



Izvještaj o događajima koji su uticali na bezbjednost letenja u 2024. godini

**IZVJEŠTAJ O DOGAĐAJIMA KOJI SU UTICALI NA
BEZBJEDNOST LETENJA U 2024. GODINI**





Izveštaj o događajima koji su uticali na bezbjednost letenja u 2024. godini

Direkcija za civilno vazduhoplovstvo Bosne i Hercegovine (BHDCA), kao organ nadležan i odgovoran za obavljanje funkcije regulatora i nadzora u oblasti civilnog vazduhoplovstva, ima zadatak da odgovori obavezama Bosne i Hercegovine kao države članice Međunarodne organizacije za civilno vazduhoplovstvo (*International Civil Aviation Organization - ICAO*) i potpisnice Čikaške konvencije.

Uz to, Bosna i Hercegovina (BiH) je član Evropske konferencije civilnog vazduhoplovstva (*European Civil Aviation Conference - ECAC*) i ima status posmatrača u radu Evropske agencije za bezbjednost u vazduhoplovstvu (*European Aviation Safety Agency - EASA*).

BiH je ratifikovala Sporazum o uspostavljanju Zajedničke vazduhoplovne oblasti (*European Common Aviation Area - ECAA*) i potpisala radni aranžman sa EASA, čime je prihvatila obavezu usklađivanja, transponovanja i primjene propisa Evropske unije u oblasti civilnog vazduhoplovstva.

BHDCA, kao jedina vazduhoplovna nadzorna i regulatorna vlast u Bosni i Hercegovini, učestvuje u obezbjeđivanju bezbjednog odvijanja vazdušnog saobraćaja u prostoru Bosne i Hercegovine.

U skladu sa obavezama preuzetim pristupanjem BiH, kao punopravne članice, u ICAO, ECAC, EUROCONTROL i potpisivanjem ECAA Multilateralnog sporazuma sa Evropskom unijom, zadatak BHDCA je da obezbijedi implementaciju međunarodnih standarda bezbjednosti letenja (*Safety*) i bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva (*Security*), kao i blisku saradnju sa subjektima odgovornim za implementaciju pomenutih standarda i preporučenih praksi na operativnom nivou.

1. Bezbjednost letenja (Safety)

Funkciju regulatora i nadzor, a koju obavlja BHDCA, i koje se odnose na bezbjednost vazdušne plovidbe, obavljaju se kroz određene vazduhoplovne funkcionalne oblasti, a to su:

- a) plovidbenost vazduhoplova,
- b) operacije vazduhoplova,
- c) licenciranje letačkog osoblja,
- d) vazduhoplovna navigacija,
- e) aerodromi.

U Bosni i Hercegovini funkcionišu sljedeći pružaoci usluga, od kojih se u najvećoj mjeri i dobijaju izvještaji o određenim događajima u oblasti bezbjednosti letenja:

A) Pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi:

Agencija za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi Bosne i Hercegovine (BHANSA)

B) Međunarodni aerodromi:

1. Međunarodni aerodrom Sarajevo
2. Međunarodni aerodrom Banja Luka
3. Međunarodna zračna luka - aerodrom Mostar i
4. Međunarodni aerodrom Tuzla

C) Letilišta:

1. "Stipe Krišto", Livno
2. "Golubić", Bihać
3. "Urije", Prijedor
4. "Jegin lug", Tuzla
5. "Zalužani", Banjaluka
6. "Popovi-Bijeljina", Bijeljina
7. "Ciljuge", Živinice
8. "Kenan Jusufbašić", Visoko
9. "Nišići", Ilijaš
10. Ranč "Lazy Horse", Hadžići
11. "Gorice", Krepšić
12. "Kreševo", Kreševo
13. "Medeno polje", Bosanski Petrovac i
14. "Dragon", Bijeljina

D) Avio-kompanije:

"ICAR Air" Tuzla

E) Škole letenja:

1. Vazduhoplovna škola Aero-klub "Sveti Ilija", Banja Luka
2. Škola letenja Aero-klub "Izet Kurtalić", Visoko
3. Vazduhoplovna škola "SBA škola letenja"
4. Vazduhoplovni klub "SKYDIVE", Banja Luka
5. Klub slobodnog letenja "Kros", Banja Luka
6. Jedriličarska škola A.K."Tuzla" Tuzla i
7. Vazduhoplovna škola "Glide Flight Academy", Prijedor

F) Organizacije za održavanje vazduhoplova (PART 145), kontinuiranu plovidbenost (CAMO) i vazduhoplovno-tehničku obuku:

1. Avioservis "Ikar", Laktaši (BA.MF)
2. "Orao", Bijeljina (E7.145)
3. "Icar Air", Tuzla (BA.MG)
4. "Srednja škola metalnih zanimanja", Sarajevo (BA.147)
5. AvioBOSS d.o.o. (BA.145)
6. Helikopterska jedinica MUP RS (E7.MG)
7. Helikopterski servis Republike Srpske (BA.145) i
8. "Omladinska organizacija GLIDE Prijedor" GLIDE CAMO (BA.MG.0007);

G) Medicinski centri:

1. Zavod za zdravstvenu zaštitu radnika u saobraćaju – Sarajevo
2. Zdravstvena specijalistička ustanova – Poliklinika "Vitalis", Mostar i
3. Vazduhoplovno medicinski centar "DOM ZDRAVLJA MOSTAR", Mostar

H) Centri za obuku vazduhoplovnog osoblja na aerodromu:

1. Centar za obuku aerodroma Banja Luka i
2. Centar za obuku aerodroma Tuzla

1.1 Identifikacija i sistematizacija hazarda i njihove posljedice

Vazduhoplovna industrija se svakodnevno susreće sa širokim spektrom rizika koji se odnose na letačke operacije, na službe kontrole letenja, službe održavanja, aerodrome, kao i državnu administraciju. Međutim, nemoguće je eliminisati sve rizike, niti su sve metode mitigacije rizika ekonomski izvodljive.

Direkcija za civilno vazduhoplovstvo Bosne i Hercegovine kontinuirano dobija izvještaje o događajima u civilnom vazduhoplovstvu i vrši njihove analize i daje preporuke kako bi se unaprijedila bezbjednost vazdušne plovidbe.

Radi lakšeg razumijevanja određenih pojmova, koji će se koristiti u daljem tekstu, dajemo i definiciju određenih pojmova koji imaju sljedeće značenje:

- a) **Događaj:** nesreća, ozbiljna nezgoda (ozbiljan incident) i incident, neispravnost ili kvar vazduhoplova, njegove opreme ili bilo kojeg elementa sistema vazdušne navigacije koji se koristi ili ima namjeru da se koristi u svrhu ili u vezi sa operacijama vazduhoplova ili sa obezbjeđenjem sistema upravljanja vazdušnim saobraćajem ili pružanja navigacione pomoći vazduhoplovu;
- b) **Nesreća (udes) - Accident:** događaj povezan sa operacijom vazduhoplova, koji se desio od (trenutka) momenta ukrcavanja jedne ili više osoba u vazduhoplov sa namjerom da se obavi let do (trenutka) momenta iskrcavanja svih osoba iz vazduhoplova, pri čemu je nastala bilo koja od sljedećih posljedica:
 - 1) smrt ili teška (ozbiljna) tjelesna povreda osobe zbog:
 - a) boravka u vazduhoplovu, ili
 - b) direktnog kontakta s bilo kojim dijelom vazduhoplova, uključujući dijelove koji su se odvojili od vazduhoplova, ili
 - c) direktne izloženosti izduvnom mlazu mlaznog motora, osim kada su povrede nastale zbog prirodnih uzroka, samopovređivanjem ili su ih nanijele druge osobe, ili kada su povrede nanesene slijepim putnicima koji su se skrivali izvan dijelova koji su na raspolaganju putnicima i posadi;
 - 2) oštećenje vazduhoplova ili oštećenje njegove strukture koje negativno utiče na jačinu strukture ili karakteristike leta vazduhoplova ili zahtijeva veću opravku ili zamjenu oštećene komponente, izuzev otkaza ili oštećenja motora (kada je oštećenje ograničeno na motor, kapotaže ili agregate) ili oštećenja elisa, krajeva krila, antena, guma, kočnica, oplata, malih udubljenja ili proboja u oplati vazduhoplova;

- 3) vazduhoplov nestao ili je potpuno nedostupan (nije mu moguće prići);
- c) **Ozbiljna nezgoda (ozbiljan incident) - *Serious Incident*:** događaj (nezgoda) koji obuhvata okolnosti koje ukazuju da se nesreća (udes) mogla dogoditi ili da se nesreća (udes) zamalo dogodila;
- d) **Nezgoda – Incident:** događaj koji je povezan sa operacijom vazduhoplova, koji utiče ili je mogao uticati na bezbjednost vazduhoplova, a nije nesreća (udes).

Hazardi u sistemu bezbjednosti vazdušne plovidbe (*Safety*) koji mogu izazvati nesreće, ozbiljne nezgode i nezgode, svrstavaju u sljedeće vrste:

- 1) Hazardi koji se mogu javiti u toku sprovođenja operacija vazduhoplovima;
- 2) Hazardi koji su u vezi sa tehničkom uslovima, održavanjem i popravkom vazduhoplova;
- 3) Hazardi koji su u vezi sa aerodromima i zemaljskim uslugama;
- 4) Hazardi koji su u vezi sa uslugama i objektima u vazdušnoj plovidbi.



1.2 Godišnji obim saobraćaja u okviru FIR Sarajevo

Uvod

Izveštaj o korištenju vazdušnog prostora se odnosi na period od 1. 1. 2024. do 31. 12. 2024. godine.

Mjesec	Broj operacija
Januar	29.507
Februar	27.222
Mart	31.751
April	41.510
Maj	50.312
Jun	53.492
Jul	60.722
Avgust	60.033
Septembar	55.327
Oktobar	54.148
Novembar	34.338
Decembar	34.183
UKUPNO	532.545

Izveštaj o broju avio-operacija na aerodromima u BiH za period od 1. 1. 2024. do 31. 12. 2024. godine.

Mjesec	Broj operacija
Januar	1261
Februar	1174
Mart	1258
April	1749
Maj	2090
Jun	2465
Jul	2919
Avgust	3112
Septembar	2389
Oktobar	2067
Novembar	1706
Decembar	1583
UKUPNO	23773



1.3 Pregled događaja

Ukupan broj događaja koji su uticali na bezbjednost letenja (*Safety*), prijavljenih BHDCA u toku 2024. godine, je 168.

1.3.1 Vazduhoplovne nesreće i ozbiljni incidenti

Opis događaja	Nesreća/ Ozbiljni incidenti	Nastala šteta/povrede	Mjesto događaja
Prinudno slijetanje vazduhoplova	Ozbiljan incident	Bez većeg oštećenja vazduhoplova	Mostar

1.3.2 Događaji u vezi sa sprovođenjem operacija vazduhoplovom

Broj događaja	Vrsta događaja	Mjesto događaja	Uzrok	Preduzete mjere/Mjere prevencije
15	Ometanje posada vazduhoplova laserom	Faze slijetanja i polijetanja vazduhoplova na/sa aerodroma	Zloupotreba lasera od strane nepoznatih lica	Direkcija za civilno vazduhoplovstvo BiH (BHDCA) je održala sastanak sa predstavnicima MKT i BHANSA na kome je analizirano: Zakonodavstvo BiH - lasersko ometanje civilnog vazduhoplovstva u BiH kao akt nezakonitog ometanja i krivično djelo, lasersko ometanje kao prekršajno djelo i preventivne aktivnosti – podizanje nivoa bezbjednosne kulture i svijesti kod građana. Aerodromi primjenjuju proceduru izvještavanja koja je usaglašena između: aerodroma, kontrole letenja i granične policije, a to je da kontrolor leta putem radio-kanala obavijesti OPC aerodroma, koji dalje sve detalje prenose graničnoj policiji, koja dalje komunicira sa policijskim stanicama, a koje intenziviraju patroliranje u područjima sa kojih dolazi ometanje laserima. Nastaviti prijavljivati putem bezbjednosnih izvještaja kako bi se ukazalo na probleme koji mogu da prouzrokuju ovakvi događaji, te kako bi se podigla svjesnost i dodatna opreznost. Obavijestiti nadležne organe (policijske stanice) o ometanju laserskim zracima na aerodromu.

