



ODSJEK SIGURNOSNE I MIROVNE STUDIJE

**ULOGA CIVILNE AVIJACIJE U SISTEMU
SIGURNOSTI BOSNE I HERCEGOVINE**

-magistarski rad-

Kandidat:

Sabahudin Granulo

Broj indeksa: 896/II-SPS

Mentor:

Prof. dr. Zlatan Bajramović

Sarajevo, oktobar 2023.

SADRŽAJ

UVOD	4
1. TEORIJSKO-METODOLOŠKI OKVIR ISTRAŽIVANJA	6
1.1. Pojmovno kategorijalni aparat	6
1.2. Problem istraživanja.....	6
1.3. Predmet istraživanja	8
1.4. Ciljevi istraživanja.....	9
1.4.1. <i>Naučni cilj istraživanja</i>	9
1.4.2. <i>Društveni cilj istraživanja</i>	9
1.5. Sistem hipoteza	10
1.5.1. <i>Generalna hipoteza</i>	10
1.5.2. <i>Posebne i pojedinačne hipoteze</i>	10
1.6. Način istraživanja (metode istraživanja).....	11
1.7. Vremensko i prostorno određenje predmeta istraživanja	11
2. SISTEM SIGURNOSTI BOSNE I HERCEGOVINE	12
2.1. Sigurnosna politika.....	13
2.2. Zakonsko pravna regulativa	15
2.2.1. <i>Ustav Bosne i Hercegovine</i>	15
2.2.2. <i>Zakoni</i>	17
2.2.3. <i>Podzakonska akta</i>	18
2.3. Sigurnosna struktura (vanjska i unutrašnja sigurnost)	18
2.4. Privatna sigurnost.....	21
2.5. Sigurnosno samoorganiziranje društva	22
3. POJAM I VRSTE CIVILNE AVIJACIJE	24
3.1. Putnička i transportna avijacija	24
3.2. Turističko poslovna avijacija	25
3.3. Poljoprivredna avijacija.....	26
3.4. Protiv požarna avijacija	27
3.5. Sanitetska avijacija.....	29
3.6. Sportska avijacija	30
4. CIVILNA AVIJACIJA I SIGURNOSNE PRIJETNJE I IZAZOVI	31
4.1. Pojam terorizma u zračnom prostoru	31
4.2. Oblici terorizma u zračnom prostoru	33
4.3. Teroristička prijetnja po sigurnost civilne avijacije	36

4.4. Terorizam u oblasti civilne avijacije	38
5. CIVILNA AVIJACIJA U SUSJEDNIM ZEMLJAMA	41
5.1. Civilna avijacija Republike Srbije.....	41
5.1.1. Sistemska pitanja	43
5.1.2. Operativna pitanja	43
5.1.3. Upotreba novih tehnologija i novih modela poslovanja.....	43
5.1.4. Nacionalna pitanja	44
5.1.5. Bezbjednosni ciljevi i bezbjednosni indikatori.....	44
5.1.6. Air Serbia	45
5.2. Civilna avijacija Republike Hrvatske.....	46
5.2.1. Organizacija i funkcija sistema sigurnosti	47
5.2.3. Identifikacija opasnosti i upravljanje rizicima	48
5.2.4. Nadzor sigurnosti.....	49
5.2.5. Performanse sigurnosti.....	50
5.2.6. Croatia Airlines	51
5.3. Civilna avijacija Republike Crne Gore	52
5.3.1. Sistem upravljanja	53
5.3.2. Operativni izazovi	54
5.3.3. Novi koncepti i tehnologije	55
5.3.4. Air Montenegro.....	56
6. CIVILNA AVIJACIJA U BOSNI I HERCEGOVINI	57
6.1. Historija i razvoj civilnog aerodroma u Sarajevu.....	57
6.2. Međunarodni civilni aerodrom u Tuzli	60
6.3. Međunarodni civilni aerodrom u Mostaru	61
6.4. Međunarodni civilni aerodrom u Banja Luci	61
7. CIVILNA AVIJACIJA U SISTEMU SIGURNOSTI BOSNE I HERCEGOVINE....	63
7.1. Kontrola zračnog prostora Bosne i Hercegovine	63
7.2. Zračna protupožarna služba u Bosni i Hercegovini	65
7.3. Helikopterska medicinska služba Bosne i Hercegovine	67
8. ZAKLJUČAK	70
LITERATURA	74
POPIS SKRAĆENICA	77

UVOD

Sistem sigurnosti podrazumijeva oblik organizovanja i funkcionisanja jedne države u procesu sprovođenja mjera i aktivnosti na preventivnom i represivnom planu. Ove mjere se preduzimaju radi očuvanja suvereniteta i teritorijalnog integriteta države, ustavnog poretka, prava i sloboda građana kao i svih drugih društvenih vrijednosti, kao i od svih oblika ugrožavanja. Zbog toga je sistem sigurnosti jedinstven i nedjeljiv, koji se odlikuje svojom efikasnošću. Složen je i organizovan preko hijerarhijske strukture, odnosno podsistema i mikrosistema. Sistem sigurnosti može da ima jedan ili više oblika aktivnosti i djelimo ga na onoliko podsistema koliko ima aktivnosti. Zbog svoje složenosti, sistem sigurnosti ima svoje specifičnosti koje se ogledaju u tome kako su njegovi podsistemi organizovani kao sistemi, jer svaki podsistem ima svoje posebne snage, sredstva, metode, pravila i norme ponašanja.¹

Sistem sigurnosti Bosne i Hercegovine je jedinstven sistem organizovanja, pripremanja i učešća svih njenih snaga sigurnosti u odvratanju i sprečavanju oružane agresije i drugih opasnosti za zemlju, u borbi protiv snaga i aktivnosti specijalnog rata, u oružanoj borbi i drugim oblicima borbe i narodnog otpora u odbrambenom ratu te u izvršavanju drugih zadataka radi narodne odbrane nezavisnosti, suvereniteta, teritorijalnog integriteta i Ustavom Bosne i Hercegovine utvrđenoga društvenog uređenja.²

Avijaciju sačinjavaju naprave za letenje sa i bez pogona. Avijacija se dijeli na civilnu i vojnu. Civilna avijacija služi za komercijalni prevoz putnika i robe, sportsko letenje, pružanje usluga iz zraka kao što je zaprašivanje, foto–snimanje, geodezija, patroliranje, traganje i spašavanje, sanitetski prevoz, oglašavanje i slično.

Uloga civilne avijacije u sistemu sigurnosti Bosne i Hercegovine je ključna za održavanje bezbjednosti, zaštite građana i teritorijalnog integriteta zemlje. U ovom radu ćemo istražiti različite aspekte te uloge, istaknuti važnost civilne avijacije u osiguranju nacionalne sigurnosti i osigurati da Bosna i Hercegovina ostane bezbjedna i zaštićena od različitih prijetnji. U okviru teme našeg rada, kao važnu ulogu civilne avijacije u sistemu sigurnosti obradićemo sljedeće aspekte:

- *Transport ljudi i resursa:* Civilna avijacija je od vitalnog značaja za brz i efikasan prevoz građana i resursa unutar Bosne i Hercegovine. Ovo je posebno važno u hitnim

¹ Kržalić, A., Purišević, F., Alispahić, B. (2020): *Pojam i elementi sistema sigurnosti*. Pregledni znanstveni članak, Društvena istraživanja (2), str. 63.

² Dautović, K. (2021): *Sistem sigurnosti Bosne i Hercegovine*. Fakultet političkih nauka, Sarajevo, str. 66.

situacijama kao što su prirodne katastrofe, medicinske evakuacije ili potreba za brzim transportom hitnih materijala. Avijacija omogućava brz odgovor na ove situacije, pomažući u spašavanju života i ublažavanju štete.

- *Kontrola i nadgledanje zračnog prostora:* Civilna avijacija igra ključnu ulogu u kontroli i nadgledanju zračnog prostora Bosne i Hercegovine. To je neophodno za identifikaciju i praćenje svih vrsta zrakoplova koji ulaze ili prolaze kroz teritorijalni zračni prostor zemlje. Ovo je od suštinskog značaja za otkrivanje ilegalnih aktivnosti poput krijumčarenja droge ili trgovine oružjem.
- *Međunarodna saradnja i bezbjednost:* Bosna i Hercegovina, kao suverena država, saraduje sa međunarodnim partnerima kako bi osigurala bezbjednost zračnog prostora. Ova saradnja uključuje razmjenu informacija o zračnom prostoru i bezbjednosnim prijetnjama. Civilna avijacija igra ključnu ulogu u olakšavanju ove saradnje i promovisanju mira i stabilnosti u regionu.
- *Humanitarna pomoć:* U slučaju humanitarnih kriza ili prirodnih katastrofa u Bosni i Hercegovini, civilna avijacija omogućava brz transport humanitarne pomoći i osoblja za prvu pomoć. To je posebno važno za pružanje podrške onima koji su pogođeni katastrofama i ublažavanje njihovih patnji.
- *Ekonomska korist:* Civilna avijacija također igra ključnu ulogu u ekonomskom razvoju Bosne i Hercegovine. Aerodromi i avio-kompanije stvaraju radna mjesta, podržavaju turizam i olakšavaju trgovinu sa drugim zemljama. Ovaj ekonomski doprinos je neophodan za održavanje stabilnosti i prosperiteta zemlje.

Uloga civilne avijacije u sistemu sigurnosti Bosne i Hercegovine je nezamjenjiva. Ona pomaže u zaštiti građana, teritorijalnog integriteta i ekonomskog prosperiteta zemlje. Bez efikasne civilne avijacije, zemlja bi bila ranjiva na različite prijetnje, i bilo bi teško brzo i efikasno odgovoriti na hitne situacije. Zato je očuvanje i unapređenje sistema civilne avijacije od suštinskog značaja za sigurnost i dobrobit Bosne i Hercegovine.

1. TEORIJSKO-METODOLOŠKI OKVIR ISTRAŽIVANJA

1.1. Pojmovno kategorijalni aparat

Sigurnost – Pojam sigurnosti podrazumijeva općenito stepen zaštićenosti: ljudi od različitih oblika njihova ugrožavanja, zaštitu materijalnih i kulturnih dobara u ličnoj i društvenoj svojini, zaštitu društva i njegovih vrijednosti, cjelokupnu zaštitu države od svih vidova njenog ugrožavanja, a naposljetku sigurnost podrazumijeva stepen zaštite od ugrožavanja na planetarnom i kosmičkom nivou života općenito i ljudskoga roda u cjelosti. Svi nivoi sigurnosti: planetarni, državni i sigurnost čovjeka – pojedinca, te materijalnih i kulturnih dobara, predstavljaju neraskidivu cjelinu.³

Sistem sigurnosti – Može se definirati kao skup mehanizama koji imaju za cilj zaštititi temeljne društvene vrijednosti od mogućih vanjskih ili unutarnjih ugrožavanja, osigurati mir i slobodu svojih građana, te stvoriti mogućnosti za ostvarenje cjelovitog razvitka društva i uopće blagostanja svih pripadnika društvene zajednice.⁴

Civilno zrakoplovstvo (*civil aviation*) – znači bilo koja zrakoplovna operacija izvršena od strane civilnog zrakoplova, isključujući operacije izvršene od strane državnog zrakoplova na koji se odnosi članak 3 Čikaške konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu. Civilna avijacija je jedna od dvije glavne kategorije avijacije, koje predstavlja komercijalnu i civilnu avijaciju. Civilna avijacija koja služi za komercijalni prevoz putnika i robe, naziva se komercijalna avijacija, dok sve ostalo zajedno su djelatnosti koje obavljaju zrakoplovi koji pripadaju općoj avijaciji.

Sigurnost civilnog zrakoplovstva (*aviation security*) – znači kombinacija mjera i ljudskih i materijalnih resursa koji imaju za cilj zaštitu civilnog zrakoplovstva od akata nezakonitog ometanja koji ugrožavaju sigurnost civilnog zrakoplovstva.

1.2. Problem istraživanja

Problem istraživanja je nedovoljno razumijevanje uloge koju civilna avijacija ima u sistemu sigurnosti Bosne i Hercegovine. Iako civilna avijacija ima sve više korisnika i

³ Beridan, I., Tomić, M.I., Kreso, M. (2001): *Leksikon sigurnosti*, DES, Sarajevo, str. 348.

⁴ Tatalović, S., Grizold, A., Cvrtila, V. (2008): *Suvremene sigurnosne politike*, Golden marketing, Zagreb, str. 3.

tendencija je da će u budućnosti biti nezaobilazan dio zračnog prometa, potrebno je detaljnije istražiti njenu ulogu u sistemu sigurnosti. Nastavak istraživanja može se fokusirati na razmatranje niza ključnih aspekata kako bi se razumjela uloga civilne avijacije u sistemu sigurnosti Bosne i Hercegovine. Konkretni aspekti problema istraživanja mogu uključivati:

1. *Nedostatak istraživanja:* Postoje ograničeni podaci o ulozi i značaju civilne avijacije kada je u pitanju sistem sigurnosti Bosne i Hercegovine. Potrebno je provesti istraživanje kako bi se utvrdilo da li je civilna avijacija zaista važna u sistemu sigurnosti i kako se njena uloga može iskoristiti na najbolji način.
2. *Razvoj civilne avijacije u Bosni i Hercegovini:* Istražiti historijski razvoj civilne avijacije u zemlji, uključujući osnivanje aviokompanija, izgradnju aerodroma i razvoj infrastrukture.
3. *Sigurnosni izazovi u regionu:* Identifikovati ključne sigurnosne izazove s kojima se Bosna i Hercegovina suočava, uključujući terorizam, ilegalnu migraciju, trgovinu narkoticima i druge prijetnje.
4. *Regulatorni okvir:* Analizirati postojeće zakone, propise i politike koji se odnose na civilnu avijaciju i sistem sigurnosti u Bosni i Hercegovini, i procijeniti njihovu efikasnost u suočavanju s sigurnosnim izazovima.
5. *Međunarodna saradnja:* Istražiti saradnju Bosne i Hercegovine sa međunarodnim organizacijama, kao što su Međunarodna organizacija za civilnu avijaciju (engl. *International Civil Aviation Organization – ICAO*) i Europska agencija za sigurnost zračnog prometa (engl. *European Aviation Safety Agency – EASA*), u cilju unapređenja sigurnosti civilne avijacije.
6. *Tehnološki napredak:* Razmotriti kako nove tehnologije, kao što su sistem za nadzor zračnog prostora, biometrijski identifikacijski sistemi i druge inovacije, mogu doprinijeti poboljšanju sigurnosti civilne avijacije u Bosni i Hercegovini.
7. *Kriza i vanredne situacije:* Ispitati kako se civilna avijacija priprema za vanredne situacije i krizne situacije, uključujući prirodne katastrofe, terorističke napade i pandemije. Analizirati njihove planove i strategije za reagovanje.
8. *Saradnja sa drugim sektorima:* Ispitati kako civilna avijacija saraduje sa drugim sektorima, uključujući policijske snage, obavještajne agencije, granične službe i druge relevantne aktere, kako bi se unaprijedila ukupna sigurnost zemlje.

Rješavanje navedenih problema istraživanja omogućit će bolje razumijevanje uloge civilne avijacije u sistemu sigurnosti Bosne i Hercegovine. To će imati potencijalne koristi za korisnike usluga civilne avijacije, ali i zaposlene koji rade na aerodromima ili drugim mjestima koji su u vezi s civilnom avijacijom.

1.3. Predmet istraživanja

Predmet istraživanja obuhvata sve aspekte i faktore koji čine integralni dio civilne avijacije u kontekstu osiguranja sigurnosti države Bosne i Hercegovine. Ovaj predmet istraživanja će se detaljnije baviti sljedećim ključnim aspektima:

- *Funkcije civilne avijacije u sistemu sigurnosti:* Istraživanje će analizirati različite funkcije civilne avijacije, uključujući transport ljudi i resursa, nadzor i kontrolu zračnog prostora, hitne intervencije i humanitarnu podršku, te ekonomske efekte. Naglasak će biti stavljen na ulogu svake od ovih funkcija u osiguranju sigurnosti Bosne i Hercegovine.
- *Nadgledanje zračnog prostora:* Istraživanje će se fokusirati na tehničke i organizacione aspekte nadgledanja zračnog prostora, uključujući rad kontrolnih tornjeva i sistema za identifikaciju i praćenje letjelica. Također će se razmotriti međunarodna saradnja u ovom kontekstu.
- *Bezbjednost putnika i avio-saobraćaja:* Ovaj aspekt će se baviti mjerama koje se preduzimaju kako bi se osigurala bezbjednost putnika i avio-saobraćaja unutar Bosne i Hercegovine. Ovo uključuje analizu bezbjednosnih procedura na aerodromima, inspekciju letjelica i borbu protiv terorizma.
- *Humanitarna podrška i odgovor na hitne situacije:* Istraživanje će razmotriti ulogu civilne avijacije u humanitarnim krizama i hitnim situacijama. Analiziraće se brzina i efikasnost avio-transporta u pružanju pomoći i podrške u takvim situacijama.
- *Ekonomski doprinos civilne avijacije:* Ovaj aspekt će istražiti ekonomske koristi koje civilna avijacija donosi Bosni i Hercegovini, uključujući stvaranje radnih mjesta, promociju turizma i podršku trgovini.
- *Međunarodna saradnja i regulativa:* Istraživanje će analizirati međunarodne sporazume i regulative koje utiču na civilnu avijaciju u Bosni i Hercegovini. Također će se razmotriti saradnja sa susjednim zemljama i međunarodnim organizacijama u cilju osiguranja bezbjednosti zračnog prostora.

Ovaj predmet istraživanja je od suštinskog značaja kako bi se dublje razumjela uloga civilne avijacije u sistemu sigurnosti Bosne i Hercegovine i identifikovali potencijalni izazovi i mogućnosti za unapređenje ove ključne komponente nacionalne bezbjednosti. Istraživanje će omogućiti bolje informisane odluke i strategije za očuvanje i unapređenje sigurnosti u zemlji.

1.4. Ciljevi istraživanja

1.4.1. Naučni cilj istraživanja

Naučni cilj istraživanja je da se detaljno analizira kompleksna i višedimenzionalna uloga civilne avijacije u kontekstu sigurnosti Bosne i Hercegovine kako bi se identifikovali ključni aspekti koji doprinose očuvanju bezbjednosti zemlje. Kroz dubinsku analizu funkcija civilne avijacije, nadzora zračnog prostora, bezbjednosti putnika i avio-saobraćaja, humanitarne podrške i ekonomske koristi, istraživanje će istražiti načine na koje civilna avijacija podržava i unapređuje nacionalnu sigurnost.

Također će se fokusirati na međunarodnu saradnju i regulativu koja utiče na ovu ulogu, kako bi se razumjela šira međunarodna dimenzija sigurnosti Bosne i Hercegovine. Kroz ovu analizu, istraživanje će pružiti dublje razumijevanje mehanizama i izazova koji se odnose na civilnu avijaciju u okviru sigurnosnog sistema zemlje, čime će doprinijeti boljem upravljanju, planiranju i unapređenju nacionalne bezbjednosti.

1.4.2. Društveni cilj istraživanja

Društveni cilj istraživanja je unapređenje sigurnosti i dobrobiti građana Bosne i Hercegovine kroz bolje razumijevanje i efikasnije iskorišćavanje uloge civilne avijacije u zaštiti nacionalne sigurnosti. Kroz istraživanje će se identifikovati ključni faktori i prakse koji omogućavaju civilnoj avijaciji da bude efikasan resurs u prevenciji, reagovanju na krize i podršci ekonomskom razvoju, čime će se doprinijeti povećanju sigurnosti i prosperiteta društva u cjelini. Osim toga, istraživanje će promovisati bolju saradnju sa međunarodnim partnerima radi jačanja regionalne i globalne sigurnosti.

Istraživanje će doprinijeti povećanju svijesti građana o važnosti civilne avijacije u očuvanju njihove sigurnosti. Kroz bolje razumijevanje uloge civilne avijacije, građani će biti informisani o postupcima i mjerama koje se preduzimaju za zaštitu zračnog prostora i

bezbjednost letenja. Društveni cilj istraživanja je i da se omogući bolje planiranje i upravljanje resursima u sektoru civilne avijacije kako bi se ojačala nacionalna bezbjednost. Identifikacija nedostataka i potencijala za unapređenje ovog sektora pomoći će u razvoju strategija i politika usmjerenih ka boljoj sigurnosti.

1.5. Sistem hipoteza

1.5.1. Generalna hipoteza

„Postojanje i efikasnost civilne avijacije u Bosni i Hercegovini imaju ključan uticaj na očuvanje i unapređenje sistema sigurnosti, doprinoseći bržem odgovoru na krize, jačanju ekonomske stabilnosti, i podržavajući međunarodnu saradnju u cilju zaštite teritorijalnog integriteta zemlje.“

1.5.2. Posebne i pojedinačne hipoteze

Iz generalne hipoteze proizlaze i posebne hipoteze:

- H1: Postojanje dobro organiziranog sistema kontrole i nadgledanja vazdušnog prostora Bosne i Hercegovine direktno doprinosi smanjenju rizika od ilegalnih aktivnosti, kao što su krijumčarenje droge ili trgovina oružjem.
- H2: Efikasne bezbjednosne procedure na aerodromima Bosne i Hercegovine povećavaju bezbjednost putnika i avio-saobraćaja i doprinose smanjenju incidenata i nesreća u civilnoj avijaciji.
- H3: Brz i efikasan transport putem civilne avijacije poboljšava sposobnost zemlje da odgovori na hitne situacije, uključujući prirodne katastrofe, medicinske evakuacije i dostavu hitnih materijala.
- H4: Civilna avijacija ima značajan ekonomski uticaj na Bosnu i Hercegovinu, stvarajući radna mjesta, podržavajući turizam i olakšavajući trgovinu, što direktno doprinosi ekonomskoj stabilnosti zemlje.
- H5: Međunarodna saradnja i pridržavanje međunarodnih regulativa u sektoru civilne avijacije pomažu u jačanju regionalne i globalne sigurnosti i doprinose očuvanju teritorijalnog integriteta Bosne i Hercegovine.

1.6. Način istraživanja (metode istraživanja)

Istraživanje koje će biti realizovano u svrhu izrade rada predstavlja kombinaciju istraživačkih metoda. Od metoda prikupljanja podataka korištene su sljedeće naučne metode: metoda analize sadržaja, metoda sinteze, komparativna metoda i historijska metoda.

Metoda analize sadržaja dokumenata – kao jedna od glavnih metoda pribavljanja podataka u društvenim naukama korištena je u procesu definiranja i analiziranja teoretskog sadržaja iz ove oblasti. Ova metoda će se koristiti prilikom istraživanja određenih dokumenata, različitih knjiga, zakona i članaka vezanih za sistem sigurnosti, kako bismo stekli uvid u kompletnu funkcionalnost sistema sigurnosti Bosne i Hercegovine s osvrtom na civilnu avijaciju.

