pravo teorija i praksa*, br. 10-12/2012; str. 29-40; ISSN: 0352-3713; UDK: 349.6 (497.11)
8. Amery C.: *Das Ende der Vorsehung*, Rowohlt, Reinbek 1972.
9. Amin S., Gunder, Frank A., Arigi Đ., Volerstin I. „Dinamika globalne krize“, Radnička štampa, Beograd 1985.
10. Andevski, M. (2006): Etička utemeljenost održivog razvoja, *TEMA*, 30 (3), str. 411-426.
11. Andevski M. „Uvod u ekološko obrazovanje“, Filozofski fakultet Novi Sad 1997.
12. Barjaktarović, M. (2012): Modaliteti finansiranja obnovljivih izvora energije, Međunarodna naučna konferencija, Nove strategije i tehnologije zaštite životne sredine, Beograd
13. Barjaktarović, M. (2013): Međunarodni fondovi u funkciji finansiranja projekata obnovljivih izvora energije, *Ecologica*, Beograd, br. 69, str. 51-57, ISSN 03543285.
14. Barjaktarović, M. (2013): Projektno finansiranje obnovljivih izvora energije, Međunarodna konferencija - Uticaj klimatskih promjena na životnu sredinu: *Ecologica*, IEN i Alfa Univerzitet, Beograd, 22-24 april, ISBN 978-86-89061-01-7. (koautor).
15. Beck, U. (1994). *The Reinvention of Politics: Towards a Theory of Reflexive Modernization*, u: Beck, U.; Giddens, A. and Lash, S. (Eds.).

- Reflexive Modernization: Politics, Tradition and Aesthetics in the Modern Social Order. Cambridge: Polity, 1–55.
16. Bečka deklaracija o zaštiti ozonskog omotača
  17. Beke, Trivunac, J. (2012): Izvori finansiranja zaštite životne sredine u Srbiji – Izlaganje na Međunarodnoj konferenciji, Ecologica, zbornik abstrakata
  18. Beke Trivunac, J. (2012): Ulaganja u zaštitu životne sredine, Ecologica, 19 broj 67.
  19. Bertell, Rosalie: The military impact on the environment, A Neglected Aspect of the Sustainable Development Debate. Geneva: International Peace Bureau, 2002.
  20. Sigurnosna politika Bosne i Hercegovine, Predsjedništvo 1/06, Sarajevo 8. februara 2006. god.
  21. Bijela knjiga 2003. godine (BIH)
  22. Bijela knjiga 2013. (Italija- Ministarstvo odbrane)
  23. Biočanin, Rade i Škrbić, Vojislav (2011): Ekološka bezbjednost i održivi razvoj. Banja Luka: Naučno stručni časopis za društvene i prirodne nauke, Svarog 3.
  24. Bogdanović, Slavko (2011) Primjena Kjoto Protokola: Pravno regulisanje certifikovanih smanjenja emisija CO<sub>2</sub>; Pravni Život, br. 9/2011, Tom I, str. 517-531; UDK 34 (497.11) (05) YU ISSN 035005000
  25. Bojović M. T. „Urbana ekologija“, Književna trajna radna zajednica "Zenit", Beograd 1997.
  26. Bonacker, T.; Braun, C. and Groth, J. (2009). The Impact of Civil Society's Human Rights Articulations on Securitization in Ethno-Political Conflicts. A Qualitative Comparative Analysis, SHUR Working Paper Series 02/09. University of Marburg, Center for Conflict Studies.
  27. Božičević, J.; Matutinović, I.: “Povezanost svijeta i održivi razvoj”, u: Hrvatska i održivi razvitak, Ministarstvo razvitka i obnove RH, Zagreb, 1998.
  28. Božović R. „Lavirinti kulture“, Radnička štampa, Beograd 1984.
  29. Božović R. „Nedoumice (OKO KULTURE)“, RU "Veljko Vlahović", Subotica 1978.
  30. Bulat, Željko (2012) Institucionalni okvir zaštite prirode u Republici Hrvatskoj. Pravni Vjesnik, god. 28, br. 2: 95-128.
  31. Burazor Ivana, Burazor Nenad, Petrović Jelena, Modern business models of low cost airlines as a competition factor on the air traffic market, University of Nis Faculty of mechanical engineering, Niš, 2014.
  32. Buzan, B., Waeber, O. and de Wilde, J. (1998). Security: A New Framework for Analysis. Boulder Co: Lynne Rienner.
  33. Carter, Neil: “Strategija zaštite okoliša, ideje, aktivizam, djelovanje” Barbat, Zagreb, 2004.
  34. Cifrić /Čulig „Ekološka svijest mladih“, Zagreb 1987.
  35. Cifrić I. „Socijalna ekologija“, Globus, Zagreb, 1989.