6	Gubitak radarskog odraza	Faza krstarenja	Problemi sa transponderom vazduhoplova	BHDCA je obavijestila državu registra vazduhoplova o ovom događaju. BHANSNA je o ovim događajima obavijestila EUROCONTROL s ciljem prikupljanja podataka o neispravnosti rada transpondera u sklopu sistema izvještavanja EVAIR, te s ciljem informisanja avio-kompanije o problemu na njihovom vazduhoplovu.
2	Prinudno slijetanje vazduhoplova	Letilište	Loši vremenski uslovi	O ovom događaju je obaviješten CAA države u čijem se registru nalazi vazduhoplov.
1	U prilazu za slijetanje prije praga PSS došlo je do sudara vazduhoplova sa dronom	Letilište	Nepoštovanje propisa	Identifikovano je lice koje je upravljalo dronom, koji je udario u vazduhoplov. Policija je tužilaštvu podnijela izvještaj o počinjenom krivičnom djelu.
1	Pilot aviona prijavio PAN PAN medical emergency i tražio divergenciju za BGD	AoR BHACC	Loše zdravstveno stanje putnika	Postupci oblasnih kontrolora letenja koji su bili na dužnosti u vrijeme događaja su sprovedeni u skladu s važećim „Operativnim procedurama i instrukcijama za rad u BHACC“.

1	Zaokret vazduhoplova udesno i stvaranje potencijalnog konflikta	AoR BHACC	Izbjegavanje loših vremenskih prilika	U dokumentu „LoA između BG ATCC i SA ATCC“, definisan je postupak u slučaju odstupanja saobraćaja uzrokovanog nepovoljnim vremenskim prilikama koje utiču na susjedne jedinice. Prezentovati predmetni događaj prilikom naredne kontinuirane obuke oblasnih kontrolora letenja kao primjer dobre prakse u pružanju ATC usluga.
1	Zaokret vazduhoplova bez ATC odobrenja čime je ugrožena separacija sa drugim vazduhoplovom	Od FL355 do FL375	Nisu utvrđeni razlozi odstupanja vazduhoplova, od instrukcija KL LQHIG37 (okret ulijevo 095, od prethodno zahtijevanog 150 udesno)	BHANSa će: U sklopu sistema za izvještavanje EVAIR, obavijestiti EUROCONTROL o navedenom događaju, a sve s ciljem informisanja posade vazduhoplova o važnosti poštovanja instrukcija KL. Informisati Kancelariju za bezbjednost SMATSA o sprovedenoj istrazi.
1	Problemi sa ostvarivanjem dvosmjerne komunikacije KL sa vazduhoplovom	ATCU II	Nepoznat	Sistemi i oprema koji su korišteni od strane KL su bili ispravni i funkcionalni. O ovom događaju je obaviješten CAA države registra vazduhoplova. Pomenuti CAA će se povezati sa operaterom aviona kako bi dobio dodatne detalje o događaju.

1	Blizak susret vazduhoplova sa balonom	AoR BHACC	Sve do sad utvrđeno ukazuje da je uzrok navedenog događaja van granica BHANSA. Istragom nije moguće utvrditi ko, kada i gdje je lansirao/pustio balon	Prema audio zapisu komunikacije između KL i posade vazduhoplova, balon je bio bijele boje, ispod kojeg je visio neki uređaj ili nešto slično tome; Nije utvrđeno da je do bliskog susreta vazduhoplova sa balonom došlo zbog nedostatka ili neispravne opreme, izostanka postupaka ili načina postupanja osoblja ili zbog nedostatka procedura, krivih procedura BHANSA.
1	Vazduhoplov 5 minuta nakon polijetanja se vraća na slijetanje	Aerodrom	EFIS (Electronic Flight Instrument System) failure	<i>In order to prevent event from re-occurring and act preventively on appearance of similar event, ICAR AIR Accountable Manager shall issue a Safety Circular to its personnel providing most important details of an event that happen and reminding them all on a needs for proper and adequate implementation of all prescribed processes, procedures, including regulatory and company requirements related to flight operations and airworthiness requirements from the prospective of an event itself, but also reminding them on relevance of event's reporting requirements.</i>
1	Vojna vježba	AoR BHACC	Vojna vježba je najavljena BHANSA, te je informacija od strane AMC Manager dostavljena rukovodiocima od interesa (BHACC, JPAKL, ATM), putem e-mail poruke. Vojna vježba je imala odobrenje Ministarstva inostranih poslova BiH, koje je dostavljeno BHANSA; Dodatne informacije o vojnoj vježbi je dostavila i	1) Izraditi tehnološki proces za operativno osoblje na način kao da će ista ova vojna vježba biti sprovedena tokom 2024. godine i to tako da budu razvijene procedure: - analize nestandardnih vojnih vježbi i potencijalnog uticaja na bezbjednost ili normalne operacije BHANSA; - vertikalne komunikacije (informisanja, obavješćavanja) osoblja koje će biti u smjenama tokom sprovođenja vojnih vježbi; - rad sa OAT saobraćajem, te korištenja vojne radio terminologije; - mjere i postupci ukoliko se dogodi letenje vojnih vazduhoplova, a koji nepoštuju propisane standarde;

			Ambasada Sjedinjenih Američkih Država u BiH; Nije utvrđeno da je unutar BHANSA sprovedena analiza uticaja vojne vježbe na sprovođenje operacija BHACC ili JPAKL(ova) a na osnovu zaprimljenih informacija o vojnoj vježbi.	- razvijeni tehnološki proces uvrstiti u operativne procedure i instrukcije BHACC. 2) Preporuku iz OCC 56-22, P3 koja glasi: "Prijavljene događaje analizirati kroz redovne i vanredne sastanke organizacionih jedinica BHANSA, s ciljem utvrđivanja mjera za ublažavanje ili otklanjanje opasnosti i pridruženih rizika, ukoliko se potvrdi da isti postoje, nezavisno od toka interne istrage bezbjednosnih događaja, te isto dokumentovati u skladu sa poglavljem 6.4 Održavanje sastanaka organizacionih jedinica Agencije, dokumenta "Planiranje i izvještavanje u BHANSA", QM.PROC.008." integrisati u krovne dokumente svake operativne/organizacione jedinice BHANSA (BHACC i JPAKL), odnosno u one dokumente koji definišu uloge i odgovornosti rukovodilaca; 3) Preispitati i u skladu sa preispitivanjem ažurirati dokument "Radiotelefonska komunikacija u BiH", ATS.DOC.001, na način da se u istom uvrsti referenca ili više njih, koje se odnose na radio komunikaciju (način, tehnologija, terminologija) sa OAT saobraćajem; 4) Utvrditi potrebu za dokumentovanjem postupaka notifikacije vojnih vježbi u kojima učestvuju vazduhoplovi (civilni i/ili vojni), koordinacije između zainteresovanih strana (MVP, MO i sl.), analize planiranih (nestandardnih) vojnih vježbi, u skladu sa ICAO Cir 330, Civil Military Cooperation in Air Traffic Management; 5) Sa nalazima ove istrage upoznati šefove smjena BHACC i JPAKL, te spoljne subjekte: Ministarstvo inostranih poslova BiH i Ministarstvo odbrane BiH;
--	--	--	---	---

1	Vazduhoplov u preletu prijavio PAN PAN	AoR BHACC	Manji hidraulički problem	O ovom događaju BHDCA je obavijestila CAA u čijem registru se nalazi vazduhoplov koji je učestvovao u događaju. <i>A Work Order was issued for investigation. Following investigation, Hydraulic System Tube was found sheared.</i>
1	U toku leta vazduhoplova na relaciji ZAG-SJJ, u fazi spuštanja vazduhoplova posada se javila preko JPAKL AS da na letu ima putnik koji spominje riječ "bomba"	Faza spuštanja vazduhoplova	Propust prilikom kontradiverzione zaštite na aerodromu polijetanja, jer je prema informacijama od MAS, putnik u ručnom prtljagu imao tri noža, od kojih je jedan imao oštricu dužine 6 cm. U odvojenom prtljagu pronađena je "olovka" koja je u sebi imala nož sa oštricom od 6 cm.	O ovom događaju putem OWIS aplikacije je obaviješten šef Odsjeka za vazduhoplovnu bezbjednost BHDCA. BHDCA je o ovom događaju obavijestila CAA države registra vazduhoplova.
1	Polijetanje vazduhoplova bez prethodnog uklanjanja pokrivača sa "pitot cijevi i statičkih portova"	Aerodrom	Izvršen je predpoletni pregled vazduhoplova i tom prilikom je ujedno utvrđeno da su pokrivači sa statičkih portova i pitot cijevi uklonjeni. U međuvremenu je počela kiša da pada i mehaničar je odlučio da vrati pomenute pokrivače ali nije obavijestio letačku posadu o tome.	O ovom događaju obaviješten šef Odsjeka za plovidbenost vazduhoplova BHDCA. BHDCA je o ovom događaju obavijestila Ministarstvo građevinarstva i saobraćaja Mađarske i avio-kompaniju. Avio - kompanija je sproveo internu istragu ovog događaja. Zaključci te istrage: <i>The statement of the technician is the following:</i> <i>He put back the covers to the pitot system on His own, and omitted to communicate that fact to the flight crew. Note: The intention of the technician to protect the pitot system from the rain is correct, but the accomplishment without communication is led to the incident.</i> <i>The technician stated that He was advised by the ground staff having covers on the pitot system before loading the</i>

				cargo. As far as before the departure His attention was split that may cause that after particular advise He left covers on. Note: From technical perspective to leave the covers on till the latest point of the time during heavy rain is logical, but obviously can raise the risk leaving them on. The Pilot (PF) stated that during the take-off He observed RW and maintain the the direction. During take-off the speed callout (70 kts) was made. He also stated that there was no fault message of speed disagree. It was confirmed by the other pilot too. The V1, V2 and VR were called by the First Officer. After acceleration He heard impact noise and after that They are realised that instrument readings are supposed to be incorrect. After that was taken the decision to turn back. Other action was taken by the technical division. For the whole fleet was ordered a unified ground support kit with new pitot covers. Ministarstvo građevinarstva i saobraćaja Mađarske je obavijestilo BHDCA da je preduzeto sljedeće: After several consultations with the Safety Manager of the Fleet Air we agreed on the classification of the occurrence and needed actions. E.g. refresher training of Part B of the Fleet Air Operation Manual, especially for the Crew Communications between ground staff and take-of callouts.
1	Proglašeno stanje djelimične pripravnosti kodnog naziva "VIKTOR"	Aerodrom	Problemi koje je prijavio pilot aviona nakon polijetanja	O ovom događaju obaviješten CAA države u čijem se registru avion nalazio.

1	Događaj povezan sa komunikacijom, KL pokušao kontaktirati pilota na frekvenciji ali bezuspješno. Avion je uspješno sletio.	Aerodrom	Nepoznat	O ovom događaju obaviješten CAA države u čijem registru se nalazi predmetni avion.
1	Neuspjeli prilaz aviona	Aerodromska kontrola letenja	Pilot je javio kontroli letenja da je tehnički razlog	O ovom događaju je obaviješten CAA države u čijem registru se nalazi predmetni avion. Prezentovati predmetni izvještaj/događaj na narednoj kontinuiranoj obuci prilaznih (APS)/aerodromskih ADI KZP (Tema: "Situational awareness") kao primjer pravilnog postupanja u neuobičajenoj situaciji.
1	Nepoznata letjelica tipa motorni paraglajder iznad letilišta	Letilište	Pilot motornog paraglajdera nije izvršio najavu letenja	Istraga događaja je u toku.
1	Avion vršio aero – foto snimanje bez odobrene zone rada	FIR Sarajevo	Operator vazduhoplova se nije pridržavao navedenog u odobrenju. Od strane operatora nije podnesen Zahtjev za uspostavu zone za radove iz vazduha, a što je njegova obaveza prema važećoj regulativi i odobrenju, koje mu je izdato od strane BHDCA.	BHDCA o ovom događaju je obavijestila CAA države u čijem registru se nalazi predmetni vazduhoplov. Izvršiti realizaciju zaključaka s internog sastanka BHANSA održanog 26.6.2024. godine, koordinacionog sastanka BHANSA i BHDCA, održanog 15.7.2024. godine, te koordinacionog sastanka BHANSA, BHDCA i MOBiH održanog 7.11.2024. godine, po pitanju rezervisanja i aktiviranja stalnih i privremenih (ad hoc) struktura u vazdušnom prostoru i korištenja AMC portala, koji do sada nisu realizovani.