Metoda sinteze – je postupak naučnog istraživanja i objašnjavanja stvarnosti putem sinteze jednostavnih sudova u složenije. Iz dosta prostih zaključaka, činjenica i rezultata istraživanja, na kraju rada će se formirati jedan složeniji zaključak koji će upotpuniti i zaokružiti tematsku cjelinu.

Komparativna metoda – koristit će se i komparativna metoda, kao opštenaučna metoda, kako bi se uvidjele određene komparacije sistema sigurnosti Bosne i Hercegovine nekad i sad, ali i komparacija sa ulogom civilne avijacije u sistemu sigurnosti susjednih zemalja.

Historijska metoda – Istraživanje sistema sigurnosti Bosne i Hercegovine je počelo istraživanjem kroz historiju, prateći njegov razvoj, napredak i funkcionisanje, zavisno od uslova u kojima se našao sam sistem kroz historiju.

1.7. Vremensko i prostorno određenje predmeta istraživanja

Istraživanje je realizovano u 2023. godini. Prostorni okvir istraživanja je fokusiran na Bosnu i Hercegovinu.

2. SISTEM SIGURNOSTI BOSNE I HERCEGOVINE

Osnovna komponenta sveukupnog (političkog) sistema jedne države je sistem sigurnosti, čija funkcionalnost, usklađenost i produktivnost određuju stepen uspješnosti države i društva kao i njenu ulogu i poziciju u međunarodnom prostoru. Danas sistem nacionalne sigurnosti, u suštinskom smislu, predstavlja sintezu svih podsistema u društvu, jer osigurava osnovne uslove za opstanak i razvoj društva, kvalitetu života i djelovanje u smijeru povećanja otpornosti društva i prirode od ugrožavanja, te otklanjanja posljedica, koje mogu prouzrokovati izvori ugrožavanja.⁵ Mahmutagić navodi da je sistem nacionalne sigurnosti centralno pitanje savremenih društava, regulisano ustavom i zakonom. Obuhvata sve djelatnosti (mjere, radnje i postupke) društva (države), neophodne za njegovo uspostavljanje i djelovanje, sa ciljem efikasne zaštite društva.⁶

Profesor Cikotić smatra da se u okviru sigurnosnog sistema savremene države razlikuju dva dijela: funkcionalni (vrste i oblici aktivnosti) i institucionalni, odnosno strukturalni (organizacija, nosioci aktivnosti i dr.). Dakle, sumirajući navedene konstatacije, kao osnovni cilj sigurnosnog sistema prepoznajemo očuvanje i zaštitu suvereniteta, teritorijalnog integriteta i političke nezavisnosti države, od unutrašnjih i vanjskih prijetnji, kao i zaštita prava i sloboda na individualnom nivou, kako bi se očuvao kvalitet života i postigla nacionalna (državna) sigurnost.⁷ Važnost postojanja funkcionalnog sistema sigurnosti jedne države ogleda se u dvije činjenice:⁸

- a) Svaka zloupotreba sistema nacionalne sigurnosti, ili neke od njegovih komponenata, negativno utiče na ukupno stanje u jednoj državi srazmjerno stepenu te zloupotrebe;
- b) Svaki krupni poremećaj i pad nivoa sigurnosti u jednoj državi u pravilu utiču na globalnu / svjetsku sigurnost.

Na oblikovanje sigurnosnog sistema države utiču različite historijske (ne)prilike kroz koje je država prolazila ili još uvijek prolazi, zatim geopolitički i geostrateški položaj države, regionalno i međunarodno sigurnosno okruženje, kao i unutrašnje sigurnosno stanje, te

⁵ Beridan, I., Tomić, M.I., Kreso, M. (2001): *Leksikon sigurnosti*, DES, Sarajevo, str. 351.

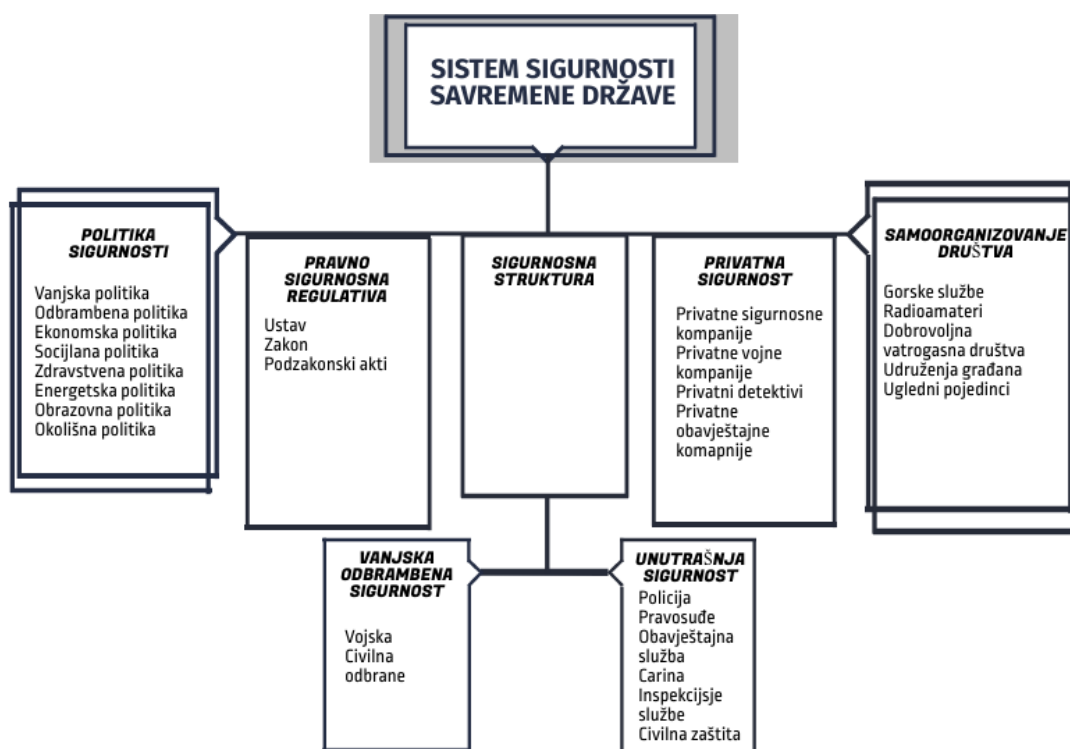
⁶ Mahmutagić, A. (2016): *Pravna sigurnost građana u Bosni i Hercegovini: Paralelizmi u državnoj strukturi i vlasti*, A-DIZAJN d.o.o., Sarajevo, str. 25.

⁷ Cikotić, S. (2013): *Sigurnosne pretpostavke Bosne i Hercegovine*. Vijeće Kongresa bošnjačkih intelektualaca, Sarajevo, str. 177.

⁸ Beridan, I. (2008): *Politika i sigurnost*. Fakultet političkih nauka, Sarajevo.

mogućnosti, kapaciteti i potencijali države da dimenzionira sigurnosni sistem koji će biti u stanju da funkcioniše. Sistem (nacionalne) sigurnosti Bosne i Hercegovine predstavlja jedinstven sistem organizovanja, pripremanja i učešća svih njenih snaga sigurnosti u odvratanju i sprečavanju oružane agresije i drugih opasnosti za zemlju, u borbi protiv snaga i aktivnosti specijalnog rata, u oružanoj borbi i drugim oblicima borbe i narodnog otpora u odbrambenom ratu te u izvršavanju drugih zadataka radi narodne odbrane nezavisnosti, suvereniteta, teritorijalnog integriteta i Ustavom BiH utvrđenog društvenog uređenja.⁹

Sistem nacionalne sigurnosti savremenih država počiva na pet stubova i to: sigurnosna politika, zakonsko pravna regulativa, sigurnosna struktura (vanjska i unutrašnja sigurnost), privatni sektor sigurnosti i sigurnosno samoorganizovanje društva.



Slika 1. Prikaz sistema sigurnosti savremene države (Kržalić, i sar., 2020)

2.1. Sigurnosna politika

Sigurnosna politika Bosne i Hercegovine je dokument sačinjen 08.02.2006. godine i kao takav na snazi je i dan-danas. Sigurnosna politika ujedno predstavlja i dio državne politike i kao takva provodi sve aktivnosti i zadatke koji se tiču sigurnosti države Bosne i

⁹ Dautović, K. (2021): *Sistem sigurnosti Bosne i Hercegovine*. Fakultet političkih nauka, Sarajevo, str. 66.

Hercegovine i njenih građana. Sigurnosna politika u širem smislu obuhvata način razmišljanja i definisanja stavova prema različitim prijetnjama u prirodi, društvu i među društvima. U užem smislu predstavlja skup svih mjera, djelatnosti i postupaka namijenjenih uspostavi i djelovanju sistema nacionalne sigurnosti. Sigurnosna politika u užem smislu stvara koncept mehanizama i sredstava kojim ostvaruje unutrašnju i spoljnu sigurnost društva i predstavlja konkretizaciju sigurnosne politike u širem smislu.¹⁰

Dosadašnja sigurnosna politika je većim dijelom ispunjavala svoje obaveze i ciljeve, te time osiguravala mir i potrebnu sigurnost građanstva. Načela Sigurnosne politike Bosne i Hercegovine su:¹¹

- *načelo pravne uređenosti* (sigurnosna politika je utemeljena na zakonima, Međunarodnom humanitarnom pravu i odredbama mnogih međunarodnih dokumenata);
- *načelo nedjeljivosti sigurnosti* (misli se na odnose između sigurnosti u Bosni i Hercegovini i sigurnosti u svijetu);
- *načelo sveobuhvatnosti u zaštiti vitalnih vrijednosti* (u cilju pružanja sveobuhvatne zaštite Bosna i Hercegovina će osigurati sve potencijale sistema sigurnosti);
- *načelo miroljubivosti i partnerstva* (Bosna i Hercegovina konstantno radi na razvijanju dobrosusjedskih odnosa, a sve u cilju jačanja sigurnosti);
- *načelo transparentnosti* (Bosna i Hercegovina organizuje transparentno predstavljanje svih svojih aktivnosti);
- *načelo otvorenosti za promjene* (sigurnosna politika Bosne i Hercegovine je otvorena za svaki vid izmjene, kreiranje, prilagođavanje, u cilju očuvanja sigurnosti države).

Dokument definiše dugoročnu strategiju i smjernice djelovanja sistema sigurnosti i njegove strukture. Izrađen je od strane izvršne vlasti Bosne i Hercegovine i fokusiran je na zaštitu ukupnih vrijednosti države. Elementi sigurnosne politike su: vanjska politika, unutrašnja politika, odbrambena politika, socijalna politika, finansijska politika, demokratizacija i ljudska prava i zaštita čovjekove okoline.

U ciljeve sigurnosne politike, prije svega spadaju očuvanje sigurnosti, identiteta i teritorijalnog integriteta Bosne i Hercegovine, kao i promovisanje ljudskih prava i sloboda

¹⁰ Cikotić, S. (2013): *Sigurnosne pretpostavke Bosne i Hercegovine*. Vijeće Kongresa bošnjačkih intelektualaca, Sarajevo, str. 179.

¹¹ Dokument *Sigurnosna politika Bosne i Hercegovine* - broj dokumenta: 01-011-142-35-1/2006, str. 2.

građana, pomirenje naroda i nacionalna ravnopravnost. Sigurnosna politika se treba mijenjati u pravcu praćenja modernih sigurnosnih trendova – razmatrati nove sigurnosne prijetnje i prijetnje u nastajanju, kao i sve aspekte politike i sigurnosnih struktura koje su pozvane da odgovaraju na te prijetnje, a pored toga i elemente društva koji su sigurnosno interesantni i upotrebljivi. Ne treba očekivati od Sigurnosne politike da odgovara na apsolutno svaki izazov i pitanje s kojim se suoči država Bosna i Hercegovina. Kao što je to slučaj i sa ostalim zemljama, Sigurnosna politika treba da podliježe reformama, dopunama i nadgradnjama kako bi se pratilo vrijeme i promijenjeni principi društva. Kada je riječ o provođenju dokumenta Sigurnosna politika nailazimo na problem, odnosno situaciju zvanu „potreba za reformisanjem Sigurnosne politike“ u cilju bolje funkcionalnosti sistema sigurnosti Bosne i Hercegovine. Na temelju mnogih istraživanja, može se zaključiti da je reforma Sigurnosne politike Bosne i Hercegovine neophodna. Bosna i Hercegovina je okarakterisana kao zemlja u tranziciji sa svim još uvijek neizgrađenim stavovima i preprekama iz ekonomskog, ekološkog, društvenog, sigurnosnog i političkog polja. Potrebno je pronaći rješenja i adekvatne module i koncepte rada i organizacije gdje će neizgrađeni stavovi steći svoje utemeljenje i kao takvi izgraditi bolju perspektivu funkcionisanja sistema sigurnosti Bosne i Hercegovine. Jedan od modula bi bio trajno pomirenje naroda Bosne i Hercegovine čime bi se postigla bolja koordinacija i između naroda i između institucija sigurnosti oba entiteta. Sljedeći modul bi bio vraćanje povjerenja građana u institucije sigurnosti, odnosno osjećaj da će sigurnosne institucije i organi uraditi sve što je potrebno da bi sigurnosne potrebe ljudi bile zadovoljene.

2.2. Zakonsko pravna regulativa

2.2.1. Ustav Bosne i Hercegovine

Ustav kao najviši pravni akt jedne zemlje, kada govorimo o Bosni i Hercegovini, predstavlja i dio Općeg okvirnog sporazuma za mir (Daytonski mirovni sporazum). Ustav BiH, kao rezultat Daytonskog mirovnog sporazuma, stupa na snagu 14.12.1995. godine, nakon višednevnog zasjedanja i dogovaranja. Ustav Bosne i Hercegovine naglašava karakteristike, prava, obaveze i ograničenja države. Njime se regulišu i prava zakonodavne, izvršne i sudske vlasti u Bosni i Hercegovini, kao i prava i slobode građana BiH. Kada je riječ

o Parlamentarnoj skupštini Bosne i Hercegovine, ona se sastoji od 2 doma: Predstavnički dom i Dom naroda. Parlamentarna skupština je nadležna za:¹²

- donošenje zakona koji su potrebni za provođenje odluka Predsjedništva ili za vršenje funkcija Skupštine po ovom Ustavu;
- odlučivanje o izvorima i iznosu sredstava za rad institucija Bosne i Hercegovine i za međunarodne obaveze Bosne i Hercegovine;
- odobravanje budžeta za institucije Bosne i Hercegovine;
- odlučivanje o saglasnosti za ratifikaciju ugovora;
- ostala pitanja koja su potrebna da se provedu njene dužnosti, ili koja su joj dodijeljena zajedničkim sporazumom entiteta.

Predsjedništvo BiH se sastoji od tri člana: 1 Bošnjak, 1 Hrvat, 1 Srbin, te je odgovorno za:¹³

- vođenje vanjske politike Bosne i Hercegovine;
- imenovanje ambasadora i drugih međunarodnih predstavnika Bosne i Hercegovine, od kojih najviše dvije trećine mogu biti odabrani sa teritorije Federacije;
- predstavljanje Bosne i Hercegovine u međunarodnim i europskim organizacijama i institucijama i traženje članstva u onim međunarodnim organizacijama i institucijama u kojima Bosna i Hercegovina nije član;
- vođenje pregovora za zaključenje međunarodnih ugovora Bosne i Hercegovine, otkazivanje i, uz suglasnost Parlamentarne skupštine, ratifikovanje takvih ugovora;
- izvršavanje odluka Parlamentarne skupštine;
- predlaganje godišnjeg budžeta Parlamentarnoj skupštini, uz preporuku Vijeća ministara;
- podnošenje izvještaja o rashodima Predsjedništva Parlamentarnoj skupštini na njen zahtjev, ali najmanje jedanput godišnje;
- koordinaciju, prema potrebi, s međunarodnim i nevladinim organizacijama u Bosni i Hercegovini;
- vršenje drugih djelatnosti koje mogu biti potrebne za obavljanje dužnosti, koje mu prenese Parlamentarna skupština, ili na koje pristanu entiteti.

¹² „Ustav Bosne i Hercegovine“, Službeni glasnik Bosne i Hercegovine, 25/09, član. 4.

¹³ *Ibidem*, član 5.

2.2.2. Zakoni

Za sistem sigurnosti Bosne i Hercegovine, najvažniji je Zakon o odbrani iz 2003. i 2005. godine. Zakon o odbrani BiH iz 2003. godine predstavlja velik korak u sigurnosnom sektoru, jer reguliše jedinstven odbrambeni sistem Bosne i Hercegovine.

Zakonom o odbrani Bosne i Hercegovine, sistem sigurnosti se mogao nadati boljoj perspektivi. Takav jedan zakon se pokazao od pomoći svim sigurnosnim strukturama, pa i samoj državi. Uspostavom jedinstvenih Oružanih snaga BiH učinjen je veliki korak bliže ka evropskim integracijama. Sistem sigurnosti BiH ovim zakonom počinje se više posvećivati odbrani države, kao jednoj od, ili možda čak, najvažnijoj komponenti sektora sigurnosti. Istraživajući period poslije donošenja Zakona o odbrani BiH, 2003. godine, primjetan je niz pozitivnih promjena u sistemu sigurnosti, pa samim tim i bolje funkcionalnosti istog.

Zakon o odbrani BiH je donesen 01.12.2003. godine i predstavljao je najbitniji zakonski osnov za uspostavu Oružanih snaga Bosne i Hercegovine. Prije svega regulisani su vojnoobavještajni poslovi, uređen je lanac komandovanja nad OS BiH, te su proširene nadležnosti Ministarstva odbrane BiH, kao i samog ministra, Načelnika Zajedničkog štaba OS BiH, te komandanata Operativne komande i komande za podršku.

Izgradnja bolje perspektive funkcionalnosti sistema sigurnosti BiH se ogleda i u formiranju počasne jedinice OS BiH, 26.11.2004. godine, koja predstavlja ogledalo bosanskohercegovačkog vojnika, pa tako i države Bosne i Hercegovine. Za ovu jedinicu, kao i sve ostale, održana je zahtjevna obuka, pod supervizijom engleskog glavnog narednika.

Došlo je do otvaranja vrata bosanskohercegovačkim vojnicima u mnoge mirovne misije u svijetu. Od mirovne misije u Etiopiji (2008), učešća u operaciji „Iračka sloboda“ u Iraku (2008), mirovna misija u Kongu (2009), te niz mirovnih misija u Afganistanu (engl. *International Security Assistance Force* – ISAF). Iz svake misije bosanskohercegovački vojnici su dolazili s odlikovanjima za hrabrost, učešće i požrtvovanost, što je opet svjedočenje uređenosti i dobrog kadra sistema sigurnosti BiH, kao i želje za boljom perspektivom.

Zakonom o odbrani Bosne i Hercegovine (2005)¹⁴ desile su se mnoge izmjene Zakona o odbrani Bosne i Hercegovine iz 2003. godine. U suštini, ovaj zakon je predstavljao jedan potpuno novi zakon te je, kao i zakon iz 2003. godine, predstavljao veliki korak u sistemu sigurnosti kada je riječ o reformi odbrane države. Zakonom su otklonjene mnoge dileme oko uloge države Bosne i Hercegovine i njenih entiteta, a Oružane snage kao i ostale strukture,

¹⁴ Zakon o odbrani Bosne i Hercegovine („Službeni glasnik BiH“, br. 88/05)

institucije i organi sistema sigurnosti su dosta preciznije navedeni, što opet funkcionalnost sistema sigurnosti dovodi na nivo težnje ka boljem.¹⁵

2.2.3. Podzakonska akta

Podzakonska akta su niže pravne snage od zakona. Podzakonska akta mogu biti: uredbе, odluke, pravilnici, naredbe, uputstva.

2.3. Sigurnosna struktura (vanjska i unutrašnja sigurnost)

Kada je riječ o sigurnosnoj strukturi, ona djeluje u dva zasebna segmena, a to su vanjska i unutrašnja sigurnost. Za vanjsku sigurnost su najvažnije Oružane snage BiH, koje predstavljaju ujedno i najodgovorniji temelj sigurnosti u BiH. Jedinstvene su i djeluju na nivou oba entiteta Bosne i Hercegovine, te imaju određene ciljeve, a to su:¹⁶

- učešće u operacijama kolektivne sigurnosti, u operacijama za podršku miru i samoodbrani, uključujući i borbu protiv terorizma;
- zaštita suvereniteta i teritorijalnog integriteta Bosne i Hercegovine kao nezavisne države i njenih građana;
- pomoć civilnim organima u reagiranju na prirodne i druge katastrofe i nesreće;
- protivminski djelovanje u Bosni i Hercegovini;
- ispunjenje međunarodnih obaveza Bosne i Hercegovine.

Reformisanje Oružanih snaga Bosne i Hercegovine predstavlja najznačajniji pomak u sistemu sigurnosti BiH i najvažniju promjenu koja je upravo sistem sigurnosti BiH ojačala, izgradila i dovela na funkcionalniji nivo. Kad je riječ o komandovanju, u samom vrhu se nalazi Predsjedništvo BiH, zatim Ministarstvo odbrane BiH, potom Zajednički štab OS BiH. Predsjedništvo donosi odluke konsenzusom i nadležno je da:

- zahtijeva proglašenje ratnog stanja od Parlamentarne skupštine;
- zahtijeva proglašenje vanrednog stanja od Parlamentarne skupštine;

¹⁵ Cikotić, S. (2013): *Sigurnosne pretpostavke Bosne i Hercegovine*. Vijeće Kongresa bošnjačkih intelektualaca, Sarajevo, str. 201.

¹⁶ *Ministarstvo odbrane Bosne i Hercegovine*, http://www.mod.gov.ba/OS_BIH/nadleznosti/?id=21874, pristupljeno 19.10.2023.

- uputi Oružane snage u operacije tokom rata, vanrednog stanja ili mirovnih operacija van zemlje, u skladu sa zakonom;
- ovlasti ministra odbrane BiH da naredi upotrebu i razmještaj Oružanih snaga;
- angažira vojne snage za pomoć civilnim organima u reagiranju na prirodne i druge katastrofe i nesreće;
- određuje i mijenja veličinu i strukturu Oružanih snaga u skladu sa zakonom;
- utvrdi odgovarajuću nacionalnu zastupljenost u Oružanim snagama uzimajući u obzir posljednji popis stanovništva, operativnu gotovost, potrebe za popunjavanjem, moral i koheziju Oružanih snaga.

