



PRAVNI I REGULATIVNI ASPEKTI U SAOBRAĆAJU U KONTEKSTU ZAHTJEVA PO PITANJU IMPLEMENTACIJE ODREDBI SIGURNOSTI CIVILNOG ZRAKOPLOVSTVA U BOSNI I HERCEGOVINI

Malić Senad, email: smalic@sarajevo-airport.ba

Međunarodni aerodrom Sarajevo (Sarajevo, Kurta Schorka 36), Direktor sektora za sigurnost i
zaštitu

Doc. dr. Radoje Karadžić, email: karadzic.radoje@yahoo.com

Internacionalni univerzitet Travnik u Travniku

Sažetak: Bosna i Hercegovina (BiH) kao punopravna članica Međunarodnih organizacija (ICAO, ECAC,...), BiH ima obavezu implementirati međunarodne propise (SARPs) kako bi se stvorile pretpostavke i preduslovi za redovno, efikasno i sigurno odvijanje međunarodnog civilnog zračnog prometa. Tendencija da postane članica EU, BiH ima obavezu uskladiti svoje sa propisima EU, što uključuje i propise iz oblasti sigurnosti – Security. Ovo podrazumjeva da BiH svoj važeći Program sigurnosti civilnog zrakoplovstva iz 2008.godine, uskladi sa dokumentom EC Reg 1998/2015 na način da Državni komitet za sigurnost civilnog zrakoplovstva BiH usvoji prijedlog Programa, a zatim da Vijeće ministara BiH usvoji Odluku o uspostavljanju. Posljedično i aerodromi će biti dužni uskladiti svoje programe sa navedenim propisima. Ovo će predstavljati iskorak u pogledu stvaranja preduslova za implementaciju potrebnih mjera sigurnosti na aerodromima, kao i ispunjenje međunarodnih SARPs, što u konačnici znači da neće biti slaba tačka u ukupnom međunarodnom sistemu sigurnosti civilnog zrakoplovstva.

Ključne riječi: Zakon o zrakoplovstvu BiH, Program sigurnosti civilnog zrakoplovstva BiH, SARPs, EC Reg 1998/2015.

LEGAL AND REGULATORY ASPECTS OF TRAFFIC IN TERMS OF REQUESTS RELATED TO IMPLEMENTATION OF PROVISIONS OF CIVIL AVIATION SAFETY IN BOSNIA AND HERZEGOVINA

Abstract: Bosnia and Herzegovina (B&H) as a full member of international organizations (ICAO, ECAC), is obliged to implement international regulations (SARPs) in order to meet prerequisites and conditions for regular, efficacious and safe civil aviation traffic. Aspiring to become a member of EU, B&H has to adjust its regulations with EU ones, including the security related regulations. This implies that B&H has to bring into line its current Program of security of civil aviation from 2008 with EC document Reg 1998/2015, in a way that the State Committee security of civil aviation of B&H adopts the draft Program and then forward it to B&H Council of Ministers which is to make a decision on its adoption. Consequently, airports will also be obliged to adjust their programs with the mentioned regulations. This will be a move in respect of making preconditions for implementation of necessary security measures at airport, as well as fulfilment of the international SARPs, what practically means the airport will not be a weak link in the overall international system of civil aviation security.

Keywords: Law on aviation B&H, Program of security of civil aviation of B&H, SARPs, EC Reg 1998/2015.



Uvod

Namjera ove prezentacije je dati kratak presjek pravne i tehničke regulative koja uređuje oblast sigurnosti civilnog zrakoplovstva država članica međunarodnih organizacija koje uređuju pitanja i problematiku civilnog zračnog prometa – civilnog zrakoplovstva.

Ovom prezentacijom daće seosvrtna na dosadašnje aktivnosti koje je država Bosna i Hercegovina (u daljem tekstu BiH) poduzela u segmentu stvaranja pravnog i tehničkog okvira neophodnog da se implementiraju Međunarodi standardi i preporučena praksa (SARP²⁷²s)prije svega Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo – International Civil Aviation Organisation (u daljem tekstu ICAO), koje su manje više i zahtjevi koje svaka država treba implementirati ukoliko želi postati članica Evropske unije (u daljem tekstu EU).