1	ATC nije mogla uspostaviti komunikaciju sa pilotom vazduhoplova	ATCU II	Mogućnost problema sa sistemom za komunikaciju vazduhoplova jer je KL pokušao uspostaviti komunikaciju sa posadom vazduhoplova na emergency frekvenciji. KL je primijenila duplu normu razdvajanja za ovaj vazduhoplov (2000 ft vertikalno i 10 NM i više horizontalno) od ostalih vazduhoplova.	O ovom događaju BHDCA je obavijestila CAA države registra vazduhoplova. BHANSA će obavijestiti EUROCONTROL o ovom događaju.
1	Neovlašten ulazak paraglajdera u vazdušni prostor	Blizina letilišta	Nepoštovanje vazduhoplovnih propisa	Stručno lice BHDCA je obavilo telefonski razgovor sa službenicima policijskih stanica. Tom prilikom je utvrđeno da policija nije identifikovala lice koje je obavljalo funkciju pilota paraglajdera.
1	Problem uspostavljanja komunikacije sa pilotom vazduhoplova	FL340	Nepoznat	Sistemi i oprema koji su korišteni od strane KL su bili ispravni i funkcionalni. O ovom događaju je obaviješten CAA države u čijem registru se nalazi vazduhoplov koji je učestvovao u događaju. BHANSA će informisati EUROCONTROL o ovom događaju. Prilikom narednog ažuriranja dokumenta ATC.UPU.019 od strane tehnologije rada razmotriti potrebu da se detaljnije opiše postupak kontrolora letenja u slučaju jednostranog gubitka radio veze.

1	Pilot se panično javio sa porukom da spušta, kao i da mijenja pravac kretanja	AoR BHACC	Gubljenje uzgona usljed turbulencije. Kompleksna saobraćajna situacija usljed loših vremenskih uslova.	Preslušavanjem audio zapisa ŠS, PLC i EXE sa posadom ovog vazduhoplova ali i drugih vazduhoplova, može se zaključiti da su vremenski uslovi na području AoR BHACC bili nepovoljni, što je za posledicu uzrokovalo zahtjevima posada za obilaženjem loših vremenskih uslova („avoiding“). Nema preporuka.
1	Od strane kontrole letenja na aerodromu proglašena je SOS AIRPORT INDIA situacija „Anonimna dojava o postavljenoj bombi u avionu“ Dobijena informacija da se u vazduhoplovu na letu RYR9PC nalazi bomba.	FL190	-	Odmah po primljenoj informaciji aktiviran je odgovarajući plan za postupanje u kriznoj (contingency) situaciji te su preduzete sljedeće aktivnosti: - Avion je nakon slijetanja pozicioniran na izolovano mjesto. - Pristupilo se evakuaciji putnika koji su autobusima prevezeni na protivdiverzionu kontrolu u E-VIP salonu, a zatim na pasošku kontrolu na međunarodnom graničnom prelazu Aerodrom Sarajevo. - Izvršen je protivdiverzioni pregled aviona i iskrcavanje prtljaga, kojom prilikom nisu pronađeni predmeti kojima bi mogla biti ugrožena bezbjednost putnika, aviona i objekata na aerodromu. - U 18:36 časova, obaviješteni su svi subjekti na aerodromu da se obustavljaju sve radnje i aktivnosti u vezi sa anonimnom dojavom, te da se subjekti mogu vratiti redovnim aktivnostima. Lice koje je zaprimilo poruku je odmah privedeno od strane istražilaca agencije SIPA. Sve aktivnosti pregleda sprovedene do 18:36 kada je proglašen prestanak krizne situacije. BHDCA je obavijestila komercijalnog operatora vazduhoplova, kako bi se skrenula pažnja na obavezu operatora, preciznije kapetana vazduhoplova da, u skladu sa Planom za krizne situacije izazvane aktima nezakonitog ometanja, dostavi izvještaj BHDCA u situacijama kada je

				vazduhoplov u letu predmet anonimne dojava o eksplozivnoj napravi.
1	Pilot vazduhoplova prijavio aktivaciju TCAS RA u toku penjanja na viši nivo leta	ATCU II	Vazduhoplov je penjao sa FL350 na FL360. Prolazeći FL357 imao je brzinu penjanja 1700 ft/min dok je iznad njega u suprotnom pravcu letio vazduhoplov na FL370. Vazduhoplov je tokom penjanja na viši nivo leta, prema FL360, prijavio da ima „Moderate“ turbulenciju.	Instrukcije i odobrenja kontrolora su obezbjeđivale minimalne norme razdvajanja među vazduhoplovima. Prilikom sprovođenja naredne kontinuirane obuke oblasnih kontrolora letenja BHACC, prezentovati predmetni događaj (Naučene lekcije - Situational Awareness). U sklopu sistema za izveštavanje EVAIR, obavijestiti EUROCONTROL o navedenom događaju, s ciljem informisanja posade vazduhoplova o važnosti poštivanja instrukcija KL.
1	Odstupanje vazduhoplova od ATC instrukcije	Setor LQHIG37/LQTOP	Vazduhoplov s ciljem penjanja na FL390, je dobio instrukciju 15° ulijevo (radi separacije sa WZZ8680), što je i učinio, ali se neposredno nakon okreta ulijevo vratio na prvobitnu putanju prema tački AKIKA.	Koordinacija za penjanje vazduhoplova, pozivnog znaka TUI3FG, sa FL370 na FL390 je urađena u skladu sa dokumentom oznake ATC.UPU.019, Poglavlje 7.11.1 procedure za međusektorsku koordinaciju. Posada vazduhoplova, pozivnog znaka TUI3FG, je nakon informacije od strane KL o saobraćajnoj situaciji koja je izazvana vraćanjem na tačku AKIKA, za svoj postupak uputila izvinjenje. Prezentovati predmetni događaj prilikom sprovođenja naredne kontinuirane obuke oblasnih kontrolora letenja. (Naučene lekcije - Situational Awareness). U sklopu sistema za izveštavanje EVAIR, obavijestiti EUROCONTROL o navedenom događaju, a sve s ciljem informisanja posade vazduhoplova TUI3FG o važnosti poštivanja instrukcija KL.

1	Gubitak snage motora vazduhoplova u fazi polijetanja na visini od 20-30 m	Letilište	Pregledom komande korekcije smješe uočeno je da nedostaje mehanizam za fiksiranje položaja ručice za korekciju smješe, kako je naloženo po NPV 00-09-01 Saveznog ministarstva za saobraćaj SR Jugoslavije, što može da predstavlja razlog za djelimičan gubitak snage motora.	Nakon izdavanja CRS, a prije uvođenja u dalju eksploataciju, izvršiti provjere rada aviona na zemlji i provjeru u vazduhu u minimalnom trajanju od jedan čas iznad Letilišta. Koristiti liste pregleda iz PTO aviona i liste čuvati u dosijeu aviona uz ovaj izvještaj.
1	Pilot vazduhoplova koji je letio na relaciji LJLJ-LQSA deklarirao emergency dok je bio sa KL na vezi i tražio da leti prema Splitu	Okolina tačke OKSIG	Otkaz lijevog motora	KL JPAKL Banja Luka ga je prebacio na frekvenciju ACC Zagreb. Na sastanku kontrolora letenja JAPKL Banja Luka, informisati sve kontrolore JPAKL Banja Luka o situaciji „Sierra-S“ i ispoštovanoj proceduri.

1	Vazduhoplov 5 minuta nakon polijetanja se vraća na slijetanje	Nakon polijetanja sa aerodroma	EFIS (Electronic Flight Instrument System) failure	<i>In order to prevent event from re-occurring and act preventively on appearance of similar event, ICAR AIR Accountable Manager shall issue a Safety Circular to its personnel providing most important details of an event that happen and reminding them all on a needs for proper and adequate implementation of all prescribed processes, procedures, including regulatory and company requirements related to flight operations and airworthiness requirements from the prospective of an event itself, but also reminding them on relevance of event's reporting requirements.</i>
---	---	--------------------------------	--	---

1.3.3 Događaji u vezi sa tehničkom uslovima, održavanjem i popravkom vazduhoplova

Broj događaja	Vrsta događaja	Mjesto događaja	Uzrok	Preduzete mjere/Mjere prevencije
N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

1.3.5 Događaji koji su u vezi sa uslugama i objektima/postrojenjima u vazdušnoj plovidbi

Broj događaja	Vrsta događaja	Mjesto događaja	Uzrok	Preduzrte mjere/Mjere prevencije
1	Zamrzavanje ekrana kontrolorskih radnih pozicija	ATCU I, ATCU II, JPAKL Sarajevo	Problemi nastali nakon instalacije nove verzije software MangAir	Sprovesti ažuriranje promjene „Implementacija zahtjeva poboljšanja funkcionalnosti operativnog i simulatorskog sistema obrade podataka“ 1-24 na način da se identifikuje veza sa procjenom bezbjednosti 6-19 za aktivnost ispravke nepravilnosti softvera, odnosno softverske neispravnosti sistema MangAir i ARTAS, da se u skladu sa novim testiranjima uvrste nove opasnosti i mjere ublažavanja u skladu sa testiranjem nove verzije softvera, te da se utvrde jasne linije odlučivanja u primjeru djelimičnog ili potpunog otkaza sistema MangAir kao posljedica implementacije promjene. Sprovesti preispitivanje i ažuriranje dokumenta „Operativne procedure i instrukcije za rad u BHACC“, ATC.UPU.019 s ciljem utvrđivanja postupanja operativnog osoblja sa Obrascem zapažanja na opremi, kao i utvrditi jasnu oznaku ovog obrasca u navedenom dokumentu (ATC.FORM.120 ili 121), te isto sprovesti i za – Obrazac za prijavu smetnji na frekvenciji (oznake ATC.FORM121 ili 122).
1	Pojava lažnih alarma o ulasku u AD HOC zone	TMA i CTR Sarajevo	Pomenute zone koje su unesene u Indra MangAir sistem kao aktivne, a zapravo nisu. AD HOC zone su rezervisane ali neaktivne dok se ne aktiviraju telefonskim pozivom u APP Sarajevo. Bez obzira na to, ove zone su aktivne u sistemu i svaki	Izvršiti realizaciju zaključaka sa internog sastanka BHANSA, održanog 26.6.2024. godine, i koordinacionog sastanka BHANSA – BHDCA po pitanju privremenih (ad hoc) struktura u vazdušnom prostoru i korištenja AMC portala.

			track koji ulazi u njih izaziva aktivaciju alarma na koji KL moraju da reaguju.	
1	Pojava nepoznatih osoba u OPS sali bez ikakve najave	ATCU I i ATCU II	Prema izjavi rukovodioca ATCU II, radilo se o „kandidatima za oblasne kontrolore letenja čije je školovanje produženo“, te da: „Postoji najava radova koja uključuje pomenuto testiranje.“	Uloga, odgovornosti, ovlaštenja i mentorstvo osoba koje izvestilac spominje u zapisu o događaju (studenti - kandidati za KL) je nejasna i nedefinisana osoblju koje je zaduženo za organizaciju smjenskog rada u ATCU I, odnosno operativnom osoblju u smjeni nije dostavljena jasna informacija, a kako bi organizovali svoj rad i rad studenti - kandidati za KL; Osobama koje izvestilac spominje u zapisu o događaju (studenti - kandidati za KL) dodijeljena je uloga testiranja, ispitivanja sistema prilikom funkcionalnih promjena sistema (promjena 1-24) i uvođenja novih Sistema, iako „Priručnik za stručno osposobljavanje zaposlenih Odjela za upravljanje vazdušnim saobraćajem (ATM)“, TRE.MAN.005 v.1.0, u poglavlju 4.2 jasno definiše ko može sprovoditi testiranje, ispitivanje sistema prilikom promjena ili uvođenja novih sistema; Izraditi program obuke za studente-kadnitate za KL u prelaznom periodu do početka nove obuke u skladu sa preporukom za „opservacijama“ i dokumentima „Uvođenje novih zaposlenika u posao“, HR.DOC.005 i „Politika upravljanja ljudskim resursima“, HR.POL.001; Utvrđiti mogućnosti u skladu sa regulatornim propisima BHDCA i BHANSA internim aktima mogućnosti za angažovanjem studenata-kandidata za KL u aktivnostima testiranja, te u skladu sa utvrđenom potrebom preispitati i ažurirati dokument „Priručnik za stručno osposobljavanje uposlenika Odjela za upravljanje vazdušnim saobraćajem (ATM)“, TRE.MAN.005 v.1.0 u dijelu koji se odnosi na testiranje postojećih ili novih sistema ili izraditi novi dokument kojim će angažman studenata-kandidata za KL u aktivnostima testiranja biti definisan; Izraditi novi dokument kojim će biti definisan ulazak drugog (neoperativnog osoblja, studenata-kandidata KL, čistačica, domara i sl.) u prostorije operativne sale ATCU I ili