36. Cifrić, I.: "Percepcija društva i okoliša: desetljeće poslije", Socijalna ekologija, Hrvatsko sociološko društvo, Zagreb, vol. 8, br. 3, 1999.
37. Cifrić, Ivan (1992) Zaštita okoline u kontekstu konflikata aktera. Sociologija ekologija, Vol. 1, No.4: 513- 534.
38. Čavoški, A. (2011), Priručnik za zaštitu životne sredine, Udruženje tužilaca i zamenika javnih tužilaca, Beograd, str. 74-81.
39. Črnjar, Mladen.: "Ekonomika i politika zaštite okoliša", Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci i Glosa, Rijeka, 2002.
40. Čučković, B. (2012), Primjena pravila o odgovornosti države za ekološku štetu, Doktorska disertacija Beograd: Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu.
41. Čupić Č. „Politika i poziv", Čigoja štampa, Beograd 2002.
42. Dalmacija, B. (2007): Zaštita životne sredine i vodni resursi, Prirodno-matematički fakultet Novi Sad
43. Deudney, D. (1990). TheCaseAgainstLinkingEnvironmentalDegradationand National Security. Millennium-Journal of International Studies, 19: 461-476.
44. Devetaković S.(2005): Ekonomska struktura i razvoj najvažnijih privrednih oblasti, Ekonomski fakultet Beograd
45. DiCamillo, Federica i Lucia Marta (2009) National SecurityStrategies: TheItalianCase (WP).
46. Dimitrijević, Dejana: "Trendovi ekološke bezbjednosti u XXI vijeku", Fakultet bezbjednosti, Beograd, 2010.
47. Dimitrijević, V., Popović, D., Papić, T., Petrović, V. (2007), Međunarodno pravo ljudskih prava, Beograd, Beogradski centar za ljudska prava.
48. Dimitrijević, V., Račić O., Đerić V., Papić T., Petrović V., Obradović S. (2007). Osnovi međunarodnog javnog prava, Beograd, Beogradski centar za ljudska prava.
49. Dragomir Popov, Industrija putovanja - putničke agencije, Beograd 1997.
50. Đuran J., Golušin M., Munitlak Ivanović O., Jovanović L., Andrejević A. (2013): Renewableenergyandsocio-economicdevelopment in the EU, ProblemyEkorozwoju 8, No 1, str. 105-114.
51. Đureta, V. (2014): Šta je cirkularna ekonomija? Beogradski fond za političku izuzetnost (Bfpe).
52. Đurović Žarko, Uloga avio-saobraćaja u poslovanju turističkih agencija, Edukacija zaposlenih u turizmu – Poslovanje turističkih agencija, Univerzitet Singidunum, Beograd 2007.
53. Edkins, J. (1999). Poststructuralismand International Relations: BringingthePoliticalBack In, CriticalPerspectives on World Politics. Boulder Co: LynneRiennerPublishers.
54. Floyd, R. (2008). EnvironmentalSecurity Debate andItsSignificanceforClimateChange. International Spectator, 43 (3): 51-65.

