



URED ZA REVIZIJU INSTITUCIJA BiH
КАНЦЕЛАРИЈА ЗА РЕВИЗИЈУ ИНСТИТУЦИЈА БИХ
AUDIT OFFICE OF THE INSTITUTIONS OF BOSNIA AND HERZEGOVINA



Hamdije Čemerlića 2, 71 000 Sarajevo, Tel/Fax: ++ 387 (0) 33 70 35 73, www.revizija.gov.ba, e-mail: saibih@bih.net.ba

IZVJEŠTAJ REVIZIJE UČINKA
„KONTROLA ZRAČNOG PROMETA BIH“

Broj:
01/02/03-09-16-1-778/14

Sarajevo, oktobar 2014. godine



SADRŽAJ

SKRAĆENICE.....	2
Kontrola zračnog prometa BiH	3
Predgovor	5
Rezime	6
1. Uvod	8
1.1. Indikacije problema i motivi za studiju.....	8
1.2. Cilj, obim i ograničenja revizije.....	10
1.2.1. Cilj revizije	10
1.2.2. Obim i ograničenja	10
1.3. Revizijska pitanja	10
1.4. Kriteriji revizije.....	11
1.5. Metode revizije i izvori informacija.....	11
1.6. Struktura Izvještaja.....	12
2. Kontrola zračnog prometa	13
2.1. Osnovne informacije i pregled stanja.....	13
2.2. Strateški okvir.....	15
2.3. Institucije uključene u proces kontrole zračnog prometa.....	16
3. Nalazi	21
3.1. Preuzimanje kontrole zračnog prometa.....	21
3.1.1. Planiranje.....	21
3.1.2. Implementacija.....	25
3.2. Faktori koji utiču na proces preuzimanja kontrole zračnog prometa i mjere za unapređenje	26
3.2.1. Osposobljenost BHANSA	26
3.2.2. Ostali faktori	30
3.2.3. Mjere za unapređenje	31
3.3. Posljedice odlaganja uspostave kontrole zračnog prometa	32
3.3.1. Analize posljedica	32
3.3.2. Posljedice dosadašnjih odlaganja.....	33
4. Zaključci	35
5. Preporuke.....	39
Prilozi	41



SKRAĆENICE

ACZ RCG	Agencija za civilno zrakoplovstvo Republike Crne Gore
ATM	Upravljanje zračnim prometom
ATM operacije	Operacije sistema upravljanja zračnim prometom
ATM sistem	Sistem upravljanja zračnim prometom
BHANSa	Agencija za pružanje usluga u zračnoj plovidbi BiH
BHATM Projekat	Projekat: Razvoj sistema za upravljanje zračnim prometom u BiH
BHATM Strategija	Strategija razvoja sistema za upravljanje zračnim prometom u BiH
BHDCA	Direkcija za civilno zrakoplovstvo BiH
BiH	Bosna i Hercegovina
CCL	Hrvatska kontrola zračne plovidbe
CRCO	Centralni ured za rutne naknade EUROCONTROL
DCV RS	Direktorat civilnog zrakoplovstva Republike Srbije
EBRD	Evropska banka za rekonstrukciju i razvoj
EUROCONTROL	Evropska organizacija za sigurnost zračne plovidbe
FEDCAD	Direkcija za civilno zrakoplovstvo Federacije BiH
FIR	Oblast letnih informacija
HACZ	Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo
IATA	Međunarodno udruženje avio-prevoznika
MFT	Ministarstvo finansija i trezora BiH
MKiP FBiH	Ministarstvo komunikacija i prometa Federacije BiH
MKP	Ministarstvo komunikacija i prometa BiH
MO	Ministarstvo odbrane BiH
MSiV RS	Ministarstvo saobraćaja i veza Republike Srpske
Parlamentarna skupština	Parlamentarna skupština BiH
PD PS	Predstavnički dom Parlamentarne skupštine BiH
RSCAD	Republička direkcija za civilnu vazdušnu plovidbu Republike Srpske
SMATSA	Kontrola letenja Srbije i Crne Gore SMATSA
TMA	Završna kontrolisana oblast
TWR	Aerodromska (toranjska) kontrola letenja
Uprava BHANSa	Uprava Agencije za pružanje usluga u zračnoj plovidbi BiH
Ured za reviziju	Ured za reviziju institucija Bosne i Hercegovine
Vijeće BHANSa	Vijeće Agencije za pružanje usluga u zračnoj plovidbi BiH
Vijeće ministara	Vijeće ministara BiH
Zakon o BHANSa	Zakon o Agenciji za pružanje usluga u zračnoj plovidbi BiH
Zakon o zrakoplovstvu	Zakon o zrakoplovstvu BiH