				preispitati i ažurirati postojeći dokument „Operativne Procedure i Instrukcije za rad u BHACC“, ATC.UPU.019 kojim će biti proširen sastav smjene.
2	Prekid mrežnog napajanja električnom energijom usljed čega je došlo do nestanka interneta	BHACC	Regionalni raspad elektroenergetskog sistema	Organizovati radni sastanak između predstavnika ATCU I i AMC, te BH NOF s ciljem unapređenja međusobne saradnje kroz preispitivanje i po potrebi ažuriranje dokumenata Operativne instrukcije Odjela za vazduhoplovnu tehniku ATCU I“, CNS.UPU.052, „Procedura za rad dežurnog vazduhoplovno-tehničkih službi“, CNS.PROC.015, „Uputstvo o koordinaciji AMC – BHACC ATCU I“, ASM.UPU.007 a koji u svojim pojedinim dijelovima definišu odgovornosti i obaveze koje se donose na koordinaciju iznad navedenih jedinica, uz prisustvo stručnih savjetnika za bezbjednost i kvalitet nadležnih za sve tri iznad pomenute jedinice. Sprovesti analizu elektroenergetskog napajanja na nivou BHANSA (sve lokacije) sa ciljem izrade prijedloga za poboljšanje sistema pomoćnog i/ili nezavisnog napajanja električnom energijom opreme i sistema u BHANSA s ciljem minimiziranja ili potpunog otklanjanja uticaja otkaza napajanja iz javne elektroenergetske mreže.
1	Preopterećenje sektora	ATCU II	Vertikalni intruderi iz LQHIHG37 sektora	Potrebno je da BHANSA tokom naredne kontinuirane obuke za KL sprovede radionice s ciljem osvježavanja znanja iz oblasti ATFM. Potrebno je da BHANSA tokom naredne kontinuirane obuke za FMP sprovede radionice s ciljem osvježavanja znanja iz oblasti ATFM. Potrebno je da BHANSA sprovede analizu ATFM odstupanja za predmetni događaj, u skladu sa dokumentom “Operativne procedure i instrukcije za rad kontrolora protoka saobraćaja (FMP)”.

1	Aktivira se ZONE VIOLATION nakon ulaska vazduhoplova iz LDSB	ATCU II Banja Luka	Zona B26 nije bila prikazana na SDD-u, ni na radnoj poziciji kod PLC kontrolora ni kod EXE kontrolora do aktivacije upozorenja ZN u nultoj liniji Label-a.	Izvršiti preispitivanje od strane Odsjeka za razvoj i tehnologiju rada upravljanja vazdušnim saobraćajem (ATS), da li je došlo do tehničke greške izbacivanjem poglavlja 8.1.10 Aktivacija prikaza zona na SDD, te izvršiti ispravku ukoliko jeste putem info obrasca do nove verzije dokumenta, odnosno da se poštuje propisano označavanje i upoznavanje sa izmjenama prilikom donošenja nove verzije dokumenta. U procjenama bezbjednosti za privremene (ad hoc) strukture vazdušnog saobraćaja, za gornju visinsku granicu koja prelazi 10000 ft AMSL određivati FL. Na narednoj kontinuiranoj obuci kontrolora vazdušnog saobraćaja upoznati oblasne kontrolore vazdušnog saobraćaja sa događajem, te zaključcima sa sastanka o stalnim i privremenim strukturama vazdušnog saobraćaja održanog 26.06.2024. godine.
1	Neispravnost navigacionih uređaja GP i DME	JPAKL	Prisustvo vode u GP/DME kontejneru, zbog čega su uređaji preventivno isključeni do sanacije hidroizolacije kontejnera.	Potrebno je da BHANSA: Na sljedećem sastanku osoblja Odsjeka za vazduhoplovnu tehniku JPAKL-a prezentuje razlog ulaska vode u GP/DME kontejner (pop nitne sa gornje strane krovnog sandwich panela kontejnera su vremenom popustile zbog vremenskih uticaja), ukazati na potrebu za boljim provjeravanjem vodonepropustljivosti kontejnera u kojem se nalaze uređaji/sistemi i podsjetiti na obavezu da se korektivna održavanja uređaja/sistema evidentiraju tehničkim izvještajima u skladu sa internim dokumentima.; Održi sastanak Odsjeka za vazduhoplovnu tehniku i Odsjeka kontrole letenja JPAKL-a na kome je neophodno prezentovati propust u vezi neobjavljivanja NOTAM-a o neraspoloživosti NAV sredstva koja nisu bila operativna;

				Preispita i po potrebi ažurira dokument – Uputstvo o koordinaciji između odsjeka u JPAKL, na način da se jasno propiše koordinacija između Odsjeka za vazduhoplovnu tehniku i Odsjeka kontrole letenja JPAKL-a i procedura podnošenja zahtjeva za objavu NOTAM u slučajevima neispravnosti radio-navigacionih i drugih uređaja koji su objavljeni u AIP-u BiH; Preispita i ažurira dokument–Uputstvo za održavanje uređaja za mjerenje rastojanja DME, na način da se propiše preventivna provjera vodonepropusnosti kontejnera u kojim su smješteni uređaji DME 435/415; Preispita i ažurira dokument–Procedura za praćenje raspoloživosti vazduhoplovno-tehničkih sistema i usluga na način da se propiše praćenje raspoloživosti uređaja DME spregnutih sa sistemima ILS ili da se navede da se raspoloživost sistema ILS mora računati imajući u vidu i raspoloživost uređaja DME spregnutih sa sistemima ILS.
1	Frozen picture na RDR ekranima na EXE i PLC poziciji	Sarajevo	Regionalni raspad elektroenergetskog sistema	Organizovati radni sastanak između predstavnika ATCU I i AMC, te BH NOF s ciljem unapređenja međusobne saradnje kroz preispitivanje i po potrebi ažuriranje dokumenata Operativne instrukcije Odjela za vazduhoplovnu tehniku ATCU I“, CNS.UPU.052, „Procedura za rad dežurnog vazduhoplovno-tehničkih službi“, CNS.PROC.015, „Uputstvo o koordinaciji AMC – BHACC ATCU I“, ASM.UPU.007 a koji u svojim pojedinim dijelovima definišu odgovornosti i obaveze koje se donose na koordinaciju iznad navedenih jedinica, uz prisustvo stručnih savjetnika za bezbjednost i kvalitet nadležnih za sve tri iznad pomenute jedinice. Sprovesti analizu elektroenergetskog napajanja na nivou BHANSA (sve lokacije) sa ciljem izrade prijedloga za poboljšanje sistema pomoćnog i/ili nezavisnog napajanja

				električnom energijom opreme i sistema u BHANSA s ciljem minimiziranja ili potpunog otklanjanja uticaja otkaza napajanja iz javne elektroenergetske mreže.
1	Kontrolori na radnim pozicijama su radili duže od propisanog vremena	ATCU II	Nedovoljan broj operativnog osoblja za rad na 4 sektora	Potrebno je da BHANSA realizuje odobrene preporuke proistekle nakon sprovedene istrage događaja pod evidencionim brojem OCC 7-24, čiji je rok za realizaciju decembar tekuće godine, a koje se odnose na istu problematiku. Navedene preporuke glase: - Na nivou BHACC održati sastanak rukovodilaca sa operativnim osobljem u vezi sa problematikom navedenom u prijavi događaja. - Utvrditi potrebu da se u skladu sa propisima i internim dokumentima, u saradnji s HR i tehnologijom rada, utvrdi mogućnost da se propiše/ili striktno opiše eventualno produženje rada operativnog osoblja (oblasnih kontrolora) u ovakvim ili sličnim situacijama, imajući u vidu trenutni broj raspoloživih oblasnih kontrolora u BHACC, na način da se ukupno radno vrijeme i pauze regulišu, kako bi se minimizirala mogućnost umora i obezbijedio visok nivo budnosti i koncentracije.

1	Moguće narušavanje separacije između vazduhoplova (aktiviranje STCA PREDICTION)	LQHIGH37 SECTOR	Zaokret aviona bez prethodne konsultacije pilota sa KL	Sektorski tim je imao pripremni sektorski plan za rješavanje konflikta između vazduhoplova pozivnih znakova TVF51QW i TRA6738. S ciljem održavanja separacije, a nakon okreta vazduhoplova pozivnog znaka TVF51QW i aktiviranja STCA PREDICT, EXE KL je bez odlaganja izdao instrukciju vazduhoplovu TVF51QW za okret udesno 10°, pa 20°, a naknadno i instrukciju za snižavanje na FL360. Posada vazduhoplova TRA6738 je na instrukciju KL za okret udesno 20° izjavila da nije u mogućnosti zbog lošeg vremena i postojanja Cumulonimbus – Cb sa njihove desne strane. Prezentovati predmetni izvještaj/događaj prilikom naredne kontinuirane obuke oblasnih kontrolora letenja. Utvrditi potrebu za izradu scenarija za vježbu na narednoj kontinuiranoj obuci oblasnih kontrolora letenja na osnovu ovog događaja u svrhu provjere sposobnosti kontrolora letenja da razriješe ovakvu ili slične situacije.
2	Problem na prilaznim frekvencijama	JPAKL	Nakon ponovnog odlaska na Bukovik sa sistem inženjerom ATCU I, problem riješen tako što je izvršena rekonfiguracija Ethernet porta linka, nakon čega je sve ponovo bilo u funkciji. Razlog gubitka konfiguracije na Ethernet portu linka nepoznat; Nakon što je, dana 9.2.2024. godine, u 14.00 LT izvršen reset GATEX2 grane A (reset je izvršen na dugme reset) a nakon nekoliko	Potrebno je timu za analizu stanja i predlog znavljanja nedostajućih VHF/UHF radio-stanica, te pripadajućih dijelova i rezervnih dijelova, dostaviti izvještaj o sprovedenoj internoj istrazi događaja i naglasiti stanje, probleme i hitnost znavljanja VHF/UHF sistema. Takođe, naglasiti kako je reparacija zastarjelih dijelova sadašnjeg VHF/UHF sistema upitna, kao i podrška proizvođača uopšteno. Potrebno je da BHANSA preispita definisane obaveze proizvođača opreme u ugovoru o nabavci usluge podrške održavanja VCS, VRRS i Smart Tools, u smislu da je proizvođač odgovoran za brzinu reakcije i sugestiju rješavanja problema.

			minuta i grane B praćen je jedno vrijeme rad na frekvenciji 136.450B MHz i ustanovljeno je da su prekidi prestali. Praćenje rada na frekvenciji 136.450B MHz se nastavilo, U periodu od 19. februara do 29. februara razmijenjeno je nekoliko e-mail-ova (šef OZT - Frequentis) u kojima je traženo snimanje sa različitih tačaka VCS, kao i pomijeranje VOX detecion level. Nakon novih prijava prekida na frekvencijama 118.250B MHz i 136.450B MHz, izvršeni cold reset oba GPIF i GATEX, zamjena jedinog inband za prijemnik 118.250 MHz VHF serije 200. Od 21.2.2024. godine prekidi na frekvencijama sa VHF site Bukovik više nisu prisutni (zaključno sa danom pisanja izveštaja 4.3.2024. godine).	
1	Rad na sektoru duže od propisanog	ATCU II Banja Luka	Kontrolori na radnoj poziciji Lower sektor su radili u trajanju od 2 časa i 8 minuta, jer nije bilo mogućnosti da ih zamijene kolege planirane rasporedom, s obzirom na to da su bili angažovani na Upper sektoru.	Potrebno je na nivou BHACC održati sastanak rukovodilaca sa operativnim osobljem u vezi sa problematikom navedenom u prijavi događaja. Potrebno je utvrditi potrebu da se u skladu sa propisima i internim dokumentima u saradnji sa HR i tehnologijom rada, utvrdi mogućnost da se propiše/ili striktno opiše eventualno produženje rada operativnog osoblja (oblasnih

				kontrolora) u ovakvim ili sličnim situacijama, imajući u vidu trenutni broj raspoloživih oblasnih kontrolora u BHACC, na način da se ukupno radno vrijeme i pauze regulišu, kako bi se minimizirala mogućnost umora i obezbijedio visok nivo budnosti i koncentracije.
1	Problemi u radu s AWOS (Automatic Weather Observing System)	JPAKL	Uzrok gubitka informacija sa AWOS sistema i veoma nepouzdanog pokazivanja sa senzora na oba displeja koji pokazuju METEO podatke nepoznat. Na osnovu prijave, tehnika je pokušala na sve moguće načine da otkloni problem ali bezuspješno.	Prešlo se na korištenje novog AWOS sistema.
1	Aktiviranje STCA (Short-Term Conflict Alert) alarma dok je vazduhoplov bio u holdingu	ATCU II	Nedostatak plana leta za predmetni vazduhoplov	Potrebno je da BHANSA: Tokom naredne kontinuirane obuke kontrolora vazdušnog saobraćaja BHACC, a kako bi se obezbijedila dosljednost u primjeni procedura i korištenju sistema, uključiti i vježbe simulacije situacija sa nedostatkom plana leta. Uputi zahtjev tehnologiji rada da se izvrši analiza i po potrebi razmotri optimizacija algoritma za holding, imajući u vidu predmetni događaj.
1	Isključenje svih sistema od operativnog značaja (VCS, AWOS, CADAS, ATIS, CIMA CT, nadzor ispravnosti uređaja)	JPAKL	UPS je ustanovio previsok izlazni napon te se automatski isključio u periodu od nekoliko sekundi	Obezbijediti servisiranje sistema za besprekidno napajanje (UPS) EATON 93E u JPAKL-u, u skladu sa Ugovorom o nabavci usluga redovnog održavanja elektroenergetskih sistema.