Predsjedništvo će se posebno pobrinuti da se, osim u pješadiji, odgovarajuća nacionalna zastupljenost osigura i u jedinicama u drugim rodovima putem preciznog definiranja minimalne zastupljenosti lica u tim jedinicama;

- odobri organizaciju vojnih snaga za zadatke i misije;
- postavlja načelnika i zamjenike načelnika Zajedničkog štaba Oružanih snaga, komandanta i zamjenike komandanta Operativne komande Oružanih snaga i komandanta i zamjenike komandanta Komande za podršku Oružanih snaga;
- unapređuje profesionalna vojna lica u činove generala u Oružanim snagama;
- postavlja i smjenjuje generale u Oružanim snagama;
- smijeni načelnika ili zamjenike načelnika Zajedničkog štaba Oružanih snaga, komandanta ili zamjenike komandanta Operativne komande Oružanih snaga i komandanta i zamjenike komandanta Komande za podršku Oružanih snaga, na prijedlog ministra odbrane Bosne i Hercegovine;
- imenuje i smjenjuje vojnodiplomatske predstavnike i vojne predstavnike u diplomatsko-konzularnim predstavništvima BiH i međunarodnim organizacijama kao i vojne predstavnike BiH u stranim, multinacionalnim ili međunarodnim vojnim komandama i drugim stranim, multinacionalnim ili međunarodnim institucijama;
- informira Parlamentarnu skupštinu o strateškim sigurnosnim i odbrambenim pitanjima;
- usvoji Sigurnosnu politiku i Odrambenu politiku Bosne i Hercegovine s ciljem pružanja strateških smjernica u vanjskim poslovima i pitanjima odbrane.¹⁷

¹⁷ *Zakon o odbrani Bosne i Hercegovine* (Službeni glasnik Bosne i Hercegovine, 88/05, član. 12.)

Najvažnija institucija, kada je riječ o unutrašnjoj sigurnosti BiH je Ministarstvo sigurnosti BiH, oformljeno 2002. godine. Ministarstvo sigurnosti BiH nadležno je za:

- zaštitu međunarodnih granica, unutrašnjih graničnih prijelaza i regulisanje prometa na graničnim prijelazima Bosne i Hercegovine;
- sprječavanje i otkrivanje počinitelja krivičnih djela terorizma, trgovine drogom, krivotvorenja domaće i strane valute i trgovine ljudima i drugih krivičnih djela s međunarodnim ili međuentitetskim elementom;
- međunarodnu saradnju u svim oblastima iz nadležnosti Ministarstva (saradnja s INTERPOL-om, EUROPOL-om, SELEC, MARRI i dr);
- zaštitu lica i objekata;
- prikupljanje i korištenje podataka od značaja za sigurnost Bosne i Hercegovine;
- organizaciju i usaglašavanje aktivnosti entitetskih ministarstava unutrašnjih poslova i Brčko Distrikta Bosne i Hercegovine u ostvarivanju sigurnosnih zadataka u interesu Bosne i Hercegovine;
- provođenje međunarodnih obaveza i saradnju u provođenju civilne zaštite, koordiniranje djelovanja entitetskih službi civilne zaštite u BiH i usklađivanje njihovih planova za slučaj prirodne ili druge nesreće koje zahvataju teritoriju Bosne i Hercegovine, i donošenje programa i planova zaštite i spašavanja;
- kreira, stara se i provodi politiku useljavanja i azila u Bosni i Hercegovini;
- uređuje procedure i način organizacije službe vezano za kretanje i boravak stranaca u Bosni i Hercegovini;
- pružanje podrške policijskim tijelima Bosne i Hercegovine;
- školovanje i stručno usavršavanje kadrova u skladu s potrebama policijskih tijela Bosne i Hercegovine i drugih službi i agencija iz oblasti sigurnosti;
- forenzička ispitivanja i vještačenja.¹⁸

Također, veliku saradnju, odnosno dio Ministarstva sigurnosti, predstavljaju i: Granična policija, Državna agencija za istrage i zaštitu, Direkcija za koordinaciju policijskih tijela, Služba za poslove sa strancima, Agencija za školovanje i stručno usavršavanje kadrova, Agencija za forenzička ispitivanja i vještačenja, Agencija za policijsku podršku i mnoge druge agencije zadužene za sigurnost države Bosne i Hercegovine i njenih građana.

¹⁸ Službeni glasnik Bosne i Hercegovine, Sarajevo, 7. marta 2003, str. 169.

2.4. Privatna sigurnost

Privatna zaštita predstavlja vid zaštite postojan na našem prostoru radi zaštite ljudi i imovine. Privatne agencije „kupuju“ (plaćaju) obučene ljude koji u kombinaciji s tehnikom daju izvanredne rezultate. Sigurnost pojedinca, kao primarni cilj države ispunjava se i kroz djelovanje privatnih agencija. Prateći historiju čovječanstva i razvoja ljudskog roda, primjetno je prije svega da je oduvijek postojala potreba za sigurnošću, koja se u takvim zajednicama ispunjavala na raznolike načine. Zaštita je podrazumijevala da se glavni vođa plemena bavi očuvanjem sigurnosti kroz „raspoređivanje“ članova plemena/zajednice na raznim poslovima (čuvanje stoke, briga i čuvanje teritorije i prostora življenja od rizika, čuvanje porodice, odnosno članova plemena). Razvojem, modernizacijom, usavršavanjem tehnike i tehnologije te „svjetskim čudima“, sve to je dovedeno na viši nivo.¹⁹

Počelo se proizvoditi modernije oružje, nastajale su prve države/gradovi koji su svoje potencijale ulagali u sigurnost i zaštitu ljudi i prostora. Kasnije su nastajale i armije, odbrambene strukture, pa i model „privatne zaštite“ koji je učinio poboljšanje u sigurnosnom sektoru. Bez osjećaja privatne sigurnosti koji je sastavni dio historije egzistencije današnja ljudska vrsta ne bi opstala kao takva i iz tog razloga privatnoj sigurnosti dajemo primarno mjesto unutar etimologije zanata. Karakteristike privatne zaštite bile bi: zaštita ljudi, pojedinaca i grupa te imovine od različitih oblika ugrožavanja. Može se dodati da privatna zaštita predstavlja na neki način dodatak sigurnosti koje pružaju državne institucije i organi sigurnosti.²⁰

Može biti fizička i tehnička: fizička zaštita podrazumijeva „blisku zaštitu ljudi i imovine od uništenja, oštećenja, krađe i drugih oblika opasnog ili štetnog djelovanja na zdravlje i život ljudi, odnosno na imovinu“. Tehnička zaštita je „zaštita ljudi i imovine tehničkim sredstvima i opremom namijenjenom za te potrebe“.²¹

Privatna zaštita u Bosni i Hercegovini predstavlja važan činitelj u sistemu sigurnosti. U Bosni i Hercegovini djeluje nekoliko agencija koje svojom opremljenošću i kadrom čine značajnije napore u procesu izgradnje bolje perspektive za sistem sigurnosti. Kada je riječ o boljoj funkcionalnosti sistema sigurnosti Bosne i Hercegovine, što je i tema ovog rada, naglasak se stavlja na privatne agencije koje iza sebe imaju mnogo tzv. „akcija“ i odgovora na

¹⁹ Cikotić, S., Smajić, M., Delić, H., Subašić, N. (2018): *Nacionalna sigurnost i privatna zaštita*. Fakultet političkih nauka Univerziteta u Sarajevu, Sarajevo, str. 58.

²⁰ *Ibidem*, str. 68.

²¹ *Ibidem*, str. 71.

sigurnosne rizike i napade. Kao problem mogu se navesti male plate u privatnim agencijama, a prekomjeren broj radnih sati koji upravo „tjeraju“ vrlo sposobne zaštitare (muškarce i žene) van granica Bosne i Hercegovine.

Svjedoci smo i čestih napada na zaštitare, koji nažalost, ponekad, nisu dovoljno opremljeni ili obučeni da odgovore na napad, za šta se može kriviti sama agencija. Ratovima, raznim drugim konfliktima, pojavom i porastom kriminala, prve privatne agencije su formirane u Engleskoj, a zatim i u SAD-u.

Privatni detektiv, odnosno privatna detektivska djelatnost, podrazumijeva prikupljanje dozvoljenih podataka o licima, predmetima i uspješnosti poslovanja pravnih lica ili samostalnih privrednika. Ovakav vid organizacije u Bosni i Hercegovini nalazimo u manjim kompanijama s malim brojem zaposlenih.²²

Godine 2002., privatizacijom agencija za zaštitu ljudi i imovine u Bosni i Hercegovini, došlo je do značajnog pomaka u funkcionalnosti sigurnosnog sistema. Problemi se susreću u teritorijalnom raspoređivanju. Ukoliko se agencija otvara na području Kantona Sarajevo, to ne znači da dobija odobrenje za rad na teritoriji cijele FBiH.²³

Zakoni u FBiH i u RS-u imaju dosta neslaganja što predstavlja usporavanje procesa funkcionalnosti sistema sigurnosti BiH. Gledajući s druge strane, evidentno je da privatne agencije u BiH pružaju razne usluge: od osiguranja područja i ljudi prilikom važnih manifestacija i događaja, osiguranja prilikom transporta novca i oružja, do održavanja alarmnih sistema. To sve ukazuje da privatna sigurnost doprinosi funkcionalnosti sigurnosnog sistema. Kroz uspješno obavljanje akcija i izvršavanje zadataka predstavljaju značajan kariku u izgradnji bolje perspektive funkcionalnosti sistema sigurnosti Bosne i Hercegovine.

2.5. Sigurnosno samoorganiziranje društva

U sigurnosno samoorganiziranje društva spadaju različite organizacije i grupe, oformljene u skladu sa sigurnosnim potrebama države i društva. U svakoj oblasti, pa tako i u oblasti sigurnosti, društvo predstavlja važan i uticajan faktor. U nastavku rada govorit će se o različitim oblicima samoorganiziranja bh. društva u organizacije koje su i u prošlosti, a i trenutno, velika podrška državnim sigurnosnim institucijama i organima. Tu spadaju:

²² Kržalić, A. (2009): *Stanje privatne sigurnosti u Bosni i Hercegovini*. Centar za sigurnosne studije, Sarajevo, str. 12.

²³ *Ibidem*, str. 18.

izviđačka društva, plivačke grupe, dobrovoljna vatrogasna društva, planinarska društva, lovačka društva itd. Takve organizacije uglavnom pružaju pomoć lokalnom stanovništvu u slučaju iznenadnih prirodnih i tehnoloških nepogoda i katastrofa (poplave, požari, zemljotresi itd). Pristup bilo kojoj organizaciji je zasnovan na principu dobrovoljnosti, a sve u svrhu zajedničkog interesa – spašavanja ljudi. Sve te organizacije uglavnom funkcionišu kroz donacije od strane različitih donatora i time osiguravaju potrebnu opremu. Jedna od takvih je i Gorska služba spašavanja koja pomaže ugroženom stanovništvu u slučaju sigurnosnih rizika kao što su: nesreće u planinskim područjima, stijenama, speleološkim objektima, strmim i teško prohodnim terenima, te nesreće koje se dogode u posebno teškim vremenskim prilikama (snijeg, hladnoća, led, magla i sl). Iza sebe bilježe mnoštvo uspješnih akcija spašavanja i to je jedan od faktora koji sistem sigurnosti Bosne i Hercegovine čini funkcionalnim.

Sigurnosno samoorganiziranje društva je koncept koji se odnosi na sposobnost društva da se samoorganizira kako bi održalo svoju sigurnost i stabilnost bez potrebe za strogim nadzorom ili autoritarnim režimima. Ovaj koncept naglašava ulogu građana i lokalnih zajednica u saradnji s vlastima kako bi zajedno stvarali sigurno i stabilno okruženje. Sigurnosno samoorganiziranje podstiče građane da sarađuju i rade zajedno kako bi identifikovali i riješili sigurnosne probleme u svojim zajednicama. Fokus je na prevenciji problema i adresiranju korijena uzroka sigurnosnih izazova, umjesto samo reaktivnom reagovanju na incidente. Ovaj koncept podstiče i lokalne zajednice da preuzmu inicijativu u očuvanju vlastite sigurnosti i stabilnosti. To može uključivati organiziranje susjedskih patrola, zajedničkih programa za smanjenje kriminala i slično.

Sigurnosno samoorganiziranje ne isključuje vlasti, već podstiče saradnju s njima. Lokalne inicijative trebaju raditi u partnerstvu s policijom i drugim relevantnim vlastima kako bi se osigurala efikasna sigurnost. Sigurnosno samoorganiziranje može imati mnoge prednosti, uključujući veću uključenost građana u procese donošenja odluka, smanjenje sigurnosnih rizika te izgradnju otpornijih i održivijih zajednica. Međutim, uspješno ostvarivanje ovog koncepta zahtijeva dobru koordinaciju, edukaciju i saradnju između svih učesnika. Samoorganiziranje društva svakako da pomaže sistemu sigurnosti Bosne i Hercegovine, te organima i institucijama u izvršavanju pojedinih akcija. Za bolje funkcionisanje sistema sigurnosti Bosne i Hercegovine potrebno je više ulaganja i donacija u pomenuta društva koja su u trenucima nezgode bliža i sposobnija da reagiraju, a sve u korist sigurnosti, zaštite i pomoći stanovništvu.

3. POJAM I VRSTE CIVILNE AVIJACIJE

Avijaciju sačinjavaju naprave za letenje sa i bez pogona. Avijacija se dijeli na civilnu i vojnu. Obje su osnovni i namjenski dijelovi dvaju zrakoplovstava. U civilnom i vojnom zrakoplovstvu, uspostavljene su sve ostale specifične infrastrukture i organizacijske cjeline, radi namjenskog i efikasnog funkcionisanja obje avijacije.

Civilna avijacija služi za komercijalni prevoz putnika i robe, to je komercijalna avijacija, a sve ostalo zajedno su djelatnosti koje obavljaju zrakoplovi koji pripadaju općoj avijaciji. U namjene opće avijacije su uključeni sopstveni prevoz, sportsko letenje, pružanje usluga iz zraka kao što je zaprašivanje, foto–snimanje, geodezija, patroliranje, traganje i spašavanje, sanitetski prevoz, oglašavanje i slično. Zrakoplovi civilne avijacije su razvijani i projektovani prema zahtjevima tih specifikiranih funkcija.

Civilno, zajedno sa vojnim, sačinjavaju ukupno zrakoplovstvo. Sastoji se od komercijalnog i nekomercijalnog dijela. Sačinjavaju ga kadrovi raznih specijalnosti i struktura, civilna avijacija i infrastruktura. Organizacijski je ustrojeno po privrednim kompanijama i aero-klubovima. Kompanije su dohodovni subjekti, posluju po uslovima tržišta, a aero-klubovi su na državnom budžetu i donacijama, kroz fondove sportskog i vaspitnog rada sa mladima. Civilno zrakoplovstvo može biti u namjeni prevoza putnika i robe, vršenja upravnih poslova, naučno–istraživačkog rada, poljoprivrednih i šumarskih radova, sportskih aktivnosti i drugog. Prema korišćenju pogona i pogonskih sredstava, obuhvata motornu avijaciju, jedriličarstvo, padobranstvo i modelarstvo. U svima vidovima i vrstama civilnog zrakoplovstva, primjenjuju se jedinstveni međunarodni i domaći propisi, u cilju što bezbjednije zračne plovidbe i sistema zračnog saobraćaja.

3.1. Putnička i transportna avijacija

Zračnim saobraćajem se prevoze ljudi i roba. Za te potrebe se koriste putnički i transportni avioni i helikopteri. Često se mogu ovi zrakoplovi, brzo i relativno lako transformisati, iz jedne u drugu namjenu. Ova vrsta avijacije prvenstveno leti na komercijalnoj osnovi. Prevozi putnike i robu, uz finansijsku nadoknadu, na redovno planiranim, na ustaljenim i na vanredno ugovorenim letovima. Putnička i transportna avijacija obuhvata različite vrste letova i zrakoplova koji se koriste za prevoz putnika i tereta.

Putnička avijacija se bavi prevozom putnika između različitih destinacija, uključujući međunarodne i domaće letove. Osnovni tip zrakoplova koji se koristi za putničke letove je putnički avion. Ovi avioni su posebno dizajnirani za udoban prevoz putnika i obično imaju sjedala za različit broj putnika, u zavisnosti od veličine aviona. Putnički avioni su često klasificirani prema veličini, sa manjim regionalnim avionima, srednjim avionima za kratke i srednje letove, te velikim širokotrupnim avionima koji se koriste za međunarodne letove na veće udaljenosti.

Transportna avijacija se bavi prevozom tereta, uključujući robu i materijale. Teretni avioni su posebno dizajnirani za transport tereta i obično imaju velike prostorije za teret umjesto putničkih sjedala. Osim teretnih aviona, transportna avijacija također uključuje i teretne verzije putničkih aviona koji se koriste za prevoz tereta.

Obje ove vrste avijacije igraju ključnu ulogu u svakodnevnom životu i svjetskoj ekonomiji. Putnička avijacija omogućava brz i udoban prevoz putnika širom svijeta, dok transportna avijacija omogućava brzu i efikasnu distribuciju tereta i materijala.

3.2. Turističko poslovna avijacija

Avijacija namjenjena za upotrebu u djelatnosti turizma i obavljanja konkretnih poslovnih aktivnosti, obuhvata veoma širok spektar različitih zrakoplova, od jednostavnih jedrilica do širokotrupnih aviona. Organizovana je njihova upotreba na više načina, namjenske kompanije za zakup usluga, autonomna svojina i usluge u kompanijama i u posjedu privatnih lica. Ova avijacija je sve brojnija u svijetu, a proizvodnja ovakvih aviona je postala veoma profitabilna. Trenutno se u Americi proizvodi 80% od ukupne avijacije ove vrste u svijetu. Na tržištu je velika konkurencija i troškovi proizvodnje rastu. Uvođenje novih tehnologija, kao što su kompoziti za proizvodnju strukture i pogona s dizel-motorima, počela je masovna proizvodnja manjih zrakoplova, dostupnih širem sloju korisnika. U Europskoj uniji je Njemačka na prvom mjestu po broju registrovanih zrakoplova, 8000 jedrilica, 7000 jednomotornih aviona, 3000 motornih jedrilica, 200 turbomlaznih i 500 poslovnih aviona. Raste broj helikoptera u ovoj namjeni, a poseban je porast broja ultralakih aviona, čija ukupna masa ne prelazi 472 kg.

Turističko-poslovna avijacija, često nazvana i *biznis avijacija*, predstavlja sektor avijacije koji se bavi prevozom putnika i tereta za potrebe turizma i poslovnih aktivnosti. Ovaj

sektor uključuje različite vrste zrakoplova i usluga koje se koriste za zadovoljavanje potreba turista i poslovnih putnika.

Poslovna avijacija obuhvata zrakoplove koji se koriste za potrebe poslovnih putovanja. To uključuje male i srednje velike avione, kao i privatne mlaznjake. Ovi avioni omogućavaju poslovnim putnicima da brzo i fleksibilno putuju do različitih destinacija, bez potrebe za čekanjem na redovnim komercijalnim letovima. Poslovna avijacija često se koristi za prevoz poslovnih rukovodilaca, stručnjaka i investitora do sastanaka, konferencija i drugih poslovnih događaja.

Turistička avijacija je usmjerena na prevoz turista do različitih destinacija, uključujući popularne turističke destinacije, odmarališta i egzotične lokacije. Ova vrsta avijacije uključuje turističke letove, ture i čarter letove koji omogućavaju turistima da istraže različite regije i dožive različite kulture. Turistička avijacija može uključivati i letenje helikopterima i malim avionima kako bi se turistima omogućio pristup teško dostupnim ili udaljenim lokacijama.

Turističko-poslovna avijacija omogućava turistima i poslovnim putnicima da uštede vrijeme i povećaju fleksibilnost putovanja. Ova vrsta avijacije također podržava turističku industriju, promovira ekonomski razvoj i omogućava poslovnim organizacijama da brže i efikasnije vode svoje aktivnosti. Privatni avioni i čarter letovi često omogućavaju pristup manjim aerodromima koji nisu povezani s redovnim komercijalnim letovima.

Turističko-poslovna avijacija igra ključnu ulogu u podržavanju globalnog turizma i poslovnih aktivnosti, omogućavajući ljudima da putuju širom svijeta sa većom udobnošću, brzinom i fleksibilnošću.

3.3. Poljoprivredna avijacija

Poljoprivredna avijacija je grana avijacije koja se bavi upotrebom zrakoplova za podršku poljoprivrednim aktivnostima. Ova vrsta avijacije igra ključnu ulogu u modernoj poljoprivredi, pružajući efikasne načine za širenje pesticida, đubriva, herbicida i drugih sredstava, kao i za nadgledanje i upravljanje usjevima. Poljoprivredna avijacija koristi različite tipove zrakoplova, uključujući poljoprivredne avione, helikoptere i bespilotne letjelice (dronove). Poljoprivredni avioni često su opremljeni raspršivačima i spremnicima za tečna đubriva i pesticide te se koriste za prskanje i đubrenje poljoprivrednih usjeva.

Poljoprivredni zrakoplovi koriste preciznu navigaciju i GPS tehnologiju kako bi tačno primijenili sredstva na poljima. Ovo smanjuje gubitke i višak upotrebe pesticida i đubriva.

Bespilotne letjelice (dronovi) postaju sve popularniji alat u poljoprivredi, omogućavajući nadzor i analizu stanja usjeva, identifikaciju problematičnih područja i ciljano prskanje. Postoji nekoliko prednosti kod upotrebe poljoprivredne avijacije:

- *Povećava produktivnost poljoprivrede:* Poljoprivredna avijacija omogućava brzo i efikasno primjenjivanje pesticida, đubriva i drugih sredstava zaštite, što povećava prinose usjeva.
- *Smanjuje rizik od bolesti i štetočina:* Pravilna primjena pesticida i herbicida pomaže u zaštiti usjeva od štetnih organizama.
- *Štedi resurse:* Precizna primjena smanjuje potrošnju pesticida i đubriva, čime se štedi novac i štiti okoliš.

Rad sa poljoprivrednim zrakoplovima zahtijeva posebnu obuku i strogo pridržavanje sigurnosnih standarda kako bi se izbjegle nesreće i incidenti. Poljoprivredna avijacija ima ključnu ulogu u modernoj poljoprivredi, pružajući poljoprivrednicima alate i tehnologije koji pomažu optimizaciju poljoprivredne proizvodnje, povećavaju prinose i doprinose globalnom opskrbljivanju hranom. Poljoprivredna avijacija je u funkciji izvršavanja radnji zaštite i prehrane poljoprivrednih kultura. U ovoj funkciji se kulture zasipaju sa hemikalijama u tečnom stanju, granulama i u prahu. To znači da za tretiranje biljnih kultura iz vazduha poljoprivredni avion mora imati odgovarajuću instalaciju i spremnik. Pored toga treba da se odlikuje sa odgovarajućim performansama. Polijetanje i slijetanje je sa nepripremljenih i kratkih staza (obične livade), dovoljna nosivost hemikalija, ekonomična eksploatacija i lako upravljanje u letu, sa veoma malim poluprečnikom zaokreta. Konkurencija u proizvodnji ove vrste avijacije je veoma velika. Jedan od poznatijih poljoprivrednih aviona je An-2, bez obzira što je već dugo u upotrebi.