Kontrola zračnog prometa BiH

Ured za reviziju institucija BiH je proveo reviziju učinka na temu: „Kontrola zračnog prometa BiH“.

Revizija je provedena u skladu sa Zakonom o reviziji institucija BiH, Međunarodnim standardima vrhovnih revizionih institucija – ISSAI, Principima revizije učinka VRI u BiH, te Vodičem za reviziju učinka i Vodičem za osiguranje kvaliteta u reviziji učinka u VRI u BiH, dokumentima koje je usvojio Koordinacioni odbor vrhovnih revizionih institucija BiH.

Svrha revizije je bila prezentovati stanje u oblasti kontrole zračnog prometa u Bosni i Hercegovini, identifikovati i ukazati na slabosti koje se pojavljuju u procesu, te pomoći da domaće institucije uspostave i preuzmu kontrolu zračnog prometa BiH, što je strateško opredjeljenja BiH vlasti. Analizirana je efikasnost institucija BiH u provođenju aktivnosti preuzimanja kontrole zračnog prometa u BiH u odnosu na postavljene rokove, te su procijenjene posljedice kašnjenja.

Nalazi revizije pokazuju da je proces preuzimanja i uspostave kontrole zračnog prometa neefikasan i da BiH zbog toga trpi značajne finansijske posljedice.

Preuzimanje pružanja usluga aerodromske i prilazne kontrole od entitetskih agencija, koje su ove usluge pružale ranije, izvršeno je tek u januaru 2014. godine. Kontrola zračnog prometa u donjem dijelu zračnog prostora, prvobitno je trebala otpočeti 2007. godine. To se još uvijek nije desilo, a rokove je Vijeće ministara više puta produžavalo.

Zbog neefikasnosti i nedovoljne spremnosti BiH vlasti, kašnjenja su prisutna od samog početka. Stalna kašnjenja u implementaciji procesa nisu bila dovoljan signal Vijeću ministara i ostalim uključenim institucijama da preduzmu dodatne mjere i proces učine efikasnijim. Ovo je dovelo do toga da je kontrola zračnog prometa u donjem zračnom prostoru planirana za oktobar 2014. godine, a u gornjem zračnom prostoru za treći kvartal 2015.godine.

Kašnjenja u implementaciji procesa za posljedicu imaju gubljenje značajnih prihoda od preleta/rutnih naknada. U posljednje tri godine, BiH je propustila ostvariti više od 70 miliona KM prihoda. Ovi milioni su se slili u kase agencija susjednih zemalja koje su vršile kontrolu zračnog prometa iznad BiH. Pored ovoga, BiH je mogla izbjeći dodatne izdatke za školovanje kontrolora leta koji su iznosili više od 3 miliona KM. U isto vrijeme, izdaci iz entitetskih budžeta su mogli biti manji za 24 miliona KM jer su mogli biti finansirani prihodima od preleta.

Daljnje odlaganje procesa preuzimanja kontrole zračnog prometa BiH bi moglo dovesti do sljedećih posljedica: izostanka prihoda od preleta u iznosu oko 35 miliona KM godišnje, te dodatnih 15 miliona KM od 2016. godine ukoliko se ne uspostavi kontrola zračnog prometa i u gornjem zračnom prostoru; nemogućnost BHANSA da pokrije svoje troškove i njeno finansiranje iz budžeta institucija BiH; nastavak pružanja usluga kontrole zračnog prometa od strane agencija susjednih zemalja; preusmjeravanje zračnog prometa na koridore izvan BiH i zatvaranje zračnog prostora iznad BiH.

