



BOSNA I HERCEGOVINA

Ministarstvo komunikacija i prometa
Direkcija za civilno zrakoplovstvo

BOSNIA AND HERZEGOVINA

Ministry of Communication and Transport
Directorate of Civil Aviation



БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА

Министарство комуникација и транспорта
Дирекција за цивилно ваздухопловство

Broj: P.2-5-29-1-35-1/25

Banja Luka, 12.8.2025.

IZVJEŠTAJ O PROVEDENOM STRUČNOM NADZORU IZ OBLASTI SIGURNOSTI CIVILNOG ZRAKOPLOVSTVA

MEĐUNARODNI AERODROM SARAJEVO

Август 2025.godine

SADRŽAJ

DIO I UVOD

Uslovi, proces, cilj, učesnici, regulatorni dokumenti za provođenje stručnog nadzora.

DIO II SADRŽAJ PROVOĐENJA STRUČNOG NADZORA

Prethodne aktivnosti, oblasti za provođenje stručnog nadzora .

DIO III NALAZI – NEUSAGLAŠENOSTI UTVRĐENE TOKOM PROVOĐENJA STRUČNOG NADZORA

Nalazi - neusklađenosti utvrđene tokom provođenja stručnog nadzora

DIO IV ZAKLJUČAK I MJERE

Opšti zaključak o stanju sigurnosti civilnog zrakoplovstva na aerodromu,
Korektivne mjere aerodroma

DIO V PRILOZI

Plan provođenja stručnog nadzora
Kontrolne liste
Dokumentacija i evidencije korištene u postupku

DIO I

UVOD

Cilj provođenja redovnog stručnog nadzora na Međunarodnom aerodromu Sarajevo (u daljem tekstu „operator aerodroma“) je provjera usklađenosti operatora sa Programom sigurnosti civilnog zrakoplovstva BiH i sa primjenjivim propisima u oblasti sigurnosti civilnog zrakoplovstva.

Zbog prelaza odgovornosti za primjenu sigurnosnog pregleda putnika i kabinskog prtljaga sa Granične policije BiH na operatore aerodroma, BHDCA je tokom provođenja nadzora poseban fokus stavila upravo na primjenu te sigurnosne mjere i vezanih elemenata (oprema, osposobljavanje), uslijed čega je, u saradnji sa operatorom aerodroma, došlo do izmjene u realizaciji plana nadzora.

Regulatorni dokumenti, koji su bili osnov za provođenje stručnog nadzora, su:

- Zakon o zrakoplovstvu BiH („Službeni glasnik BiH“, broj: 39/09 i 25/18);
- Program sigurnosti civilnog zrakoplovstva Bosne i Hercegovine i Odluka o uspostavljanju Programa sigurnosti civilnog zrakoplovstva Bosne i Hercegovine („Službeni glasnik BiH“, broj 32/24) (u daljem tekstu Program sigurnosti BiH) i primjenjivi prilozi iz Programa bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva iz 2008. godine
- Pravilnik o standardima iz sigurnosti civilnog zrakoplovstva („Službeni glasnik BiH“ 91/24) (u daljem tekstu: Pravilnik);
- Pravilnik o nadzoru u civilnom zrakoplovstvu („Službeni glasnik BiH“, br. 22/16, 55/18, 05/19, 49/22 i 10/23);
- SEC.02 Uputstvo za nadzor u oblasti AVSEC,
- Program sigurnosti operatora aerodroma sa priložima i operativnim procedurama (u daljem tekstu: Program sigurnosti aerodroma);
- Pravilnik o izdavanju certifikata za obavljanje kontrole pristupa, sigurnosnog pregleda, nadzora i patrole („Službeni glasnik BiH“ broj 18/25).

Na uvodnom sastanku održanom dana 28.7.2025. godine, sa početkom u 12:00 sati, učestvovali su:

- Ispred Međunarodnog aerodroma Sarajevo,
 - o Elma Bašić, menadžer kvaliteta
 - o Samir Tahirović, pomoćnik direktora za opštu i zrakoplovnu sigurnost
- Ispred Jedinice Granične policije Aerodroma Sarajevo:
 - o Amir Malagić, inspektor za istrage i
 - o Josip Čuk, pomoćnik komandira za istrage.

Ispred Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine (BHDCA) učestvovali su Sabina Abdihodžić-Kovačević, AVSEC inspektor i Irina Kovačević, šef Odsjeka zrakoplovne sigurnosti (u tekstu Tim za provođenje nadzora – Tim).

Tokom uvodnog sastanka utvrđena je dinamika provođenja stručnog nadzora i prilagođen plan provođenja nadzora.

Međunarodni aerodrom Sarajevo i Granična policija BiH su pokazali punu kooperativnost i stvorili povoljne uslove za rad i neometano provođenje planiranih aktivnosti.

SADRŽAJ STRUČNOG NADZORA

Stručni nadzor obuhvatio je sljedeće oblasti:

1. **Program sigurnosti operatora aerodroma (u daljem tekstu: Program sigurnosti aerodroma)** – uključujući Program osposobljavanja, Program interne kontrole kvaliteta i Plan za krizne situacije:

Program sigurnosti aerodroma, zajedno sa priložima: Program osposobljavanja, Program interne kontrole kvaliteta i Plan za krizne situacije, predmet je tekućeg upravnog postupka izdavanja odobrenja broj: 2-5-04-1-UP1-164/25.

2. **Komiteta za sigurnost aerodroma – tačka 8.3 Programa sigurnosti BiH, Odluka o komitetu za sigurnost aerodroma u Bosni i Hercegovini („Službeni glasnik BiH“, broj: 91/24):**

Rukovodilac operatora aerodroma Odlukom je uspostavio Komitet za sigurnost Međunarodnog aerodroma Sarajevo dana 3.7.2025. godine.

Predmetna Odluka je usklađena sa Odlukom o Komitetu za sigurnost aerodroma u Bosni i Hercegovini („Službeni glasnik BiH“, broj 91/24), ali ista članom 6. proširuje obim djelovanja komiteta za sigurnost Međunarodnog aerodroma Sarajevo na oblast sigurnosti letenja (safety) i olakšice (facilitation).

Tačkom 8.3. Programa sigurnosti BiH i Odlukom o Komitetu za sigurnost aerodroma predviđeno je uspostavljanje Komiteta za sigurnost aerodroma sa ciljem osiguravanja koordinacije aktivnosti na provođenju mjera sigurnosti utvrđenih propisima iz oblasti zrakoplovne sigurnosti, uzimajući u obzir smjernice iz tačke 10.3 ICAO dokumenta 8973 – Priručnik za sigurnost civilnog zrakoplovstva. Odlukom o Komitetu za sigurnost aerodroma utvrđeni su obim djelovanja i sastav Komiteta, kao i minimalna frekvencija održavanja redovnih sastanaka (najmanje 4 puta tokom 12 mjeseci). Obim djelovanja i sastav komiteta za sigurnost aerodroma odražavaju cilj djelovanja predmetnog komiteta, u čijem fokusu bi trebala biti koordinacija djelovanja u zrakoplovnoj sigurnosti.

Proširenjem obima djelovanja komiteta za sigurnost Međunarodnog aerodroma Sarajevo na oblast sigurnosti letenja i olakšice dovodi se u pitanje ispunjavanje cilja radi kojeg je komitet uspostavljen. Tokom prethodnih nadzora, zapisnici sa komiteta za sigurnost, sigurnost letenja i olakšice (security, safety i facilitation) Međunarodnog aerodroma Sarajevo su često marginalizirali pitanja sigurnosti civilnog zrakoplovstva, dok se zahtjev za održavanje sastanaka formalno ispunjavao. Dodatno, lica za koje postoji operativna potreba da učestvuju u pitanjima sigurnosti letenja i olakšica nisu uvijek lica koja bi trebala imati pristup i informacijama koje se odnose na sigurnost civilnog zrakoplovstva.

Dodatno, Aneks 9 Čikaške konvencije preporukom 8. 21 potrebu da članovi komiteta za olakšice budu i članovi komiteta za sigurnost aerodroma, na osnovu čega se zaključuje da je komitet za sigurnost aerodroma samostalno tijelo u odnosu na komitet za olakšice, tj da su u pitanju dva odvojena komiteta. Standardom 3.4 Aneksa 9 Priloga 12, predviđen je isti princip članstva u državnom komitetu za olakšice i državnom komitetu za sigurnost civilnog zrakoplovstva.

Pored navedenog, iako se sastanci Komiteta održavaju redovno (4 redovna i 2 vanredna sastanka u 2025.g.) skreće se pažnja na član 7. Odluke o komitetu za sigurnost aerodroma u Bosni i Hercegovini („Službeni glasnik BiH, br. 91/24) koji predviđa obavezu izvještavanja BHDCA u roku od 7 dana od dana održavanja sastanka Komiteta upravo zbog blagovremenog praćenja koordinacije aktivnosti na sprovođenju mjera sigurnosti na međunarodnim aerodromima.

Također, do provođenja stručnog nadzora, Komitet nije utvrdio vrste i učestalost održavanja vježbi za djelovanje u kriznim situacijama shodno članu 4. tač. e) Odluke o komitetu za sigurnost aerodroma u Bosni i Hercegovini.

Nalaz: Operator aerodroma je, članom 6. Odluke o uspostavljanju komiteta za sigurnost Međunarodnog aerodroma Sarajevo, proširio obim djelovanja komiteta za sigurnost aerodroma na način koji nije u skladu sa Zakonom o zrakoplovstvu, član 103. stav (5), tačkom 8.3. Programa sigurnosti BiH i članom 3. stav (2) Odluke o Komitetu za sigurnost aerodroma u Bosni i Hercegovini („Službeni glasnik BiH“, broj 91/24). Operator aerodroma nije izvještavao BHDCA u roku od 7 dana od dana održavanja sastanka Komiteta shodno članu 7. Odluke i nije utvrdio vrste i učestalost održavanja vježbi za djelovanje u kriznim situacijama shodno članu 4. tač. e) Odluke.

Kategorija: neusklađenost.

3. Aerodromski operator – odgovornosti – tačka 7.16 Programa sigurnosti BiH, član 13. Pravilnika:

U skladu sa članom 13. Pravilnika o standardima, utvrđeno je da je operator aerodroma primjenjivao sigurnosne mjere u oblasti: sigurnosti aerodroma, kontrole pristupa, sigurnosti putnika i kabinskog prtljaga, odvojenog prtljaga, tereta i pošte, primjene sigurnosnih mjera te zaštite zaliha za korištenje na aerodromu, obuku zaposlenih, nabavku i održavanje sigurnosne opreme, identifikaciju i zaštitu ključnih sistema informacijske i komunikacijske tehnologije i podataka koji se upotrebljavaju u civilnom zrakoplovstvu od računarskih napada, izradu, izdavanje i zaštitu identifikacijskih kartica aerodroma, provođenje kontrole kvaliteta, uspostavljanje službe za fizičko-tehničku zaštitu.