3.4. Protiv požarna avijacija

Protivpožarna avijacija je specijalizovana grana avijacije koja se bavi gašenjem požara iz zraka i pruža podršku u borbi protiv požara. Ova vrsta avijacije koristi različite zrakoplove, opremu i tehnike kako bi se efikasno suzbijali šumski, grmoviti i divlji požari. Protivpožarni zrakoplovi uključuju različite tipove letjelica, uključujući protivpožarne avione, helikoptere i bespilotne letjelice (dronove). Ovi zrakoplovi su opremljeni posebnom opremom za gašenje

požara, uključujući rezervoare za vodu ili retardante (hemikalije koje usporavaju širenje požara). Protivpožarna avijacija primjenjuje različite tehnike gašenja požara. Ovo uključuje:

- Pražnjenje vode ili retardanta na požar iz zraka.
- Stvaranje protivpožarnih linija ili prepreka kako bi se zaustavilo širenje požara.
- Izviđanje i nadzor terena kako bi se identifikovala kritična područja.

Prednosti protivpožarne avijacije:

- *Brza reakcija:* Protivpožarni zrakoplovi mogu brzo stići do požara, čime se sprečava širenje vatre i šteta.
- *Povećanje efikasnosti:* Upotreba zrakoplova omogućava dosezanje do teško pristupačnih ili udaljenih područja.
- *Smanjenje opasnosti po osoblje na tlu:* Protivpožarni zrakoplovi omogućavaju da se osoblje na tlu drži dalje od opasnih vatre i dima.

Protivpožarna avijacija obično radi u saradnji s kopnenim snagama, kao što su vatrogasci i timovi za gašenje požara na terenu. Koordinacija i komunikacija su ključne kako bi se uskladili naponi i efikasno se nosili s požarima. Protivpožarna avijacija igra ključnu ulogu u suzbijanju šumskih i divljih požara, čime se štite životi, imovina i prirodna okolina. Ova vrsta avijacije često igra ključnu ulogu tokom sezona požara u područjima koja su podložna ovim prirodnim katastrofama.

Protiv požarnu avijaciju sačinjavaju avioni i helikopteri koji su u stanju, u svojim spremnicima, ponijeti vodu i druga sredstva i ista upotrijebiti za gašenje požara iz zraka. Najčešće se iz zraka gasi požar s većom količinom vode, koja se rasipa po površini vatre. Spremnici za protivpožarna sredstva mogu biti u trupu zrakoplova, čvrsto podvješeni i sa helikopterom nošeni spolja na užetu. U trupu se koristi raspoloživa zapremina za smještaj rezervoara (najčešće za vodu). Podvješeni rezervoari se podvješavaju ispod krila i trupa aviona i helikoptera, kao i svaki drugi spoljni teret. Elastične, tekstilne posude (mješine), nošeno na užetu, su rješenja na mnogim tipovima helikoptera. Takvo je rješenje kod protivpožarnog helikoptera Mi-8MPS. Helikopter, lebdeći iznad površine vode, sa ovom elastičnom posudom zahvati vodu i odlazi iznad požara. Požar gasi tako što ga jednostavno zasipa sa vodom iz zraka. Avioni s čvrstim spremnicima uzimaju vodu na aerodromu, sa klasičnim punjenjem, a ima i rešenja da se i direktno uzima voda u niskom letu, u neposrednom kontaktu s njenom površinom. To je sistem s velikim trupnim spremnikom, čija se vrata na

prednjoj donjoj strani otvore. S njima se zaranja u vodu i tako se dinamički puni unutrašnji rezervoar aviona. Taj sistem je primjenjen kod poznatog protiv-požarnog aviona Kanader CL-415. U toku leta, iznad požara, voda se prospe po vatri, sa otvaranjem donjih vrata ispod spremnika. Poljoprivredni avioni se alternativno koriste za gašenje požara, sa sistemom prskanja s vodom ili s protiv-požarnim hemikalijama, pomoću postojećih sistema za prskanje.

3.5. Sanitetska avijacija

Prvi namjenski zrakoplov, za zrakoplovni prevoz povrijeđenih i oboljelih, proizveli su Francuzi 1917. godine. Od tada su bezbrojni ljudski životi sačuvani, zahvaljujući brzom zrakoplovnom prevozu povrijeđenih i oboljelih, sa raznim tipovima zrakoplova, specijalno opremljenim modernim medicinskim sistemima. Skorošnja iskustva u primjeni zračne evakuacije brojnih žrtava rata u Iraku, povećao je stopu preživljavanja do 97%, što je najviši nivo u historiji. Za zračni prevoz bolesnika mogu se praktično upotrijebiti svi tipovi transportnih zrakoplova (civilni i vojni avioni i helikopteri), koji se namjenski proizvode za medicinske potrebe, ili se brzom adaptacijom mogu transformisati za ovu vrstu prevoženja. Pored zrakoplova za evakuaciju bolesnih i povrijeđenih, postoje i specijalizirani zrakoplovi — ambulante, koji mogu biti opremljeni hiruškim salama, hiperbaričnim komorama, rendgen opremom itd. Pored savremene opreme u sastav posade zrakoplova ulazi i medicinski tim, sastavljen od ljekara urgentne medicine, anesteziologa, hirurga itd; medicinskog tehničara, obučenog za ukazivanje hitne medicinske pomoći i ostalog pomoćnog medicinskog osoblja za opsluživanje bolesnika. Svi ljekari, trebalo bi da poznaju osnovne principe zrakoplovnog prevoženja u slučaju prirodnih katastrofa koje nameću potrebu za masovnom evakuacijom iz ugroženih područja. Sanitetska avijacija se bavi prevozom medicinskih pacijenata, hitnim medicinskim intervencijama i transportom medicinske opreme između zdravstvenih ustanova i različitih lokacija. Ova vrsta avijacije igra ključnu ulogu u pružanju hitne medicinske pomoći i brzom transportu pacijenata u situacijama kada je to potrebno. Sanitetski zrakoplovi uključuju avione, helikoptere i bespilotne letjelice (dronove) koji su posebno prilagođeni za medicinske svrhe. Sanitetski avioni obično su opremljeni sofisticiranom medicinskom opremom, uključujući razne ventilatore, monitore i druge uređaje za podršku životu. Sanitetski helikopteri su često korišćeni za brze intervencije u hitnim situacijama. Sanitetska avijacija omogućava brzu i efikasnu hitnu medicinsku pomoć pacijentima u teškim situacijama, uključujući saobraćajne nesreće, srčane udare, povrede i druge medicinske hitne

situacije. Medicinski timovi, uključujući ljekare i medicinske sestre, često se prevoze zajedno sa pacijentima kako bi im pružili adekvatnu njegu tokom transporta. Sanitetska avijacija se često koristi za prevoz pacijenata izdaleka, naročito iz ruralnih ili teško pristupačnih područja do bolnica ili medicinskih centara gdje se može pružiti odgovarajuća medicinska njega. Ovo je posebno važno u hitnim situacijama kada brz transport može značiti razliku između života i smrti. Sanitetska avijacija također igra ključnu ulogu u transportu organa za transplantaciju. Brz i precizan transport organa često je odlučujući faktor za uspješne transplantacije. Sanitetska avijacija je vitalna komponenta sistema zdravstvene zaštite, omogućavajući brzu i efikasnu hitnu medicinsku pomoć i transport pacijenata. Ova vrsta avijacije ima potencijal da spasi mnoge živote i poboljša kvalitetu zdravstvene njege.

3.6. Sportska avijacija

Sportska avijacija obuhvata različite zrakoplovne aktivnosti koje se bave sportom, rekreacijom i zabavom u zraku. Ova vrsta avijacije uključuje širok spektar aktivnosti, od letenja zmajem i paraglajdinga do aeromodelarstva i letenja sportskim avionima. Zmajarenje je sportska aktivnost u kojoj se piloti koriste zmajem kako bi letjeli. Zmajevi su lakši zrakoplovi koji koriste aerodinamiku za održavanje leta. Takmičarsko zmajarstvo uključuje različite discipline kao što su preleti na duge staze, precizno slijetanje i visinsko letenje. Paraglajding uključuje upotrebu specijalnih krila koja omogućavaju pilotima da se uzdignu u zrak i lete. Paraglajderi su prenosivi i laki za transport. Paraglajding se često praktikuje kao rekreativna aktivnost i sport, a piloti mogu uživati u slobodnom letu i upravljati svojim krilom. Aeromodelarstvo se bavi izradom, prilagođavanjem i letenjem modela aviona, helikoptera, bespilotnih letjelica i dronova. Ovo je popularna rekreativna aktivnost u kojoj se ljubitelji avijacije mogu natjecati u modeliranju i upravljanju malim zrakoplovima. Sportski avioni su mali i često jednosjedni avioni koji se koriste za sportsko letenje i aerobatiku. Piloti se takmiče u izvođenju različitih akrobacija i vratolomija. Letenje balonom je rekreativna aktivnost u kojoj se koriste zračni baloni za letove na velikim visinama. Ova aktivnost nudi spektakularne poglede i opuštajuće letove. Sportska avijacija privlači ljude različitih starosnih grupa i interesa i omogućava im da iskuse čari letenja iz prve ruke. Osim toga, sportska avijacija promovira strast prema avijaciji i omogućava pojedincima da razviju svoje vještine i stručnost u zračnim aktivnostima.

4. CIVILNA AVIJACIJA I SIGURNOSNE PRIJETNJE I IZAZOVI

U istraživanju i razmatranju ovog općepojavnog 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, uticalo 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 sponzoriraju terorističke organizacije. 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.

4.1. Pojam terorizma u zračnom prostoru

Pojava zrakoplova za čovječanstvo je predstavljalo događaj od prvorazrednog značaja. Prvi uspješan let spravom težom od zraka sa sopstvenim pogonom nazvanom aeroplan ili avion, izvela su braća Orvil i Vilbur Rajt 17. decembra 1903. godine u Sjedinjenim Američkim Državama.²⁴ Pronalaskom letećih sprava težih od zraka sa sopstvenim pogonom (helikopteri i leteći zmajevi) počela je velika trka u smislu, letjeti što duže, što više, što brže, sa većim teretom, bezbjedno i za ljude koji lete i za one koji su na zemlji. Međutim od tada pa sve do današnjih dana, zrakoplovi su pored nesporne koristi za ljudski rod, donijeli i određene probleme zbog mogućnosti upotrebe terorističkih akata u zračnom prostoru od strane terorističkih organizacija.

Ako terorizam u zračnom prostoru sagledavamo kao pojavu u cjelini, onda se ovdje nemože sagledavati samo ugroženost zračnog prostora, a time i zračnog saobraćaja, već se u obzir moraju uzeti i ljudi, objekti i sredstva koji su u neposrednoj vezi sa zračnim saobraćajem. Iz navedenog možemo reći da je teroristička-kriminalna aktivnost u zračnom saobraćaju kombinovani i motivisani oblik nasilja, čiji je cilj nanošenje straha, panike i

²⁴ Grujić, Z. (1997): *Avijacija Srbije i Jugoslavije 1901-1994*. Novinsko-izdavačka ustanova, Beograd, str. 7.

pritisaka radi oslobađanja političkih zatvorenika i iznuđivanje finansijskih sredstava u zamjenu za taoce i zrakoplov ili terorizam u zračnom saobraćaju jeste primjena nasilja i ispoljavanje moći nad nedužnim taocima, koji su privremeno lišeni slobode, odnosno nad kojima se vrši zastrašivanje radi iznuđivanja nekakve koristi za onoga ko vrši teror ili za nekoga ko iza njega stoji.²⁵

Terorizam u zračnom saobraćaju se veoma različito tretira, zavisno od zemlje i regiona. Pored toga što je postignut sporazum na međunarodnom nivou da se terorizam u zračnom saobraćaju strogo kažnjava, u praksi se to još uvijek neostvaruje u potpunosti. Pojedine terorističke grupe i njihove aktivnosti se različito tretiraju u zemljama iz kojih potiču, u kojima su počeli sa terorističkom aktivnošću kao i u zemljama kojima postavljaju uslove.

Terorizam u zračnom prostoru kao dio općeg međunarodnog terorizma može da se ispolji u različitim oblicima kao što su otmice zrakoplova; postavljanje minsko-eksplozivnih, radioloških, hemijskih i bioloških sredstava i agenasa u/na zrakoplov ili njihovo izbacivanje (u smislu bombardovanja) iz zrakoplova na određene ciljeve, zatim može da se ispolji kao oblik samoubilačkog napada lica koja su u zrakoplovu ili zrakoplovom na određeni cilj (metu).

Mada je svaki od ovih oblika terorizma u zračnom prostoru izuzetno opasan, izdvaja se onaj u kome se primjenjuju minsko-eksplozivna sredstva (bombe), obzirom da podmetanjem eksploziva na ili u zrakoplov može da odnese „više“ života nego podmetnuta eksplozivna naprava u automobilu. Iako postoje rigorozne mjere kontrole ulaska u putničke zrakoplove, desi se da teroristi primjenom novih metoda podmetanja bombi, posebno plastičnog eksploziva u tehničke uređaje, vodu, namirnice i slično uspiju da ostvare svoj plan i time ugroze veliki broj ljudskih života i nanesu ogromnu materijalnu štetu.

Naime, plastični eksplozivi su bez mirisa, nemaju metalnu sadržinu koja se kao kod drugih eksploziva i naprava otkriva pomoću metalnog detektora, te ih je tako lakše i prokrijumčariti. Mada u današnje vrijeme avio kompanije koriste savremene uređaje i sredstva za detekciju svih vrsta eksploziva i dalje postoji veliki broj onih koji u potpunosti nisu tehnički opremljeni, te je i otkrivanje ovakvih naprava otežano.²⁶

²⁵ Pejanović, Lj. (2003): *Terorizam i protiteroristička dejstva u vazdušnom saobraćaju*. Vojnoizdavački zavod i JAT-Media centar, Beograd, str. 25.

²⁶ Stanković, V., Stojaković, G. (2014): *Terorizam u vazdušnom prostoru*. Vojno delo, MO RS, Beograd, str. 309

4.2. Oblici terorizma u zračnom prostoru

Oblici terorizma u zračnom prostoru mogu biti vrlo raznovrsni. Podjela i njihovo određenje se može također izvršiti na mnogo načina, kao na primjer:²⁷

- Po mjestu odakle terorista vrši svoje dejstvo:
 - u, odnosno iz zrakoplova ili letjelice;
 - sa kopna ili vode;
 - terorista se spušta padobranom.
- Teroristička dejstva iz zrakoplova mogu se podijeliti na:
 - samoubilačka (uništavanjem zrakoplova i letjelica tokom leta, izazivanjem sudara tokom leta ili obrušavanjem);
 - dejstva oružjem ili drugim sredstvima iz zrakoplova i letjelica po objektima koji su u letu, na kopnu ili vodi.
- Po mjestu objekta dejstva:
 - objekat je u letu (teroristička dejstva po zrakoplovima)

Ova dejstva mogu biti:

- u zrakoplovu i drugim letjelicama;
 - iz drugog zrakoplova – letjelice;
 - od strane padobranca koji se spušta;
 - sa kopna ili vode.
- Objekat dejstva je na kopnu, vodi ili pod vodom i tu spadaju teroristička dejstva:
 - granatiranjem, raketiranjem, bombardovanjem, rasijavanjem hemijsko-biološko-radioaktivnih sredstava i sl. iz zrakoplova ili letjelica u letu ili obrušavanjem (samoubilačkim napadom);
 - raketiranjem sa zemlje, vode ili ispod površine vode protivzrakoplovnim, krilatim, balističkim i krstarećim raketama;
 - diverzijama i sabotazama na objektima, uređajima i postrojenjima sa kopna i vode, ali koji neposredno utiču na zračni saobraćaj i bezbjednost letenja;
 - smišljenim ometanjem letaćkog osoblja ili lica koja rade na poslovima upravljanja i kontrole zračnog prostora.
 - U odnosu na objekat neposrednog dejstva terorističkog akta:

²⁷ Radonjić, V. (2011): *Terorizam i protivteroristička odbrana u oblasti vazdušnog prostora sa osvrtom na ulogu Vojske Srbije*. Master rad. Univerzitet u Beogradu, str. 18.

- Neposredno (po zrakoplovima ili u zrakoplovima);
- Posredno (po licima ili objektima koji su vezi sa zračnim saobraćajem).
- U odnosu na teroriste, žrtve, zrakoplov i državu gdje je izvršen:
 - Unutrašnji (Nacionalni) – unutar jedne zemlje;
 - Međunarodni (Internacionalni):
 - zrakoplov se nalazio na međunarodnom letu;
 - zrakoplov se nalazio u nacionalnom saobraćaju, ali je preusmjeren van nacionalnih granica (karakteristično za otmice);
 - teroristi i/ili žrtve su strani državljani;
 - vlasnik zrakoplova je strana aviokompanija.

Ukoliko se radi o unutrašnjem terorizmu, postupa se po zakonima te države, a ukoliko se desio u međunarodnom saobraćaju u skladu sa međunarodnim konvencijama.

- U odnosu na upotrebu naoružanja i sredstava:
 - Uz upotrebu konvencionalnog naoružanja;
 - Uz upotrebu atomsko – hemijsko – biološkog naoružanja i agenasa.
- U odnosu na način izvršenja terorističkog akta:
 - samostalno (teroristi neposredno planiraju i izvode teroristički akt i pri tom vrše različite terorističke akte, kao što su uništavanje zrakoplova u letu, izazivanje eksplozija na aerodromima, bez pomoći drugih.);
 - uz saučesništvo ili saizvršilaštvo:
 - iz neznanja i nemara – obično podrazumijeva propuštanje terorista u zrakoplove bez detaljne kontrole, uz uzimanje mita, pod pretpostavkom da se radi o krijumčarenju robe (u Rusiji u terorističkim napadima u avionima 2004. godine je poginulo 90 ljudi. Tada su dvije teroristkinje u dva aviona unijele eksplozivne naprave dajući mito od 1.000 rubalja, ili oko 25 evra).
 - voljno – podrazumijeva da teroriste ili opasan predmet – supstancu, saučesnik svjesno, najčešće za protivuslugu: propusti u restriktivnu zonu aerodroma - zrakoplov (npr. radnik obezbjeđenja), nabavi, proda ili napravi im opasne materije ili oružje, obučih ih ili im da obavještenja koja predstavljaju poslovnu tajnu, a kojima se ugrožava bezbjednost od terorističkog nasilja u zračnom prostoru (npr. o konkretnom načinu obezbjeđenja i slabim tačkama);

- nevoljno – prinudom, uz obaveznu prijetnju silom ili nasiljem, primoravaju posadu da čini – ne čini nešto (npr. kod otmica – mijenjaju odredište, isključuju transponder...) ili ulaze u restriktivnu zonu aerodroma ili zrakoplova (npr. primoravaju radnika obezbjeđenja da ih odvede do zrakoplova...). U ovakvim prilikama, posade zrakoplova i aerodromskih službi su prinuđene da „sarađuju“ sa teroristima.

Radi sprečavanja pokušaja unošenja i postavljanja eksplozivnih naprava u zrakoplove, aerodromske objekte i uređaje, većina avio kompanija je donijela i određene propise u smislu šta je dozvoljeno i na koji način nositi od prtljaga. U cilju ispunjavanja preporuka međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) BHDCA je usvojio ograničenja i uslove za dozvoljen prenos tečnosti, gelova i aerosola u ručnom prtljagu kao i način obavljanja bezbjednosnog pregleda ručnog prtljaga. Ova ograničenja se primjenjuju u cilju sprečavanja mogućih terorističkih aktivnosti u civilnom zrakoplovstvu upotrebom eksploziva u tečnom stanju. Ova ograničenja se odnose na sve putnike koji počinju putovanje ili su u transferu sa aerodroma u Bosni i Hercegovini i glase:²⁸

Tečnim artiklom se smatraju sledeći proizvodi:

- Voda i druge vrste pića, supe i sirupi,
- Parfem,
- Maskare, sprejevi, kreme, losioni i ulja,
- Gelovi uključujući i gelove za kosu i tuširanje,
- Paste uključujući i paste za zube,
- Artikli koji su u bočicama pod pritiskom uključujući kreme za brijanje, ostale pjene i dezodoranse,
- Ostali artikli slične gustine, čvrstine i konzistencije.

Izuzetno se dozvoljava prenos tečnosti, gelova i aerosola kupljenih u duty free shop-u u bezbjednosno-restriktivnoj zoni aerodroma, koje su upakovane u providnu kesu, koja je zapečaćena i koja ne smije biti otvarana do krajnje destinacije. U kesi, zapečaćenoj u duty free shop-u, mora da se nalazi fiskalni račun za kupljenu robu, isključivo sa datumom dana putovanja.

²⁸ *Unos tečnosti u avion*, <http://www.aerogaga.com/Unos-tecnosti-u-avion-110.html>, pristupljeno 20.10.2023.

U slučaju da putnik slijeće na neki aerodrom u EU ili Švajcarskoj i treba da put nastavi nekim drugim letom, neće moći da unese u zrakoazduhoplov u ručnom prtljagu:

- tečnosti, aerosole i gelove pojedinačne zapremine preko 100 ml, kupljene na aerodromu van EU,
- putnici sa bebama prenos hrane za bebe u tečnom ili kašastom stanju i mlijeka u odgovarajućoj količini u zavisnosti od dužine trajanja leta,
- prenos lijekova u obliku tečnosti, gelova ili aerosoli putnicima koji ih koriste isključivo uz ljekarski nalaz izdat od nadležne medicinske ustanove ili ovlašćene ljekarske ordinacije,
- prenos medicinskih aparata kao što su insulin, krvna plazma i slično putnicima isključivo ako posjeduju potvrdu nadležne medicinske ustanove ili ovlašćene ljekarske ordinacije,
- svi električni uređaji sa kablovima (notebook računari, digitalne kamere, fotoaparati i slično) se moraju izdvojiti iz ručnog prtljaga da bi se izvršio njihov pregled,
- u slučaju da se putnik ne pridržava ovog postupka, sadržaj će biti oduzet prilikom bezbjednosne kontrole.

Sem klasične primjene postavljanja minsko-eksplozivnih sredstava na ili u zrakoplov, kao sofisticirani model terorističkog akta u zadnje vrijeme teroristi (samoubice) koriste i same zrakoplove kao „avion-bombu“ na napad na određene ciljeve. Kao jedan takav klasičan primjer jeste i teroristički akt 11. septembra 2001. godine, u kome su po zvaničnom izvještaju Komisije 9/11, napadači pripadnici Al-Kaide, otevši avione izvršili najubitačnije napade ikad počinjene protiv Sjedinjenih Američkih Država, u kome je stradalo blizu 3000 ljudi.²⁹

4.3. Teroristička prijetnja po sigurnost civilne avijacije

Kraj prošlog vijeka obuhvata mnoštvo različitih događaja koji će bitno utjecati na buduće događaje. Devedesete godine prošlog vijeka 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

²⁹ *The 9/11 commission report*, <http://govinfo.library.unt.edu/911/report/911Report.pdf>, pristupljeno 22.10.2023.