55. Floyd, R. (2010). *Security and the Environment: Securitisation Theory and US Environmental Security Policy*. Cambridge: Cambridge University Press.
56. Floyd, R. and Croft, S. (2010). *European non – traditional security theory*, EU Grasp Working Papers, Working Paper No 1, February 2010.
57. Foks Dž. „Čomski i globalizacija“, IP Esoteria, Beograd 2003.
58. Freedon, M. (1998). *Idiologies and Political Theory-A conceptual Approach*. Oxford: Clarendon Press.
59. Gore, Al.: „Zemlja u ravnoteži“, Mladost, Zagreb, 1994.
60. Gorz A. „Ekologija i politika“, Prosvjeta, Beograd, 1982.
61. Hough, P. (2004). *Understanding Global Security*. London: Routledge.
62. Houghton, J. (2006): *Global Warming: The Complete Briefing*, Cambridge University Press.
63. Hungary's National Military Strategy, Government Decree 1656/2012 (XII. 20.)
64. Huysmans, J. (1998). *The Question of the Limit: Desecuritisation and the Aesthetics of Horror in Political Realism*. *Millennium - Journal of International Studies*, 27: 569-589.
65. Ivanović V., Gašić M., Plavanski J, Madžgalj J. (2015): *Priroda kao osnov zelene ekonomije*, *Ecologica*, vol 22 no 78, str.329-331.
66. Ivanović Ž. (priređivač) „Ka carstvu dobra ili apokalipsi“, Filip Višnjić, Beograd 2003.
67. Joldžić, Vladan: „Ekološko pravo – opšti i poseban dio“, Savezni sekretarijat za rad, zdravlje i socijalno staranje, Beograd, 2002.
68. Joldžić, Vladan: „Konvencije od značaja za zaštitu životne sredine“, Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, Beograd, 2006.
69. Joldžić, Vladan: „Konvencije od značaja za zaštitu životne sredine“, Institut za kriminološka i sociološka istraživanja Beograd, 2016.
70. Jovičić, Ž., Jovičić, D., Ivanović, V., *Osnove turizma*, Diopreduće „Turistička štampa“, Beograd, 2005.
71. Kamenković S., Hanić H., Bugarčić M. (2018): *Uporedna analiza ekoloških poreza u Srbiji i zemljama EU., Međunarodni naučni skup, “Zelena ekonomija i zaštita životne sredine”*, Beograd
72. Kaplan, R. D. (1994). *The coming anarchy*. *The Atlantic Monthly*, February 1994.
73. Kastori R.: *Zaštita ekosistema*, str. 337, Feljton, Novi Sad, 1995.
74. Kuzman B., Barjaktarović M. (2018): *Instrumenti finansiranja zaštite životne sredine u Srbiji*, *Ecologica*, No 89, str.128-135.
75. Laszlo E. (i saradnici) „Ciljevi čovječanstva“, Globus, Zagreb 1979.
76. Lawson, Stephanie: *“International Relations”*, Polity Press, Cambridge 2003.
77. Lay, V.: „Ekološka bez/obzirnost“, u: *Globalizacija i njene refleksije u Hrvatskoj*, Ekonomski institut, Zagreb, 2001.