Kako je navedeno, operator aerodroma, kao nosilac statusa reguliranog agenta za prevoz tereta u EU - RA3 - broj BA/RA3/00001-01, primjenjuje sigurnosne kontrole tereta i pošte u zračnom saobraćaju, ali nije imalac odobrenja BHDCA za reguliranog agenta (za više detalja pogledati tačku Teret i pošta).

Nalaz: operator aerodroma nije odobren kao regulirani agent u skladu sa tačkom 6.3.1.1 Aneksa IV Pravilnika o standardima. **Kategorija:** neusklađenost

Operator aerodroma nije imalac sertifikata za obavljanje sigurnosnog pregleda, kontrole pristupa, nadzora i patrole Pravilnika o izdavanju sertifikata za obavljanje kontrole pristupa, sigurnosnog pregleda, nadzora i patrole („Službeni glasnik BiH“ broj: 18/25) (za više detalja pogledati tačke Sigurnost aerodroma, Putnici i kabinski prtljag, Odvojeni prtljag).

Nalaz: operator aerodroma nije certificiran za obavljanje sigurnosnog pregleda, kontrole pristupa, nadzora i patrole u skladu sa članom 3. Pravilnika o izdavanju sertifikata za obavljanje kontrole pristupa, sigurnosnog pregleda, nadzora i patrole **Kategorija:** neusklađenost

4. Sigurnost aerodroma – tačka 9.3 Programa sigurnosti BiH, čl. 14. - 16., 21., i 24., tačka 1. Aneksa I i IV Pravilnika, veza sa tač. 11. i 12. Aneksa I i Aneksa IV Pravilnika.

4.1. Sigurnosne zone aerodroma:

Uvidom u karte sigurnosnih zona operatora aerodroma, obilaskom i razgovorom sa predstavnicima, nije utvrđeno odstupanje od zahtjeva za sigurnosne zone utvrđene tač. 1.1. Aneksa I i Aneksa IV Pravilnika o standardima.

U pogledu demarkiranih zona i primjene alternativnih mjera bezbjednosti –Tim nije imao prilike da iste posmatra, ali je tokom intervjua sa Samirom Tahirovićem došao do saznanja da se na Međunarodnom aerodromu Sarajevo odvijaju letovi generalne avijacije među kojima su i letovi za zdravstvene usluge, stoga BHDCA daje preporuku uspostavljanja demarkiranih zona (opcija: privremenih) tokom operacija ovih letova kojima se odstupa od primjene osnovnih standarda, na osnovu procjene rizika odobrene od BHDCA, a na kojima su primjenjive mjere koje pružaju odgovarajući nivo zaštite u skladu sa članom. 6. Pravilnikom o standardima iz sigurnosti civilnog zrakoplovstva te tač. 9.3.7. i 9.19. Programa bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva BiH.

Tokom nadzora zaprimljene su informacije o istovremenom boravku dolazećih i odlazećih putnika u VIP salonu koji je dio ključnog dijela sigurnosne zone ograničenog pristupa. U skladu sa tačkom 1.1.3.4. Aneksa IV Pravilnika o standardima, sigurnosni pregled ključnih dijelova sigurnosne zone provodi se uvijek kada se utvrdi da su pristup imala nepregledana lica. Obzirom da BiH ne prepoznaje sigurnosne mjere primjenjene u stranim državama kao jednake sigurnosnim standardima u BiH, dolazeći putnici se smatraju nepregledanim putnicima. Iz navedenog proizlazi da bi sve prostorije koje dolazeći putnici koriste u VIP salonu morale biti predmetom sigurnosnog pregleda odmah nakon što iste napuste, a prije nego što im pristupe odlazeći putnici.

Obzirom da nije bilo moguće potvrditi opisanu situaciju, daje se preporuka operatoru aerodroma da osigura primjenu sigurnosnog pregleda VIP prostorija kojima su dolazeći putnici imali pristup, u skladu sa tačkom 1.1.3.4. Aneksa IV Pravilnika o standardima.

Međutim, i pored navedenog, a u skladu sa članom 14. stav (4) daje se preporuka operatoru aerodroma da revidira potencijalne ranjivosti na perimetru nastale uslijed prisustva objekta ili raslinja čije uklanjanje se ne može osigurati, te je poželjno utvrđivanje i primjena procijenjenih dodatnih mjera (npr. područje Hifa petrola, kapija E2).

4.2. Kontrola pristupa:

Kontrola pristupa na aerodromu primjenjivala se primjenom elektronskog PACS sistema (u kombinaciji sa aerodromskim identifikacijskim karticama) i uvidom u dozvole GP, kao i evidencijom vizitor dozvola GP, što podrazumijeva lice i pratnju.

Aerodrom ima 2 službena prolaza na kojima se primarno provodi kontrola pristupa i sigurnosni pregled za lica: službeni prolaz u terminalnoj zgradi i Kargo centar, dok je na kapijama namijenjenim za vozila - prijavnica, E6 (cisterne sa gorivom), 366a (E7) i 366 b, moguć pristup vozača. Od navedenih kapija samo E1 u stalnoj upotrebi.

Pored navedenog, pristup zračnoj strani moguć je i kroz VIP salon, putem PACS sistema.

Tokom nadzora na službenom prolazu (terminalna zgrada) dana 29.7.2025. godine, utvrđeno je da zaposlenici operatora aerodroma ostvaruju pristup sigurnosnoj zoni očitavanjem aerodromske identifikacijske kartice na PACS čitaču, što je u skladu sa tačkom 1.2.2.5. kao i provjerom pripadnosti i validnosti dozvola za kretanje u sigurnosnim zonama ograničenog pristupa (dozvole GP), u skladu sa tačkom 1.2.2.4 Aneksa IV Pravilnika o standardima.

Aerodromske identifikacijske kartice ispunjavaju kriterije utvrđene tačkom 1.2.5.1. Aneksa IV Pravilnika o standardima, uz primjenu dozvola GP u skladu sa članom 21. Pravilnika o standardima.

Uvidom u uzorak dozvola GP za vozila na zračnoj strani, utvrđeno je da su iste pripadale vozilu i bile su validne.

Na osnovu ostvarenog uvida, procijenjuje se da je ovaj segment **usklađen** sa članom 21. i tačkom 1.2. Aneksa IV Pravilnika o standardima.

4.3. Sigurnosni pregled lica koja nisu putnici i stvari koje nose:

Dana 29.7.2025. godine u periodu od 12:50 do 13:45 sati na službenom prolazu posmatran je sigurnosni pregled 81 lica koja nisu putnici i stvari koje ona nose. Sigurnosni pregled lica koja nisu putnici provodio se upotrebom WTMD, dok je sigurnosni pregled stvari koje nose provodio upotrebom konvencionalnog xray uređaja, ETD i EMA, u skladu sa tačkom 1.3.1. Aneksa IV Pravilnika o standardima.

Uočena su 2 alarma (u predjelu cipela) koji su riješeni na način da su lica izula obuću koja je pregledana xray uređajem, a zatim ponovno prošlo kroz WTMD uz primjenu ručnog pregleda. Potvrđeni su nasumični alarmi (12) koji su rješavani ručnim pregledom i upotrebom ETD (4). Posmatrana primjena ručnog pregleda ukazala je na propust u pregledu pregleda unutrašnje strane pojasa što predstavlja **nalaz kategorije neusklađenost** shodno tač. 1.3.1.2. i 4.1.1.3. Aneksa IV Prilog III tač. 1.2. pod c).

Stvari koje su lica unosila bile su pregledane upotrebom konvencionalnog xray uređaja, sa instaliranim TIP-om.

Xray je predmet redovnog testiranja ECAC STP na osnovu čega se vrši evidencija performansi na ECAC obrascu. Izvršeno je testiranje na licu mjesta i isto je evidentirano, iz čega se zaključuje da performanse xray uređaja zadovoljavaju kriterije u skladu sa tačkom 1.2. i 1.9. Priloga 9. Aneksa IV Pravilnika.

Tokom provođenja nadzora, u smjenama su bili sledeći zaposlenici operatora aerodroma:

- Pločo Anela, broj dozvole 7899, KD kontrolor I kategorije, i
- Kapo Sedin, broj dozvole 7899, KD kontrolor I kategorije.

Tokom intervju sa zaposlenicima operatora aerodroma, kasnije kroz razgovor sa g. Samirom Tahirovićem utvrđeno je da operator aerodroma od sigurnosnog pregleda izuzima policijske službenike JGP dok su na dužnosti na aerodromu kao i zaposlenike SSiZ tokom vršenja radnih zadataka a koji nose oružje. Izuzeće policijskih službenika JGP bilo je utemeljeno u opštem dijelu Programa sigurnosti civilnog zrakoplovstva BiH iz 2008. godine koji je stavljen van snage Programom sigurnosti civilnog zrakoplovstva Bosne i Hercegovine i Odlukom o uspostavljanju Programa sigurnosti civilnog zrakoplovstva Bosne i Hercegovine („Službeni glasnik BiH“, broj 32/24). Izuzeće od sigurnosnog pregleda zaposlenika SSiZ koji nose oružje tokom vršenja radnih zadataka temelji se na, još uvijek važećem, programu sigurnosti operatora aerodroma.

U skladu sa tačkom 1.3.2. Aneksa IV tačkom 1.11 Priloga I Pravilnika o standardima, BHDCA može dozvoliti izuzeće od sigurnosnog pregleda za kategorije lica navedene u tač. a) do d) tačke 1.11. Priloga I. Operator aerodroma i JGP izrađuju procjenu rizika i prijedlog izuzeća, kao dio programa sigurnosti operatora aerodroma, koji BHDCA odobrava.

Izmjenom regulatornih zahtjeva došlo je do novih obaveza u pogledu procjene rizika, ali i do brisanja prethodnih osnova za izuzeća. Situacija koja je zatečena na aerodromu je u skladu sa Programom sigurnosti operatora aerodroma, koji je još uvijek odobren od strane BHDCA. Kao što je navedeno u tački 1. ovog Izvještaja, novi nacrt Programa sigurnosti operatora aerodroma predmet je odobravanja. U skladu sa tim postupkom, zaključkom je naložena izrada procjene rizika i dostavljanje prijedloga izuzeća. Zbog navedenog, iako opisana situacija predstavlja odstupanje od standarda, ovim izvještajem daje se preporuka da operator aerodroma dostavi procjenu rizika i prijedlog izuzeća od sigurnosnog pregleda u skladu sa tačkom 1.3.2. Aneksa IV Pravilnika o standardima i tačkom 1.11 Priloga 1 Aneksa IV.