				Održavati sisteme za besprekidno napajanje u skladu sa internim dokumentom – Uputstvo za korištenje i održavanje UPS sistema u BHANSA. Obezbijediti besprekidno napajanje mrežne opreme za daljinsko upravljanje i nadzor NAV sredstva DME, na način da ista bude u potpunosti napojena pomoću sistema za besprekidno napajanje (UPS) EATON 93E i/ili pomoću odgovarajućeg UPS-a male snage dovoljne za napajanje te mrežne opreme. Izvršiti procjenu rizika u vezi navodnog radnog preopterećenja pojedinog osoblja Odsjeka za vazduhoplovnu tehniku JPAKL-a u posljednje vrijeme.
1	Preko AFTN mreže dolaze FPL/poruke sa ostalih adresa, ali da ne pristižu sa EUCHZMFP adrese	BHACC/Operativna jedinica I Sarajevo	NM je provodio radove na održavanju IFPS (FLIGHT PLAN PROCESSING SYSTEM) u skladu sa prethodno pripremljenim planom sadržanim u NM-MAINT-2 Release Notes, od 31.5.2024. godine. Informacija o radovima je sadržana u dokumentu NM-MAINT-2 Release Notes, od 31.5.2024. godine i AIM poruci od 24.6.2024. godine od 07:55 UTC.	Tokom sljedeće kontinuirane obuke za kontrolore protoka vazdušnog saobraćaja prezentovati ovaj događaj s ciljem unapređenja obuke i naučenih lekcija, sa napomenom praćenja NOP portala i njemu pridruženih informacija (kao npr. AIM poruke). Na nivou BHANSA utvrditi potrebu (npr. putem radnog sastanka) za dodijeljivanjem tačke kontakta praćenja dokumenta „NM-MAINT-2 Release Notes“, kao i načina provjere uticaja planiranih aktivnosti sadržanih u navedenom dokumentu na operativne procedure i/ili sisteme BHANSA. Utvrditi potrebu (npr. putem radnog sastanka) za preispitivanjem i ažuriranjem „NM sporazuma“, od 21.11.2014. godine, između BHANSA i NM.
1	Na "back up" FMP operativnoj radnoj poziciji nema pristupa CHMI CIFLO (Collaboration Interface for Flow Management Position)	BHACC	Nije instalisana nova verzija softvera	Ažuriranja CHMI-CIFLO aplikacije sprovoditi isključivo u skladu sa dokumentom „Protokol o nivou usluga između pružalaca ATM i CNS usluga“, ATM.CNS.SLA. Upoznati FMP osoblje s ovim događajem s ciljem prevencije eventualnih budućih sličnih događaja.

1	Radar contact lost	FL360	Posada vazduhoplova je nakon informacije o gubitku odraza obavijestila kontrolu vazdušne plovidbe da je gubitak uzrokovan gubitkom njihovog ADS-B (Automatic Dependent Surveillance – Broadcast) transpondera.	BHANSA će o događaju obavijestiti EUROCONTROL, u cilju prikupljanja podataka o neispravnosti rada transpondera u sklopu sistema izvještavanja EVAIR, te u cilju informisanja aviokompanije o problemu na njihovom vazduhoplovu. O događaju informisati kontrolore vazdušnog saobraćaja u BHACC, te istima skrenuti pažnju na to da BHACC u svom radu ne koristi podatke ADS-B transpondera, te da u slučaju ponovnog događaja, gdje ih posada vazduhoplova obavijesti da je problem bio u ADS-B transponderu, traže od posade dodatne informacije, na koji način je ADS-B povezan sa SSR transponderom čije podatke BHACC i koristi u svom radu.
1	Na SDD upaljena zona Igman iako KL iz TMA Sarajevo su rekli da ta zona nije aktivna	ATCU II	Nepoznat	Istraga događaja je u toku.
1	Prekoračenje propisanih kapaciteta objedinjenog Lower/Upper sektora LU35	ATCU II	Nepoznat	Istraga događaja je u toku.
1	Oružane snage BiH su letile u u zoni Župski Razboj LQTRA1 van vremena kada je zona	Zona Župski Razboj	OS BiH ne poštuju procedure i vrijeme korištenja odobrenih struktura vazdušnog	Održati sastanak Načelnika JPAKL Banja Luka sa predstavnicima Oružanih snaga BiH - Mahovljani o načinu procedura najava i rezervacija vazdušnog prostora u BiH od strane Oružanih snaga BiH.

	bila aktivirana		prostora na način na koji su to tražile u NAUP koje su im i odobrene	
1	Odstupanje obima saobraćaja od deklariranih kapaciteta sektora	LQSB	Loši vremenski uslovi	Tokom naredne kontinuirane obuke za KL sprovesti radionice s ciljem osvježavanja znanja iz oblasti ATFM. Tokom naredne kontinuirane obuke za FMP sprovesti radionice s ciljem osvježavanja znanja iz oblasti ATFM. Tokom naredne kontinuirane obuke za FD sprovesti radionice s ciljem osvježavanja znanja iz oblasti ATFM. Izvršiti preispitivanje i ažuriranje dokumenta „Upravljanje sektorima, kapacitetima sektora i sektorskim konfiguracijama u AoR BHACC“, oznake ATC.UPU.043. Sprovesti analizu ATFM odstupanja za predmetni događaj u skladu sa dokumentom „Operativne procedure i instrukcije za rad kontrolora protoka prometa (FMP)“ oznake ATFM.UPU.001.
1	Vazduhoplov DLH1425 ulazi u vazdušni prostor pod nadležnosti BHACC bez ATC odobrenja i bez koordinacije od strane Beograd ACC	LQSB	Nepoštovanje LoA Beograd ATCC -Sarajevo ATCC	Potrebno je da BHANSA upozna SMATSA sa događajem, s ciljem obezbjeđivanja da sve relevantne procedure za koordinaciju između sektora, a koje su utvrđene važećim LoA Beograd ATCC – Sarajevo ATCC, budu striktno poštovane, kako bi se spriječili ovakvi ili slični događaji.
1		JPAKL	Nevrijeme praćeno grmljavinom	BHANSA treba da obezbijedi pregled proizvođača "Thales" radi otklanjanja kvara NAV sredstva LOC TLA (LOC 09).

	Neispravan LLZ			BHANSa treba da zaključi ugovor o podršci pri održavanju (Service Level Agreement – SLA) NAV sredstava proizvođača "Thales". BHANSa treba da razmotri ažuriranje dokumenta ATM.DOC.001 – Plan razvoja infrastrukture zemaljskih radio-navigacionih sredstava (NAVAIDs) 2022-2030. (Verzija 1.0) na način da se umjesto nabavke dijelova za nadogradnju ILS sistema TLA (zavisno od mogućnosti implementacije CAT III u Tuzli) planirane za Fazu 2: 2024-2026 planira nabavka novog sistema ILS/DME TLA.
1	Narušavanje separacije između vazduhoplova	ATCU I	Prilikom odobravanja penjanja za vazduhoplov pozivnog znaka CXI41RK na FL370, PLC KL nije uočio konflikt sa vazduhoplovom (opposite traffic) pozivnog znaka EXS26TX, koji je održavao FL360. Takođe, PLC KL nije prenio informaciju EXE KL o odobrenju za penjanje za vazduhoplov pozivnog znaka CXI41RK. Ovakvi događaji su prepoznati kao „Controller Blind Spot“.	Prezentovati predmetni izvještaj/događaj prilikom naredne kontinuirane obuke oblasnih kontrolora letenja. Prilikom sljedećeg ažuriranja dokumenta - Operativne procedure i instrukcije za rad u BHACC, utvrditi potrebu da se u dijelu dokumenta koji definiše primopredaju uvrsti element koji će ukazivati na izvršenu primopredaju smjene (npr. upotrebom inicijala KL) s ciljem potvrde preuzimanja odgovornosti. Utvrditi potrebu za izradu scenarija za vježbu na narednoj kontinuiranoj obuci oblasnih kontrolora letenja na osnovu ovog događaja u svrhu uvježbavanja kontrolora letenja da razriješe ovakvu ili slične situacije. Izvršiti distribuciju EUROCONTROL dokumenta „Controller Blind Spot“ - EUROCONTROL Network Manager, Top 5 Operational Safety Review s ciljem upoznavanja kontrolora letenja i sprečavanja/ublažavanja događaja uzrokovanih Blind Spot. Prilikom sljedećeg ažuriranja dokumenta ATC.UPU.043 - Upravljanje sektorima, kapacitetima sektora i sektorskim konfiguracijama u AoR BHACC, ispraviti tehničku

				grešku za prostor nadležnosti sektora LQHT37 u konfiguraciji 2C, gdje stoji da je prostor nadležnosti od FL375 do FL660, a treba od FL355 do FL660.
1	Nedostatak koordinacije	BL Lower – APP LQSA	Postupak kontrolora letenja u APP Sarajevo koji je bio na dužnosti u vrijeme događaja nije sproveden u skladu sa važećim dokumentom „Uputstvo o koordinaciji između BHACC i JPAKL Sarajevo“- ATC.UPU.027, jer nije izvršena najava vazduhoplova o ulasku u prostor nadležnosti BL Lower, odnosno, penjanja na FL u njegovoj nadležnosti.	Potrebno je da BHANSA na narednoj redovnoj ili kontinuiranoj obuci kontrolora letenja JPAKL Sarajevo prezentuje predmetni događaj, sa naglaskom na koordinaciju i na poštovanje propisanih procedura utvrđenih važećim operativnim dokumentima.
1	Aktivacija STCA	HIGH sektor	U vremenskom periodu u kom se desio predmetni događaj, saobraćajna situacija na HIGH sektoru je bila kompleksna i na EXE poziciji je bila provjera/CHECK učenika KL koji se trenutno nalazi na On Job Training. U skladu sa analizom audio/video zapisa, intervjuom, može se zaključiti da saobraćajna situacija (VJT418/AEE6004) koja je uzrokovala aktiviranje STCA PREDICT, nije bila iskomunicirana	Potrebno je da BHANSA prezentuje izvještaj/događaj prilikom naredne kontinuirane obuke oblasnih kontrolora letenja (“naučene lekcije”). Potrebno je da BHANSA utvrdi potrebu za izradu scenarija za vježbu na narednoj kontinuiranoj obuci oblasnih kontrolora letenja na osnovu ovog događaja u svrhu uvježbavanja kontrolora letenja da razriješe ovakvu ili slične situacije.