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 radikalizma. 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 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. Zato 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.

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.

4.4. Terorizam u oblasti civilne avijacije

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.

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

5. CIVILNA AVIJACIJA U SUSJEDNIM ZEMLJAMA

Uloga civilne avijacije u susjednim zemljama može varirati zavisno od mnogo faktora, uključujući veličinu i razvijenost privrede, geografski položaj, prometne potrebe i regulativne okvire. Uloga civilne avijacije u Srbiji, Hrvatskoj i Crnoj Gori varira, ali sve tri zemlje koriste civilnu avijaciju za povezivanje unutar zemlje i sa svijetom, podsticanje turizma i trgovine te pružanje usluga zračnog prevoza.

U Srbiji, civilna avijacija ima važnu ulogu u povezivanju različitih gradova i regija u zemlji. Beogradski aerodrom „Nikola Tesla“ najveći je i najprometniji aerodrom u Srbiji, te služi kao ključno čvorište za međunarodne letove. Razne aviokompanije pružaju usluge putnicima i omogućuju im letove do različitih destinacija širom svijeta.

Hrvatska je poznata po svojoj obali na Jadranskom moru, a civilna avijacija igra ključnu ulogu u podsticanju turizma. Zračne luke poput Zračne luke Zagreb, Zračne luke Dubrovnik i Zračne luke Split postaju posebno važne tokom turističke sezone, jer primaju veliki broj međunarodnih letova. Hrvatska također ima nacionalnu aviokompaniju, Croatia Airlines, koja pruža unutrašnje i međunarodne letove.

Crna Gora također koristi civilnu avijaciju za podsticanje turizma, obzirom da je poznata po svojim obalnim destinacijama. Zračna luka Podgorica i Zračna luka Tivat su dvije glavne zračne luke u zemlji koje pružaju međunarodne letove. Montenegro Airlines je bila nacionalna aviokompanija Crne Gore prije nego što je prestala s radom 2020. godine.

Sve ove zemlje također učestvuju u međunarodnoj civilnoj avijaciji i slijede odgovarajuće međunarodne sigurnosne standarde i regulative kako bi osigurale sigurnost i efikasnost zračnog prometa. Civilna avijacija igra ključnu ulogu u povezivanju ovih zemalja s ostatkom svijeta, podsticanju ekonomske aktivnosti i razvoju turizma.

5.1. Civilna avijacija Republike Srbije

Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije je kao regulatorni i nadzorni organ odgovoran za bezbjednost zračnog saobraćaja u Republici Srbiji i u okviru svojih nadležnosti sprovodi *Nacionalni program bezbjednosti u civilnom vazduhoplovstvu*,³⁰ koji je donijela Vlada. Na osnovu Nacionalnog programa bezbjednosti u civilnom vazduhoplovstvu,

³⁰ *Nacionalni program bezbjednosti u civilnom vazduhoplovstvu* („Službeni glasnik RS”, broj 76/19)

Direktorat je ovlašten da donosi *Nacionalni plan bezbjednosti*, koji se odnosi na određeni period. Nacionalni plan bezbjednosti je dokument kojim su definirane aktivnosti za dostizanje prihvatljivog nivoa bezbjednosti u civilnom zrakoplovstvu. Nacionalni plan bezbjednosti se zasniva na:

- procjeni bezbjednosnih informacija prikupljenih posredstvom izvještavanja o događajima;
- međunarodnim i nacionalnim podacima o bezbjednosti;
- podacima prikupljenim tokom vršenja nadzora;
- bezbjednosnim ciljevima u Republici Srbiji;
- ICAO Globalnom vazduhoplovnom planu bezbjednosti (engl. *ICAO Global Aviation Safety Plan – GASP 2020-2022*);
- Evropskom regionalnom planu bezbjednosti (engl. *European Regional Aviation Safety Plan – EUR RASP 2022 – 2024*);
- Globalnom planu za sprečavanje izletanja sa piste (engl. *Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursions - GAPPRE*);
- aktivnostima koje su predviđene Evropskim planom bezbjednosti u civilnom vazduhoplovstvu (EPAS 2022-2026).

U ovom planu su pored standardne evropske podjele koja obuhvata sistemska, operativna i bezbjednosna pitanja razmatrana i pitanja koja nastaju uvođenjem novih tehnologija. Također, u plan su uključena i nacionalna pitanja koja se odnose na bezbjednosne izazove prethodno identifikovane u domenu opće avijacije koja se obavlja zrakoplovima koji ne spadaju u složene motorne zrakoplove.

Nacionalnim planom bezbjednosti utvrđuju se aktivnosti i mjere za primjenu Nacionalnog programa bezbjednosti. One su određene nakon analize stanja bezbjednosti kojom su utvrđeni bezbjednosni problemi na nacionalnom nivou, kao i bezbjednosni problemi utvrđeni na pan-evropskom nivou od strane EASA-e kroz ERAS. Struktura Nacionalnog plana bezbjednosti je urađena u skladu sa evropskim planom bezbjednosti u zrakoplovstvu (ERAS), pri čemu su aktivnosti podijeljene u sledeće kategorije: sistemska pitanja, operativna pitanja, bezbjednosna pitanja nastala integracijom novih tehnologija i novih modela poslovanja i nacionalna pitanja. Svrha ove podjele je da se obezbjedi proaktivan i reaktivan pristup upravljanjem bezbjednošću na sveobuhvatan način.

5.1.1. Sistemska pitanja

Sistemska pitanja predstavljaju ona pitanja koja se odnose na civilno zrakoplovstvo u cjelini. Njihova povezanost sa pojedinačnim događajem ili situacijom nije uvijek očigledna. Ovo su skriveni faktori koji postaju uočljivi tek pošto dođe do aktiviranja uzročnih faktora koji igraju značajnu ulogu u razvoju bezbjednosnih događaja. Ova pitanja se vrlo često odnose na nedostatke u organizacionim procesima i procedurama.

5.1.2. Operativna pitanja

Operativna pitanja se utvrđuju kroz izvještavanje i analizu događaja i obuhvataju značajne događaje koji mogu dovesti do udesa, na osnovu kojih se identifikuju operativni rizici u javnom avio prevozu. U okviru javnog avio prevoza, operativna bezbjednosna pitanja su podjeljena u osam različitih kategorija koje obuhvataju značajne događaje koji mogu dovesti do udesa. Ovi događaji predstavljaju poslednju fazu u seriji događaja koji prethode udesu. Prije ovih događaja obično se pojavi niz drugih uočljivih problema koji slabe efikasnost sistema bezbjednosti. Ovi događaji mogu biti u vezi sa vremenskim prilikama, uslugama u zračnom saobraćaju, aerodromskim uslugama, postupcima letačke posade i dr.

Važno je napomenuti da određena pitanja kao što su nestabilni prilazi, postupci u otežanim vremenskim uslovima ili neadekvatni postupci letačke posade imaju uticaj na više od jedne oblasti prepoznatih rizika. Također, ljudski faktor utiče na različite oblasti prepoznatih bezbjednosnih rizika.

5.1.3. Upotreba novih tehnologija i novih modela poslovanja

Bezbjednosna pitanja nastala upotrebom novih tehnologija i novih modela poslovanja razmatraju se na nivou Direktorata i na nivou odjeljenja. Tehničko-tehnološki razvoj zrakoplovstva podrazumijeva razvoj i primjenu novih tehnologija kao što su vještačka inteligencija (engl. *Artificial Intelligence*), digitalizacija, električne pogonske grupe (*E-Flight*) ili VTOL zrakoplovi, u mnogome mijenjaju postojeće koncepte i standarde kao i tehnologiju rada u svim domenima zrakoplovstva. Cilj i svrha razvoja je smanjenje i optimizacija troškova, poboljšanje performansi sistema i povećanje bezbjednosti. Glavna karakteristika novih tehnologija je da se one uvode postepeno, kako njihova primjena ne bi imala negativan

uticaj na bezbjednost i kako se troškovi ne bi povećavali, što razvoj može da učini nesvršishodnim. Primjena novih tehnologija na nivou Direktorata razmatra se kroz kontinuirano unapređivanje regulatornog okvira koji bi omogućio njihovu primjenu i promociju bezbjednosti, a na nivou odjeljenja vrši se od slučaja do slučaja procjena rizika, procjena bezbjednosnih performansi kao i unapređenje planova nadzora i nadzor nad promjenama u funkcionalnom sistemu. Također Direktorat saraduje sa naučno-obrazovnim institucijama u Republici Srbiji, a predstavnici Direktorata aktivno učestvuju u radnim grupama i specijalizovanim tijelima međunarodnih zrakoplovnih organizacija i prate razvoj zrakoplovstva u ovom domenu, i shodno tim aktivnostima, ažuriraju se, kako Nacionalni plan bezbjednosti, tako i propisi i planovi nadzora.

5.1.4. Nacionalna pitanja

Nacionalna pitanja se odnose na aktivnosti opće avijacije koje se obavljaju zrakoplovima koji ne spadaju u složene motorne zrakoplove. Aktivnosti koje se odnose na rizike su mjere upravljanja rizicima i umanjenja njihovog pojavljivanja odnosno umanjenja eventualnih posljedica. Ona se utvrđuju kroz analizu prijavljenih događaja, a obuhvataju značajne događaje koji mogu dovesti do udesa, na osnovu kojih se identifikuju operativni rizici u općoj avijaciji. Aktivnosti koje se odnose na rizike su mjere upravljanja rizicima i umanjenja njihovog pojavljivanja odnosno umanjenja eventualnih posljedica. Direktorat će u okviru ovih aktivnosti u Nacionalni plan uvrstiti preporuke iz aktuelne Evropske mape puta opće avijacije 2.0 (EASA-*General Aviation Road Map 2.0*) koje se odnose na: izbjegavanje sudara, proces odlučivanja (u letu), procjene meteorološke situacije, gubitak kontrole nad zrakoplovom usled sloma uzgona i kovita, uslugu informisanja zrakoplova u letu, letenje u planinskim predjelima, zaleđivanje karburatora klipnih motora, bezbjedno korišćenje naprednih navigacijskih uređaja i opasnosti od udara ptica.

5.1.5. Bezbjednosni ciljevi i bezbjednosni indikatori

Praćenje nivoa bezbjednosti i bezbjednosne analize imaju za cilj sagledavanje sveobuhvatnog nivoa bezbjednosti u civilnom zrakoplovstvu i osnov su za donošenje mjera za održavanje dostignutog i unapređenje postojećeg nivoa bezbjednosti. Mjere za održavanje dostignutih nivoa bezbjednosti i njihovo unapređenje djeluju kroz prioritizovanje nadzora u

oblastima povećanog rizika (engl. *Risk Based Oversight*), sistemske akcije (engl. *Safety Promotion*) i neodložne reakcije na uočene bezbjednosne probleme (engl. *Safety Order/Directive*). Bezbjednosni indikatori predstavljaju glavno sredstvo prilikom analiziranja podataka, omogućavajući da se identifikuju bezbjednosni rizici i trendovi. Na osnovu toga definiraju se mjere za umanjene ili eliminaciju identifikovanih bezbjednosnih rizika. Bezbjednosni indikatori se grupišu u tri kategorije. Bezbjednosni indikatori prve kategorije odnose se na praćenje događaja koji za posljedicu imaju udese i ozbiljne nezgode. Bezbjednosni indikatori druge kategorije odnose se na praćenje određenih tipova događaja koji mogu eskalirati u udes ili ozbiljnu nezgodu. Definirani su na međunarodnom nivou, od strane Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO). Bezbjednosni indikatori treće kategorije odnose se na praćenje događaja sa posljedicama manjeg značaja (prekursora) koji doprinose događajima koji se prate u indikatorima druge kategorije. Praćenjem i kontrolom (umanjenjem/eliminacijom) bezbjednosnih rizika za ispoljavanje događaja koji se prate indikatorima treće kategorije, umanjuje se vjerovatnoća eskalacije u događaje koji spadaju u indikatore druge kategorije ili prve kategorije.

5.1.6. Air Serbia

„Air Serbia“ je nacionalni avioprevoznik Republike Srbije, ali i najstarija zrakoplovna kompanija regije. Osnovana je 1927. godine kao „Aeropot“. Godine 1947. mijenja ime u JAT (Jugoslovenski Aerotransport). Od 2003. godine kompanija mijenja ime u „JAT Airways“, do konačne promjene imena u „Air Serbia“ 2013. godine nakon preuzimanja dijela kompanije od strane „Etihad Airways“. Početkom 1980.-ih godina kompanija bilježi velike uspjehe na međunarodnom tržištu te povezuje tadašnju Jugoslaviju, odnosno Beograd, sa letovima prema raznim dalekim odredištima: Chicago, Toronto, New York, Los Angeles, Singapur, Kuala Lumpur, Peking, Sydney i Melbourne. U razdoblju prije rata na prostorima bivše Jugoslavije kompanija je, prema IATA i AEA listama najvećih zračnih prevoznika, zauzimala 31. mjesto u svijetu, odnosno 10. mjesto u Europi. Krajem 1980.-ih JAT je povezivao bivšu državu sa 61 svjetskom destinacijom na pet kontinenata. Godišnje je prevezio više od pet miliona putnika i 46.000 tona robe sa flotom od 36 zrakoplova. Devedesete godine prošlog stoljeća predstavljale su nepremostive izazove za kompaniju. Početkom rata na prostorima bivše Jugoslavije dolazi do raspada države i međunarodnih sankcija kojima je bilo pogođen ovaj nacionalni avioprevoznik. SAD uvodi 1992. godine embargo na zračni promet sa Beogradom,

a UN uvodi ekonomske sankcije koje nepovratno uništavaju snagu i opseg kojeg je kompanija imala do toga trenutka. Znaci oporavka javljaju se tek početkom 2000.-ih godina, kada se kompanija transformiše u „JAT Airways“ te 2006. godine prvi puta nakon 15 godina poslovanja bilježi pozitivan rezultat na kraju kalendarske godine. Također, počinje intenzivna potraga za strateškim partnerom kako bi se kompaniji osigurala budućnost i 2013. godine, nacionalni zračni prevoznik Ujedinjenih Arapskih Emirata, „Etihad Airways“, „Jat Airways“ i Vlada Srbije objavljuju strateško partnerstvo.

5.2. Civilna avijacija Republike Hrvatske

U skladu s odredbama Zakona o zračnom prometu, Vlada Republike Hrvatske na prijedlog Povjerenstva za upravljanje sigurnošću u zračnom prometu donijela je *Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu*³¹ u cilju postizanja prihvatljivog nivoa sigurnosti civilne avijacije u Republici Hrvatskoj. Nacionalni program sigurnosti ima za cilj:

- osigurati da država ima djelotvoran pravni okvir,
- osigurati efikasnu koordinaciju državnih tijela uključenih u funkcionisanje sistema upravljanja rizicima i osiguranja sigurnosti;
- podržati efikasno provođenje i odgovarajuću interakciju Nacionalnog programa sigurnosti sa sistemsko upravljanje sigurnošću (engl. *Safety Management System – SMS*) pružaoca usluga;
- osigurati praćenje i mjerenje performansi sigurnosti zrakoplovstva na nacionalnom nivou, i
- održavati i kontinuirano poboljšavati ukupna nivo performansi sigurnosti zračnog prometa države.

U procesima upravljanja sigurnošću, Nacionalni program sigurnosti kombinuje elemente pristupa zasnovanog na propisima i pristupa zasnovanog na performansama. Iako zahtjevi za Nacionalni program sigurnosti proizlaze iz propisa i standarda koji uređuju područje civilne avijacije, jasno je da mnoge aktivnosti u hrvatskom zračnom prostoru uključuju zajedničko djelovanje civilne i vojne avijacije. Iz tog razloga, Nacionalni program sigurnosti utvrđuje područja saradnje i odgovornosti oko nadzora i civilne i vojne avijacije u Republici Hrvatskoj.

³¹ *Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu* („Narodne Novine”, broj 138/22)

5.2.1. Organizacija i funkcija sistema sigurnosti

Odgovornost za upravljanje sigurnošću u zračnom prometu podijeljena je između ICAO (globalni nivo), EASA-e (regionalni nivo), država članica (nacionalni nivo) i pružaoca usluga u civilnom zračnom prometu. Svaka država članica, uz savjetovanje s relevantnim akterima, dužna je uspostaviti i održavati nacionalni program za upravljanje sigurnošću u zračnom prometu koji se odnosi na aktivnosti u civilnom zrakoplovstvu za koje je odgovorna, a u kojem između ostalog opisuje funkcionisanje svog sistema upravljanja sigurnosti u zračnom prometu.

Nacionalni program sigurnosti Republike Hrvatske prilagođen je veličini i kompleksnosti hrvatskog zrakoplovstva te zahtjeva koordinaciju više nadležnih državnih tijela. Glavni zadatak svih nadležnih tijela uključenih u provođenje Nacionalnog programa sigurnosti je održavati prihvatljiv nivo performanse sigurnosti zračnog prometa, ispred finansijskih, operativnih i drugih faktora. Cilj je podizanje nivoa sigurnosti, gdje je to moguće, iznad one postavljene kroz primjenu međunarodnih zahtjeva i standarda sigurnosti.

Odgovornost za sigurnost u zračnom prometu podijeljena je između nadležnih tijela i pružaoca usluga u skladu s njihovim dužnostima, obavezama i domenima rada. Obaveza je svih učesnika osigurati organizacionu strukturu, kompetencije i resurse potrebne za pravovremeno provođenje svih svojih obaveza proizašlih iz Nacionalnog programa sigurnosti i Plana sigurnosti. U skladu s obavezama koje proizlaze iz Nacionalnog programa sigurnosti i Plana sigurnosti nadležna tijela osiguravaju provođenje aktivnosti iz područja svoje nadležnosti i ako je potrebno, daju inicijativu za izmjenu i dopunu tih dokumenata.

Globalni ciljevi sigurnosti civilnog zrakoplovstva i aktivnosti za osiguranje istih opisani su u dokumentu ICAO GASP. GASP se donosi za trogodišnje razdoblje i daje smjernice daljnjim aktivnostima na regionalnim i nacionalnim nivoima. Glavni cilj GASP-a je stalno smanjivanje broja nesreća sa smrtnim posljedicama uz pomoć uspostave harmonizovane strategije zrakoplovne sigurnosti, te razvoj i provođenje regionalnih i nacionalnih planova sigurnosti u zračnom prometu.

GASP promoviše provođenje nacionalnog sistema nadzora sigurnosti, sistemski pristup upravljanja sigurnošću zasnovan na riziku, kao i koordiniran pristup saradnji između država, regija i industrije. ICAO je kroz odredbe GASP 2020-2022 identifikovao šest glavnih ciljeva:

- kontinuirano smanjenje operativnih rizika sigurnosti,

- jačanje sposobnosti nadzora sigurnosti država članica,
- efikasna implementacija SSP,
- pojačana saradnju na regionalnom nivou,
- proširena upotreba industrijskih programa,
- osiguranje odgovarajuće infrastrukture u cilju podržavanja sigurnosti operacija.

Na europskom nivou, ciljevi GASP-a su ugrađeni u europski program i plan zrakoplovne sigurnosti. Temeljem zahtjeva Uredbe (EU) 2018/1139, EASA izrađuje, donosi, objavljuje i potom najmanje jedanput godišnje ažurira Europski plan za sigurnosti zračnog prometa (*European Plan for Aviation Safety - EPAS*) u kojem definiše regionalne pokazatelje sigurnosti i aktivnosti vezane uz njihovu provođenje. EPAS podržava i osigurava provođenje ciljeva i prioriteta GASP plana na regionalnom nivou.

EPAS je ključna komponenta sistema upravljanja sigurnošću na europskom nivou, što je opisano u Europskom programu zrakoplovne sigurnosti. Regionalni pristup nadopunjuje nacionalne pristupe koji nude efikasnija sredstva za izvršavanje nacionalnih obaveza upravljanja sigurnošću u zrakoplovnom sistemu EU-a.

EPAS predstavlja svojevrsni „portfelj rizika“ (*risk portfolio*) utemeljen na prikupljenim informacijama, identifikovanim rizicima i prediktivnom pristupu. Mjere definisane u EPAS su podijeljene na tri područja: sistematska pitanja (*systemic issues*), operativna pitanja (*operational issues*), te problematika u nastajanju (*emerging issues*). Glavni cilj EPAS-a je daljnje poboljšanje zrakoplovne sigurnosti i zaštite okoliša u cijeloj Europi, istovremeno osiguravajući jednake tržišne uslove (*level playing field*), kao i promovisanje efikasnosti i proporcionalnosti regulatornih procesa. Unutar svakog EPAS poglavlja mjere su grupisane prema nosiocima aktivnosti koje je potrebno provesti u cilju ublaživanja rizika i postizanja planiranog cilja.

5.2.3. Identifikacija opasnosti i upravljanje rizicima

Jedna od važnijih obaveza nadležnih tijela u sistemu upravljanja sigurnošću je identifikacija opasnosti i novih (*emerging*) trendova u području civilnog zrakoplovstva. Prikupljanje podataka o sigurnosti je osnovni preduslov za efikasno funkcionisanje Nacionalnog programa sigurnosti. To se osigurava kroz uspostavljeni proces za prikupljanje, zapisivanje, obradu i pružanje povratnih informacija o opasnostima (*feedback*) o kojima

saznajemo putem reaktivnih, proaktivnih i prediktivnih metoda prikupljanja podataka o sigurnosti.

Efikasnost otkrivanja potencijalnog ugrožavanja sigurnosti i pravovremene identifikacije mogućih sigurnosnih problema znatno se poboljšava razmjenom informacija vezanih uz sigurnost. Da bi doprinijela poboljšanju zrakoplovne sigurnosti, Agencija također učestvuje u međusobnoj razmjeni svih potrebnih sigurnosnih informacija s Europskom komisijom, EASA-om i drugim nadležnim tijelima, kako je primjenjivo.

U sistem se sa promjenama mogu nenamjerno uvesti opasnosti, koje mogu uticati i na postojeće procese i aktivnosti za ublažavanje rizika sigurnosti. Zato sistem upravljanja sigurnošću zahtijeva da se opasnosti koje proizlaze iz promjena sistemski identifikuju te da se rizicima koji proizlaze iz promjena aktivno upravlja (Upravljanje promjenama).

Proces upravljanja rizicima je sistemska primjena politike, procedura i prakse u cilju identifikovanja opasnosti, analize, procjene i tretiranja rizika, praćenje efekata preduzetih akcija/mjera i preispitivanje. Upravljanje rizicima osigurava primjenu proaktivnog i prediktivnog pristupa upravljanja sigurnošću gdje se kontrola rizika uspostavlja već u fazi planiranja operacija, a ne nakon što operacije započnu i stvari krenu krivim putem.