Iako je potvrđeno da su lica osposobljena u Centru za obuku stručnog osoblja, obzirom da instruktori nisu odobreni od strane BHDCA, utvrđuje se nalaz na način da operator aerodroma nije osigurao da su lica koja primjenjuju sigurnosni pregled lica koja nisu putnici i predmeta koja nose sa sobom nije završila obuku u skladu sa tačkom 11.2.3.1. Aneksa IV Pravilnika. Kategorizacija: neusklađenost.

4.3.1. Zabranjeni predmeti: Primjećen je slučaj unošenja alata na zračnu stranu, tom prilikom kontrolor je objasnio da lice ima pravo unošenja alata, da je pitanju stalni zaposlenik operatora aerodroma za kojeg je poznato da ima operativnu potrebu unošenja alata na zračnu stranu. U skladu sa Prilogom 1-A, alat nije zabranjeni predmet za lica koja nisu putnici.

4.4. Sigurnosni pregled vozila:

Nadzor nad kontrolom pristupa vozila proveden je 30.7.2025. g. u periodu od 12:40 do 13:15. na prijavnici. Kako nije bilo prilike da se posmatra sigurnosni pregled vozila, Tim je obavio intervju sa zaposlenikom SSIZ, Tašić Adnanom, broj dozvole 6555, koji je opisao postupak kontrole pristupa, da se isti vši uvidom u dozvole za vozila i dozvole za lica. Za vozila i vozače koji ne posjeduju trajnu dozvolu za vozilo i dozvolu za lica, potrebna je najava. Na prijavnici se vodi evidencija ulaska/izlaska vozila sa podacima o pregledu vozila, identitetu lica, registarskim tablicama. Vozilo i vozač podvrgavaju se kontroli pristupa i sigurnosnom pregledu na kapiji E1. Vozač i njegove stvari se ručno pregledaju, a vozilo se pregleda bez prisustva vozača u njemu, metodom ručnog i vizualnog pregleda uz upotrebu ogledala. Pregled vozila obuhvata minimalno tri zone iz Priloga I tač. 2.1 Pravilnika o standardima iz bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva. Pregledaju se sva vozila, bez izuzetka. Međutim uvidom u trenutno važeću proceduru UP 04-02 13 KD pregled vozila i lica, utvrđeno je da su od sigurnosnog pregleda izuzeta vozila pod pratnjom (prema zaprimljenim informacijama, ta vozila više ne ulaze na vazдушnu stranu već su stacionirana isključivo na zemaljskoj strani).

Daje se preporuka da se procedura operatora UP 04-02 13 KD pregled vozila i lica aerodroma koriguje kao i da se razmotri propisivanje izuzeća od pregleda vozila shodno tač. Prilogom I tač. 2.5., 2.6. i 2.8. Pravilnika.

4.5. Nadzor, patrole i druge fizičke kontrole

29.7.2025. godine, tokom večernjeg obilaska perimetra, intervjuisan je Numo Muhović (dozvola S7051). Prema izjavi, patrole se vrše sa dva auta, obilaskom perimetra i zadržavanjem na stajnim tačkama u vrijeme polijetanja i slijetanja zrakoplova. U periodu od 10.00 do 16.00, patrole su stalno prisutne na zračnoj strani. Naknadno je proveden intervju i sa Čatić Asmirom, broj dozvole S7208, koji je vršio patrolu platforme, što je, prema vlastitoj izjavi, obuhvatalo i obilazak platforme, šticeh prostora, zrakoplova i provjeru dozvola. Navedeno je okarakterisano kao **usklađenost** sa tač. Aneks IV, Tač. 1.5.1 Pravilnika i tač. 9.3.6 NCASP.

4.6. Identifikacija i zaštita ključnih sistema informacijske i komunikacijske tehnologije i podataka koji se upotrebljavaju u civilnom zrakoplovstvu od računarskih napada:

Tokom nadzora nije bilo moguće održati planirane aktivnosti u oblasti identifikacije i zaštite ključnih sistema IKT tehnologije i podataka, ali je tokom nadzora broj: 3-3-29-1-Upeo-37/25, dana 24.6.2025. godine, održan sastanak sa Sunitom Bečić, menadžerom informacijske sigurnosti – licem odgovornim za sigurnost informacijskih i komunikacijskih sistema, u skladu sa članom 24. Pravilnika o standardima.

Međunarodni aerodrom Sarajevo je nosilac sertifikata ISO/IEC 27001:2022, broj: 44 121 24430181 od 23.1.2025. godine (period validnosti: 4.5.2025. godine - 3.5.2028. godine), koji je izdao TUV NORD CERT GmbH (kopija sertifikata u prilogu). Obim sertifikacije bio je: Upravljanje informacijama u postupku prihvata/otpreme zrakoplova, putnika, prtljaga (prtljag, teret i pošta), i aktivnosti podrške zračnom prometu.

Certifikacija je provedena u vezi sa Izjavom o primjenjivosti, FD 06-00 02, izdanje 1, revizija 2. od 20.11.2024. godine, koja daje specifikaciju izabranih kontrola za smanjenje rizika, mjere zaštite iz ISO 27001:2022 Annex A i ISO 27701:2019 koje su primjenjive kao način tretmana rizika i kratak opis načina implementacije kontrole.

Tačkom A.8.9 Upravljanje konfiguracijom, naveden je proces koji obuhvata definiranje, dokumentovanje, primjenu, nadgledanje i redovno preispitivanje konfiguracija svih ključnih komponenti, uključujući hardver, softver, mreže i usluge, što podrazumijeva i prethodnu identifikaciju ključnih sistema.

Na osnovu Izjave o primjenjivosti može se zaključiti postojanje sistema koji identificira ključne IKT sisteme i podatke, i utvrđuje primjenu mjera zaštite na osnovu provedene procjene rizika, što je u skladu sa zahtjevima iz tačke 1.7 Aneksa IV Pravilnika o standardima.

Na osnovu opisanog, ovaj segment je procijenjen kao **usklađen**, uz napomenu da će isti biti predmet daljnjih nadzora.

4.7. Sigurnost zemaljske strane:

U skladu sa opserviranim stanjem i zaprimljenim informacijama, operator aerodroma primjenjuje određene mjere zaštite zemaljske strane (uključujući Terminal, prostor ispred Terminala). Nije poznato da li je i na koji način ostvarena saradnja sa nadležnim policijskim tijelima u primjeni mjera zaštite, na način utvrđen članom 15. stav (2) Pravilnika.

Na osnovu zaprimljenih informacija, utvrđeno je da primjena mjera zaštite zemaljske strane nije temeljena na procjeni rizika, u skladu sa članom 15. stav (1) Pravilnika. **Izmjenom regulatornih zahtjeva došlo je do novih obaveza u pogledu procjene rizika. Kao što je**

navedeno u tački 1. ovog Izvještaja, novi nacrt Programa sigurnosti operatora aerodroma predmet je odobravanja. U skladu sa tim postupkom, zaključkom je naložena izrada procjene rizika. Zbog navedenog, iako opisana situacija predstavlja djelimično odstupanje od standarda, ovim Izvještajem daje se preporuka da operator aerodroma izradi procjenu rizika za primjenu sigurnosnih kontrola mjere kojima djeluje preventivno protiv neovlaštenog pristupa i akata nezakonitog ometanja, u skladu sa članom 15. stav (1) Pravilnika.

4.8. Rasvjeta

Tokom obilaska perimetra, dana 30.7.2025. godine u 20:00 sati, utvrđeno je da su sigurnosna ograda i rasvjeta ispunjavaju uslove iz čl. 14. i 16. Pravilnika o standardima i procjenjuju se kao usklađena.

5. Sigurnost zrakoplova – Program sigurnosti BiH, tačka 9.4., Pravilnik tačka 3, Aneksa I i IV:

29.7.2025. godine izvršen je nadzor nad primjenom detaljnog sigurnosnog pregleda zrakoplova na letu Swissair LX1451 TP8192 za Zurich, planirano vrijeme polijetanja 14:50. Na upit da li je upoznat sa statusom sigurnosne zone u kojoj je zrakoplov parkiran, kapetan zrakoplova je odgovorio da zaprimio informaciju od kompanije da je u pitanju ključni dio sigurnosne zone. Tokom nadzora utvrđeno je da kabinsko osoblje primjenjuje sigurnosni pregled unutrašnjeg dijela zrakoplova, nakon što je završeno čišćenje kabine zrakoplova, u skladu sa tačkom 3.1 Aneksa IV i tačkom 1.6 Priloga II Pravilnika o standardima.

Prilikom pregleda vanjskog dijela zrakoplova u skladu sa tačkom 1.7 Priloga II Pravilnika o standardima, utvrđeno je sljedeće:

Swissair primjenjuje „paperless“ pristup u dokumentaciji koju vodi, popunjava i prenosi u elektronskom formatu. Tokom samog nadzora nije bilo moguće utvrditi da li se Operativnom centru dostavljaju elektronske informacije o provedenom detaljnom sigurnosnom pregledu, na način utvrđen tačkom 3.1.3 Aneksa IV Pravilnika o standardima.

Prilikom posjete Operativnom centru, potvrđeno je da nisu zaprimljene informacije od Swissair o provedenom detaljnom sigurnosnom pregledu.

Emailom je dostavljen upit Ismaru Ibrahimoviću, Station Manager-u za Swissair, kojim su tražene dodatne informacije o vođenju zapisa i čuvanju informacija o provođenju detaljnog sigurnosnog pregleda. Dana 1.8.2025. godine zaprimljen je email od ismar.ibrahimovic@dlh.de, naslov: FW: Aviation Security Audit SJJ, kojim su dostavljeni traženi podaci.

Na osnovu navedenog, sigurnosni pregled zrakoplova procijenjuje se kao usklađen.

6. Sigurnosni pregled i zaštita putnika i kabinskog prtljaga: tačka 9.5. Programa sigurnosti BiH, tačka 4. Aneksa I i IV, povezane tačke 11. i 12. Aneksa I i IV Pravilnika:

Dana 29. i 30.7.2025. godine proveden je stručni nadzor nad primjenom sigurnosnog pregleda putnika i kabinskog prtljaga.