			između PLC/EXE KL, te da je ista razriješena od strane EXE KL u ZG ATCC nakon aktiviranja STCA PREDICT, koji je bez odlaganja preuzeo neophodne mjere s ciljem očuvanja separacije.	
1	Nije bilo podataka na AWOS ekranu. Niti jedan meteorološki podatak nije bio dostupan.	JPAKL	Nepoznat	Istraga događaja je u toku.
1	FISO na dužnosti u FIC Banja Luka kontaktiran od strane organizatora Prvenstva BiH u disciplini prelet paraglajderom radi aktiviranja privremene (ad hoc) zone. Od FISO nakon provjere sagovorniku saopšteno da nije moguće aktivirati traženu zonu.	AD HOC Drvar	Organizatori vjerovatno zaboravili da najave zonu AMC i zato zona nije napisana u NAUP za određeni dan	BHANSa upoznala BHDCA da organizator vazduhoplovne priredbe "Prvenstva BiH u discipline prelet paraglajderom" nije postupio u skladu sa Saglasnošću za uspostavu privremene (ad-hoc) strukture vazdušnog prostora, dobijenom od Jedinice za upravljanje vazdušnim prostorom (AMC) za privremenu (ad-hoc) zonu pod nazivom DRVAR.
1	Mogućnost povećanja efikasnosti u planiranju vazdušnog saobraćaja i smanjenje potrebe za dodatnom koordinacijom	ATCU II	Problem nepostojanja kvadranta na SDD, koji se odnose na djelovanje protivgradnog sistema Republike Srbije u pograničnom području	Razmotriti potrebu i mogućnosti tehničkog rješenja da se omogući prikaz pograničnih PGO kvadranta susjednog provajdera u našem sistemu ukoliko bi to povećalo efikasnost u planiranju vazdušnog saobraćaja i smanjilo potrebu za dodatnom koordinacijom, imajući u vidu i zakonsku regulativu, odnosno nepostojanje međudržavnog sporazuma o protivgradnoj preventivi.
1		LQSB	Kompleksna saobraćajna situacija usljed loših	

	Level Bust Odstupanje pilota vazduhoplova od ATC odobrenja		vremenskih uslova, a što je uzrokovalo i dosta obilazjenja oblaka.	Potrebno je da BHANSA prezentuje predmetni događaj prilikom sprovođenja naredne kontinuirane obuke oblasnih kontrolora letenja (Naučene lekcije – Situational Awareness). U sklopu sistema za izvještavanje EVAIR, BHANSA će obavijestiti EUROCONTROL o navedenom događaju, s ciljem informisanja posade vazduhoplova o važnosti poštovanja instrukcija KL.
1	Blind spot	BHACC	KL je napravio previd, ni ne sjeća se da je razmatrao saobraćaj na FL360. Izostanak Situational Awareness prilikom odobravanja penjanja za vazduhoplov pozivnog znaka WMT656.	U skladu sa intervjuom (PLC KL), kao i sadržajem zapisa prijave predmetnog događaja, pripremni sektorski plan za konfliktni par, kojeg su činili vazduhoplovi pozivnih znakova WMT656 /TVF1AW, nije postojao, tačnije PLC KL nije uočio postojanje konflikta, te je odobrio penjanje za vazduhoplov pozivnog znaka WMT656 sa FL330 na FL370, a bez plana za rješavanje konflikta sa vazduhoplovom pozivnog znaka TVF1AW, koji je održavao FL360. Prezentovati predmetni izvještaj/događaj prilikom naredne kontinuirane obuke oblasnih kontrolora letenja. (Naučene lekcije - Situational Awareness).
2	Aktivacija TCAS RA (mogući konflikt) pri snižavanju na niži nivo leta	ATCU II FL330 LQSB FL335	Ispod vazduhoplova kod koga se aktivirao TCAS, a koji je snižavao sa FL350 na FL337, na FL320 je bio drugi vazduhoplov.	Potrebno je da BHANSA prilikom sprovođenja naredne kontinuirane obuke kontrolora letenja BHACC prezentuje predmetni događaj (Naučene lekcije – Situational Awareness). BHANSA će u sklopu sistema za izvještavanje EVAIR obavijestiti EUROCONTROL o ovim događajima.
1		ATCU I	Kolega, koji je trebao doći u smjenu, se razbolio.	Tokom sljedećeg sastanka na nivou ATCU I, koji se organizuje u skladu sa dokumentom „Planiranje i izvještavanje u BHANSA“, QM.PROC.008, posebnu tačku diskusije namijeniti ovom primjeru sa aspekta

	Obavljanje dužnosti i zadataka FDO u noćnoj smjeni od 12h samostalno			organizacionog upravljanja i utvrditi prijedloge za unapređenje kako se ne bi ponavljali primjeri neusklađenosti opisani OCC 100-242, te tom prilikom adresirati sljedeće: 1. Da li broj i način angažmana svih FDO zadovoljava potrebe ATCU I i BHACC; 2. Kako zaposlenici (FDO) koji rade sami u smjeni mogu koristiti svoja prava na odmor (pauza) na formalan način; 3. Utvrditi potrebu za izradom prijedloga izmjena dokumenta ATC.UPU.019 u pogledu definisanja broja ljudi u smjeni i korištenja odmora (pauze) u skladu sa HR.MAN.002 za osoblje. Prilikom sljedećeg preispitivanja i ažuriranja dokumenta „Pravilnik o radu“, HR.MAN.002 utvrditi potrebu za jasnim definisanjem korištenja pauze za odmor za zaposlenike koji rade 12-satne smjene i koji nemaju zamjenu (radi sam u smjeni).
1	Narušavanje separacije između vazduhoplova	AoR LQSB Sektor LQUPP35/LQHIG H37	PLC KL (LQHIGH37-OJTI) u trenutku odobravanja penjanja za vazduhoplov pozivnog znaka EXS6XD nije korišten RBL (Range Bearing Line) alat s ciljem određivanja minimalnog horizontalnog rastojanja između konfliktnog para vazduhoplova.	Analizom zapisa, utvrđeno je da jedan od KL koji je učestvovao u događaju je koristio privilegije iz dozvole, iako nije imao važeće ljekarsko uvjerenje, tačnije isto je isteklo, a ljekarsko uvjerenje koje posjeduje važi od 18.10.24. U trenutku događaja na poziciji PLC KL na sektoru LQHIGH37 radio je učenik/ATCO uz nadzor kvalifikovanog instruktora. PLC KL (LQHIGH37-OJTI) u trenutku odobravanja penjanja za vazduhoplov pozivnog znaka EXS6XD nije korišten RBL alat s ciljem određivanja minimalnog horizontalnog rastojanja između konfliktnog para vazduhoplova EXS6XD/AEE636. Utvrdeno je da je KL bio u smjenama i raspoređen na rad 14 dana u periodu u kojem nije imao važeće ljekarsko uvjerenje.

				Distribuisati predmetni izvještaj prema oblasnim KL s ciljem upoznavanja i sprečavanja ovakvih ili sličnih događaja u budućem radu („naučene lekcije“). Na nivou BHACC, izvršiti analizu korištenja privilegija u smislu važenja ovlaštenja, dodatnih i posebnih ovlaštenja, te uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti za 2024. godinu. Na nivou BHANSA uspostaviti kontrolne mehanizme (barijere) s ciljem sprečavanja raspoređivanja KL za rad/korištenja privilegija u skladu s važenjem ovlaštenja, dodatnim i posebnim ovlaštenjima, te uvjerenjima o zdravstvenoj sposobnosti.
1	Uočeno da je link veza sa Nedžarićima (ATCU I) u prekidu (prekid napajanja BIHAN ormara u tehničkoj sali JPAKL Sarajevo)	Aerodrom	U dogovoru sa ATCU I proglašen "Rate Zero". Kao posljedica prekida napajanja multipleksa i linka, došlo je do prekida DPS MangAir na kojem je bila poruka "Frozen Picture". U 04.48 UTC OVT JPAKL Sarajevo obavještava šefa smjene (SUP) da će intervencija na otklanjanju problema potrajati. Nakon toga šef smjene (SUP) poziva toranjskog kontrolora i obavještava ga da obustavi sve instrukcije koje se odnose na startovanje motora vazduhoplova jer će biti delay.	Analizom planiranih završetaka Ceragon linka na pravcu ATCU I – JPAKL izvršena je nabavka novog DELTA ispravljača i isti će biti instalisan u BIHAN ormaru, na lokaciji JPAKL Sarajevo, nakon završetka instaliranja novog DPS hardware. Nakon planirane instalacije novog Ceragon linka na pravcu ATCU I – JPAKL i novog DELTA ispravljača u BIHAN ormaru, u januaru 2025. godine na lokaciji JPAKL Sarajevo, napajanje uređaja (1 x MUX, 1 x Ericsson, 1 x Ceragon) potrebno je realizirati redudantno, na način da jedna grana napajanja bude spojena na novi DELTA ispravljač, a druga grana na već postojeći novi DELTA ispravljač (instalisan u septembru 2024. godine) instalisan za Ceragon link na pravcu JPAKL Sarajevo – Bukovik. Do instalacije novog DELTA ispravljača potrebno je da vazduhoplovno-tehničko osoblje OVT JPAKL Sarajevo sprovodi aktivnosti, tako što će u toku smjene više puta vršiti provjeru stanja i načina rada DELTA ispravljača.

			U 06.16 UTC OVT JPAKL Sarajevo je otklonila kvar na osiguraču napojnog ormara i pustila BIHAN ormar u operativan rad, a nakon provjere i puštanja slike od strane BHACC na DPS MangAir u APP u 06.22 UTC proglašeno je ukidanje "Rate Zero". Prema proceduri o ukidanju Rate Zero, APP je odmah obavijestio šefove smjena ATCU I, ATCU II, Operativni centar i TWR JPAKL Sarajevo. Operativan rad je nastavljen prema planu i bez daljih posljedica Prekid napajanja u BIHAN ormaru izazvao je problem spojenog kabla na osiguraču u razvodnom ormaru za distribuciju električne energije, koji se nalazi u hodniku ispred tehničke sale. Pretpostavka je da je u toku noći došlo do prekida mrežnog napajanja zbog problema sa osiguračem, da je BIHAN ormar radio na baterijama te da je nakon određenog vremena došlo do gašenja ispravljača a samim tim i potpunog prekida rada dijela BIHAN ormara kojem pripada multiplekser XMC25.	
--	--	--	--	--

1	Na IMS AWOS sistemu nedostupni podaci o vjetru i pritisku na RWY11. Takođe, navedeni podaci bili su nedostupni i na backup display	JPAKL	Zabilježen je početak padavina, mokar i težak snijeg jačeg intenziteta. U 17:00 UTC javlja se alarm na uređaju GP, alarmi parametara CRS WIDTH DDM i CLR WIDTH RF LEVEL usljed jakog intenziteta padavina i zadržavanja snijega na antenama GP. Vazduhoplovno-tehničko osoblje je više puta ručno očistilo snijeg na antenama GP, te pozvalo zimsku službu MAS. Uz pomoć korpe očišćene antene GP, te su parametri dovedeni u granice normale, nakon čega je uređaj GP ponovo bio u operativnom radu.	Na nivou BHANSA, izvršiti nabavku senzora za vjetar WMT700 Vaisala neophodnih za rad na rezervnim procedurama prema dokumentu MET.UPU.019 – Plan mjera i postupaka za nepredviđene situacije. Ažurirati dokument MET.UPU.019 Plan mjera i postupaka za nepredviđene situacije na način da se uvede postupak kojim će kontrolori vazdušnog saobraćaja dati potvrdu o tome koju informaciju vide, u momentu kada im informacija bude proslijeđena od strane osmatrača.
1	Label na avionu prikazuje TCAS Traffic Resolution Advisory alarm – TRA	FL120	-	Istraga ovog događaja je u toku.
1			-	Istraga ovog događaja je u toku.

	Aktivacija STCA, piloti vazduhoplova nisu prijavili TA niti TRA (Short-Term Conflict Alert)	FIR Sarajevo		
1	Moguća greška u koordinaciji prilikom transfera SWR 3PZ	BHACC	-	Istraga ovog događaja je u toku.
1	Štampač za štampanje stripova ne radi kako treba	JPAKL	-	Istraga ovog događaja je u toku.
1	Nemogućnost slanja TAF AMD u međunarodnu razmjenu	JPAKL	-	Istraga ovog događaja je u toku.
1	Nepravilnosti u radu nove verzije SW	BHACC	-	Istraga ovog događaja je u toku.
1	Nepravilnosti u radu nove verzije SW	BHACC	-	Istraga ovog događaja je u toku.
1	Nepravilnosti u radu nove verzije SW	BHACC	-	Istraga ovog događaja je u toku.
1		BHACC	-	Istraga ovog događaja je u toku.

	Nepravilnosti u radu nove verzije SW			
1	Nepravilnosti u radu nove verzije SW	ATCU II	-	Istraga ovog događaja je u toku.
1	Nepravilnosti u radu nove verzije SW	Aerodrom	-	Istraga ovog događaja je u toku.