Primarni cilj ovog rada je dati presjek trenutnog stanja u pogledu implementacije standarda i preporučenih praksi (SARPs) vezanih za aspekt sigurnosti, otvoriti diskusiju vezanu za zakonski i tehnički okvir, koji bi nadležnim institucijama BiH trebao potpomognuti odnosno da ukaže kako i na što efikasniji način, u što kraćem vremenskom roku (ili roku koji je dat od strane Evropskih institucija) ispuniti zahtjeve po pitanju sigurnosti civilnog zrakoplovstva u BiH, jer smo svjedoci (posebno tokom zadnje dvije decenije) brutalnosti i drskosti terorističkih djelovanja i posljedica koje ova teroristička djela imaju.

Iako je želja da u ovom radu primarni fokus bude dat regulativi EU nužno se nameće potreba predočavanja generalnih ili opštih Međunarodnih standarda i preporučenih praksi ICAO-a, odnosno odredbi Aneksa 17 - Opšte konvencije o civilnom zrakoplovstvu (Čikago konvencija).

Izvodi iz Aneksa 17:

Standard. Primarni cilj sigurnosti zrakoplovstva svake države članice će biti zaštita i sigurnost putnika, posada, zemaljskog osoblja i javnosti od akata nezakonitog ometanja. (Aneks 17, 2.1.1)²⁷³

Standard. Svaka država članica će osigurati da organizacija, kao i pravila, postupci i procedure:

- ruže sigurnost putnika, posada, osoblja na zemlji i javnosti, po svim prilikama vezanim za zaštitu i spriječavanje akata nezakonitog uplitanja u civilnom zrakoplovstvu; i
- osiguraju mogućnost brzog reagovanja i prilagođavanja na viši nivo mjera sigurnosti u bilo kom slučaju povišenog nivoa prijetnje i rizika (Aneks 17, 2.1.3)²⁷⁴

Standard 3.1.1 Svaka država članica će uspostaviti i implementirati pisani Nacionalni program sigurnosti civilnog zrakoplovstva radi zaštite operacija civilnog zrakoplovstva od

²⁷² SARP – Standard and Recommendation Practices

²⁷³ A 17 2.1.1 Each Contracting State shall have as its primary objective the safety of passengers, crew, ground personnel and the general public in all matters related to safeguarding against acts of unlawful interference with civil aviation.

²⁷⁴ A 17 2.1.3 Each Contracting State shall ensure that such an organization and such regulations, practices and procedures:

- a) protect the safety of passengers, crew, ground personnel and the general public in all matters related to safeguarding against acts of unlawful interference with civil aviation; and
- b) are capable of responding rapidly to meet any increased security threat



akata nezakonitog ometanja, putem propisa, praksi i procedura kako bi se osigurao siguran, redovan i efikasan civilni zračni promet. (Aneks 17, 3.1.1)²⁷⁵

Navedeni standardi su najznačajnije odrednice, ali ujedno predstavljaju i osnov za regulativu EU koja je donijela određen broj provedbenih regulativa koje direktno uređuju opšta i specifična pitanja iz domena civilnog zrakoplovstva i sigurnosti civilnog zrakoplovstva kao njegovog pod-sistema.

Razvoji stanje pod-sistema sigurnosti civilnog zrakoplovstva u BiH u odnosu na međunarodne zahtjeve

U cilju da se prikaže sadašnje stanje, ali i daju teze i zaključci neophodno je dati istorijski presjek obaveza i zakonskog okvira (kroz istorijsku prizmu) koga je BiH u proteklih 20 i više godina započela implemantirati u pogledu sigurnosti civilnog zrakoplovstva i postizanja zahtjeva u ovom segmentu. BiH je od svoje samostalnosti postala članica Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO), ali zbog svima poznatih razloga (ratnog stanja u BiH) BiH ozbiljnije započinje svoju aktivnost na planu uspostave sistema civilnog zrakoplovstva od 1997. godine²⁷⁶ što daje prvi okvir da se uspostavi Odjela za civilno zrakoplovstvo BiH²⁷⁷ čime je načinjen važan iskorak u stvaranju sistema međunarodnog civilnog zrakoplovstva u BiH, uključno i regulativu koja se odnosi na sigurnost - Security.

Ovakav način i pristup je omogućen direktno iz Dejtonskog sporazuma i njegovog Anexa IV - Ustav BiH, u kojem se u članu 3. pod j) utvrđuje da je „Kontrola zračnog prometa“ Ustavna kategorija i izvorna nadležnost institucija BiH, a uz pomoć i podršku međunarodne zajednice počinje sistemsko uspostavljanje i razvoj zakonskog okvira i osnova civilnog zrakoplovstva, na način kako je to propisano SARP-ima ICAO-a.