Operator aerodroma imao je na raspolaganju 4 linije za sigurnosni pregled putnika i kabinskog prtljaga. U vrijeme provođenja stručnog nadzora bile su aktivne linije 1 i 2. Na linijama 1 i 2 sigurnosni pregled putnika primjenjuje se upotrebom WTMD standard 2.1, sigurnosnog skenera Rhode&Schwarz, ETD Ionscan 600, SAMD (detekcija metala) na liniji 1 i SAMDEX (detekcija metala i eksploziva) na liniji 2, dok se sigurnosni pregled kabinskog prtljaga primjenjuje upotrebom CTiX na liniji 1 i ATiX na liniji 2, ETD Ionscan 600, EMA. Pored navedenog, predmeti koji zbog veličine nisu mogli biti predmet pregleda CTiX-om (npr. kolica ili instrumenti), bili su pregledani na konvencionalnom xray uređaju na liniji 4.

6.1. Sigurnosni pregled putnika:

Primarni pregled putnika provodio se putem WTMD CEIA. Dana 29.7.2025. godine u periodu od 09-10.15 na liniji 1. Posmatran je pregled 125 putnika, uočeno je 13 alarma i 14 nasumičnih alarma. Dana 30.7.2025. godine u periodu od 09:45 do 11:05 časova posmatran pregled 100 putnika, od toga 5 alarma i 10 nasumičnih alarma (dodatno, 4 slučaja postupanja kao kod nasumičnog alarma, ali bez indikacije WTMD – procjena operatera).

Putnici koji su aktivirali alarm na WTMD:

Alarmi su rješavani ručnim pregledom uz pregled cipela korištenjem SAMD (ili SAMDEX na liniji 2) ukoliko je alarm indiciran na donjem dijelu (dio obuće) ili ponovnim pregledom cipela korištenjem CTiX, uz sporadično korištenje sigurnosnog skenera.

Prema tački 1.3.1. Priloga 3 Pravilnika, alarm na WTMD se rješava:

- a) Provođenjem ručnog pregleda osobe u skladu sa tačkom 1.2.; ili
- b) Ponovnim pregledom osobe korištenjem WTMD ili detektorom metala u obući (SMD) kada je alarm indiciran samo na donjem dijelu WTMD koja su odobrena za korištenje sa SMD; ili
- c) Pregledom osobe korištenjem sigurnosnog skenera.

Kada se koristi metoda rješavanja alarma pod b), u cilju otkrivanja zabranjenih predmeta, između 10%-20% putnika koji su uzrokovali alarm moraju biti pregledani primjenom ručnog pregleda ili sigurnosnog skenera ili ETD ili EDD.

Osobe koje su predmet gore navedenih mjera biraju se na kontinuiranoj nasumičnoj osnovi.

Tokom nadzora **nije bilo moguće utvrditi** da li su korištena WTMD odobrena za kombinovanu upotrebu sa korištenim SMD. **Daje se preporuka** operatoru aerodroma da osigura da su, u slučaju primjene postupka iz tačke 1.3.1. b) Priloga 3, WTMD odobrena za korištenje sa SMD.

Posmatran ručni pregled kao metod rješavanja alarma nije podrazumijevao fizički pregled obuće niti unutrašnji dio pojasa u skladu sa tačkom 1.2. Priloga 3 Aneksa IV Pravilnika, a kako je navedeno u tački 1.3.1. istog Priloga što predstavlja **nalaz kategorije neusklađenost**.

Sigurnosni skener nije korišten samostalno za rješavanje alarma, već sporadično, kao dopunsko sredstvo.

Posmatrana je primjena ETD za putnike sa smanjenom pokretljivošću, tj. za pomagala koja su koristili (npr. kolica, gips...).

Primjećeno je da se ETD nije koristio dosljedno kao metod rješavanja nasumičnih alarma, također primjećeno je odstupanje od metodologije uzorkovanja, jer uzorkovanje nije uvijek podrazumijevalo uzimanje uzoraka sa donjeg dijela tijela u skladu sa tačkom 1.6 b) Priloga 3 Aneksa IV Pravilnika.

Primjećeno je uzimanje ETD uzroka sa kabinskog prtljaga i putnika upotrebom iste trakice, što može dovesti do kontaminacije uzorka i nije predviđeno postupcima opisanim tačkama 1.6. i 1.15 Priloga 3 Aneks IV Pravilnika.

Na osnovu opisanog utvrđuje se nalaz na način da operator aerodroma nije osigurao primjenu sigurnosnog pregleda upotrebom ETD na način utvrđen tačkom 1.6 Priloga 3 Aneksa IV Pravilnika. Kategorija: neusklađenost

Putnici koji nisu aktivirali alarm:

Za rješavanje nasumičnih alarma korišten je ručni pregled, nakon čega je primjenjivan pregled sigurnosnim skenerom, a zatim SMD ili SAMDEX, zavisno od linije (posmatrana i dodatna primjena ETD).

U skladu sa tačkom 1.4 Priloga 3 Aneksa IV Pravilnika, između 10% i 20% putnika koji nisu uzrokovali alarm prilikom prolaska kroz WTMD podvrgavaju se sigurnosnom pregledu primjenom:

- a) Sigurnosnog skenera; ili
- b) ETD ili ETD u kombinaciji sa SED (detektor eksploziva u obući); ili
- c) Ručnog pregleda ili ručnog pregleda u kombinaciji sa SED; ili
- d) EDD.

Kada se primjenjuje opcija pod c), dodatno najmanje 10% svih putnika su predmet sigurnosnog pregleda primjenom sigurnosnog skenera, EDD, ETD ili ETD u kombinaciji sa SED, a procenat putnika koji se izaberu za primjenu sigurnosnog pregleda pod c) može biti smanjen na 5%.

Kada se ručni pregled primjenjuje u kombinaciji sa SED nije neophodno provoditi fizički ili vizualni pregled obuće.

Za navedene sigurnosne preglede putnici se izabiru na kontinuiranoj nasumičnoj osnovi.

Posmatrani ručni pregled kao metod rješavanje nasumičnog alarma nije podrazumijevao fizički pregled obuće niti unutrašnji dio pojasa u skladu sa tačkom 1.2. Priloga 3 Aneksa IV Pravilnika, a kako je navedeno u tački 1.4 istog Priloga. Dodatno, na Liniji 1, nakon ručnog pregleda i sigurnosnog skenera primjenjen je SED.

Zbog kontinuirane primjene sigurnosnog skenera, smatra se da je ispunjen zahtjev vezan da dodatnu sigurnosnu kontrolu prilikom primjene tačke 1.4 c).

Analizom primjenjenih mjera u odnosu na propis i svrhu primjene nasumičnih pregleda (otkrivanje nemetalnih prijetnji), utvrđuje se sljedeće:

- Putnik koji nije aktivirao alarm na WTMD, što znači koji na sebi nije imao dovoljnu količinu metala da isti aktivira, predmet je:
 1. Ručnog pregleda koji ne obuhvata unutrašnju stranu pojasa niti obuće (obuća može biti izuzeta ukoliko se primjenjuje SED, a u skladu sa 1.4. c) Priloga 3 Aneksa IV Pravilnika).
 2. Nakon toga je predmet sigurnosnog pregleda korištenjem sigurnosnog skenera koji, u skladu sa 1.4. a) Priloga 3 Aneksa IV Pravilnika, predstavlja

samostalno sredstvo za rješavanje nasumičnih alarma. Zbog prihvaćenog stava da sigurnosni skeneri ne predstavljaju zadovoljavajući metod pregleda obuće koju putnik nosi za vrijeme pregleda, operator aerodroma primjenjuje i

3. SMD (Shoe Metal Detection) na Liniji 1 i SAMDEX (Shoe Metal and Explosive Detection).

U odnosu na utvrđivanje prisustva nemetalne prijetnje, preciznije prisustva eksploziva, uzevši u obzir stav o nedovoljnosti sigurnosnog skenera prilikom pregleda obuće, obuća putnika koji se kreće na Liniji 1 **ostaje nepregledana!**

Dodatno, putnik je predmet tri različite metode pregleda, što podrazumijeva zaustavljanje putnika tri puta, usporavanje procesa i, posljedično, omogućava miješanje pregledanih putnika sa putnicima za koje se smatra da nisu pregledani.

Također, primjećeni su slučajevi gdje ručnim pregledom lica nisu detektirani predmeti na tijelu ili u odjeći, a koji su detektirani upotrebom sigurnosnog skenera, zbog čega je putnik podvrgnut još jednom (ovaj put, ciljanom) ručnom pregledu.

Daje se preporuka operatoru aerodroma da revidira primjenjive postupke i procedure za primjenu sigurnosnog pregleda putnika koji nisu aktivirali alarm na WTMD, a kako bi osigurao dosljednu primjenu mjera, pojednostavljenje postupka i brži protok putnika na lokaciji za sigurnosni pregled.

Primjer: detaljan ručni pregled koji uključuje i obuću ili ručni pregled u kombinaciji sa SED/SAMDEX, uz dodatni procenat svih putnika koji su predmet pregleda sigurnosnim skenerom; ili sigurnosni pregled upotrebom sigurnosnog skenera uz SED/SAMDEX.

Dodatno, **daje se preporuka** operatoru aerodroma da, ukoliko procijeni da je prihvatljivo/izvodljivo, učini Liniju 2 primarnom linijom za pregled putnika i kabinskog prtljaga, što bi podrazumijevalo prebacivanje CTiX na Liniju 2. Infrastrukturalno, međusobna lokacija Linija 2 i 3 omogućava više prostora za kretanje putnika i ne podrazumijeva da svaki putnik, nakon prolaska kroz WTMD, mora proći kroz sigurnosni skener, bez obzira da li je indiciran za pregled ili nije (a što je slučaj na Liniji 1 i uzrok dodatnog zadržavanja).

Uvidom u evidenciju obuka utvrđeno je da Sanella Abadžić, broj dozvole 8084, koja je primjenjivala ručni pregled putnika u periodu 29-30.7.2025. godine, nije završila obuku u skladu sa 11.2.3.1. Aneksa IV Pravilnika.