1.3.4 Događaji u vezi sa aerodromima i zemaljskim uslugama

Broj događaja	Vrsta događaja	Mjesto događaja	Uzrok	Preduzete mjere/Mjere prevencije
43	Sudari aviona s pticama	Aerodromi	Stalno i povremeno prisustvo ptica na i u bližoj okolini aerodroma, gdje ptice nalaze sebi hranu, vodu i sklonište	Preporučuje se da aerodromi posvete pažnju preventivnom djelovanju i sistematskom i permanentnom sprovođenju propisa, koji utvrđuju ponašanje svih učesnika vazdušnog saobraćaja u vezi sa kontrolom pojave ptica na aerodromu. U periodu vegetacije potrebno je pojačati mjere i aktivnosti na rastjerivanju ptica na aerodromu i njegovoj bližoj okolini. Sredstva koja aerodrom može koristiti sa ciljem rastjerivanja ptica su: plinski topovi, vozilo sa instalisanom sirenom koja ispušta krike predatora, vazdušne puške, izdresirani jastrebovi.

4	Nepoštovanje odredbi u vezi sa uparivanjem prtljaga i putnika	Uočeno na aerodromu u BiH	Greška koja se javlja u koordinaciji između aerodroma polijetanja i avio-kompanija	BHDCA je obavijestila avio-kompanije i aerodrome polijetanja, kojima je stigao prtljag bez putnika, o ovim događajima i zatražila da preduzmu adekvatne mjere kako bi su unaprijedila bezbjednost letenja (Safety). Avio-kompanija Fla Nas je prosljedila sljedeći odgovor: <i>As we already mentioned below, PAX was from RUH transferred via JED to SJJ. The boarding of JED-SJJ wasn't issued in RUH to check the PAX documents by the Counterfeit Unit in JED. SGS in JED failed to offload the connection Baggage of the PAX who didn't get the boarding of JED-SJJ as he didn't show up at the transfer desk nor check-in counter. A Circular has been shared with all front-line staff to make sure baggage of the no-show connection PAX are offloaded.</i>
4	Životinje (srne, mačka) na manevarskim površinama aerodroma	Aerodromi	Postojanje šupljina u ogradi oko aerodroma kroz koje se divljač može provući ili mogućnost lošeg stanja ograde na pojedinim segmentima	Potrebno je da stručna lica aerodroma redovno vrše pregled ograde radi ustanovljavanja da li na istoj postoje otvori kroz koje životinje mogu doći na manevarske površine, odnosno, da li na području manevarskih površina postoji obitavalište životinja. Ukoliko se nakon obilaska ustanovi da na ogradi postoje otvori, iste je potrebno zatvoriti, a ukoliko se ustanovi da na području manevarskih površina postoje prethodno pomenuta obitavališta, potrebno je ta obitavališta ukloniti. Takođe, može se izvršiti i postavljanje zamki u krugu aerodroma za hvatanje sitnijih životinja, kao što je pas.

2	Zdravstveni problemi putnika u avionu	Aerodrom	Loše zdravstveno stanje putnika	Dežurne službe aerodroma su postupile blagovremeno i u skladu sa Planom za hitne situacije za hitan medicinski događaj.
1	Runway incursion (dvije osobe i kombi)	Aerodrom	Osoblje OS BiH nije poštovalo procedure propisane u Instrukciji za korištenje aerodroma, pod 7.12 Režim kretanja vozila/lica po površinama a/d.	Obavijestiti pisanim putem OS BiH ili na sjednici Komiteta vazdušne plovidbe aerodroma, sa podacima o događaju i sa zahtjevom za strogo poštovanje procedura propisanih u instrukciji za korištenje aerodroma.
1	TWY excursion aviona	Aerodrom	Nedovoljno posvećivanje pažnje pregledanju Jeppesen karte relevantnog aerodroma i informativne napomene u DIO C Dodatka II	BHDCA je e-mailom obavijestila CAA države registra vazduhoplova i avio-kompaniju o ovom događaju. Avio-kompanija je dostavila sljedeći odgovor nakon sprovedene analize događaja: <i>Monitoring Deficiency:</i> • <i>“Left/Right Side Clear” callout should be done when both wingtip and gear track are in safe zone and assured. If in doubt flight crew shall stop taxi and ask for assistance.</i> • <i>Even though there is a follow me guidance during taxi, flight crew shall ensure that aircraft is taxiing safely, and clearance is assured.</i> • <i>Competency and situational awareness should be maximized during taxi operations.</i> <i>Procedural Deficiency:</i> • <i>During tight taxi in turn apply recommended type related turning procedure/advice.</i> <i>o B737 FCTM Turning Radius and Gear Tracking, turns of 90 degrees or more: Initiate the turn as the intersecting taxiway centerline (or intended exit point) approaches approximately the center of the number 3 window. Initially</i>

				use approximately full nose wheel steering wheel displacement. Adjust the steering wheel input as the airplane turns to keep the nose wheels outside of the taxiway centerline, near the outside radius of the turn. Nearing turn completion, when the main gear is clear of the inside radius, gradually release the steering wheel input as the airplane lines up with the intersecting taxiway centerline or intended taxi path. • Callouts are very important barrier for flight safety, they must be done with cross checking and verifying. • The tight turns and narrow taxiways should be emphasized in the approach briefing. • Do not trust follow me vehicles blindly, they can guide you incorrectly. • Taxi shall be stopped immediately and ATC will be informed if wing-tip clearance is in doubt during taxi.
1	Požar na aerodromu	Aerodrom	Kvar na uređaju za rezervno napajanje baterijama (UPS), koji je uzrokovao dim, nastao pregrijavanjem elektronskih komponenti.	Dežurne službe su postupile po Planu za hitne situacije aerodroma. Obaviješteni su subjekti po šemi obavješćavanja.
1	Tokom snabdijevanja gorivom vojnog vazduhoplova došlo je do odvajanja crijeva za gorivo od panela za gorivo na vazduhoplovu	Aerodrom	Prema izjavi posade vazduhoplova, uzrok je jak pritisak.	BHDCA nije nadležna za događaje u kojima su učestvovali vojni vazduhoplovi.

1	Prosipanje goriva nakon snabdijevanja vazduhoplova iz ventilacionog otvora na krilu	Aerodrom	Posljedica konstrukcije sistema goriva u vazduhoplovu	BHDCA se obratila aerodromu sa ciljem traženja informacija o preduzetim mjerama. Aerodrom je prosljedio BHDCA sljedeći odgovor: Dostavljamo informacije vezane za događaj curenja goriva iz ventilacionog otvora na krilu vazduhoplova: 1. događaj je analiziran nakon prikupljenih informacija od našeg operativnog centra, SVS, dobavljača goriva i avio-prevoznika, 2. obavljena je procjena rizika, 3. blagovremeno je o događaju obaviještena BHDCA, 4. obavljena je operativna i safety komunikacija sa avio-prevoznikom, i 5. pošto nisu utvrđene interne safety neusklađenosti, nismo predložili korektivne mjere za aerodromskog operatora. -Zaposleni u firmi koja je vršila snabdijevanje gorivom, odradili su posao kako treba, a i fotografisali su indikatore količine goriva u avionu. - Istakli smo da je nagib naše platforme u skladu sa ICAO standardima. - Informisali smo ih (avio-prevoznika) da je rukovodilac SVS bio prisutan na licu mjesta i koordinisao je sa posadom sve radnje koje su izvodili. Obostrano su se dogovorili da sačekaju dok curenje ne prestane što je trajalo skoro 50 minuta, a nakon toga je SVS oprala krilo i gorivo prosuto po tlu po tlu vodom što je trajalo oko 4 minute. - Informisali smo ih da je naš šef smjene u operativnom centru sačinio izvještaj o kašnjenju u kojem je navedeno sljedeće: "CURENJE GORIVA DESNO KRILLO. GORIVO UKLONJENO SA VODOM SA KRILA I SA TLA".
---	---	----------	---	---

1	Nestanak el. energije na aerodromu	Aerodrom	Dizel električni agregat nije startovao	Dežurni električar uz pomoć seta baterija za pomoćno startovanje uspio je ručno pokrenuti agregat. Izvršen je pregled i test baterija na agregatu, te je ustanovljeno da jedna baterija ima prenizak napon. Ista je zamijenjena rezervnom baterijom, testiran agregat i data instrukcija za redovno ručno paljenje agregata pri dnevnom pregledu do zamjene baterija novim. Dana 15.7.2024. godine obaviješten sektor nabavki. Pokrenuta procedura za nabavkom dvije baterije 12 V 180 Ah. Dana 29.7.2024. godine zamijenjene su baterije na agregatu sa novim baterijama.
---	------------------------------------	----------	---	--

1	Požar u aerodromskom kompleksu	Aerodrom	Zapalilo se rastinje sa spoljašne strane aerodromske ograde	Vatrogasna služba upućena na lice mjesta i požar je ugašen. Dežurne službe su postupile blagovremeno i u skladu sa Planom za hitne situacije Aerodroma. Kontrolor letenja je u skladu sa propisanom procedurom postupao po kodiranoj akciji (Požar na aerodromu) „HOTEL H“, za koju je popunio i uredno propisanu ček listu. Potrebno je da osoblje aerodroma nastavi da postupa u skladu sa Planom za vanredne situacije u ovakvom ili sličnim događajima. Potrebno je da predstavnik JPAKL-a na sastanku "Komiteta bezbjednosti Aerodroma informiše članove o situaciji "HOTEL-H" od strane BHANSA i ispoštovanoj proceduri. Potrebno je da Aerodrom i BHANSA nastave sa izvještavanjem o događajima ka Direkciji za civilno vazduhoplovstvo BiH.
---	--------------------------------	----------	---	---

2	Od aerodroma dobijeno je obavještenje da su isti putem službene e-poste primili informaciju prijetećeg sadržaja o postavljenoj eksplozivnoj napravi u prostorijama Terminala "B". Proglašena SOS AIRPORT NOVEMBAR situacija	Aerodrom	Aninimna dojava	Odmah po primljenoj informaciji aktiviran je odgovarajući plan za postupanje u kriznoj (contingency) situaciji. Preduzete su sljedeće aktivnosti: - Izvršena je evakuacija putnika i svih lica iz Terminala "B" na bezbjednu udaljenost – prostor parkinga 1, 2 i 3; - Zaustavljen je saobraćaj na glavnoj ulazno-izlaznoj kapiji, osim za vozila vatrogasne službe, policije i hitne pomoći. - Izvršen je protivdiverzioni pregled svih prostorija u Terminalu "B", kojom prilikom nisu pronađeni predmeti kojima bi mogla biti ugrožena bezbjednost lica i objekata stacioniranih na aerodromu. - U 16:50 časova obaviješteni su svi subjekti na aerodromu da se obustavljaju radnje i aktivnosti u vezi sa anonimnom dojavom, te da se subjekti mogu vratiti redovnim aktivnostima. • Dana 23.9.2024. godine, sa početkom u 19:00 sati, nakon završetaka aktivnosti po pitanju kriznih situacija SOS NOVEMBAR i SOS INDIA, održan je operativni sastanak aerodroma sa ciljem analize i sagledavanja svih aspekata našeg djelovanja. • Dana 24.9.2024 godine, sa početkom u 12:00 sati, održana je vanredna sjednica Komiteta. BHDCA se obratila aerodromu za zahtjevom da je u slučaju situacije izazvane aktima nezakonitog ometanja potrebno da dostave izvještaje o kriznim situacijama od 23.9.2024. godine, kao i zapisnike sa vanrednih sastanaka aerodromskog komiteta bezbjednosti u vezi sa predmetnim događajima.
---	---	----------	-----------------	--