Godine 1999. BiH usvaja prvi Zakon o zrakoplovstvu BiH, čime je načinjen prvi sad se može reći i istorijski iskorak te osigurani preduslovi da nadalje, BiH podzakonskim aktima pristupi implementaciji Međunarodnih standarda u pogledu civilnog zrakoplovstva uključno i pod-sistem sigurnosti civilnog zrakoplovstva u BiH. Period od 1999. godine do 2004. godine može se reći da je bilo vrijeme pokušaja da se uspostave ili stvore svi potrebni preduslovi ali rezultati nisu bili na zavidnom nivou. Tek od 2004. godine od usvajanja drugog izdanja Zakona o zrakoplovstvu BiH, stvoren je važan iskorak kako u opštem pogledu daljeg razvoja civilnog zrakoplovstva, tako i u oblasti sigurnosti civilnog zrakoplovstva. U prilog tome navodimo najvažnije odredbe vezane za sigurnost civilnog zrakoplovstva, konkretno član 57. Sigurnost civilnog zrakoplovstva kojim se utvrđuju obaveze BiH po pitanju sigurnosti civilnog

²⁷⁵ A 173.1.1 Each Contracting State shall establish and implement a written national civil aviation security programme to safeguard civil aviation operations *against acts of unlawful interference, through regulations, practices and procedures which take into account the safety, regularity and efficiency of flights*

²⁷⁶ Dogovoreni principi usvojene od strane Vijeća ministara BiH (uz podršku, koordinaciju i punu kooperaciju međunarodne zajednice)

²⁷⁷ Department of Civil Aviation of B&H



zrakoplovstva u BiH²⁷⁸. Pored navedenog zakona, svakako važnu ulogu su imali i druga dva zakona (Zakon o Vijeću ministara BiH „Službeni glasnik BiH“ 38/02, i Zakon o ministarstvima i drugim organima uprave BiH „Službeni glasnik BiH“ broj 5/03), naime usvajanjem ovih zakona na novou BiH su uspostavljena nova ministarstva i drugi organi čime je prethodna komplicirana organizacija i ustroj BiH svedena na minimum (primjera radi, prije ovih zakona BiH nije imala jedinstveno Ministarstvo odbrane, prometa i komunikacija i sl.) što je uveliko olakšalo da se uspostave potrebni podzakonski akti i implementiraju SARPs.

Godine 2009. usvaja se treće izdanje Zakona o zrakoplovstvu BiH, „Službeni glasnik BiH“ broj 39/09, koji je i danas na snazi, te se može reći da je BiH stvorilajasniji i precizniji pravni okvir i osnov za dalje stvaranje i podizanje ukupnog sistema civilnog zrakoplovstva u BiH²⁷⁹.

²⁷⁸57.1. U interesu sigurnosti civilnog zrakoplovstva, Ministarstvo će preduzeti radnje i donijeti propise koji su neophodni da se osigura poštivanje međunarodnih konvencija i protokola o nezakonitim radnjama protiv civilnog zrakoplovstva i njegovih objekata i sredstava, u mjeri u kojoj su takve konvencije i protokoli ratificirani od Bosne i Hercegovine.

57.2. Ministarstvo uspostavlja Program sigurnosti civilnog zrakoplovstva Bosne i Hercegovine s ciljem da se zaštiti sigurnost, regularnost i efikasnost međunarodnog i međuentitetskog civilnog zrakoplovstva, time što će, putem propisa, osigurati zaštitu od radnji nezakonitog uplitanja. Ministarstvo će sklopiti sporazume s vladama entiteta, koji su potrebni za provođenje Programa sigurnosti civilnog zrakoplovstva Bosne i Hercegovine.