Na osnovu navedenog, utvrđuje se **nalaz na način da operator aerodroma nije osigurao da su lica koja primjenjuju sigurnosni pregled putnika i kabinskog prtljaga završila obuku u skladu sa tačkom 11.2.3.1. Aneksa IV Pravilnika. Kategorizacija: neusklađenost. Za više detalja pogledati tačku 13. ovog Izvještaja.**

U VIP salonu posmatran je pregled 13 putnika korištenjem WTMD i ručnog pregleda. Na lokaciji VIP salona, operator aerodroma nije imao ETD uređja niti sigurnosni skener. U skladu sa tačkom 1.4. Priloga III Aneksa IV Pravilnika, ukoliko se nasumični alarm WTMD rješava ručnim pregledom, najmanje 10% svih putnika su predmet sigurnosnog pregleda primjenom sigurnosnog skenera, EDD ili ETD, ili ETD u kombinaciji sa SED. Operator aerodroma formalno je usklađen sa zahtjevom, uzevši u obzir broj putnika koji su predmet pregleda ETD na kontrolnoj tački u Terminalu.

Ipak, **daje se preporuka** da operator aerodroma dugoročno razmotri uvođenje primjene ETD i u VIP salonu.

6.2. Sigurnosni pregled kabinskog prtljaga:

Nakon sigurnosnog pregleda kabinskog prtljaga korištenjem CTiX ili ATiX uređaja, po procjeni kontrolora kabinski prtljag bio bi predmet ručnog pregleda, u nekim slučajevima podvrgnut i dodatnom pregledu primjenom ETD-a.

Na liniji 1 električni uređaji kao i likvidi do 100 ml bili su pregledani unutar kabinskog prtljaga.

ETD je bio korišten za pregled jednog broja kabinskog prtljaga za koje je kontrolor procijenio da je potreban dodatni pregled (uz ručni pregled s ciljem otklanjanja zabranjenih predmeta i likvida čiji volumen prelazi ograničenja). Pregled kabinskog prtljaga upotrebom ETD podrazumijevao je uzimanje brisa sa unutrašnjeg dijela, uključujući i predmete u unutrašnjosti, dok je vanjski dio kabinskog prtljaga bio sporadično uzorkovan, s tim da taj uzorak nije uvijek podrazumijevao dio koji se često dodiruje (rajsferšlus, ručke...) u skladu sa tačkom 1.15 Priloga III Aneksa IV Pravilnika. Primjećeno je da se uzorak ETD uzimao (od strane 1 lica koje je vršilo pregled kabinskog prtljaga) bez rukavica, što nije u skladu sa CONOPS-om. Ukoliko se laptop nalazio unutar kabinskog prtljaga, isti bi sporadično bio predmet ETD uzorkovanja.

Na osnovu opisanog uočeno je odstupanje od standarda primjene ETD za sigurnosni pregled kabinskog prtljaga, zbog čega se utvrđuje **nalaz koji glasi: operator aerodroma nije osigurao primjenu ETDa za sigurnosni pregled kabinskog prtljaga na način utvrđen tačkom 1.15 Priloga III Aneksa IV Pravilnika. Kategorija: neusklađenost**

Kod pregleda kabinskog prtljaga, putnik je aktivno učestvovao u ručnom pregledu sa operatorom, odstranjujući predmete po nalogu operatora.

U skladu sa tačkom 7.16. Programa sigurnosti BiH i članom 13. Pravilnika, operator aerodroma je odgovoran za sigurnosni pregled kabinskog prtljaga. Primjena ručnog pregleda predstavlja jednu od metoda sigurnosnog pregleda.

S tim u vezi, tokom nadzora nije potvrđena primjena ručnog pregleda kabinskog prtljaga u skladu sa tačkom 4.1.2.4 Aneksa IV Pravilnika o standardima, koja glasi: "Ručni pregled kabinskog prtljaga sastoji se od ručne provjere prtljaga, uključujući sadržaj, kako bi se primjereno osiguralo da prtljag ne sadrži zabranjene predmete. U skladu sa navedenim, utvrđuje se **nalaz koji glasi: operator aerodroma nije osigurao primjenu ručnog pregleda kabinskog prtljaga u skladu sa tačkom 4.1.2.4 Aneksa IV Pravilnika. Kategorija: neusklađenost**

EMA je korištena sporadično, za pregled likvida za koje su kontrolori procijenili da je svrsishodno (voda u termos flaši, kako bi se izbjeglo bacanje flaše jer nije moguće prosuti vodu, tekućina za čišćenje sočiva...). U nekoliko slučajeva uočeno je dopuštanje unošenja LAG preko 100 ml uz prethodan pregled LEDS uređajem.

U VIP salonu posmatran je sigurnosni pregled kabinskog prtljaga (10 komada) upotrebom konvencionalnog xray uređaja sa instaliranim TIP.

Na lokaciji VIP salona nije bio na raspolaganju ETD uređaj. U skladu sa tačkom 1.18. Priloga III Aneksa IV Pravilnika, kada se koristi rendgenska oprema za pregled kabinskog prtljaga,

najmanje 10% prtljaga ili prtljag koji nosi najmanje 10% putnika moraju biti predmet dodatnog pregleda primjenom ETD ili EDD. Ukoliko je instaliran i primijenjen TIP, taj procenat se smanjuje na 5%. Obzirom na nedostatak ETD uređaja u VIP salonu, utvrđuje se **nalaz koji glasi: operator aerodroma nije osigurao sigurnosni pregled kabinskog prtljaga u VIP salonu u skladu sa tačkom 1.18 Priloga III Aneksa IV Pravilnika. Kategorija: neusklađenost**

6.3. Zaštita putnika i kabinskog prtljaga

Tokom nadzora primijećeno je da je operator aerodroma postavio barijere na linijama za sigurnosni pregled putnika koje nisu bile u upotrebi, a kako bi onemogućio prolazak nepregledanih lica u sigurnosne zone ograničenog pristupa.

Tokom nadzora zaprimljene su informacije u VIP salonu, koji je dio ključnog dijela sigurnosne zone ograničenog pristupa, povremeno istovremeno borave dolazeći i odlazeći putnici. VIP salon infrastrukturno ne podržava fizičko razdvajanje dolazećih i odlazećih putnika, zbog čega operator aerodroma primjenjuje „operativno razdvajanje“ na način da dolazeći i odlazeći putnici ne borave u istoj prostoriji i budu pod nadzorom. Da bi se osiguralo razdvajanje putnika, opisani operativni postupci dovode u pitanje slobodu kretanja putnika unutar VIP salona, što uključuje i korištenje toaleta, te je samim tim njihova primjenjivost upitna. Nije realno očekivati da navedene kategorije putnika neće doći u kontakt u slučajevima kada istovremeno borave, jer isti nisu lišeni slobode kretanja u VIP terminalu niti pristupa toaletu, gdje ne mogu biti pod nadzorom.

Procjenjuje se da operativno razdvajanje ne može osigurati razdvajanje dolazećih (nepregledanih) i odlazećih (pregledanih) putnika, čime se dovodi u pitanje zaštita pregledanih putnika.

Obzirom da na terenu nije bilo moguće utvrditi primjenu „operativnog razdvajanja“ putnika, **daje se preporuka** operatoru aerodroma da poduzme mjere i osigura razdvajanje dolazećih i odlazećih putnika.

Prilikom nadzora sigurnosnog pregleda putnika i kabinskog prtljaga (29-30.7.2025. godine) u Terminalnoj zgradi primijećen je konkretan slučaj miješanja pregledanih putnika sa putnicom koja je bila u fazi pregleda. Putnica se, prije završenog ETD pregleda, pridružila se prethodno pregledanim članovima porodice i pristupila pasoškoj kontroli i ključnom dijelu sigurnosne zone ograničenog pristupa aerodroma.

Posmatrani su nasumični slučajevi gdje nekoliko lica stupa u kontakt sa licem koje čeka ručni pregled što znači da sigurnosni pregled nije završen.

Ručni pregled kabinskog prtljaga, iako na inicijativu i pod neposrednim nadzorom operatera (KD kontrolora), primjenjuje putnik koji otvara prtljag i uklanja predmete iz njega. Obzirom da je operater procijenio da kabinski prtljag sadrži predmete koji moraju biti odstranjeni iz kabinskog prtljaga (bez obzira da li su u pitanju tekućine, zabranjeni predmeti i sl), taj prtljag se ne smatra pregledanim u skladu sa standardom. Zbog toga putnik koji je pregledan, stupanjem u kontakt sa sadržajem tog prtljaga, ne može se smatrati pregledanim.

Na osnovu opisanog utvrđuje se nalaz jer operator aerodroma nije osigurao zaštitu putnika na način da je spriječeno miješanje pregledanih i nepregledanih putnika u skladu sa tačkom 4.2. podtačka 2 Aneksa I Pravilnika. Kategorija: neusklađenost.

6.4. Potencijalno opasni putnici:

Dana 30.7.2025. godine održan je sastanak sa Andelija Edinom, komandirima Jedinice Granične policije Aerodroma Sarajevo i Amirom Malagićem, inspektorom za istrage u vezi sa procedurama prevoza potencijalno opasnih putnika, putnim dokumentima i prevozu ličnog vatrenog oružja putnika.

Zaprimljen su sljedeće informacije:

- U slučaju putnika koji su predmet deportacije, Služba za poslove sa strancima informira JGP kada ta kategorija putnika putuje zračnim putem. Ukoliko se radi o dobrovoljnom napuštanju, prema saznanjima JGP, Služba za poslove sa strancima ne obavještava aerodrom. Također, Služba za poslove sa strancima dodjeljuje pratnju licima koja su predmet deportacije, na osnovu vlastite procjene.
- U slučaju neprihvatljivih putnika, Granična policija odbija ulazak licu kada utvrdi postojanje prepreka za ulazak u državu, obavještavaju aerodrom i pokušavaju da izvrše povrat lica istim letom. Ukoliko to nije moguće, aerodrom preuzima lice i pripadajuće putne dokumente do narednog leta.
- U slučaju ekstradicije lica, ista su pod nadzorom do pasoške kontrole, kada nadzor nad licem preuzima policijski organ države koja je izručenje tražila. Ekstradicija se organizuje putem Ministarstva pravde BiH, a Granična policija djeluje po nalogu nadležnog suda.
- U slučaju otkrivanja lažnih, nestalih dokumenata, ukoliko Interpol baza registruje putni dokument kao ukraden, dokument se oduzima a putnik vraća na početnu tačku. Ukoliko je u pitanju falsifikovana putna isprava, obavještava se nadležni tužilac, dok se isprava zadržava radi korištenja u daljoj edukaciji kadra.
- Prilikom transporta ličnog vatrenog oružja, putnik mora imati potvrdu (npr, član sportskog kluba), dozvolu za posjedovanje vatrenog oružja. Tokom prijave za let, putnik je dužan prijaviti da nosi vatreno oružje. Operator aerodroma obavještava Jedinicu Granične policije, koja utvrđuje da li je oružje adekvatno upakovano (kutija koja se zaključava), a municija zapakovana zasebno. Na kutiju se lijepe sigurnosne markacije, oružje se deponuje u sef (u sortirnici), Jedinica Granične policije izdaje potvrdu. Za vrijeme ukrcavanja putnika, Jedinica Granične policije prati oružje do ukrcaja u zrakoplov, kapetan zrakoplova potpisuje obrazac koji sadrži informacije o oružju. Dodatno, izvršen je uvid u službeni zabilješku broj: 17-16-3-04-16-1194/25 od 23.06.2025. godine, sa priložima.