78. Leopold A.: Some Environmental Ethic: Land Ethic, Bioethic, Deep Ecology; <http://www.ualberta.ca/dkahane/supersection/Environmenta12.html>
79. Levy, M. A. (1995). Is The Environment a National Security Issue. *International Security*, 20 (2): 35-62.
80. Njeguš Angelina, Informacioni sistemi u turističkom poslovanju, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2013.
81. Pearce, Markandya, and Barbier (1990): Pearce, David. "Green Economics." *Environmental Values* 1, no. 1, (1992): 3–13.
82. Pečujlić M. „Globalizacija dva lika svijeta ", citirano izdanje, Gutenbergova galaksija, Beograd 2002.
83. Pečujlić M., „Globalizacija dva lika svijeta", Gutenbergova galaksija, Beograd, 2002.
84. Spasić Vesna, Poslovanje turističkih agencija i organizatora putovanja, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2013.
85. Štetić Snežana, Poslovanje turističkih agencija, Savezni centar za unapređenje hotelijerstva – ugostiteljstva, Beograd 2000.
86. Tatalović, Siniša, Anton Grizold i Vlatko Cvrtila (2008) Suvremene sigurnosne politike;
87. Tematska strategija EU o održivom korišćenju prirodnih resursa 2003.
88. Teorijsko određenje, *Anali Ekonomskog fakulteta u Subotici*, Vol. 51, broj 33, str.1-364
89. Termiz, Dževad: “Metodologija društvenih nauka”, NIK Grafit, Lukavac, 2009.
90. Termiz, Dževad: “Specifičnosti metodologije istraživanja u bezbjednosnoj djelatnosti”, Fakultet političkih nauka Univerziteta u Sarajevu, Sarajevo, 2014.
91. Upitnik OECD, izvršno tijelo EAR-a, “Survey on the Use of Economic Instruments for Pollution Control and Natural Resources Management in the New Independent States”, Mimeo, EAP Task Force, 1999.
92. Uredba o odlaganju otpada na deponije („Sl.glasnik RS, br. 92/2010)
93. Vukša, S. (2015): Uloga budžeta u finansiranju zaštite životne sredine u Srbiji, *Ecologica*, Vol.22, br. 79, str. 495
94. Žiga, Jusuf: “Vrijeme (sve)politike, iluzije savremenog ekologizma”, Preporod, Sarajevo, 2012.

## Zakoni, zbirke i ostali izvori

1. Zakon o potvrđivanju Kjoto protokola uz okvirnu konvenciju Ujedinjenih nacija o promeni klime- Međunarodni ugovori, br. 88/2007 i 38/2009 - dr. Zakon.
2. Zakon o potvrđivanju konvencije o dostupnosti informacija, učešću javnosti u donošenju odluka i pravu na pravnu zaštitu u pitanjima životne sredine, - Međunarodni ugovori, br. 38/2009.
3. Zakon o potvrđivanju konvencije o međunarodnom prometu ugroženih vrsta divlje faune i flore, Sl. list SRJ - Međunarodni ugovori, br. 11/2001.
4. Zakon o potvrđivanju okvirne konvencije Ujedinjenih nacija o promeni klime, sa aneksima, Službeni list SRJ - Međunarodni ugovori, br. 2/97.
5. Zakon o potvrđivanju konvencije o biološkoj raznovrsnosti, Službeni list SRJ - Međunarodni ugovori, br. 11/2001.
6. Wisner B. i Adams J.: "Environmental health in emergencies and disasters" World Health Organization, Switzerland, 2002.
7. Zakon o procjeni uticaja na životnu sredinu, "Službeni glasnik RS", broj 135/04 i 36/09.
8. Zakon o ratifikaciji Konvencije o procjeni uticaja na životnu sredinu u prekograničnom kontekstu, "Službeni glasnik RS", broj 102/07.
9. Zakon o zaštiti od buke u životnoj sredini, "Službeni glasnik RS", broj 36/09 i 88/10.
10. Zakon o zaštiti vazduha, "Službeni glasnik RS", broj 36/09.
11. Zakon o zaštiti vazduha, Službeni glasnik Republike Srpske, br. 53/02
12. Zakon o zaštiti zraka u FBiH, Službene novine Federacije BiH, [www.mvteo.gov.ba/org\\_struktura](http://www.mvteo.gov.ba/org_struktura)
13. Zakon o zaštiti zraka u FBiH, Službeni glasnik Brčko distrikta BiH, [www.mvteo.gov.ba/org\\_struktura](http://www.mvteo.gov.ba/org_struktura)
14. Zakon o zaštiti životne sredine RS, Službeni glasnik Republike Srpske, br. 53/02 i 109/05
15. Zakon o zaštiti životne sredine, "Službeni glasnik RS", broj 135/04 i 36/09.
16. Zbirka „Kritički pojmovnik civilnog društva", br. 1 , Grupa 484, Beograd 2003.
17. Zbirka „Kritički pojmovnik civilnog društva", br. 2 , Grupa 484, Beograd 2004.
18. Zbornik „Čovjek društvo životna sredina", SANU, Beograd, 1981.
19. Zdravković Dušan, Petrović Jelena, Diskriminacija cijenama na tržištu