57.3. Ovim je BHDCA određena kao organ za koordinaciju sigurnosti civilnog zrakoplovstva u Bosni i Hercegovini. U tom svojstvu, BHDCA će :

- 1) izvještavati Ministarstvo u pogledu razvoja i provođenja Programa sigurnosti civilnog zrakoplovstva Bosne i Hercegovine;
- 2) utvrditi načine koordiniranja aktivnosti između ministarstava Bosne i Hercegovine i entiteta, kojih se ovo tiče ili koji su odgovorni za različite aspekte Programa sigurnosti civilnog zrakoplovstva Bosne i Hercegovine;
- 3) vršiti kontrolu nad raspodjelom zadataka za provođenje Programa sigurnosti civilnog zrakoplovstva Bosne i Hercegovine aerodromskim upravama, operaterima i drugim kojih se to tiče; i
- 4) po potrebi, sarađivati s odgovarajućim vlastima drugih država kako bi se prilagodili odgovarajući programi sigurnosti civilnog zrakoplovstva Bosne i Hercegovine. U izvršavanju svojih dužnosti prema ovom članu, BHDCA će poštivati odredbe Aneksa 17. Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu u najvećoj mogućoj mjeri i izdati propise potrebne za njihovo provođenje

²⁷⁹Važeći zakon 27. aprila 2009. godine POGLAVLJE II. SIGURNOST CIVILNOG ZRAKOPLOVSTVA (SECURITY)

Član 100.

(Program sigurnosti civilnog zrakoplovstva BiH)

(1) Vijeće ministara donijet će propise kojim će biti osigurano poštivanje i primjena međunarodnih konvencija i protokola koji se odnose na akte nezakonitog ometanja usmjerenog protiv civilnog zrakoplovstva, njegovih objekata i sredstava, a u interesu sigurnosti i efikasnosti međunarodnog i domaćeg civilnog zrakoplovstva.

(2) Vijeće ministara će, na prijedlog Ministarstva, donijeti odluku kojom će uspostaviti Program sigurnosti civilnog zrakoplovstva Bosne i Hercegovine (security) (u daljnjem tekstu: Program sigurnosti BiH). Odluka o uspostavljanju Programa sigurnosti BiH bit će objavljena u "Službenom glasniku BiH".

(3) Program sigurnosti BiH sadrži sve mjere, radnje i postupke preventivne zaštite od akata nezakonitog ometanja u civilnom zrakoplovstvu, djelovanja u uslovima povećanog stepena prijetnje i djelovanja u kriznim situacijama, na način i u skladu s međunarodnim obavezama BiH.

(4) Program sigurnosti BiH čine opći dio i prilozi. Opći dio i prilozi smatraju se jedinstvenim dokumentom i kao takvi će biti i tumačeni.

(5) Program sigurnosti BiH ima status dokumenta povjerljive prirode i neće biti objavljen u "Službenom glasniku BiH". Program sigurnosti BiH dostavlja se na način utvrđen posebnim propisom koji donosi BHDCA.



Naime kao što se može zaključiti iz Poglavlja II i njemu pripadajući članovi zakona, BiH je u svoju legislativu uključila sve potrebne odredbe za dosljednu implementaciju SARP-a, što naravno uključuje i regulativu EU, odnosno daje mogućnost i prostor za efikasnu primjenu i EU regulative, koja se u pogledu sigurnosti civilnog zrakoplovstva ne razlikuje od zahtjeva ICAO-a.

Kada su u pitanju podzakonski akti, nakon donošenja svakog od gore navedenih zakona usvajani su i podzakonski akti za različite aspekte civilnog zrakoplovstva uključno i aspekt sigurnosti – Security, o čemu, kroz ovu temu, želimo dati osvrt i otvoriti diskusiju u vezi s tim, ali ako to bude moguće i nužno i usvojiti zaključke koji mogu unaprijediti ovu, danas, izuzetno važnu oblast.

Kada je u pitanju aspekt sigurnosti civilnog zrakoplovstva u BiH, u prilog stvaranja što boljih uslova BiH ili ispunjenja Međunarodnih obaveza, veoma važnim se čini napomenuti da je 2003.godine usvajanjem Zakona o Vijeću ministara BiH²⁸⁰ a zatim i usvajanje Zakona

Član 101.

(Program osposobljavanja osoblja i program kontrole kvaliteta)

- (1) Program osposobljavanja osoblja iz oblasti sigurnosti civilnog zrakoplovstva i Program kontrole kvaliteta sigurnosti civilnog zrakoplovstva su prilozi Programa sigurnosti BiH i njegov sastavni dio, izrađeni na način i u skladu s međunarodnim obavezama BiH.
- (2) Program osposobljavanja osoblja iz oblasti sigurnosti civilnog zrakoplovstva sadrži pravila i procedure vezane za kvalifikacije, odabir, selekciju, obuku i certificiranje osoblja koje, po bilo kojem osnovu, obavlja poslove u civilnom zrakoplovstvu.
- (3) Program kontrole kvaliteta sigurnosti civilnog zrakoplovstva sadrži pravila i procedure vezane za elemente kontrole kvaliteta, kvalifikacije i ovlaštenja za osoblje koje provodi te elemente i liste po kojima se provode pojedini elementi kontrole kvaliteta.