7. Odvojeni prtljag – Program sigurnosti BiH, tačka 9.9.; Pravilnik tačka 5. Aneksa I i IV, veza se tač. 11. i 12. Aneksa I IV Pravilnika:

7.1. Sigurnosni pregled odvojenog prtljaga

Dana 29.7.2025. godine izvršen je stručni nadzor nad primjenom sigurnosnog pregleda odvojenog prtljaga na HBS. Posmatran je pregled 2 prtljaga metodom ručnog pregleda, jedan u prisustvu putnika, drugi bez prisustva putnika. Oba ručna pregleda su bila ciljana, da se

uklone power bank predmeti, a u slučaju kada je putnik bio prisutan isti je zajedno sa KD kontrolorom vršio pregled svojih stvari.

U skladu sa tač. 5.1.2 Priloga IV Pravilnikom o standardima, ručni pregled sastoji se od detaljne ručne provjere prtljaga, uključujući njegov sadržaj, kako bi se primjereno osiguralo da on ne sadrži zabranjene predmete. Obzirom na uzorak nedovoljan za precizniju konstataciju, daje se **preporuka** operatoru aerodroma da osigura da se ručni pregled vrši na sistematičan način i bez intervencije putnika.

Sigurnosni pregled odvojenog prtljaga provodi se upotrebom 2 EDS uređaja – Smiths Heimann Hi—scan 10080 XCT. Također, na raspolaganju je i IONSCAN 600, kao i konvencionalni xray uređaj za vangabaritni prtljag.

Pregled odvojenog prtljaga i njegovu zaštitu provode zaposlenici SSIZ u skladu sa Programom sigurnosti aerodroma i CONOP-sima (korisničkim uputstvima) za sigurnosnu opremu.

Prema informacijama zaprimljenim od predstavnika aerodroma i potvrđenim kroz posmatranje (za nivo 1 i 2), proces pregleda odvojenog prtljaga odvija se u 3 nivoa:

- Nivo 1 – EDS „donosi odluku“ da je sadržaj prtljaga u redu ili da je potreban dodatni pregled – u tom slučaju slika sadržaja prtljaga se proslijeđuje kontroloru;
- Nivo 2 – kontrolor pregleda sliku (vrijeme pregleda ograničeno do 15 sekundi), nakon čega donosi odluku da je sadržaj prtljaga u redu ili da je potreban dodatni pregled – u tom slučaju slika se proslijeđuje drugom kontroloru na detaljniji pregled. Također, ukoliko kontrolor na nivou 2 ne donese odluku o slici u predviđenom roku, slika se automatski proslijeđuje na sljedeći nivo;
- Nivo 3 – kontrolor detaljno pregleda sliku sadržaja prtljaga (bez definisanog vremenskog ograničenja) i odlučuje da li je potreban dodatni pregled ETD-om, otvaranje prtljaga (uklanjanje predmeta i ponovni pregled EDS) ili je sadržaj prtljaga u redu. Ukoliko kontrolor na nivou 3 utvrdi da prtljag sadrži predmet koji može predstavljati prijetnju (eksplozivna naprava), kontaktira kontrolora na nivou 2, traka se zaustavlja i kontrolori kontaktiraju šefa smjene i Graničnu policiju BiH.

Tranzitni, transferni i RUSH prtljag su predmet istog pregleda kao i odlazeći odvojeni prtljag.

Oprema je predmet redovnog testiranja korištenjem posebnog kofera za EDS i ECAC STP namijenjenim za EDS (prema izjavama zaposlenika SSIZ, STP je preporučen od strane Middle point d.o.o).

Sortirnica se nalazi u ključnim dijelovima zone ograničenog pristupa te se pregledani prtljag smatra zaštićenim od neovlaštenog pristupa. Također, prostor sortirnice je predmet nadzora putem CCTV-a kao i predmet zaštite primjenom kontrole pristupa i stalnim prisustvom osoblja aerodroma.

Iako je potvrđeno da su lica osposobljena u Centru za obuku stručnog osoblja, obzirom da instruktori nisu odobreni od strane BHDCA, utvrđuje se **nalaz na način da operator aerodroma nije osigurao da su lica koja primjenjuju sigurnosni pregled odvojenog prtljaga završila obuku u skladu sa tačkom 11.2.3.1. Aneksa IV Pravilnika. Kategorizacija: neusklađenost. Za više detalja pogledati tačku 13. ovog izvještaja.**

7.2. Zaštita pregledanog odvojenog prtljaga:

Nakon sigurnosnog pregleda, odvojeni prtljag je odlagan u sortirnicu koja je dio ključnog dijela sigurnosne zone ograničenog pristupa, i u skladu sa tačkom 1.8.1. Priloga IV Aneksa IV Pravilnika, smatra se zaštićenim od neovlaštenog pristupa i manipulacije. Tokom nadzora nije bilo prilike da se detaljnije posmatra zaštita pregledanog odvojenog prtljaga.

7.3. Uparivanje odvojenog prtljaga – nije potvrđeno.

8. Teret i pošta, tačka 9.10 Programa sigurnosti BiH, tačka 6. Aneksa I i Aneksa IV Pravilnika, veza se tač. 11. i 12. Aneksa I i Aneksa IV Pravilnika:

Nadzor nad primjenom sigurnosnih kontrola tereta i pošte proveden je 31.7.2025. godine sa početkom u 09:00 sati. U smjeni su bili Čolakhodžić Vedad (broj dozvole S7267) i Tinjak Adis (broj dozvole S6600).

Pregled i zaštitu tereta i pošte osiguravaju zaposlenici SSIZ u skladu sa Programom sigurnosti roba i pošte. Aerodrom Sarajevo Kargo centar ima status RA3 (što je potvrđeno certifikatom i uvidom u Bazu Unije o sigurnosti nabavnog lanca na <https://ksda.ec.europa.eu/>).

Kontrola pristupa Kargo centru provodi se kroz uvid u dokumenta i evidenciju osoba koje nisu zaposlenici aerodroma Sarajevo, dok se za zaposlenike aerodroma kontrola pristupa provodi primjenom PACS-a.

Kargo centar predstavlja objekat na razgraničenju između javnog dijela i zona ograničenog pristupa: dio u kojem se vrši predaja tereta pripada javnoj zoni, dio u kojem se čuva pregledani odlazeći teret pripada ključnom dijelu zona ograničenog pristupa, a dio u kojem se čuva dolazeći teret sigurnosnoj zoni ograničenog pristupa. Zbog navedenog, Kargo centar je pod stalnim CCTV i fizičkim nadzorom.

Prije pristupa kontrolisanoj zoni gdje se primjenjuje sigurnosni pregled i sigurnosnim zonama, sva lica bi trebala biti predmet sigurnosnog pregleda prolaskom kroz WTMD i upotrebom HHMD dok su stvari koje nose predmet ručnog pregleda. Skreće se posebna pažnja na standard provođenja ručnog pregleda, u skladu sa tačkom 4.1.2.4. Aneksa IV Pravilnika o standardima.

Iako je opisani metod sigurnosnog pregleda lica usklađen sa tačkom 1.3 Aneksa IV i Prilogom 1 Pravilnika o standardima, obzirom na prirodu tereta i pošte, gdje su kao zabranjeni predmeti definirane sastavljene eksplozivne i zapaljive naprave, operatoru aerodroma **preporučuje se** da razmotri upotrebu i ETD-a u svrhu pregleda lica koja nisu izazvala alarm na WTMD, a u skladu sa tačkom 1.6 Priloga 1 Pravilnika o standardima.

Nije bilo prilike da se posmatra primjena sigurnosnog pregleda lica i stvari koje nose, zbog čega je taj segment procijenjen kao **nije potvrđeno**.

Obzirom da u BiH trenutno nije uspostavljen koncept poznatog pošiljaoca, Kargo centar primjenjuje sigurnosne kontrole na sve pošiljke koje se prevoze zračnim saobraćajem sa tog aerodroma. Prema izjavama zaposlenika Kargo centra i na osnovu dosadašnjih nadzora, sigurnosni pregled tereta i pošte vršio se upotrebom x-ray uređaja Smiths Heimann 100100, dual view, ručnim i vizualnim pregledom i ETD IONSCAN 600. Do sada je posmatrana primjena sigurnosnog pregleda upotrebom xray uređaja.

Izvršen je uvid u niže navedenu prateću dokumentaciju, čime je potvrđeno da Kargo centar osigurava da je uz pošiljku priložena odgovarajuća dokumentacija, u skladu sa tačkom 6.3.2.5. Aneksa IV Pravilnika o standardima.

Uvidom u Air Waybill, br. 235-5898-5194, 235-5898-5183 i 235-5898-5172, koji su sadržavali biološki materijal (ljudsku krv) i pripadajuće sigurnosne deklaracije (sadržaj usklađen sa tačkom 6.3.2.6 Aneksa IV Pravilnika o standardima), utvrđeno je da su pošiljke pregledane xray uređajem

Također, izvršen je uvid u Air Waybill DHL broj: 61550006264 od 30.7.20025. godine, na kojem je vidljivo da je u pitanju konsolidacija tj. objedinjena pošiljka, ali nije vidljiva priroda pošiljke (u koloni „Nature and Quantity of Goods“ naveden je niz naizgled proizvoljnih slova. Na pripadajućoj sigurnosnoj deklaraciji naveden je xray kao metod pregleda, ali i status „SHR“ i dodatni metod HS i ETD. Na oba dokumenta navedena je dezinacija HR/ACC3/BASJJ-RAC – koja označava ICAR Air d.o.o.