## **Internetske stranice**

1. [www.bhansa.ba](http://www.bhansa.ba)
2. <http://www.airserbia.com/>
3. [www.aviokarta.net](http://www.aviokarta.net)
4. <http://glassrbije.org/privreda/istorija-srpskog-vazduhoplovstva>
5. [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)
6. [www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)
7. [https://sh.wikipedia.org/wiki/Aerodrom\\_Konstantin\\_Veliki](https://sh.wikipedia.org/wiki/Aerodrom_Konstantin_Veliki)
8. [https://sr.wikipedia.org/wiki/Aerodromi\\_u\\_Srbiji](https://sr.wikipedia.org/wiki/Aerodromi_u_Srbiji)

## **POPISI**

### **Slike**

Slika 1. Operatorska soba – OKC BiH 112 .....	11
Slika 2. ICAO grb .....	45
Slika 3. IATA grb.....	46
Slika 5. Braća Rajt .....	48
Slika 4. Posebno izdvojena 2020. godina i statistički podaci .....	57

## **Tabele i grafikoni**

Tabela 1. Prikaz broja uposlenih u kantonalnim upravama CZ i popunjenosti kantonalnih štabova CZ .....	18
Tabela 2. Prikaz broja uposlenih u kantonalnim operativnim centrima CZ i njihovo radno vrijeme .....	27

## **PRILOZI**

### **Biografija kandidata**

Enes (Izet) Bjaramović rođen je 12.07.1987. godine u Sarajevu, gdje je završio osnovno i srednje obrazovanje. Srednjoškolsko obrazovanje Mješovita srednja škola Peta gimnazija i Birotehnička je završio u Sarajevu 2005. godine.

Diplomirao je na Fakultetu političkih nauka u Sarajevu 2008. godine i stekao zvanje bachelor sigurnosnih i mirovnih studija, demokratije i ljudskih prava.

Po završetku dodiplomskog studija upisuje master studij na Fakultetu političkih nauka u Sarajevu usmjerenja sigurnosne i mirovne studije.

Od 2012. godine radi na Međunarodnom aerodromu u Sarajevu na poslovima opsluživanja zrakoplova.

## Lista skraćenica i akronima

- ✚ **BD** –Brčko distrikt BiH
- ✚ **BiH** – Bosna i Hercegovina
- ✚ **CIPS** – CitizensIdentification Protection System
- ✚ **CZ** – Civilna zaštita
- ✚ **EU** – Evropska unija
- ✚ **EUFOR** – European Union force
- ✚ **FBiH** –Federacija Bosne u Hercegovine
- ✚ **MUP** –Ministarstvo unutrašnjih poslova
- ✚ **NATO** –Sjevernoatlanski savez
- ✚ **NUS** –Neeksplodirana ubojita sredstva
- ✚ **OKC BiH** -Operativno-komunikacijski centar
- ✚ **PVJ** – Jedinice zaštite od požara
- ✚ **RBiH** –Republika Bosna i Hercegovina
- ✚ **RS** – Republika Srpska
- ✚ **UN** – Ujedinjene nacije
- ✚ **ZiS** – Zaštita i spašavanje

## **ZAHVALNICA**

Zahvaljujem svom uvaženom mentoru, prof. dr. Zlatanu Bajramoviću, bez čijih smjernica ovaj rad kao cijeli diplomski studij ne bi imao smisla. Nadam se da će čitaoci u ovom radu pronaći mnoge zanimljivosti, a budući istraživači imati svojevrstan uvod u problematiku.