Član 102.

(Državni komitet sigurnosti)

- (1) Vijeće ministara će, na prijedlog Ministarstva, donijeti odluku kojom će uspostaviti Državni komitet sigurnosti civilnog zrakoplovstva Bosne i Hercegovine (u daljnjem tekstu: Državni komitet BiH), a s ciljem kontinuirane saradnje između nadležnih tijela BiH, tokom provođenja preventivnih mjera, radnji i postupaka sigurnosti te djelovanja u kriznim situacijama izazvanih aktima nezakonitog ometanja.
- (2) Odluka o uspostavljanju Državnog komiteta BiH bit će objavljena u "Službenom glasniku BiH".
- (3) U radu Državnog komiteta BiH učestvuju predstavnici tijela nadležnih za pojedine aspekte sigurnosti civilnog zrakoplovstva (security) u BiH.
- (4) U smislu ovog zakona, Ministarstvo je odgovorno tijelo koje će:
 - a) na prijedlog BHDCA, predložiti izmjene i dopune Programa sigurnosti BiH;
 - b) osigurati funkcioniranje i rad Državnog komiteta BiH.
- (5) U smislu ovoga zakona, BHDCA je stručno i koordinaciono tijelo za pitanja sigurnosti civilnog zrakoplovstva (security) u BiH koje će:
 - a) pripremiti i pribaviti mišljenja tijela nadležnih za izradu propisa iz oblasti sigurnosti civilnog zrakoplovstva (security);
 - b) utvrditi načine koordiniranja aktivnosti između tijela u BiH, odgovornih za različite aspekte Programa sigurnosti BiH;
 - c) provoditi elemente kontrole kvaliteta sigurnosti civilnog zrakoplovstva BiH (security) po svim segmentima i odredbama Programa sigurnosti BiH;
 - d) sarađivati s međunarodnim institucijama civilnog zrakoplovstva i odgovarajućim vlastima drugih zemalja;
 - e) izvještavati Ministarstvo u pogledu razvoja i provođenja Programa sigurnosti BiH.
- (6) Članovi Državnog komiteta BiH imaju pravo na naknadu koju, posebnom odlukom, utvrđuje Vijeće ministara.

²⁸⁰ <http://www.izbori.ba/Documents/documents/ZAKONI/POZVM110508.pdf>



ministarstvima i drugim organima uprave BiH datpotpuniji doprinos, te stvoreni preduslovi za efikasniji put i način uspostavljanja sistemasigurnosti civilnog zrakoplovstva u BiH. Pored već uspostavljene Direkcije za civilno zrakoplovstvo BiH (u daljem tekstu BHDCA) dolazi do uspostave novih ministarstava na nivou BiH, a značajan doprinos u uspostavi sistema sigurnosti civilnog zrakoplovstva BiH ogleda se i u činjenici da od 2000. godine započinje uspostavljanje čitavog niza policijskih i sigurnosnih agencija na nivou BiH, počev od uspostave Granične policije BiH (u daljem tekstu GP BiH), Obavještajno-sigurnosne agencije BiH (u daljem tekstu OSA-OBA BiH), Državne agencije za istragu i zaštitu (u daljem tekstu SIPA BiH), Tužilaštva i suda BiH,... itd. čime se mogao pokrenuti cijeli niz potrebnih aktivnosti koje su rezultirale uspostavom i prvim²⁸¹, a zatim vrlo brzo i drugim izdanjem²⁸² Programa sigurnosti civilnog zrakoplovstva BiH. Usvajanjem drugog (2004.g), a zatim i trećeg izdanja (2009.g) Zakona o zrakoplovstvu BiH, država BiH, sa aspekta sigurnosti, stvorila je sve preduslove da ispuni zahtjeve po pitanju implementiranja standarda ICAO-a, preporuka Evropske konferencije za civilno zrakoplovstvo (u daljem tekstu ECAC) čiji član je BiH postala 2004.godine. Ovom svakako treba dodati da je BiH 2002.godine formirala Državno koordinirajuće tijelo za pitanja sigurnosti tj. Odlukom tadašnjeg saziva Vijeća ministara BiH uspostavlja se Državni komitet za sigurnost civilnog zrakoplovstva BiH²⁸³, što za BiH predstavlja značajan iskorak u stvaranju preduslova za dalji razvoj i uspostavu sistema sigurnosti civilnog zrakoplovstva u BiH, ali i implementaciju preuzetih obaveza u vezi s tim. Ovo omogućava dalji institucionalni pristup na implementiranju ICAO SARPs. Period između 2003. i 2007.godine uspostavom Ministarstva prometa i komunikacija BiH, ovo ministarstvo preuzima ulogu u daljem razvoju sistema sigurnosti civilnog zrakoplovstva te se u tom periodu usvaja nekoliko odluka i izmjena i dopuna odluka o Državnom komitetu za sigurnost civilnog zrakoplovstva BiH²⁸⁴ koji u tom periodu daje doprinos da se usvoje i tri izdanja Programa sigurnosti civilnog zrakoplovstva BiH, što predstavlja osnovni podzakonski akt za pitanja sigurnosti ali i ispunjenje ICAO SARPs.