Nije moguće eliminisati svaki rizik vezan uz aktivnosti, ali ga je moguće svesti u prihvatljive okvire. U procesu upravljanja, rizici se procjenjuju kako bi se utvrdili uzroci događaja i tretirali na način da se dostigne prihvatljiv nivo rizika.

Određivanje prihvatljivog nivoa rizika je, u načelu, odgovornost menadžmenta i zavisi od brojnih, ne samo unutarašnjih, već i vanjskih faktora koji utiču na organizaciju. Zakoni, pravilnici, finansijski aspekti, etika i društvo općenito utiču na prihvatljivost rizika.

5.2.4. Nadzor sigurnosti

Postupak nadzora je glavni alat kojim nadležne zrakoplovne vlasti pribavljaju objektivne dokaze o usklađenosti organizacije s propisanim zahtjevima. Djelatnost Agencije obuhvaća poslove vezane za sigurnost zračnog prometa, a posebno sertifikovanje, nadzor i inspekciju u cilju osiguravanja kontinuiranog udovoljavanja zahtjevima za obavljanje zračnog prevoza i drugih djelatnosti u zračnom prometu.

Proces kontinuiranog nadzora sigurnosti obuhvaća aktivnosti koje se provode kako bi se provjerilo ispunjavaju li subjekti uslove pod kojima je izdan sertifikat / odobrenje / dozvola / ovlaštenje / potvrda tokom njenog razdoblja valjanosti. Za svaku sertifikovanu organizaciju

svi procesi moraju biti provjereni u razdobljima koja ne prelaze ciklus nadzora definisan u relevantnim propisima.

Agencija kao nadležna zrakoplovna vlast za pitanja sigurnosti zračnog prometa definiše godišnji plan nadzora. Frekvencija i obuhvat nadzora zavisi od performansi nadziranog pružaoca usluga, profilu rizika organizacije i propisanim zahtjevima. Godišnji plan nadzora u obzir uzima veličinu i specifičnost organizacije i operacija, relevantne podatke iz okruženja, rezultate prethodnih aktivnosti nadzora, podatke o efikasnosti sistema upravljanja sigurnošću i sistema upravljanja promjenama organizacije, poslovne pokazatelje (npr. finansijski i ekonomski rezultati) i bilo koji prethodno utvrđeni sigurnosni problem (rezultati sistema izvještavanja, procjena povezanih rizika itd.). Podaci se posmatraju i analiziraju integralno kako bi se prepoznali nepoželjni trendovi, te kako bi se utvrdila potencijalna područja na koja treba usmjeriti veću pažnju.

Agencija provodi planirane i neplanirane audite i inspekcije. Nadzorom se provjerava usklađenost sa zahtjevima koji se primjenjuju na pružaoca usluga i identifikuju nedostaci, kao i ona područja/operatorove/zrakoplove na koje treba obratiti veću pažnju.

5.2.5. Performanse sigurnosti

Tradicionalno, praćenje performanse sigurnosti je uglavnom vezano uz ishode ili događaje (*Outcome indicators*). Međutim, polazeći od principa proaktivnog upravljanja sigurnošću, procjena performansi sigurnosti također treba uključiti ocjenu efikasnosti procesa upravljanja rizicima (*Process indicators*).

Europski plan sigurnosti zračnog prometa (EPAS) koji donosi EASA u suradnji s drugim regulatornim tijelima, europskim organizacijama za područje sigurnosti i industrijom, definiše prvi nivo prioriteta koji se dalje upotpunjuju programima i planovima sigurnosti na nacionalnom nivou. Plan je i integralni dio Europskog programa sigurnosti u zračnom prometu koji je rezultat regionalnog pristupa u ispunjavanju ICAO zahtjeva. Rizici identifikovani kroz ovaj plan trebali bi biti umanjeni uz pomoć definisanih mjera i planova aktivnosti čije je provođenje u nadležnosti zemalja članica, EASA-e, EUROCONTROL-a, Europske komisije i industrije.

Polazna tačka u procesu definisanja nacionalnih pokazatelja i ciljeva performanse sigurnosti su podaci prikupljeni kroz reaktivne procese upravljanja sigurnošću tj. podaci o nesrećama i ozbiljnim nezgodama zrakoplova koje vodi Agencija za istraživanje.

Podaci o nesrećama i ozbiljnim nezgodama nisu dovoljni da bi se postiglo značajno poboljšanje. Zato se u postupku analize sigurnosti u zračnom prometu isti nadopunjuju podacima prikupljenim putem reaktivnog i proaktivnog procesa upravljanja sigurnošću, tj. podacima o događajima povezanim sa sigurnošću prijavljenima putem programa obaveznog i dobrovoljnog izvještavanja.

Događaji koji su se dogodili hrvatskom zrakoplovu izvan teritorija Republike Hrvatske, odnosno inostranom zrakoplovu koji je u vrijeme događaja na temelju ugovora o zakupu (*dry lease*) koristio hrvatski operator, također su uključeni u ovaj sistem. Rizici procijenjeni putem uspostavljenih mehanizama periodično se prate te čine osnovu za definisanje ostalih nacionalnih pokazatelja sigurnosti.

Analizom prikupljenih podataka o događajima povezanim sa sigurnošću može se vidjeti da su u proteklom razdoblju događaji povezani s ometanjem rada posade laserom i sudari s pticama konstantno prisutni te se efektivnost postojećih mjera prati kroz nacionalni pokazatelj sigurnosti –oznaka BS i LAS.

Razvoj bespilotnih zrakoplova (poznatiji kao „dronovi“) otvorilo je novo poglavlje zrakoplovne industrije. Bespilotni zrakoplovi, kao trenutno najdinamičnija grana zrakoplovstva, nude širok raspon mogućnosti za korištenje. S obzirom na sve veću upotrebu bespilotnih zrakoplova u svakodnevnom životu, integracija sistema bespilotnih zrakoplova - indikator UAS uvršten je u nacionalne pokazatelje sigurnosti.

5.2.6. Croatia Airlines

Croatia Airlines je nacionalni prevoznik Republike Hrvatske. Nalazi se u 97 %-tnom vlasništvu države te ostalih manjih dioničara sa simboličnim udjelima u kompaniji. Historija kompanije počinje 7. avgusta 1989. kada je registrovana kao prvi hrvatski zračni prevoznik pod nazivom „Zagal“. Poslije prvih demokratskih izbora u Hrvatskoj, 23. jul 1990., Zagal mijenja ime u Croatia Airlines. Kompanija 1991. godine potpisuje ugovor s „Adria Airwaysom“ i počinje letjeti u domaćem prometu unajmljenim zrakoplovom MD-82 te godinu završava sa prevezenih 140.000 putnika.

Kompanija 1992. godine postaje članicom IATA-e te počinje postupak nabavke zrakoplova za obavljanje međunarodnog zračnog prometa. Postupak nabavke kreće kupovinom tri zrakoplova tipa Boeing 737 od Lufthanse. 1993. godine flota se proširuje kupovinom dva zrakoplova tipa ATR-42 i još dva zrakoplova tipa Boeing 737. 1998. godine

kompanija postaje članicom Udruženja europskih zračnih prevoznika (AEA) te nastavlja s nabavkom zrakoplova akvizicijama zrakoplova Airbus A319-100 i A 320-200. Broj prevezenih putnika 1998. je 919.000. Do 2000. godine nastavlja se modernizacija flote nabavkom novih zrakoplova s dodatna tri Airbusa A319-100 te jednim A320-200 uz paralelnu prodaju zrakoplova Boeing 737 s ciljem obnove flote. Kompanija iste godine prvi put premašuje promet od milion prevezenih putnika.

Kroz naredni period godina bilježi se konstantan rast broja putnika te se sklapaju međunarodna partnerstva i širi ponuda djelatnosti i usluga koje pruža Croatia Airlines. Tako tehnički sektor kompanije postaje osposobljen za provođenje baznog i linijskog održavanja za zrakoplove Airbus A320. Započinje se s online prodajom karata te se za potrebe pojačanog prometa tokom sezone unajmljuju zrakoplovi.

2008. godine kompanija započinje obnovu flote sa dva nova zrakoplova Bombardier Dash 8 Q400 kojim se zamjenjuju do tada u upotrebi zrakoplovi ATR 72. Osim dva isporučena, naručena su i dodatna dva koja dolaze 2009. godine te dodatna dva 2010. godine. Iste godine Croatia Airlines postaje punopravna članica Star Alliance grupacije. 2015. godine sa proizvođačem zrakoplova, kompanijom Airbus, dogovorena je isporuka četiri nova zrakoplova Airbus A320 NEO koji zamjenjuju četiri dosadašnja zrakoplova tipa A319.

Nakon turbulentnih godina obilježenih krizom, rastom cijene goriva, oscilacijama u broju putnika, provedenog restrukturiranja kompanije, u 2017. godini bilježi se promet veći od 2 miliona putnika. 2018. godine odlukom Vlade Republike Hrvatske Croatia Airlines vraćena je na listu kompanija od strateškog i posebnog interesa. Kompanija je uključena i u Nacionalni program reformi za 2018. godinu s ciljem osiguravanja daljnjeg razvoja te jačanja konkurentskih prednosti kroz strateško partnerstvo. Tokom turističke sezone zrakoplovi kompanije direktno su letjeli u 40 europskih odredišta u 24 države u redovnom putničkom prometu.

5.3. Civilna avijacija Republike Crne Gore

Crna Gora je članica Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) od 17. marta 2007. godine. Samim tim, Crna Gora je preuzela obavezu koja se odnosi na postizanje usklađenosti sa odredbama Čikaške konvencije. ICAO definiše sigurnost kao stanje u kojem je rizik od nanošenja štete osobama ili imovini umanjen i održavan na ili ispod prihvatljivog nivoa rizika, kroz kontinuirani postupak prepoznavanja opasnosti i upravljanja rizikom. ICAO

plan za sigurnost vazdušnog saobraćaja (GASP) izrađen je s ciljem uspostavljanja okvira koji će na sistematičan način razvijati sigurnost vazdušnog saobraćaja. Svrha ICAO GASP plana je kontinuirano smanjenje smrtnih slučajeva i rizika od smrtnih slučajeva kao posledica interakcija u vazdušnom saobraćaju, vođenjem razvoja usaglašene strategije zrakoplovne sigurnosti i razvojem i primjenom regionalnih i nacionalnih planova za sigurnost vazdušnog saobraćaja. Siguran zrakoplovni sistem doprinosi ekonomskom razvoju država i njihovih industrija. GASP promoviše primjenu državnog sistema nadzora sigurnosti, pristup upravljanju sigurnošću zasnovan na riziku, kao i koordinirani pristup saradnji između država, regiona i industrije. Ažurira se na svake tri godine i daje smjernice daljim aktivnostima regionalnim i nacionalnim planovima za sigurnost vazdušnog saobraćaja.

5.3.1. Sistem upravljanja

Sistem upravljanja, predstavlja glavne probleme u sistemu koji utiču na civilno zrakoplovstvo u cjelini. Sa aspekta upravljanja kao sistemskog pristupa u odnosu na organizacije možemo reći da je to skup mjera kojima se djeluje na sistem, sa namjerom da se postigne unaprijed zadati cilj. Povezanost sistemskih problema sa konkretnim sigurnosnim događajem ili okolnošću nije uvijek očigledna. U većini slučajeva sistemski problemi postaju evidentni tek nakon aktiviranja od strane izvjesnih faktora. Sistem upravljanja ima značajnu ulogu u samom razvoju sigurnosnih događaja. U direktnoj su vezi sa nedostacima u organizacionim procesima i procedurama i samim tim je važno da se države članice pridržavaju implementacije programa i plana programa sigurnosti i da akcije koje proističu iz NASP upodobu prema svojim karakteristikama i složenosti. Kroz implementaciju Nacionalnog programa sigurnosti na nivou države se upravlja sigurnošću civilnog zrakoplovstva koji se odnosi na aktivnosti u zrakoplovstvu za koje je odgovorna Crna Gora. Ključni element djelotvornog programa sigurnosti je sposobnost da mjeri rizik, kao i djelotvornost radnji na ublažavanju rizika. EASA radi na utvrđivanju zajedničkih sigurnosnih indikatora efikasnosti širom Evrope čijim će se uvođenjem omogućiti mjerenje i praćenje efikasnosti sistema.

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

saobraćaja. Promocija SMS-a podrazumijeva izradu procesa i procedura kojima se, između ostalog, osigurava da je osoblje obučeno i kompetentno da izvršava svoje dužnosti u vezi sa upravljanjem sigurnošću. Promocija sigurnosti je glavni element sistema za upravljanje sigurnošću, te je zajedno sa politikom sigurnosti i sigurnosnim ciljevima organizacije veoma važna za stalno unapređivanje sigurnosti. U cilju podsticanja implementacije SMS kod zrakoplovnih subjekata i praćenja njegove efektivnosti uvedene su nove akcije u ovoj oblasti. Efikasno upravljanje sigurnošću zavisi od pravovremene dostupnosti podataka o sigurnosti od zrakoplovnih subjekata i lica uključenih u letenje i pružanje usluga, što dalje u velikoj mjeri utiče i zavisi od efikasne sigurnosne kulture u tim subjektima. Nedostatak pravovremenog izvještavanja o događajima ili nedovoljna sigurnosna kultura smanjuju mogućnost identifikacije, analize i umanjenja rizika po sigurnost i razmjene informacija od značaja za sigurnost. Ljudski faktor u raznim oblicima je najčešći uzrok u većini nesreća, ozbiljnih nezgoda zrakoplova i događaja koji ugrožavaju sigurnost. Različiti oblici ljudske greške su uzročni faktor u većini zrakoplovnih nesreća, ozbiljnih nezgoda i događaja koji ugrožavaju sigurnost. Većina grešaka koje naprave stručno, kvalifikovano i licencirano operativno osoblje nastaje, ili zbog neuspjeha u primjeni standardne operativne procedure na utvrđeni način, ili zbog loše procjene. Efikasnost i efektivnost aktuelnih i budućih operacija počiva na ljudskom faktoru. Ljudski faktor i sposobnosti utiču na sve aspekte zrakoplovnog sistema, kako kod pojedinaca tako i na nivou organizacije.

5.3.2. Operativni izazovi

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

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

- rizik od izljetanja zrakoplova sa poletno-sletne staze

- rizik od neodobrenog ulaska u vazdušni prostor
- rizik od sudara zrakoplova u vazduhu
- rizik od kontrolisanog leta u teren
- rizik od gubitka kontrole u letu
- rizik od neodobrenog izlaska na poletno-sletnu stazu
- rizik zemaljskih operacija
- rizik od odstupanja od zadatog nivoa leta
- rizik koji potiče od ljudskog faktora.

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

5.3.3. Novi koncepti i tehnologije

Bespilotni zrakoplovi predstavljaju najbrže rastuću komponentu vazdušnog saobraćaja sa značajnim uticajem na sigurnost. Kroz donijete Uredbe br. 2019/945 i 2019/947 na nivou EU se na jedinstven način uređuje ova oblast.

Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO) je takođe intezivirala aktivnosti u cilju donošenja standarda i preporuka u vezi sa upotrebom ovih letilica. Agencija za civilno zrakoplovstvo je 2016. godine donijela Pravilnik o uslovima za upotrebu sistema bespilotnih zrakoplova i zrakoplovnih modela u kojem su utvrđeni uslovi za sigurnu upotrebu sistema bespilotnih zrakoplova i zrakoplovnih modela operativne mase do i uključujući 20 kg, koji se koriste u Crnoj Gori, kao i uslovi koje mora da ispunjava lice koje upravlja sistemom bespilotnih zrakoplova i zrakoplovnim modelom. Svi operatori čije bespilotni zrakoplovi (ili dronovi) imaju operativnu masu veću od pola kilograma, sa doletom preko 15 metara i visinom leta preko 10 metara, treba da se evidentiraju kod Agencije. Pravilnikom na snazi kojim je uređena ova oblast propisano je da je za određene specifične operacije dronovima potrebno odobrenje Agencije.

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

5.3.4. Air Montenegro

„Air Montenegro“ je nacionalna aviokompanija Crne Gore. Cilj osnivanja „Air Montenegro“ bio je uspostaviti novu nacionalnu aviokompaniju kako bi se podržala povezanost Crne Gore s drugim dijelovima svijeta putem zračnog prometa. Uz to, cilj je bio poboljšati turistički sektor Crne Gore i potaknuti ekonomski razvoj zemlje. Ova kompanija je bila osnovana 2019. godine nakon prestanka poslovanja prethodne nacionalne aviokompanije Crne Gore, „Montenegro Airlines.“

Montenegro Airlines je bila raniji nacionalni prevoznik Crne Gore u 100 %-tnom vlasništvu države. Osnovana 1994. godine, sa letačkim operacijama počinje kupovinom prvog zrakoplova u floti, Fokkera 28 Mk-4000, kupljenog 1996. godine. Kompanija bilježi svoj prvi let 1997. godine između Podgorice i Barija. 2000. godine, kompanija postaje članica IATA-e te nabavlja prvi od pet naručenih zrakoplova modela Fokker 100.

Godine 2004. kompanija prelazi broj od milion prevezenih putnika na godišnjem nivou. Kompanija se susreće sa prvim izazovima nakon crnogorskog referenduma o nezavisnosti, nakon kojeg Crna Gora izlazi iz zajedničke države sa Srbijom te zrakoplovno tržište Srbije za kompaniju postaje međunarodno tržište. Time kompanija gubi mogućnost obavljanja letačkih operacija sa zračnih luka u Srbiji prema ostatku međunarodnog tržišta, čime gubi dio tržišnog udjela. Kompanija tada pokušava preko registracije sestrinske kompanije pod nazivom „Master Airways“ sa sjedištem u Srbiji kompenzovati gubitak linija koje su obavljali preko Srbije, međutim zrakoplovne vlasti Srbije odbijaju kompaniji izdati operativne dozvole.

Nakon događaja 2006. godine, kompanija se orijentiše na domaće tržište Crne Gore i baze njihovih operacija su Podgorica i Tivat, ujedno i jedine međunarodne zračne luke Crne Gore. 2007. godine, kompanija nastavlja širenje flote kupovinom dva zrakoplova Embraer 195 u namjeri širenja međunarodne mreže letova i uvođenja novih destinacija. Isporukom zrakoplova, kompanija kreće sa novim linijama za Milan – Malpensa i London – Gatwick. Do 2015. godine, kompanija naručuje dodatna dva zrakoplova Embraer 195 i 190. Također, zbog povećanog opsega letnih operacija u ljetnim mjesecima, kompanija iznajmljuje Boeing 737-500 od prevoznika Blue Air.

6. CIVILNA AVIJACIJA U BOSNI I HERCEGOVINI

Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine (engl. *Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation – BHDCA*) osnovana je 1997. godine u cilju pravovremenog odgovaranja svim obavezama Bosne i Hercegovine kao članice Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO). BHDCA je državna institucija nadležna za obavljanje funkcije regulatora i nadzora u oblasti civilnog zrakoplovstva i kontrole letenja.

Bosna i Hercegovina je član Evropske konferencije civilnog zrakoplovstva (engl. *European Civil Aviation Conference – ECAC*) i kao punopravni član Zajedničkih zrakoplovnih vlasti ima status posmatrača u radu Europske agencije za bezbjednost u zrakoplovstvu. Bosna i Hercegovina ima četiri međunarodna aerodroma za civilni transport: Sarajevo, Tuzla, Mostar i Banja Luka, i svi su registrovani za međunarodni prevoz i usluge.

6.1. Historija i razvoj civilnog aerodroma u Sarajevu

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 zrakoplovi, 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 promet 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. godine 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.

Napokon, 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 razdoblju povećavao postepeno tokom svake godine, ali je Sarajevski aerodrom i dalje imao ulogu „*feeding airport*“, 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. Upravo 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 m. 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 devedesetih godina promet u Bosni i Hercegovini 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 kasnije, na Aerodrom dolaze jedinice UNPROFOR-a, tzv. mirovnjaci. Motorizovana jedinica kanadske vojske

stacionirana je na Aerodromu. Jedinice UNPROFOR-a, koje se nalaze na Aerodromu, postepeno počinju obnavljati vojni zračni promet. Mandat za to dobile su snage francuskog ratnog zrakoplovstva u sklopu 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 prijevoz 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.

Od aprila 1996. dijelom Aerodroma upravljaju civilne vlasti Bosne i Hercegovine. Od tog momenta počinje borba za vraćanje Aerodromu Sarajevo prave funkcije — civilnog zrakoplovstva. Počinje se praktično od nule. Dio polovne opreme doniran je Aerodromu, sanirana je sortirnica i pretvorena u improvizovani terminal. Radnici nakon kratke obuke u Turskoj zauzimaju svoja dugo očekivana radna mjesta i polako se kreće naprijed.

Sarajevski aerodrom otvara se 16. 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 novo razdoblje 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 prema djelatnosti koju obavlja prepoznali su mnogi: Lufthansa, Austrian Airlines, Turkish Airlines, Adria Airways, Croatia Airlines, Malev, German Wings i druge kompanije, s kojima na obostrano zadovoljstvo godinama saraduje. Danas, sa oko 400 uposlenih i prometom većim od 500.000 putnika na godinu, s više od 7.000 aviooperacija, prevozom više od dva miliona kilograma cargo roba, može se reći da je ostvaren tehnološki operativni maksimum kojem u zrakoplovstvu svi teže.

6.2. Međunarodni civilni aerodrom u Tuzli

Međunarodni aerodrom Tuzla je jedan od 4 međunarodna aerodroma u našoj zemlji, a nalazi se u neposrednoj blizini Tuzle, u mjestu Dubrave. Aerodrom je civilni, ali služi i kao vojna baza. Aerodrom Tuzla je nekada bio najveći vojni aerodrom u bivšoj Jugoslaviji. Stavljene je pod kontrolu snaga Ujedinjenih naroda 1992. godine. Od 1996. godina pa nadalje, postao je glavno čvorište za Snage stabilnosti (SFOR), koji su donijeli mir u Bosnu i Hercegovinu. Godine 1998. Tuzlanski kanton pretvorio je Aerodrom Tuzla u civilni aerodrom. Međunarodni aerodrom Tuzla otvorio se 10. oktobra 1998. godine.

Ovaj aerodrom ima izuzetno povoljan prirodni i geografski položaj, što može biti jako dobra osnova za budući razvoj i proširivanje kapaciteta ovog aerodroma. Na ovom aerodromu se uglavnom obavljaju čarter letovi i to u ljetnoj sezoni, dok se redovne linije obavljaju na relaciji Tuzla – Istanbul i tranzitna linija Sarajevo – Tuzla – Frankfurt koje obavlja domaća avio kompanija BH Airlines.