Na upit zašto na Air Waybill nije navedena priroda pošiljke, predstavnik Kargo centra je izjavio da DHL ne navodi prirodu pošiljke na dostavljenim konsolidacijama. Zbog nedostavljenih informacija, Kargo centar nije naveo prirodu pošiljke na sigurnosnoj deklaraciji, što nije u skladu sa tačkom 6.3.2.6. (c) Aneksa IV Pravilnika o standardima. Iako je u pitanju mali uzorak, u kombinaciji sa zaprimljenim informacijama ukazuje na postojanje nalaza koji glasi: **operator aerodroma nije osigurao navođenje prirode pošiljke na sigurnosnoj deklaraciji u skladu sa tačkom 6.3.2.6. (c) Aneksa IV Pravilnika o standardima. Kategorija: neusklađenost.**

Oprema je predmet redovnog testiranja korištenjem ECAC STP za xray uređaje te procedure preporučene od strane proizvođača za ostalu opremu. Na osnovu rezultata i evidencije testiranja, procjenjuje se da oprema ispunjava primjenjive zahtjeve tačke 12. i Priloga 9 Aneksa IV Pravilnika o standardima.

Iako je potvrđeno da su lica osposobljena u Centru za obuku stručnog osoblja, obzirom da instruktori nisu odobreni od strane BHDCA, utvrđuje se **nalaz na način da operator aerodroma nije osigurao da su lica koja primjenjuju sigurnosne kontrole tereta i pošte završila obuku u skladu sa tačkom 11.2.3.2. Aneksa IV Pravilnika. Kategorizacija: neusklađenost. Za više detalja pogledati tačku 13. ovog Izvještaja.**

9. Pošta i materijali zračnog prevoznika, tačka 9.11 Programa sigurnosti BiH, tačka 7. Aneksa I i IV Pravilnika, veza se tač. 11. i 12. Aneksa I i Aneksa IV Pravilnika: nije potvrđeno

10. Zalihe za korištenje tokom leta, tačka 9.12 Programa sigurnosti BiH, tačka 8 Aneksa I i IV Pravilnika, veza se tač. 11. i 12. Aneksa I i Aneksa IV Pravilnika: nije potvrđeno

11. Zalihe za korištenje na aerodromu, tačka 9.12 Programa sigurnosti BiH, tačka 9 Aneksa I i IV Pravilnika, veza se tač. 11. i 12. Aneksa I i Aneksa IV Pravilnika:

U skladu sa tačkom 7.16 Programa sigurnosti BiH i članom 13. Pravilnika, operator aerodroma odgovoran je za primjenu sigurnosnih kontrola zaliha za korištenje na aerodromu. Ukoliko operator aerodroma nema poznatog dobavljača zaliha za korištenje na aerodromu u skladu sa tačkom 9.1.3., dužan je da osigura primjenu sigurnosnih kontrola na sve zalihe za korištenje na aerodromu koje se unose u sigurnosne zone ograničenog pristupa i pripadajuće ključne dijelove.

Prilikom posmatranja sigurnosnog pregleda lica koja nisu putnici i stvari koje nose, 29.7.2025. godine, posmatran je i pregled zaliha za korištenje na aerodromu (sredstva za čišćenje, higijenski materijal, zalihe za radnje na zračnoj strani...). Zalihe su podrazumijevale pregled xray uređajem i dodatni pregled 25% zaliha upotrebom ETD ili EMA (sokovi, voda...), zavisno od primjenjivosti u odnosu na prirodu zaliha, što je u skladu sa tačkom 9.1.2. Aneksa IV Pravilnika.

Prema raspoloživim i zaprimljenim informacijama, operator aerodroma nema uspostavljen koncept poznatih dobavljača zaliha za korištenje na aerodromu. Poseban akcenat se stavlja na subjekte koji vrše dostavljanje goriva kao zaliha za korištenje na aerodromu. Obzirom da je, u slučaju da nije imenovan poznati dostavljač goriva, operator aerodroma dužan da osigura primjenu sigurnosnih kontrola. Tokom nadzora **nije bilo moguće utvrditi da li i u kojoj mjeri operator aerodroma primjenjuje sigurnosne kontrole na vozače, vozila i gorivo, zbog čega se segment sigurnosti zaliha za korištenje na aerodromu procijenjuje kao nije potvrđeno**.

Daje se preporuka operatoru aerodroma da poduzme potrebne aktivnosti za imenovanje poznatog dostavljača goriva, u skladu sa tačkom 9.1.3 Aneksa IV Pravilnika.

Skreće se pažnja na sadržaj Aneksa IV-9-B ECAC Doc 30 (prethodno dostavljen operatoru aerodroma aktom BHDCA broj: 2-5-04-136-2/24 od 2.2.2024. godine) Smjernice za sigurnost zaliha za korištenje na aerodromu.

Iako je potvrđeno da su lica osposobljena u Centru za obuku stručnog osoblja, obzirom da instruktori nisu odobreni od strane BHDCA, utvrđuje se **nalaz na način da operator aerodroma nije osigurao da su lica koja primjenjuju sigurnosni pregled zaliha uspješno završila obuku u skladu sa tačkom 11.2.3.3. Aneksa IV Pravilnika. Kategorizacija: neusklađenost. Za više detalja pogledati tačku 13. ovog Izvještaja.**

12. Sigurnosna oprema, tačka 9.17 Programa sigurnosti BiH, član 23., tačka 12 Aneksa I i IV Pravilnika, Prilog IX, :

Za vrijeme provođenja nadzora operator aerodroma nije dostavio zahtjev za odobravanje sigurnosne opreme u skladu sa članom 23. Pravilnika, zbog čega se konstatuje **nalaz koji glasi: operator aerodroma dostavio zahtjev za odobravanje sigurnosne opreme u skladu sa članom 23. Pravilnika. Kategorija: neusklađenost.**

U odnosu na posmatrano, sigurnosna oprema ispunjava zahtjeve utvrđene tačkom 12. Aneksa IV Pravilnika i pripadajućim Prilogom IX.

Nije bilo moguće izvršiti detaljan uvid u sadržaj TIP biblioteke za kabinski i odvojeni prtljag, u skladu sa tačk. 1.11.1. i 1.11.2. Priloga IX Aneksa IV Pravilnika, i **daje se preporuka aerodromu da osigura usklađivanje sa navedenim kriterijima.**

Nije bilo moguće utvrditi da li je TIP, koji je instaliran i u upotrebi na xray i EDS uređajima, implementiran u potpunosti, u skladu sa tačkom 1.13 Priloga IX Aneksa IV Pravilnika.

Dodatno, **skreće se pažnja na procenat TIP, u skladu sa tačkom 1.9.1 Priloga IX Aneksa IV Pravilnika, koji se kreće od 1% do 3%, i daje se preporuka aerodromu da osigura usklađivanje sa navedenim kriterijem.**

13. Zapošljavanje i obuka, Centar za obuku: tačka 9.21 i Prilog I Programa sigurnosti BiH, tačka 3; Pravilnik tačka 11.2 – 11.5 Aneksa IV:

Nadzor u Centru za obuku stručnog osoblja proveden je 31.7.2025. godine, sa početkom u 11.15 sati. Ispred Centra prisutni su bili Indira Korman, instruktor teorijske i praktične obuke i Ahmed Burazerović, administrator.

Prema raspoloživim informacijama, Centar ima tri instruktora sigurnosti: Emira Valjevca, Samira Tahirovića i Senada Malića.

Do provođenja stručnog nadzora operator aerodroma nije dostavio zahtjeve za odobravanje instruktora sigurnosti civilnog zrakoplovstva u skladu sa tačkom 11.5 Aneksa IV Pravilnika.

Navedeno predstavlja nalaz koji glasi: **Operator aerodroma nije osigurao provođenje obuke od strane instruktora odobrenog od strane BHDCA u skladu sa tačkom 11.5 Aneksa IV Pravilnika, što formalno predstavlja nalaz kategorije neusklađenost.**

Centar za obuku stručnog osoblja Međunarodnog aerodroma Sarajevo izvršio je obuku Sanelle Abadžić u odnosu na modul koji nije usvojen od strane aerodroma niti odobren od strane BHDCA. Navedeno predstavlja nalaz koji glasi: **operator aerodroma nije osigurao osposobljavanje u skladu sa tačkom 11.2.1.3 Pravilnika o standardima, gdje je utvrđeno da sadržaj kurseva određuje ili odobrava BHDCA, prije nego što instruktor započne bilo kakvu obuku u skladu sa ovim pravilnikom. Kategorija: neusklađenost.**

Program osposobljavanja sigurnosti civilnog zrakoplovstva Međunarodnog aerodroma Sarajevo je predmet odobravanja BHDCA (pogledati tačku 1. Izvještaja).

14. Interna kontrola kvaliteta - Prilog II Programa sigurnosti BiH.; član 13. stav (1) tačka j) Pravilnika:

Tokom stručnog nadzora, operator aerodroma je dostavio Plan interne kontrole kvaliteta sigurnosti civilnog zrakoplovstva za 2025. godinu, izvještaj internog testa iz januara, broj: 04-03-1-169-31/24 i izvještaj interne inspekcije, broj: 04-03-1-359-4/25. Iz izvještaja testa utvrđeno je da je za tu aktivnost primjenjena kategorizacija u skladu sa Programom kontrole kvaliteta sigurnosti civilnog zrakoplovstva – tačka 7. Priloga II Programa sigurnosti BiH. (korištena kategorija: „u potpunosti usklađeno“).

Tokom stručnog nadzora u novembru 2024. godine, broj: 2-5-29-1-Upeo-30/25, izvještajem o provedenom nadzoru broj: P.2-5-29-1-22-1/24 od 11.11.2024. godine konstatiran je nalaz jer operator aerodroma nije osigurao kompetencije lica ovlaštenog za izvođenje aktivnosti internog nadzora u skladu sa zahtjevom iz tačke 2. Programa kontrole kvaliteta – Prilog II Programa sigurnosti BiH. U međuvremenu je operator aerodroma dostavio certifikat kojim se potvrđuje da je Senad Kapo pohađao i uspješno završio obuku iz oblasti provedbe internog audita sistema upravljanja kvalitetom QMS ISO 9001 i sistema upravljanja sigurnošću informacija ISMS – ISO 27001, u skladu sa smjernicama BAS EN ISO 19011 2019, izdat od strane Consalta d.o.o.

Na osnovu raspoloživih informacija, procjenjuje se da je oblast interne kontrole usklađen sa Prilogom II Programa sigurnosti BiH.

15. Plan za krizne situacije i vježbe – Program sigurnosti BiH, tačka 12.1 i Odluka o uspostavljanja komiteta za sigurnost aerodroma, član 4. tačka e).