Ono što se posebno važim jeste činjenica da je „Treće izdanje“ Programa sigurnosti civilnog zrakoplovstva BiH²⁸⁵ pored implementacije ICAO SARPs dalo jednu izuzetno značajnu odrednicu u smislu da su u ovo izdanje (koje je i danas na snazi i u upotrebi) uključeni i zahtjevi iz regulative Evropske unije (konkretno dokument 2320/2002).

Nažalost država BiH (što iz objektivnih ali i subjektivnih razloga) od 2008. godine do danas nije pratila reviziju izmjene i dopune međunarodne regulative uključno i regulativu EU (koja je u nekoliko navrata provela izmjene i dopune regulative, a BiH je ostala na „implementaciji iste iz 2002.godine“) što za posljedicu ima mnogobrojne probleme jer je Državni program

²⁸¹ Program sigurnosti civilnog zrakoplovstva BiH broj 01-29-850 od 24.05.2004. godine

²⁸² Program sigurnosti civilnog zrakoplovstva BiH broj: 01-02-1732/05 od 12.07.2005. godine

²⁸³ Odluka Vijeća ministara BiH broj 119/2002 od 18.07.2002.godine

²⁸⁴ Odluka o uspostavljanju Državnog komiteta za sigurnost civilnog zrakoplovstva BiH „Službeni glasnik BiH“ broj: 12/04 od 14.04.2004.godine, Odluka o izmjenama i dopunama Odluke "Službeni glasnik BiH", broj 44/05, Odluka o uspostavljanju Državnog komiteta za sigurnost civilnog zrakoplovstva BiH „Službeni glasnik BiH“ broj: 61/07)

²⁸⁵ Odluka Vijeća ministara kojim se uspostavlja Program sigurnosti civilnog zrakoplovstva BiH („Službeni glasnik BiH“ broj 20/08)



sigurnosti civilnog zrakoplovstva BiH (kao osnovni podzakonski akt) neusklađen, a zahtjevi međunarodnih organizacija su takvi da je neophodan kontinuitet u usklađuju legislative države članice sa novim SARPS jer smo svjedoci različitih vidova i oblika prijetnji i izazova koji često završavaju sa velikim brojem ljudskih žrtava kao i velikom materijalnom štetom.

U navedenom periodu (2008. do danas) bilo je pokušaja da se podzakonska legislativa BiH uskladi s Međunarodnim standardima i preporučenim praksama (uključno i regulativu EU) ali je ostalo na pokušaju. Naime 2013-2014. godine „Radna grupa“ je izradila novo izdanje Programa sigurnosti civilnog zrakoplovstva BiH, koga je u formi Prijedloga usvojio Državni komitet za sigurnost civilnog zrakoplovstva BiH, međutim zbog nejasnih razloga Odluka o uspostavljanju i Program nikada nisu bili upućeni Vijeću ministara BiH na usvajanje.