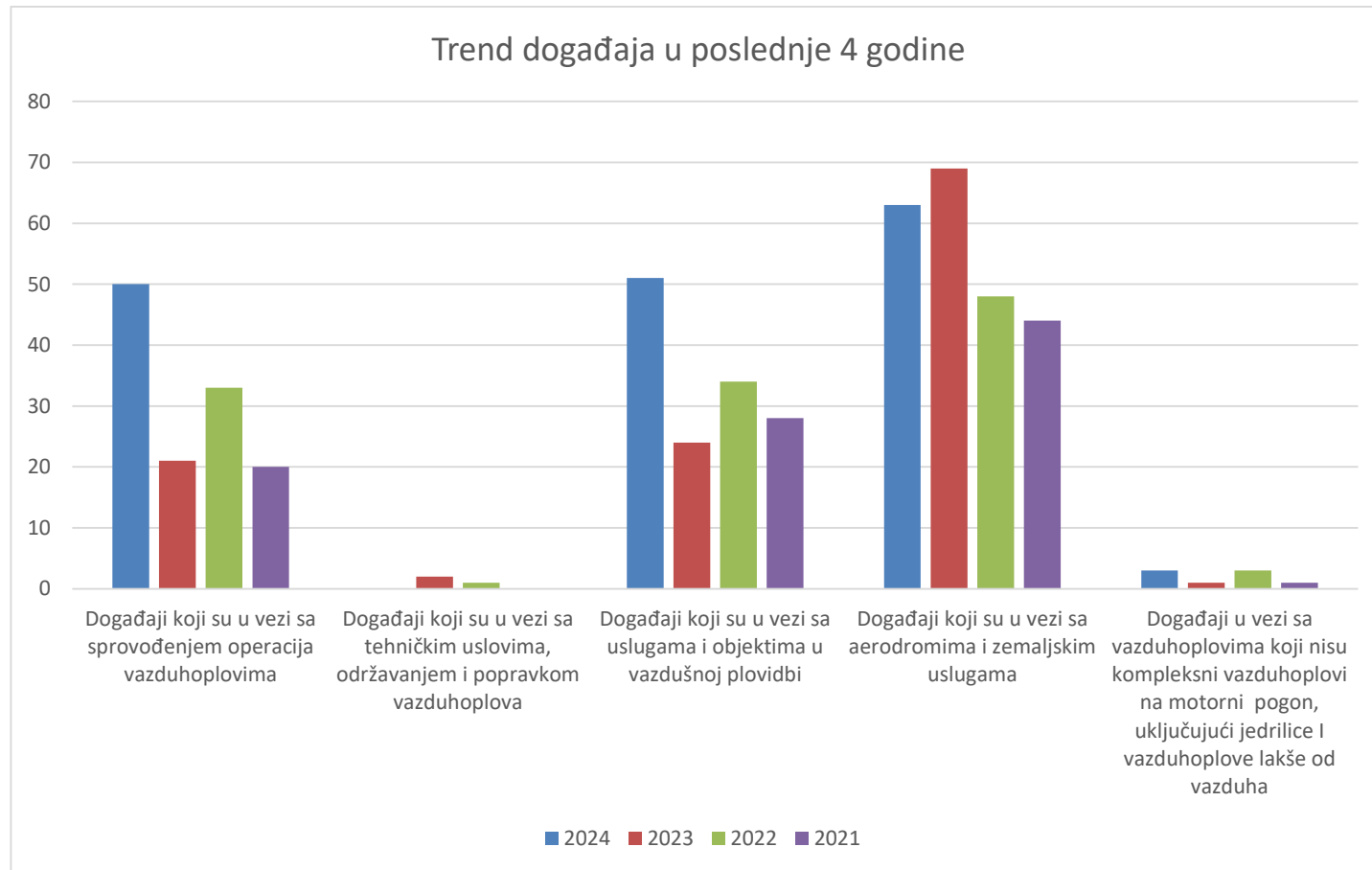
1	Nakon slijetanja aviona i njegovog napuštanja rulnice prema poziciji na platformi lijevom točkom glavnog stajnog trapa je prešao preko travnate površine	Aerodrom	<i>After Landing at airport RWY vacated via taxiway B without backtrack on runway even though the note in Jeppessen Chart 10-9 and AIG clearly stated not to do which caused taxiing occurrence. It was evaluated as a violation of flight crew.</i>	Tom prilikom je došlo do oštećenja drvenog markera usisnikom motora. Manji trag na usisniku motora od slomljenog markera. BHDCA je obavijestila avio-kompaniju o ovom događaju. Isti su potvrdili da će otpočeti istragu ovog događaja. - Safety Department Meeting (SDM) organized with the flight crew. - Flight reviewed Via FDM. - Jeppessen Chart 10-9 and SJJ AIG reviewed. - Pegasus Airlines Operations Manual Part A 8.2.2.15.1 TAXIING OF THE COMPANY AIRCRAFT procedures have been reviewed to determine if any revisions were necessary following this unique case. Since it was assessed as an individual error, no updates to the manuals were deemed necessary. - Just Culture form filled. - As a result of the just culture form, it was decided to give a written warning to the Captain and First Officer. - In addition ground training and line check will be planned for crew.
---	--	----------	---	--

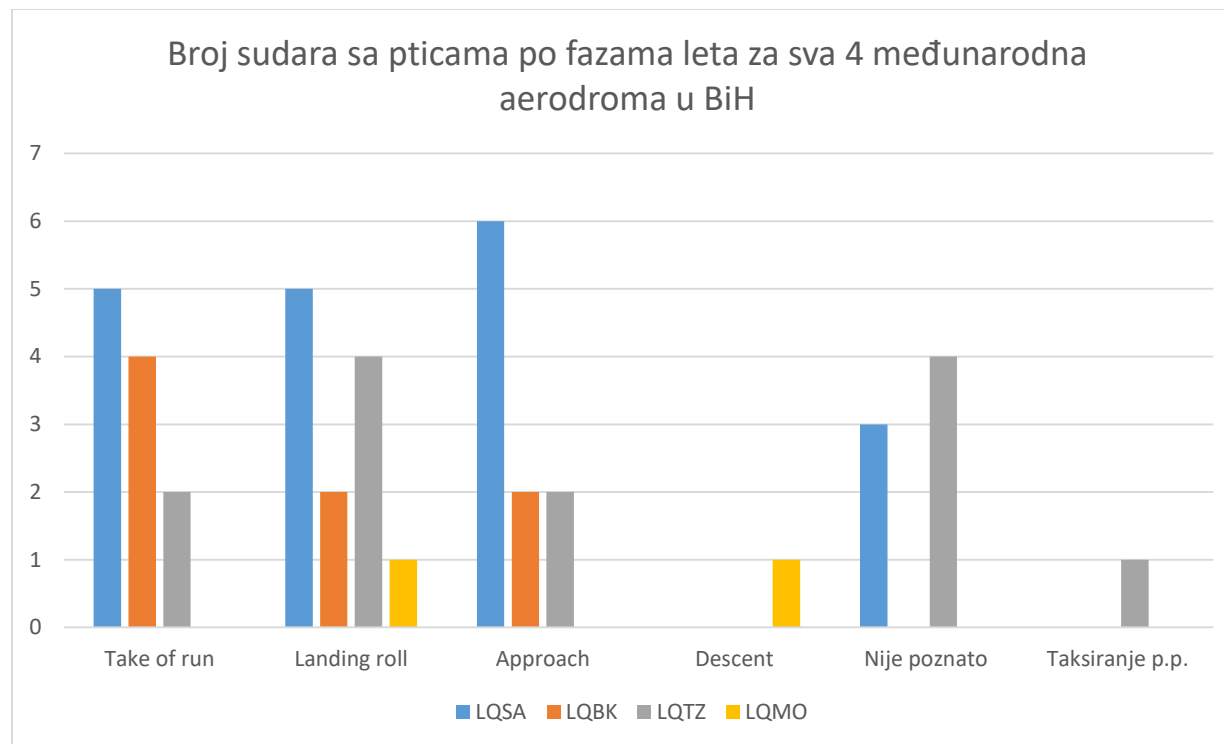
1.3.6 Događaji u vezi sa vazduhoplovima koji nisu kompleksni vazduhoplovi na motorni pogon, uključujući jedrilice i vazduhoplove lakše od vazduha

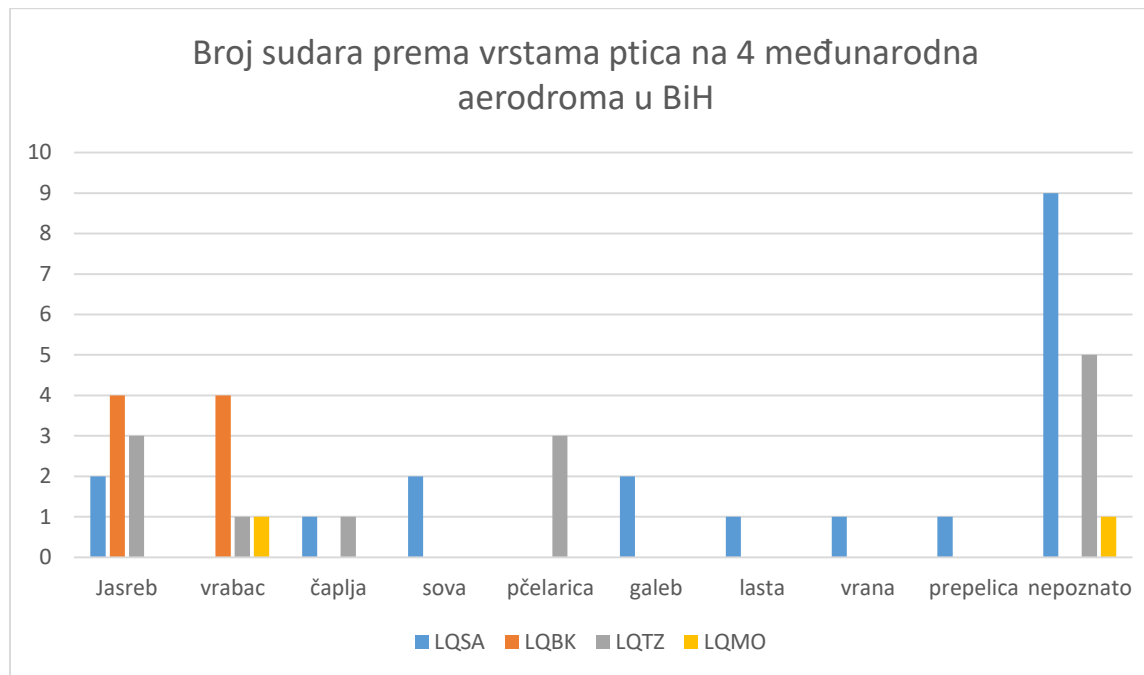
Broj događaja	Vrsta događaja	Mjesto događaja	Uzrok	Mjere prevencije
1	Letenje drona sa zastavom	Blizina fudbalskog stadiona	Testiranje ponašanja drona sa opterećenjem što je izazvalo sumnju kod policijskog službenika	Utvrđen je identitet vlasnika drona, kome je BHDCA uputila dopis da se izjasni u vezi sa ovim događajem. Iz pomenutog izjašnjenja može se zaključiti da dron ima registarsku oznaku i polisu osiguranja. Razlog testiranja drona je bilo sticanje iskustva u upravljanju istim.
1.	Letenje drona bez odobrenja kontrole letenja	Aerodrom	KL JPAKL-a na dužnosti primjećuje veći dron u blizini/iznad aerodromske zgrade, odnosno iznad Stajanke unutar CTR-a te za isti nije traženo prethodno odobrenje od KL	Potrebno je da BHANSA putem dopisa informiše Komitet za upravljanje vazдушnim prostorom BiH i BHDCA o navedenom događaju, te predloži organizovanje nove radionice za korisnike vazdušnog prostora. Potrebno je da BHANSA Konačni izvještaj o sprovedenoj istrazi dostaviti aerodromu. Predložiti zaključivanje sporazuma između BHANSA/AMC i međunarodnih aerodroma u BiH, prema kojem bi međunarodni aerodrom bio odgovoran za upravljanje aktivnostima na uspostavi, rezervaciji i aktivaciji privremenih (ad hok) struktura.
1	Letovi kojima se krše pravila upravljanjem dronovima.	Sarajevo	Nepoštovanje vazduhoplovnih propisa	Istraga ovog događaja je u toku.

1.4 Trend događaja u posljednje četiri godine

Vrsta događaja	Broj događaja u 2024. godini	Broj događaja u 2023. godini	Broj događaja u 2022. godini	Broj događaja u 2021. godini
Događaji koji su u vezi sa sprovođenjem operacija vazduhoplovima	50	21	33	20
Događaji koji su u vezi sa tehničkom uslovima, održavanjem i popravkom vazduhoplova	0	2	1	0
Događaji koji su u vezi sa uslugama i objektima u vazdušnoj plovidbi	51	24	34	28
Događaji koji su u vezi sa aerodromima i zemaljskim uslugama	63	69	48	44
Događaji u vezi sa vazduhoplovima koji nisu kompleksni vazduhoplovi na motorni pogon, uključujući jedrilice i vazduhoplove lakše od vazduha	3	1	3	1







BHDCA veliku pažnju posvjećuje analizi predmetnih događaja (incidenata) i davanju bezbjednosnih preporuka koje se odnose na povećanje nivoa bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva u Bosni i Hercegovini.

Na osnovu analize svih događaja i bezbjednosnih preporuka, BHDCA procjenjuje rizike po bezbjednost vazdušne plovidbe i preduzima planske aktivnosti prilikom planiranja nadzora.

Ovaj izveštaj, kao jedan od parametara, poslužiće BHDCA za izradu analize bezbjednosti (Safety analize) u Bosni i Hercegovini za 2024. godinu.

----KRAJ DOKUMENTA----