U prošloj godini ukupno je prevezeno 3.909 putnika, a u teretenom saobraćaju prevezeno je 78.435 kg roba. Značajniji obim poslova uzrokovao je i povećanje troškova operativne djelatnosti. Plan poslovanja Aerodroma za 2010. godinu usmjeren je na razvoj saobraćaja, tehničko i kadrovsko opremanje, pripreme za obezbjeđenje uslova za strateško partnerstvo i plan finansijskog poslovanja. Vrlo značajan momenat ovog Plana je tehničko opremanje aerodroma za prihvat i opremu zrakoplova, održavanje manevarskih površina i opreme za protivpožarnu sigurnosti.

Ovaj aerodrom je alternativni aerodrom aerodromima u Sarajevu i Banja Luci. U ovaj aerodrom država još nije uložila dovoljno sredstava kako bi se iskoristili svi kapaciteti koje ima ovaj aerodrom svojim geografskim položajem. Prema ICAO podjeli prema instrumentalnoj opremljenosti, aerodrom Tuzla spada u aerodrome s preciznim prilazom kategorije I (*Precision Approach Runway, Category I*), kodnog slova D, odnosno kodni broj 4 prema Annexu 14 ICAO-a.

Dužina poletno slijetne staze iznosi 2.484 metra, širina 45 metara. Geografske koordinate na kojima je lociran aerodrom su 44°27'31,16" N sjeverne geografske širine i 18°43'29,22" E istočne geografske dužine. IATA oznaka za ovaj aerodrom je TZL, a ICAO oznaka za ovaj aerodrom je LQTZ. Vlasnik aerodroma je BHDCA. Nadmorska visina na kojoj se nalazi aerodrom je 239m (784ft).

6.3. Međunarodni civilni aerodrom u Mostaru

Međunarodni aerodrom Mostar četvrti je po veličini aerodrom u Bosni i Hercegovini. Sagrađen je 1935. godine i služio je isprva isključivo u vojne svrhe Jugoslavenske vojske. Poslije Drugog svjetskog rata ga kompanija SOKO, proizvođač vojnih zrakoplova, koristi kao glavnu bazu za testiranje. Otvoren je za civilni saobraćaj 1965. godine kao aerodrom isključivo za domaći avio saobraćaj u okviru tadašnje SFRJ.

Zrakoplovna kompanija „Pan Adria“ koja se pojavljuje 1967. godine, šest puta sedmično je letjela na relaciji Zagreb – Split – Mostar – Dubrovnik i obrnuto. Godine 1984. proglašen je alternativnim aerodromom za Aerodrom Sarajevo za vrijeme Zimskih Olimpijskih Igara i dobio je status međunarodnog aerodroma. Rekordan broj putnika imao je 1990. godine i to 86.000. Bilo je opravdano očekivati da će 1991. godina donijeti povećani broj od 100.000 putnika, ali nažalost počeli su oružani sukobi i s tim je prekinut i civilni zračni saobraćaj s zadnjim letom izvršenim u novembru 1991.

Zračna luka Mostar je ponovno otvorena za zračni promet 07. jula 1998. godine. Spaljena i devastirana zgrada terminala s kompletnom infrastrukturom je u potpunosti renovirana finansiranjem Europske zajednice. Danas je za očekivati porast zainteresovanosti turističkih operatera i avio-prevoznika za organizovanje čarter letova za Zračnu Luku Mostar.

Dobra opremljenost i stručno osoblje Zračne luke Mostar se brine da u svakom trenutku promet zrakoplova, putnika, prtljage i robe bude siguran, na najvišem nivou i prema standardima ICAO-a.

Zračna luka je sposobna i opremljena prihvatiti sve zrakoplove do kategorije "C" uključivo (najveća take-off težina do 200 tona). Dužina polijetno-slijetne staze je 2.400m, a njena širina iznosi 48m. Ovaj aerodrom održava vezu sa aviokompanijom „Croatia Airlines“ linijom Zagreb – Mostar – Zagreb (tri puta sedmično), te ima čarter linije sa Libanom, Irskom i Italijom kao veza za Međugorje. Danas postoji veliki interes za letove prema aerodromu Mostar jer se u njegovoj blizini (zapadno 20 km) nalazi čuveno svetište hodočasnička destinacija Međugorje.

6.4. Međunarodni civilni aerodrom u Banja Luci

Međunarodni aerodrom Banja Luka, poznat i kao Aerodrom Mahovljani, nalazi se 23 km od Banja Luke. Izgrađen je u području opštine Laktaši i Gradiška, u širokoj dolini Vrbasa.

Izgradnja je počela 1976. godine, a u skladu sa razvojnim planovima izgrađeni kapaciteti imali su sekundarnu važnost. Aerodrom je bio ograničen samo na domaći saobraćaj na teritoriji SFRJ. Potpuno drugačiju ulogu aerodrom dobija ponovnim otvaranjem 1997. godine kada postaje međunarodni. Tokom godina imao je letove koji su povezivali Banja Luku sa Beogradom, Cirihom, Bečom, Tivatom. Danas je ovaj aerodrom fokusni grad kompanije BH Airlines, koja nudi direktne letove do Sarajeva, Ciriha i tokom ljeta do Antalije.

Zračna luka Banja Luka (IATA kod: BNX) treća je po veličini u Bosni i Hercegovini. Uzletno-sletna staza prostire se u smjeru 17/35, dužina uzletno-sletne staze je 2.500 m, a širina 45 m.

U razdoblju od 1999. – 2003. godine Zračna luka Banja Luka bila je baza zračnog prevoznika Air Srpska čime je bila povezana s brojnim destinacijama u Europi, prije prestanka rada kompanije. Nakon propasti Air Srpske i nacionalnog prevoznika BH Airlines, Zračna luka bilježi pad broja putnika i operacija zrakoplova. Novi prevoznici se privlače državnim subvencijama entiteta Republike Srpske, time se uvodi i linija Air Serbia Banja Luka – Beograd od 2014. Zračna luka danas je također baza Ryanaira koji Banja Luku povezuje sa četiri destinacije tokom cijele godine, uz Beograd, jedine operabilne linije sa zračne luke tokom cijele godine. Od ostalih zračnih prevoznika, svoje letove iz Banja Luke obavlja i sezonski, charter prevoznik Aviolet. Tablica 10. prikazuje povezanost Zračne luke Banja Luka.

Zračna luka Banja Luka nema domaćih linija, a od linija prema zemljama regije u ljetnom redu letenja, povezana je letovima Air Serbia JU 101 te JU 105 sa Beogradom pet dana u sedmici.

7. CIVILNA AVIJACIJA U SISTEMU SIGURNOSTI BOSNE I HERCEGOVINE

Kako je navedeno na zvaničnoj stranici Direkcije za civilno zrakoplovstvo, u zrakoplovstvu se pravi razlika između pojmova „sigurnost letenja“ i „zrakoplovna sigurnost“. Sigurnost letenja pokriva sve mjere namijenjene za očuvanje tehničke i operativne pouzdanosti (*safety*), dok zrakoplovna sigurnost obuhvata zaštitu od nezakonitih radnji kao što su teroristički napadi i otmice (*security*). Zrakoplovna sigurnost, u smislu zaštite od nezakonitih radnji u civilnom zrakoplovstvu, u potpunosti se sprovodi prema domaćim zakonima, podzakonskim aktima i usvojenim programima, a na temelju međunarodnih standarda koje je propisala Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO), Europska konferencija civilnog zrakoplovstva (ECAC) (Dokument 30) i Europska unija.³²

Odsjek za zrakoplovnu sigurnost nadležan je da prati međunarodne standarde i preporučenu praksu iz oblasti zrakoplovne sigurnosti i vrši njihovu primjenu u domaće zakonodavstvo, izrađuje *Nacionalni program sigurnosti Bosne i Hercegovine*, prati njegovu primjenu i vrši redovne i vanredne inspekcijske nadzore.

7.1. Kontrola zračnog prostora Bosne i Hercegovine

Kontrola zračnog prometa jedna je od najmlađih profesija, a njen razvoj je bio postepen, te vođen potražnjom za zračnim prevozom. Okolnosti su diktirale različiti sistemi kontrole zračnog prometa od regije do regije, od države do države pa čak od grada do grada. Iako osnovni principi ostaju isti, neki kontrolori zračnog prometa koriste se visoko sofisticiranim radarima i satelitskim komunikacijama, dok se drugi koriste „antiknim“ procedurama odnosno metodama iz drugog svjetskog rata.³³ Snimanja komunikacije ili ambijenta nije ništa novo u zračnom prometu. Ona se već provodi u jednom segmentu u zrakoplovnim kompanijama gdje sličan uređaj i metodologija postoje u kokpitu zrakoplova kao snimač kokpita zrakoplova, odnosno *cockpit voice recorder* (CVR). Navedeni snimač je propisan kroz ICAO Annex 6 u dijelu 1. To je uređaj koji obuhvata jedan širi spektar

³² *Zrakoplovna sigurnost*, <http://www.bhdca.gov.ba/index.php/hr/zakoni-i-oblasti/vazduhoplovna-bezbjednost>, pristupljeno 22.10.2023.

³³ Mihetec, T. (2014): *Upravljanje zračnom plovidbom*. Univerzitet u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, str. 74.

snimanja komunikacije, a za ovaj rad je povezan jer snima između ostalog i ambijent kokpita. To je uređaj koji je u dosta zrakoplovnih nesreća pomogao da se otkriju uzroci nesreće, a samim time donesu i kvalitetne preporuke kroz koje su se sprečavale slične nesreće u budućnosti. Osim u zrakoplovima već duži niz godina taj postupak se pokušava implementirati i u pružaocu usluga kontrole letenja i to kroz dva načina. Kroz službene izvještaje o zrakoplovnim nesrećama i incidentima je naglašena potreba uvođenja snimanja ambijenta te kroz Annex 11 ICAO – *Air Traffic Control*. Zračni promet kao globalni dinamički sistem, u svom je intenzivnom razvoju posljednjih decenija zahtijevao i specifičnu regulativu. Za razliku od ostalih saobraćajnih sistema, njegova karakteristika je centralizovanost upravljanja pomoću globalne regulative i kodeksa ponašanja u svjetskim razmjerama.³⁴

Kada je riječ o govornoj komunikaciji u kontroli leta ona omogućava razmjenu informacija između kontrole leta i zrakoplova, odnosno između više službi kontrole leta. Razlikujemo dvije vrste komunikacije, a to su:³⁵

- Komunikacija zrak – zemlja,
- Komunikacija zemlja – zemlja.

Snimanje određenih govornih, vidio zapisa i zapisa podataka u jedinicama kontrole leta je obaveza već duži period. Prema Uputstvu o postupanju sa govornim, podatkovnim i video zapisima u jedinicama kontrole letenja BHDCA, podaci se moraju čuvati minimalno 31 dan. Međutim snimanje je aktivno samo u slučajevima kada je veza i komunikacija „otvorena“. To podrazumijeva aktivnu komunikaciju između kontrolora leta i pilota. Sličan koncept ali u nešto drugačijem okruženju se nalazi u zrakoplovima. To je već spomenuti CVR odnosno *cockpit voice recorder*. On se nalazi u zadnjem dijelu zrakoplova odnosno u repu. Njegova primarna funkcija je analiza zapisa prilikom incidenata i zrakoplovnih nesreća. Navedeni uređaj snima zvukove upozorenja u zrakoplovu, komunikaciju u kokpitu, radio komunikaciju kao i sve ostale zvukove. Međutim taj segment je samo orijentisan na zrakoplov. Pored navedenog još se prilikom pružanja usluga kontrole leta snimaju i radarski podaci te eventualni operativni video zapisi. Nedostaje onaj dio komunikacije i pozadinskih zvukova koje se eventualno događaju na zemlji. Kroz praksu su se desile brojne nesreće koje

³⁴ Steiner, S. (1998): *Elementi sigurnosti zračnog prometa*. Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, str. 84.

³⁵ Đuzel, M. (2022): *Analiza snimanja pozadinske komunikacije sukladno Uredbi Europske komisije CIR (EU) 2020/469 - ATS.OR.460*. Pregledni naučni rad, Zaštita i sigurnost, godina 2., broj 1. str. 34.

su mogle biti spriječene kroz raniju primjenu snimanja. Nesreće koje su povezane sa snimanjem ambijenta su imale kao uzrok lošu internu koordinaciju koja nije vezana za komunikaciju zemlja - zrak odnosno komunikaciju sa kokpitom, odnosno ometanje kontrolora u operativnim prostorijama prilikom rada.

Još bitna informacija je i vremenski period čuvanja zapisa. Inače kada je riječ o snimanju u zrakoplovu on se može izbrisati trenutno nakon leta ili u vrlo kratkom periodu jer se zna da nije bilo nesreće, dok je u području kontrole leta zbog specifičnosti rada ipak potrebno nešto duže čuvati zapise. Preporuka je 24 sata, međutim brojne države su to prilagodila svojim nacionalnim pravilnicima i produžile taj rok jer se u području kontrole leta ipak ne zna u istom trenutku da se dogodio incident ili nesreća ili na primjeru Bosne i Hercegovine koja nema samostalno tijelo za istrage nesreća se čeka odluka ministarstva da se formira komisija koja bi eventualno preuzela zapise. Konkretno u slučaju Bosne i Hercegovine preporučeno je čuvanje 31 dan.³⁶

7.2. Zračna protupožarna služba u Bosni i Hercegovini

Zaštita od požara obuhvata skup mjera i radnji upravne, organizacijske, stručne, tehničke, obrazovne i propagandne prirode, koje se preduzimaju radi sprečavanja nastanka i širenja požara, njegovog otkrivanja, ali i zaštite ljudi, biljnog i životinjskog svijeta, materijalnih, kulturnih, historijskih i drugih dobara i okoliša.³⁷ Pitanjima prevencije i zaštite od katastrofa Europska unija pridaje veliki značaj još od samih početaka svojeg djelovanja, obzirom da su europske države često bile izložene različitim vrstama prirodnih katastrofa poput potresa, lavina, poplava, požara i drugih prirodnih katastrofa, ali i katastrofama koje je izazvao čovjek svojim djelovanjem. Zbog toga države članice Europske unije posebnu pažnju posvećuju pripremama za zaštitu, spašavanje i pružanje pomoći u katastrofama.³⁸ Upravo požari predstavljaju jednu veliku opasnost prema kojoj treba konstantno proaktivno i reaktivno djelovati.

Gašenje požara iz zraka danas nudi veliki spektar različitih letjelica. U ponudi su helikopteri i zrakoplovi različitih karakteristika i letnih performansi. Bosna i Hercegovina

³⁶ Đuzel, M. (2022): *Analiza snimanja pozadinske komunikacije sukladno Uredbi Europske komisije CIR (EU) 2020/469 - ATS.OR.460*. Pregledni naučni rad, *Zaštita i sigurnost*, godina 2., broj 1. str. 42.

³⁷ Knežiček, Ž. (2018): *Rukovođenje akcijama gašenja požara u Bosni i Hercegovini*. Društvena i tehnička istraživanja, 2, str. 138-149.

³⁸ Korajlić, N., Kešetović, Ž., Toth, I. (2013): *Krizni menadžment*. Fakultet za kriminalistiku, kriminologiju i sigurnosne studije, Sarajevo, str. 112.

trenutno nema svoje letjelice i često je osuđena na žrtvovanje svoje teritorije i prepuštanje požaru, ili je osuđena na traženje međunarodne pomoći od susjednih država. U 2012. godini, koja je obilovala velikim brojem požara u Hercegovini, prema podacima Federalne uprave za civilnu zaštitu, u Federaciji Bosne i Hercegovine zabilježeno je ukupno 1.855 požara otvorenih prostora; od toga 1.224 požara niskog raslinja, 505 šumskih požara i 284 požara na smetlištima, kontejnerima i sl. Prema istim procjenama, u razdoblju maj – avgust, opožareno je više od 3.200 hektara površine. U navedenom razdoblju bila su angažovana dva helikoptera Mi-8 MTV1 (sovjetski transportni helikopter srednje veličine) Oružanih snaga Bosne i Hercegovine. U tom razdoblju, na pet zahtjeva upućenih od strane civilne zaštite za angažovanje zračnih snaga uopće nije odgovoreno, na tri zahtjeva je odgovoreno s kašnjenjem od 1, 2 ili 3 dana, a pravovremenih intervencija na zahtjev bilo je ukupno šest.³⁹

Trenutno Bosna i Hercegovina nema zrakoplove koji su isključivo namijenjeni gašenju požara iz zraka. Koriste se letjelice Oružanih snaga Bosne i Hercegovine. To su letjelice koje su namijenjene vojnoj upotrebi i gašenje požara je njihova alternativna funkcija. One su konstruisane tako da helikopteri nose posebno dizajniran spremnik vode, koju ispuštaju na području obuhvaćenom požarom. Helikopteri su dosta stari, često su izvan upotrebe i imaju svoja ograničenja kada je letenje u pitanju. Drugi veliki nedostatak je odobravanje helikoptera. Politički nestabilna situacija često dovodi do nemogućnosti realizacije vojne pomoći. U 2021. godini dogodili su se požari u Bosni i Hercegovini na čije gašenje nisu poslani helikopteri jer nije bilo političkog dogovora. Također, prilikom spašavanja i traganja za nestalim osobama nije rijetkost da se ovo pitanje povlači kroz negativne konotacije.⁴⁰

Važno je zapamtiti da je zrakoplov početno navalno oružje. Njegova najveća vrijednost je u sposobnosti da napadne vatru brzo, prije nego što ona poveća brzinu kretanja, napada požar na mjestima koja su privremeno nepristupačna zemaljskim gasiteljima, baca velike količine vode ili hemikalija na vatru u kratkom razdoblju, prenosi svoj napad brzo s mjesta na mjesto s ciljem udara na tople tačke, zaštite ljudstva i opreme te smirivanje tačkastih požara.⁴¹

Bosna i Hercegovina nema razvijenu adekvatnu protupožarnu zaštitu iz zraka. Upotreba vojnih letjelica i letjelica drugih institucija ne daje adekvatnu zaštitu. Institucije koje

³⁹ Raguž, E. (2013): *Sigurnosni aspekt zaštite od požara država jadransko – jonske inicijative upotrebom zračnih snaga*, doktorska disertacija, Sarajevo.

⁴⁰ Đuzel, M. (2023): *Odabir optimalnog zrakoplova za gašenje požara iz zraka za potrebe Federacije Bosne i Hercegovine*. Pregledni rad. Sigurnost 65 (1), str. 78.

⁴¹ Rosavec, R., Španjol, Ž., Barčić, D., Palčić, D. (2014): *Primjena zrakoplova pri gašenju požara*, Vatrogastvo i upravljanje požarima, 4, 2, str. 20-36, dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/130776>, pristupljeno: 22.10.2023.

su vlasnici letjelica imaju svoje primarne funkcije te nije rijetkost da su letjelice zauzete, ili na remontu u situacijama kada se traži djelovanje. Druga činjenica je da ne postoji sistemski pristup ovom problemu, odnosno ne postoji jasna statistika i evidencija požarišnih područja. Loša koordinacija i komplikovane interne procedure dodatno otežavaju sve procese. Nedovoljna finansijska sredstva, i prevelik uticaj politike, doveli su do činjenice da Bosna i Hercegovina nema adekvatnu zaštitu od požara iz zraka. Međutim, kada se sagledaju činjenice, Bosna i Hercegovina treba pokrenuti projekat nabavke letjelice i to tipa *Air tractor* koji je optimalan zrakoplov za potrebe Bosne i Hercegovine. Gledajući teritorijalnu rasprostranjenost požara i podložnost određene regije požarima, Hercegovina kao regija izrazito je ugrožena i pozicioniranje zrakoplova je idealno na lokaciji Zračne luke Mostar.

Do nabavke letjelica, vrijeme je potrebno utrošiti u adekvatno formiranje jedinice za gašenje požara, a trenutni nedostatak zrakoplova jačati kroz dodatne memorandume o razumijevanju ili najmu određenog broja letjelica u sezoni, što je uz napomenu izrazito skupo. Iako je rad zasnovan na mogućnosti nabavke letjelica za Federaciju Bosne i Hercegovine, valja napomenuti da bi se navedene letjelice kroz protokole i sporazume vrlo jednostavno mogle koristiti i za eventualne potrebe za gašenje u entitetu Republici Srpskoj koja sada to radi sa snagama Helikopterskog servisa Republike Srpske.⁴²

Iz navedenog je vidljivo da je neohodno nabaviti određen broj protupožarnih zrakoplova u Bosni i Hercegovini čime bismo dobili jedinicu za gašenje požara iz zraka. S obzirom da se radi o specifičnoj jedinici, ona ne bi trebala biti u sastavu neke druge institucije, nego isključivo kao samostalna institucija, što bi olakšalo rad i funkcionisanje koje je vrlo bitno u kriznim situacijama. Trenutno Bosna i Hercegovina ima potpisane memorandume o razumijevanju sa susjednim državama, povezano s angažmanom letjelica.

7.3. Helikopterska medicinska služba Bosne i Hercegovine

Zrakoplovstvo je danas inkorporirano u sve grane društva. Komercijalno gledano, gotovo je nemoguće zamisliti život bez zrakoplova. Sistem zračnog prometa je nezamjenjiv u brzom transportu u komercijalne svrhe, vojsci, policiji, vatrogastvu itd. Kada gledamo vojsku, policiju, medicinu, zračni promet je tu inkorporiran kroz interventno zrakoplovstvo, koje se može definisati kao zrakoplovstvo koje se primjenjuje u kriznim situacijama, sa ciljem

⁴² Đuzel, M. (2023): *Odabir optimalnog zrakoplova za gašenje požara iz zraka za potrebe Federacije Bosne i Hercegovine*. Pregledni rad. Sigurnost 65 (1), str. 84.

umanjenja istih. Za ovaj rad je najbitnija upotreba letjelica za potrebe traganja i spašavanja, sa posebnim naglaskom na spašavanje, odnosno formiranje hitne helikopterske medicinske službe.⁴³ Najjednostavnija definicija hitne helikopterske medicinske službe kaže da je to prevoz pacijenata posebno opremljenim helikopterima do najbliže medicinske ustanove. Preciznije gledano hitna medicinska pomoć upotrebom helikoptera (engl. *Helicopter Emergency Medical Service – HEMS*) se definiše kao let helikopterom sa svrhom osiguranja hitne medicinske pomoći, na mjestima gdje je neophodan trenutni i brz transport medicinskog osoblja, medicinskih zaliha (oprema, krv, organi, lijekovi), bolesnih i ozlijeđenih osoba.⁴⁴

Vrlo čest pojam u spašavanju je „zlatni sat“. Postizanje zlatnog sata je upravo primarni cilj spašavanja, i u vanrednim situacijama i nesrećama na nepristupačnim mjestima možda jedino moguć primjenom helikoptera. Helikopterska hitna medicinska služba (HHMS) je spoj znanja medicine, kriznog menadžmenta i zračnog prometa. Obzirom da se radi o dosta skupoj i komplikovanoj organizaciji, vrlo bitna je klasifikacija pacijenata za koje je potrebno angažovanje helikoptera. Nesreće se ne događaju uvijek na pristupačnim mjestima te nije rijetka situacija da se dogode i u planinskim i šumovitim mjestima.⁴⁵ Prednosti helikopterske službe su brzina, pristupačnost, posebno obučena posada i oprema, dok su nedostaci cijena, buka, stres pacijenta, vibracije i kinetoza. Iskustva zemalja koje imaju razvijen sistem zračne hitne medicinske pomoći ukazuju da gotovo trenutna dostupnost medicinskog osoblja i brzi transport nakon ozljede smanjuje mortalitet za 35% do 52%.⁴⁶

Kada je riječ o interventnom zrakoplovstvu u Bosni i Hercegovini može se reći kako ono ne postoji. Bosna i Hercegovina ima dosta komplikovano uređenje sa mnoštvom institucija od kojih su brojne vlasnici letjelica. Takvo vlasništvo i raspored letjelica može dovesti samo do preklapanja ovlaštenja prilikom odobravanja istih. Inače u Bosni i Hercegovini je pristup upravljanju krizama „sektorski“ tj. rascjepkan između mnogo ministarstava, upravnih organizacija i dr. tijela, tako da nema ozbiljnog pristupa sa državnog nivoa u rješavanju ovog vrlo važnog pitanja za svaku zemlju.⁴⁷

⁴³ Đuzel, M. (2021): Organizacija hitne helikopterske medicinske službe u Bosni i Hercegovini. Izvorni naučni članak. Zaštita i sigurnost, godina 1., broj 2. str. 2.