Ono što ohrabruje jeste činjenica da je sadašnje Vijeće ministara odnosno resorni Ministar Ministarstva prometa i komunikacija BiH dao jasnu poruku da će što prije biti pokrenute dalje aktivnosti na usklađivanju ovog dokumenta sa SARPs a time i sa regulativom. Ponovo je uspostavljen novi saziv Državnog komiteta te se ovih dana nastavljaju aktivnosti na organizaciji sjednica ovog tijela čime se stvaraju preduslovi da se usvoji novo izdanje Programa sigurnosti civilnog zrakoplovstva BiH, koji bi u potpunosti trebao biti usklađen sa regulativom EU. Takođe je ovih dana Ministarstvo sigurnosti BiH, svjesno izuzetno važne uloge ovog Ministarstva i Ministra (kao rukovodioca Kriznog tima) pokrenulo aktivnosti na izradi izmjena i dopuna Programa sigurnosti civilnog zrakoplovstva BiH a informacije s kojima raspolazemo idu u prilog činjenici da bi se takođe vrlo brzo mogla zakazati i sjednica Državnog komiteta za sigurnost civilnog zrakoplovstva BiH čime bi se u konačnici osigurala institucionalna podrška da se Program sigurnosti civilnog zrakoplovstva uskladi s SARPs (što uključuje i EU regulativu).

Zaključak

Obzirom na činjenicu da je BiH (iako tzv. Treća država – Third country) 2008. godineu najvećem obimu imala implementiranu regulativu Evropske unije (gledano sa aspekta sigurnosti civilnog zrakoplovstva i sigurnosti aerodroma), stojimo na stanovištu da BiH može na jednostavan način nastaviti svoj put u tom pravcu.

Naime, u pogledu realizacije gore iznesene tvrdnje, neophodno je pored ili u toku usklađivanja Programa (kao podzakonske legislative) sa ICAO SARPs implementirati i odredbe dokumenta EC Reg 1998/2015 (koji se suštinski ne razlikuje bitno od ICAO SARPs).

Usvajanjem novog izdanja Programa, svim odgovornim subjektima države BiH, a posebno aerodromima biće stvoreni zakonski preduslovi da i sami usklade svoje propise sa ovim podzakonskim aktom te se ovim ujedno i implementiraju sve obaveze preuzete iz mape puta države koja želi postati članica Evropske unije.

Ono što ohrabruje i što daje pozitivno svjetlo kada je u pitanju država BiH, u kontekstu stepena implementacije regulative EU jesu činjenice da su procedure i propisi (koje i sada provode aerodromi u BiH) manje-više usklađeni sa zahtjevima EU.

U tom pogledu, može se dati tvrdnja da je Međunarodni aerodrom Sarajevo u potpunosti (u zadnjih 10 godina) implementirao propise kako i koliko to zahtijeva EU. Iznoseći ovu tvrdnju, konkretno Međunarodni aerodrom Sarajevo, u pogledu sigurnosne opreme, procedura i osposobljenosti zaposlenika (koji provode mjere sigurnosti odnosno čine sistem sigurnosti) na



takvom nivou koji se može uporediti sa bilo kojim aerodromom EU. Ovaj je aerodrom implementirao sve preduslove vezane za „tzv.Regulatorni agent – Third Country“ čime je omogućeno nesmetano prometovanje carga i pošte zračnim putem, kao i sve odredbe vezane za tekućine „liquide“ te naši putnici više nisu u podređenom položaju u odnosu na putnike EU država (prilikom putovanja i kupovine tekućina u bescarinskim trgovinama). Ovom su naravno doprinjeli pozitivni stavovi i podrška menadžmenta aerodroma za zahtjeve proistekle iz velikog broja međunarodnih inspekcija i audita, kao i od strane zračnih operatora (koji na redovnom osnovu provode razne provjere i procjene stepena implementacije mjera sigurnosti na aerodromu).

Ostala tri aerodroma su nešto iza aerodroma Sarajevo, ali uzimajući obim prometa na istima isti idu u dobrom pravcu i u korak sa zahtjevima, bez obzira što je legislativa BiH odnosno Program sigurnosti civilnog zrakoplovstva BiH datiran i važeći iz 2008.godine.

I na kraju, u nastojanju da damo zaključak, koji zasigurno može ići u pravcu tvrdnje da je država BiH na dobrom putu da ispunji sve obaveze iz domena sigurnosti civilnog zrakoplovstva čime će biti implementirani i svi predviđeni odnosno zahtijevani uslovi koje EU postavlja kao obavezu pred državu koja želi postati punopravna članica.

Ovim se ujedno može reći da su aerodromi jedna od svijetlijih tačaka države BiH kada je u pitanju implementacija i ispunjenje regulative EU i zasigurno će nastaviti trend svog daljeg razvoja i implementacije svih SARPs.