Operator aerodroma nije dokazao postojanje plana provođenja vježbi za krizne situacije, kao ni provođenje vježbi za krizne situacije tokom 2025. godine. Također, Komitet za sigurnost operatora aerodroma nije utvrdio vrste i učestalost održavanja vježbi za djelovanje u kriznim situacijama shodno članu 4. tač. e) Odluke o komitetu za sigurnost aerodroma u Bosni i Hercegovini (u vezi sa tačkom 3. ovog Izvještaja), što predstavlja **nalaz kategorije: neusklađenost**

Stručni nadzor završen je dana 1.8.2025. završnim sastankom u 11:00 sati, kojem su prisustvovali:

Ispred aerodroma Sarajevo prisustvovali su:

- Elma Bašić, menadžer kvaliteta
- Samir Tahirović, pomoćnik direktora za opštu i zrakoplovnu sigurnost
- Ahmo Bekan, šef Službe tehničku zaštite
- Bašić Nalimir, šef Službe za fizičku zaštitu
- Indira Korman, instruktor teorijske i praktične obuke

Ispred Jedinice Granične policije Aerodrom Sarajevo prisustvovao je Amir Malagić, inspektor za istrage.

Učesnicima sastanka prezentirani su preliminarni rezultati nadzora.

DIO III

NALAZI UTVRĐENI TOKOM PROVOĐENJA STRUČNOG NADZORA:

1. Operator aerodroma je, članom 6. Odluke o uspostavljanju komiteta za sigurnost Međunarodnog aerodroma Sarajevo, proširio obim djelovanja komiteta za sigurnost aerodroma na način koji nije u skladu sa Zakonom o zrakoplovstvu, član 103. stav (5), tačkom 8.3. Programa sigurnosti BiH i članom 3. stav (2) Odluke o Komitetu za sigurnost aerodroma u Bosni i Hercegovini („Službeni glasnik BiH“, broj 91/24). Operator aerodroma nije izvještavao BHDCA u roku od 7 dana od dana održavanja sastanka Komiteta shodno članu 7. Odluke i nije utvrdio vrste i učestalost održavanja vježbi za djelovanje u kriznim situacijama shodno članu 4. tač. E) Odluke. Kategorija: **neusklađenost**
2. Operator aerodroma nije odobren kao regulirani agent u skladu sa tačkom 6.3.1.1 Aneksa IV Pravilnika o standardima. Kategorija: **neusklađenost**
3. Operator aerodroma nije certificiran za obavljanje sigurnosnog pregleda, kontrole pristupa, nadzora i patrole u skladu sa članom 3. Pravilnika o izdavanju certifikata za obavljanje kontrole pristupa, sigurnosnog pregleda, nadzora i patrole Kategorija: **neusklađenost**

4. Operator aerodroma nije osigurao da su lica koja primjenjuju sigurnosni pregled lica koja nisu putnici i predmeta koja nose sa sobom nije završila obuku u skladu sa tačkom 11.2.3.1. Aneksa IV Pravilnika. Kategorizacija: neusklađenost.
5. Operator aerodroma ne provodi ručni pregled lica koja nisu putnici shodno tač. 1.3.1.2. i 4.1.1.3. Aneksa IV Priloga III tač. 1.2. pod c). Kategorija: neusklađenost
6. Operator aerodroma ne provodi fizički pregled obuće niti unutrašnji dio pojasa u skladu sa tačkom 1.2. Priloga 3 Aneksa IV Pravilnika, a kako je navedeno u tački 1.3.1. istog Priloga. Kategorija: neusklađenost.
7. Operator aerodroma nije osigurao primjenu sigurnosnog pregleda upotrebom ETD na način utvrđen tačkom 1.6 Priloga 3 Aneksa IV Pravilnika. Kategorija: neusklađenost
8. Operator aerodroma nije osigurao da su lica koja primjenjuju sigurnosni pregled putnika i kabinskog prtljaga završila obuku u skladu sa tačkom 11.2.3.1. Aneksa IV Pravilnika. Kategorizacija: neusklađenost.
9. Operator aerodroma nije osigurao primjenu ETDa za sigurnosni pregled kabinskog prtljaga na način utvrđen tačkom 1.15 Priloga III Aneksa IV Pravilnika. Kategorija: neusklađenost
10. Operator aerodroma nije osigurao primjenu ručnog pregleda kabinskog prtljaga u skladu sa tačkom 4.1.2.4 Aneksa IV Pravilnika. Kategorija: neusklađenost
11. Operator aerodroma nije osigurao sigurnosni pregled kabinskog prtljaga u VIP salonu u skladu sa tačkom 1.18 Priloga III Aneksa IV Pravilnika. Kategorija: neusklađenost
12. Operator aerodroma nije osigurao zaštitu putnika na način da je spriječeno miješanje pregledanih i nepregledanih putnika u skladu sa tačkom 4.2. podtačka 2 Aneksa I Pravilnika. Kategorija: neusklađenost.
13. Operator aerodroma nije osigurao da su lica koja primjenjuju sigurnosni pregled odvojenog prtljaga završila obuku u skladu sa tačkom 11.2.3.1. Aneksa IV Pravilnika. Kategorizacija: neusklađenost. Za više detalja pogledati tačku 13. ovog Izvještaja.
14. Operator aerodroma nije osigurao navođenje prirode pošiljke na sigurnosnoj deklaraciji u skladu sa tačkom 6.3.2.6. (c) Aneksa IV Pravilnika o standardima. Kategorija: neusklađenost.
15. Operator aerodroma nije osigurao da su lica koja primjenjuju sigurnosne kontrole tereta i pošte završila obuku u skladu sa tačkom 11.2.3.2. Aneksa IV Pravilnika. Kategorizacija: neusklađenost. Za više detalja pogledati tačku 13. ovog Izvještaja.
16. Operator aerodroma nije osigurao da su lica koja primjenjuju sigurnosni pregled zaliha uspješno završila obuku u skladu sa tačkom 11.2.3.3. Aneksa IV Pravilnika. Kategorizacija: neusklađenost. Za više detalja pogledati tačku 13. ovog Izvještaja.
17. Operator aerodroma dostavio zahtjev za odobravanje sigurnosne opreme u skladu sa članom 23. Pravilnika. Kategorija: neusklađenost.
18. Operator aerodroma nije osigurao provođene obuke od strane instruktora odobrenog od strane BHDCA u skladu sa tačkom 11.5 Aneksa IV Pravilnika, što formalno predstavlja nalaz kategorije neusklađenost
19. Operator aerodroma nije osigurao osposobljavanje u skladu sa tačkom 11.2.1.3 Pravilnika o standardima, gdje je utvrđeno da sadržaj kurseva određuje ili

odobrava BHDCA, prije nego što instruktor započne bilo kakvu obuku u skladu sa ovim pravilnikom. Kategorija: neusklađenost

20. Operator aerodroma nije dokazao postojanje plana provođenja vježbi za krizne situacije, kao ni provođenje vježbi za krizne situacije tokom 2025. godine. Također, Komitet za sigurnost operatora aerodroma nije utvrdio vrste i učestalost održavanja vježbi za djelovanje u kriznim situacijama shodno članu 4. tač. e) Odluke o komitetu za sigurnost aerodroma u Bosni i Hercegovini (u vezi sa tačkom 3. ovog Izvještaja), što predstavlja nalaz kategorije: neusklađenost.

DIO IV

ZAKLJUČAK I MJERE

A) ZAKLJUČAK

Tokom redovnog stručnog nadzora na Međunarodnom aerodromu Sarajevo uočene su neusklađenosti u odnosu na referentne dokumente. Zbog stupanja na snagu Pravilnika o standardima iz sigurnosti civilnog zrakoplovstva i uvođenja novih zahtjeva konstatirano je više nalaza u odnosu na prethodne nadzore.

Operator aerodroma bi trebao usmjeriti ulaganja u izgradnju ljudskih resursa kroz povećanje broja zaposlenika ovlaštenih za primjenu sigurnosnih kontrola, osposobljavanje istih u skladu sa tačkom 11. Aneksa IV Pravilnika o standardima iz sigurnosti civilnog zrakoplovstva, nabavkom nove sigurnosne opreme (preporuka ETD), servisiranjem i stavljanjem u upotrebu postojeće sigurnosne opreme koja ispunjava uslove utvrđene tačkom 12. Aneksa IV Pravilnika o standardima iz sigurnosti civilnog zrakoplovstva.

Tokom nadzora nije uočeno evidentno ugrožavanje sigurnosti civilnog zrakoplovstva.

U skladu sa Pravilnikom o nadzoru u civilnom zrakoplovstvu, član 47. st (2) subjekti odgovorni za otklanjanje neusklađenosti sačinjavaju Plan korektivnih aktivnosti i isti dostavljaju u BHDCA. Rok za dostavljanje Plana korektivnih aktivnosti je 30 dana od dana prijema ovog izvještaja. Izrada Plana korektivnih aktivnosti se vrši u skladu sa Savjetodavnim materijalom za izradu plana korektivnih aktivnosti i dostavljanja dokaza (koji se može naći na internet stranici BHDCA pod „Savjetodavni materijali“).

Ovaj izvještaj je sačinjen u dva istovjetna primjerka od kojih se jedan primjerak dostavlja subjektu nadzora, a jedan primjerak izvještaja ostavlja u registar BHDCA. BHDCA će relevantne dijelove Izvještaja dostaviti i GPBiH.

B) PREPORUKE

C) MJERE

N/A

DIO V
PRILOZI:

- Dokazi o obuci stručnog osoblja
 - o Mirza Šahinović,
 - o Muamer Karasuljić,
 - o Mensur Bašić,
 - o Ervin Karagić,
 - o Maida Hrvat
 - o Adis Tinjak,
 - o Mirsad Halilović,
 - o Džemal Maksumić,
 - o Irhad Čolakhodžić,
 - o Adila Musić
- ECAC STP obrasci,
- Kontrolne liste za putnike,
- Kontrolne liste za kabinski prtljag,
- Kontrolna lista za stvari,
- Kontrolna lista za lica koja nisu putnici,
- AWB i DCS navedeni u tekstu izvještaja,
- Plan interne kontrole kvaliteta (naveden u izvještaju)
- Izvještaji provedenog testa i inspekcije (navedeni u izvještaju)
- Email komunikacija sa Ismar Ibrahimovićem (navedeno u izvještaju),
- Službena zabilješka broj: 17-16-3-04-16-1194/25 od 23.06.2025 godine, sa prilogima
- Evidencija pristupa Kargo centar, 31.7.2025 godine.
- Kontrolne liste



Sabina Abdihodžić-Kovačević, stručni
savjetnik za zrakoplovnu sigurnost –
AVSEC inspektor