⁴⁴ Galović, B., Marušić, Ž., Pita, O. (2006): *Helikopterski prijevoz – rješenje za gradski promet u posebnim okolnostima*. Fakultet prometnih znanosti u Zagrebu, Zagreb.

⁴⁵ Korajlić, N., Đuzel, M., Selimić, M. (2021): *Istraga mjesta zrakoplovne nesreće*. Društvena i tehnička istraživanja br. 1/2021, Visoka škola CEPS – Centar za poslovne studije, Kiseljak.

⁴⁶ Pavliško - Pekez, T. (2005): *Helikopterski prijevoz pacijenata*. Časopis Medix, broj 58.

⁴⁷ Ahić, J., Hadžikadunić, A., Kovačević, G., Korajlić, N., (2016). Krizni menadžment u Bosni i Hercegovini – upravljanje u defragmentiranom sistemu, Zbornik radova 9. međunarodne znanstveno-stručne konferencije „Dani kriznog upravljanja“, Veleučilište Velika Gorica

Ako gledamo trenutnu organizaciju službe ona funkcioniše „ad hoc“, odnosno od slučaja do slučaja. Ovdje se prvenstveno radi o sekundarnom transportu i to na način da se u slučaju nesreće angažuje letjelica određenog entiteta ili oružanih snaga. Obzirom na komplikovano uređenje države i sama procedura odobrenja zahtjeva je komplikovana. Za odobravanje letjelice za potrebe hitnog medicinskog transporta postoji pravilnik kojim se definiše upotreba letjelice. Navedeni pravilnik je „Pravilnik za medicinsku evakuaciju zračnim putem“. Bosna i Hercegovina nema jasno organizovano interventno zrakoplovstvo, a posebno ono čiji je primarni segment spašavanje. Obzirom na komplikovano uređenje, lošu tehničku opremljenost Bosna i Hercegovina u slučaju ozljeda ne može ispuniti „zlatni sat“ ili „platinasti sat“ prilikom spašavanja pacijenata. Europski prosjek je 12 minuta za dolazak na mjesto intervencije.⁴⁸ Ako se analizira trenutno stanje, Bosna i Hercegovina može samo imati sve veću potrebu za helikopterskom jedinicom, čija je primarna svrha spašavanje.

Neupitan je značaj hitne helikopterske medicinske službe. Trenutni sistem koji je organiziran za potrebe HHMS je dosta neefikasan i komplikovan sa neadekvatnim sredstvima. Bosna i Hercegovina kao zemlja izrazito brdovita sa nepristupačnim mjestima ali i sa rastućim turizmom zahtjeva formiranje jedne ovakve službe. Nabavka letjelica čija je primarna funkcija HHMS postavlja se kao prioritet. Gledano sa stajališta opreme i funkcionalnosti može se reći da samo Republika Srpska ima djelimično opremljen servis. Međutim za adekvatno funkcionisanje potrebno je izvršiti nabavku helikoptera fazno, i to u prvoj fazi nabavka jednog, u drugoj nabavka drugog helikoptera sa trećom fazom u rezervi koja bi se realizovala u slučaju dovoljnih finansijskih sredstava.

Često smo svjedoci potrebe HHMS kao i njene neefikasnosti, a spašavanje života nema svoju alternativu. Za postizanje zlatnog sata vrlo je bitno formiranje službe. Nažalost zbog nedostatka sredstava Bosna i Hercegovina je ipak osuđena na integraciju HHMS sa ostalim servisima kao što su civilna zaštita, OSBIH. I kao takav servis bi bio efikasan. Potrebno je uraditi institucionalno formiranje kao i definisati finansiranje sa gore navedenim opcijama. Zaključno gledano, hitna helikopterska medicinska služba HHMS mora postati prioritet Bosne i Hercegovine.⁴⁹

⁴⁸ Vidović, A., Steiner, S. (2009). *Organizacija hitne medicinske pomoći helikopterima u funkciji unapređenja prometne sigurnosti*. Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb.

⁴⁹ Đuzel, M. (2021): Organizacija hitne helikopterske medicinske službe u Bosni i Hercegovini. Izvorni naučni članak. *Zaštita i sigurnost*, godina 1., broj 2. str. 15.

8. ZAKLJUČAK

Sistem sigurnosti kao integralna djelatnost svakog društva uključuje skup subjekata i njihovih akcija u miru, vanrednim situacijama i u ratu. Svi subjekti sigurnosti međusobno su povezani na osnovu jedinstvenih načela pravnog poretka zemlje. Međutim, u pokušaju određenja pojma „sistem sigurnosti“, mora se poći od određenja sadržaja i obima pojma sigurnosti kao funkcionalne sredine ukupnih društvenih napora usmjerenih na opstanak i razvoj društva i zajednice. Sigurnost je, u konceptualnom smislu, toliko sporna da nije moguće pronaći jedinstveno naučno jezgro oko njenog značenja. Osnovni sporovi u definisanju tog pojma potiču od vrijednosnih stavova, odnosno od vrijednosti koje treba da se štite (fizička i imovinska sigurnost, politička nezavisnost, teritorijalni integritet, međunarodni mir i slično) i osnovnog subjekta koji je predmet zaštite (građanin/pojedinac, država, međunarodna zajednica, socijalna sigurnost, ekonomski sistem, životna sredina...).

Veoma važno je da sistem sigurnosti posmatramo kao cjeloviti mehanizam (nosioci i njihove djelatnosti) koji ostvaruje nacionalnu sigurnost putem prevencije i otklanjanja ugrožavanja temeljnih vrijednosti društva, u skladu sa ustavno i međunarodno priznatim standardima razvijenih demokratija i međunarodnih organizacija. Sistem sigurnosti u općem smislu obuhvata pripremljenost, zaštitu i očuvanje ljudi, imovine i informacija, kako materijalnih tako i nematerijalnih. Definicije sistema naglašavaju važnost otpornosti, koja se prepoznaje u sposobnosti sistema sigurnosti da odgovori na sve događaje, te da se oporavi od tih događaja (bez obzira bio događaj potencijalan ili stvaran). Sistem sigurnosti mora da bude u mogućnosti da apsorbira uticaje i nosi se s događajem, treba da je prilagodljiv, tj. da ima prilagodljive procese nakon događaja koji olakšavaju sposobnost sistema da se reorganizuje, promijeni i uči iz iskustva. Jednostavnije, to znači da sistem sigurnosti čine, ljudi, institucije i infrastruktura.

Civilna avijacija igra ključnu ulogu u sistemu sigurnosti na različite načine. U mnogim zemljama obavlja kontrolu i nadzor vazdušnog prostora u saradnji s zrakoplovnim vlastima. Ovo je ključno za praćenje i upravljanje letovima, sprečavanje sudara između letjelica i osiguranje bezbjednosti putnika. Civilna avijacija ima veoma važnu ulogu u traganju i spašavanju u slučaju avionskih nesreća ili izgubljenih letjelica. Ova funkcija je od suštinskog značaja za brzu reakciju u hitnim situacijama i spašavanju života. Također, civilna avijacija omogućava brz i efikasan transport medicinskih timova, opreme i pacijenata u hitnim

situacijama. Ovo je posebno važno za dolazak do ruralnih ili teško pristupačnih područja. Civilna avijacija doprinosi borbi protiv terorizma i kriminala putem stroge sigurnosne kontrole na aerodromima, praćenja putnika i tereta, kao i razmjene informacija s vlastima za otkrivanje sumnjivih aktivnosti. Civilna avijacija često igra ključnu ulogu u pružanju humanitarne pomoći i transportu osoblja i resursa u zemljama pogođenim prirodnim katastrofama ili konfliktima. Civilna avijacija podržava ekonomski razvoj kroz promociju turizma, trgovine i investicija. Ovo doprinosi stabilnosti i prosperitetu zemlje. Civilna avijacija ima ključnu ulogu u osiguranju sigurnosti, mobilnosti i ekonomskog razvoja u modernom svijetu. Njena funkcija u sistemu sigurnosti obuhvata širok spektar aktivnosti, od kontrolisanja vazdušnog prostora do pružanja humanitarne pomoći, i doprinosi globalnoj bezbjednosti i prosperitetu.

Što se tiče posebnih hipoteza one su uglavnom potvrđene, te se može konstatovati da:

- uspostavljanjem organiziranog sistema kontrole i nadgledanja vazdušnog prostora Bosne i Hercegovine, direktno se doprinosi smanjenju rizika od ilegalnih aktivnosti, kao što su krijumčarenje droge ili trgovina oružjem,
- uvođenjem efikasnih bezbjednosnih procedura na aerodromima Bosne i Hercegovine povećava se bezbjednost putnika i avio-saobraćaja i doprinosi se smanjenju incidenata i nesreća u civilnoj avijaciji,
- formiranjem brzog i efikasnog transporta putem civilne avijacije, poboljšava se sposobnost zemlje da odgovori na hitne situacije, uključujući prirodne katastrofe, medicinske evakuacije i dostavu hitnih materijala,
- civilna avijacija ima značajan ekonomski uticaj na Bosnu i Hercegovinu, stvarajući radna mjesta, podržavajući turizam i olakšavajući trgovinu, što direktno doprinosi ekonomskoj stabilnosti zemlje,
- redovnim održavanjem međunarodne saradnje i pridržavanje međunarodnih regulativa u sektoru civilne avijacije pomaže u jačanju regionalne i globalne sigurnosti i doprinose očuvanju teritorijalnog integriteta Bosne i Hercegovine.

Na kraju možemo izvesti zaključak da je generalna hipoteza koja glasi: „*Postojanje i efikasnost civilne avijacije u Bosni i Hercegovini imaju ključan uticaj na očuvanje i unapređenje sistema sigurnosti, doprinoseći bržem odgovoru na krize, jačanju ekonomske stabilnosti, i podržavajući međunarodnu saradnju u cilju zaštite teritorijalnog integriteta zemlje*“ potvrđena.

Preporuke i moguća rješenja kojima se može poboljšati uloga civilne avijacije u sistemu sigurnosti Bosne i Hercegovine, mogu se prikazati i razviti kroz niz koraka i strategija koje država može primijeniti kako bi poboljšala sigurnost, kako korisnika usluga koje pruža civilna avijacija, tako i cjelokupnog društva. Uloga civilne avijacije u sistemu sigurnosti Bosne i Hercegovine je od suštinskog značaja za očuvanje stabilnosti, zaštitu granica, hitno reagovanje u kriznim situacijama, kao i promociju ekonomske saradnje i razvoja. Evo nekoliko preporuka o tome kako unaprijediti tu ulogu:

- *Saradnja između civilne i vojne avijacije:* Potrebno je uspostaviti čvrstu saradnju između civilnog i vojnog sektora avijacije radi zajedničkog upravljanja vazдушnim prostorom i razmjene informacija o potencijalnim prijetnjama.
- *Modernizacija infrastrukture:* Investiranje u modernizaciju aerodroma i povećanje kapaciteta za brže reagovanje u hitnim situacijama, kao i za podršku vojnim operacijama, trebalo bi biti prioritet.
- *Obuka i edukacija osoblja:* Kontinuirana obuka civilnog i vojnog osoblja o sigurnosnim procedurama, prepoznavanju prijetnji i upravljanju krizama trebala bi biti sprovedena kako bi se osigurao visok nivo sigurnosti.
- *Sistem za praćenje i identifikaciju letjelica:* Uvođenje modernih sistema za praćenje i identifikaciju letjelica, uključujući radare, senzore i softverske alate, kako bi se osiguralo da se neovlaštene ili nepoznate letjelice brzo otkriju i reaguje na njih.
- *Saradnja s međunarodnim partnerima:* Bosna i Hercegovina treba aktivno sarađivati s međunarodnim organizacijama poput ICAO (Međunarodna organizacija za civilnu avijaciju) i NATO-om kako bi unaprijedila svoje kapacitete za sigurnost u avijaciji.
- *Promocija ekonomske saradnje:* Civilna avijacija igra ključnu ulogu u promociji trgovine i turizma. Zato treba raditi na privlačenju stranih investicija, otvaranju novih ruta i unapređenju infrastrukture kako bi se podržao ekonomski razvoj zemlje.
- *Kontrola nad ilegalnim aktivnostima:* Povećati napore za suzbijanje ilegalnih aktivnosti kao što su krijumčarenje droge, oružja i ilegalna imigracija putem avijacije.
- *Kriza i vanredne situacije:* Razviti planove za upravljanje kriznim situacijama koje uključuju civilnu avijaciju, uključujući prirodne katastrofe, terorističke napade i druge vanredne situacije.

- *Promocija sigurnosne svijesti:* Edukacija javnosti o sigurnosnim procedurama i rizicima u civilnoj avijaciji treba biti kontinuirana, kako bi se unaprijedila sigurnosna svijest građana.
- *Transparentnost i odgovornost:* Osigurati transparentnost i odgovornost u vođenju civilne avijacije, uključujući ugovore, finansiranje i odluke koje se tiču sigurnosti.

Ove preporuke su usmjerene na unapređenje uloge civilne avijacije u sistemu sigurnosti Bosne i Hercegovine i trebale bi biti osnov za dalji razvoj i implementaciju politika i praksi u ovoj oblasti.

LITERATURA

Knjige, članci, zbornici

1. Ahić, J., Hadžikadunić, A., Kovačević, G., Korajlić, N. (2016), *Krizni menadžment u Bosni i Hercegovini – upravljanje u defragmentiranom sistemu*, Zbornik radova 9. međunarodne znanstveno-stručne konferencije „Dani kriznog upravljanja“, Veleučilište Velika Gorica.
2. Beridan, I. (2008), *Politika i sigurnost*. Sarajevo: Fakultet političkih nauka.
3. Beridan, I., Tomić, M.I., Kreso, M. (2001), *Leksikon sigurnosti*. Sarajevo: DES.
4. Cikotić, S. (2013), *Sigurnosne pretpostavke Bosne i Hercegovine*. Sarajevo: Vijeće Kongresa bošnjačkih intelektualaca.
5. Cikotić, S., Smajić, M., Delić, H., Subašić, N. (2018), *Nacionalna sigurnost i privatna zaštita*. Sarajevo: Fakultet političkih nauka Univerziteta u Sarajevu.
6. Dautović, K. (2021), *Sistem sigurnosti Bosne i Hercegovine*. Sarajevo: Fakultet političkih nauka.
7. Đuzel, M. (2021), *Organizacija hitne helikopterske medicinske službe u Bosni i Hercegovini*. Izvorni naučni članak. *Zaštita i sigurnost*, godina 1., broj 2.
8. Đuzel, M. (2022), *Analiza snimanja pozadinske komunikacije sukladno Uredbi Europske komisije CIR (EU) 2020/469 - ATS.OR.460*. Pregledni naučni rad, *Zaštita i sigurnost*, godina 2., broj 1.
9. Đuzel, M. (2023), *Odabir optimalnog zrakoplova za gašenje požara iz zraka za potrebe Federacije Bosne i Hercegovine*. Pregledni rad. *Sigurnost* 65 (1).
10. Galović, B., Marušić, Ž., Pita, O. (2006), *Helikopterski prijevoz – rješenje za gradski promet u posebnim okolnostima*. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti u Zagrebu.
11. Grujić, Z. (1997), *Avijacija Srbije i Jugoslavije 1901-1994*. Beograd: Novinsko-izdavačka ustanova.
12. Knežiček, Ž. (2018), *Rukovođenje akcijama gašenja požara u Bosni i Hercegovini*. Društvena i tehnička istraživanja, 2.
13. Korajlić, N., Đuzel, M., Selimić, M. (2021), *Istraga mjesta zrakoplovne nesreće*. Društvena i tehnička istraživanja br. 1/2021, Kiseljak: Visoka škola CEPS – Centar za poslovne studije.
14. Korajlić, N., Kešetović, Ž., Toth, I. (2013), *Krizni menadžment*. Sarajevo: Fakultet za kriminalistiku, kriminologiju i sigurnosne studije.

15. Kržalić, A. (2009), *Stanje privatne sigurnosti u Bosni i Hercegovini*. Sarajevo: Centar za sigurnosne studije.
16. Kržalić, A., Purišević, F., Alispahić, B. (2020), *Pojam i elementi sistema sigurnosti*. Pregledni znanstveni članak, Društvena istraživanja (2).
17. Mahmutagić, A. (2016), *Pravna sigurnost građana u Bosni i Hercegovini: Paralelizmi u državnoj strukturi i vlasti*. Sarajevo: A-DIZAJN d.o.o.
18. Mihetec, T. (2014), *Upravljanje zračnom plovidbom*. Zagreb: Univerzitet u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti.
19. Pavliško - Pekez, T. (2005), *Helikopterski prijevoz pacijenata*. Časopis Medix, broj 58.
20. Pejanović, Lj. (2003), *Terorizam i protivteroristička dejstva u vazdušnom saobraćaju*. , Beograd: Vojnoizdavački zavod i JAT-Media centar.
21. Radonjić, V. (2011), *Terorizam i protivteroristička odbrana u oblasti vazdušnog prostora sa osvrtom na ulogu Vojske Srbije*. Beograd: Univerzitet u Beogradu.
22. Raguž, E. (2013), *Sigurnosni aspekt zaštite od požara država jadransko – jonske inicijative upotrebom zračnih snaga*. Sarajevo: Doktorska disertacija.
23. Rosavec, R., Španjol, Ž., Barčić, D., Palčić, D. (2014), *Primjena zrakoplova pri gašenju požara*. Vatrogastvo i upravljanje požarima, 4.
24. Stanković, V., Stojaković, G. (2014), *Terorizam u vazdušnom prostoru*. Beograd: Vojno delo, Ministarstvo odbrane Republike Srbije.
25. Steiner, S. (1998), *Elementi sigurnosti zračnog prometa*. Zagreb: Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti.
26. Tatalović, S., Grizold, A., Cvrtila, V. (2008), *Suvremene sigurnosne politike*. Zagreb: Golden marketing.
27. Vidović, A., Steiner, S. (2009), *Organizacija hitne medicinske pomoći helikopterima u funkciji unapređenja prometne sigurnosti*. Zagreb: Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti.

Zakoni i podzakonski akti

1. *Ustav Bosne i Hercegovine* („Službeni glasnik Bosne i Hercegovine“, broj: 25/09)
2. Dokument *Sigurnosna politika Bosne i Hercegovine* - broj dokumenta: 01-011-142-35-1/2006.
3. *Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu* („Narodne Novine“, broj 138/22)

4. *Nacionalni program bezbjednosti u civilnom vazduhoplovstvu* („Službeni glasnik RS”, broj 76/19)
5. *Zakon o odbrani Bosne i Hercegovine* („Službeni glasnik BiH“, 88/05)

Internet izvori

1. *Ministarstvo odbrane Bosne i Hercegovine*, http://www.mod.gov.ba/OS_BIH/nadleznosti/?id=21874, pristupljeno 19.10.2023.
2. *The 9/11 commission report*, <http://govinfo.library.unt.edu/911/report/911Report.pdf>, pristupljeno 22.10.2023.
3. *Unos tečnosti u avion*, <http://www.aerogaga.com/Unos-tecnosti-u-avion-110.html>, pristupljeno 20.10.2023.
4. *Zrakoplovna sigurnost*, <http://www.bhdca.gov.ba/index.php/hr/zakoni-i-oblasti/vazduhoplovna-bezbjednost>, pristupljeno 22.10.2023.

POPIS SKRAĆENICA

AEA	<i>Associations of European airlines</i> – Udruženja europskih zračnih prijevoznika
BHDCA	<i>Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation</i> – Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine
BS	Sudari zrakoplova s pticama
EASA	<i>European Aviation Safety Agency</i> – Europska agencija za sigurnost zračnog prometa
ECAC	<i>European Civil Aviation Conference</i> – Evropske konferencije civilnog zrakoplovstva
EPAS	<i>European Plan for Aviation Safety</i> – Europski plan za sigurnosti zračnog prometa
EUR RASP	<i>European Regional Aviation Safety Plan</i> – Evropski regionalni plan bezbjednosti
EUROPOL	<i>European Union Agency for Law Enforcement Cooperation</i> – Agencija Europske unije za suradnju u provođenju zakona
GAPPRE	<i>Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursions</i> – Globalni plan za sprečavanje izletanja sa piste
GASP	<i>Global Aviation Safety Plan</i> – Globalni vazduhoplovni plan bezbjednosti
GPS	<i>Global Positioning System</i> – Globalni sistem pozicioniranja
IATA	<i>International Air Transport Association</i> – Međunarodna asocijacija za zračni transport
ICAO	<i>International Civil Aviation Organization</i> – Međunarodna organizacija za civilnu avijaciju
IFR	<i>Instrument flight rules</i> – letenja uz pomoć instrumenata
INTERPOL	<i>The International Criminal Police Organization</i> – Međunarodna kriminalističko-polijska organizacija
JAT	Jugoslovenski Aerotransport
LAS	Ometanje rada posade laserom
MARRI	<i>Migration, Asylum, Refugees Regional Initiative</i> – Regionalna inicijativa za migracije, azil, izbjeglice
OS BiH	Oružane snage Bosne i Hercegovine
SELEC	<i>Southeast European Law Enforcement Center</i> – Centar za sprovođenje zakona jugoistočne Evrope
SMS	<i>Safety Management System</i> – Nacionalni program sigurnosti sa sistemsko upravljane sigurnošću
UAS	Događaji vezani uz operacije bespilotnih zrakoplova
VFR	<i>Visual flight rules</i> – vizualno letenje
VTOL	<i>Vertical take-off and landing</i> – zrakoplov koji je sposoban uzlijetati i slijetati okomito