Imajući u vidu naprijed navedeno, Ured za reviziju je dao preporuke nadležnim institucijama, čijom implementacijom bi se proces učinio efikasnijim, te izbjegle negativne posljedice i konačno realizovala strateška opredjeljenja BiH vlasti.



Ured za reviziju je, u skladu sa Zakonom o reviziji institucija BiH, dostavio Nacrt izvještaja subjektima revizije na očitovanje. Nakon toga, sačinjen je konačan izvještaj revizije učinka koji vam se dostavlja na dalje postupanje.

GENERALNI REVIZOR

Milenko Šego

ZAMJENIK
GENERALNOG REVIZORA

Dževad Nekić

ZAMJENICA
GENERALNOG REVIZORA

Božana Trninić



Predgovor

U skladu sa ISSAI 300¹, tačka 9., *revizija učinka predstavlja nezavisno, objektivno i pouzdano ispitivanje* kojim se utvrđuje da li sistemi, projekti, programi, aktivnosti, organizacije ili javna preduzeća posluju, odnosno svoje aktivnosti provode u skladu sa načelima ekonomičnosti, efikasnosti i efektivnosti, te da li ima prostora za poboljšanje.

Provodeći reviziju učinka, *cilj je doći do novih informacija, te zainteresovanim stranama prezentovati širu ili dublju analizu ili predstaviti nove perspektive o predmetu revizije*. Revizija učinka pospješuje dostupnost postojećih informacija, donosi nezavisna i mjerodavna gledišta ili zaključke zasnovane na revizijskim dokazima, te daje preporuke zasnovane na analizi revizijskih nalaza.

Revizija učinka *nerijetko obuhvata i analizu uslova* (npr. prakse i postupci dobrog upravljanja) *koje je neophodno osigurati* kako bi se mogla poštovati načela ekonomičnosti, efikasnosti i efektivnosti, *te analizu učinka regulatornog ili institucionalnog okvira* na učinkovitost subjekta revizije.

Za svoj cilj, revizija učinka postavlja konstruktivno promovisanje ekonomičnog, efektivnog i efikasnog upravljanja, te jačanja odgovornosti i transparentnosti u javnom sektoru. Revizijom učinka se *odgovornost promoviše* tako što se ispituje da li se odluke zakonodavnih ili izvršnih vlasti pripremaju i provode efektivno i efikasno, te da li se ostvaruje najbolji odnos uloženog i dobivenog. Svojim radom odgovornim osobama pruža konstruktivne podsticaje za preduzimanje odgovarajućih koraka. *Transparentnost se promoviše* tako što se parlamentu, poreskim obveznicima i drugim izvorima finansiranja, medijima kao i svim ostalim korisnicima prema kojima su usmjerene vladine politike omogućuje uvid u upravljanje različitim aktivnostima u javnom sektoru, kao i rezultate koje javni sektor ostvaruje.

Revizija učinka je timski rad čiji članovi imaju različite vještine koje jedna drugu nadopunjuju. Timskim radom, revizori učinka identifikuju strane koje su uzrokovale probleme, strane koje mogu biti nadležne i odgovorne za pružanje informacija i dokaza za potrebe revizije, te strane koje mogu biti u stanju da pokrenu promjene radi provođenja preporuka proisteklih iz revizije učinka. Njima su prevashodno i namijenjeni izvještaji revizije učinka, a pored njih, izvještaji revizije učinka su namijenjeni zakonodavnoj i izvršnoj vlasti, te javnosti.

Revizija učinka se ne ograničava samo na analizu određenih programa, institucija ili sredstava, ona obuhvata aktivnosti institucija zajedno sa izlaznim rezultatima koji se ostvaruju, ishodima i učincima, te analizu postojećeg stanja, uključujući uzroke koji su doveli do toga, te posljedice koje su nastale ili mogu nastati.

Ova revizija je analizirala stanje u oblasti kontrole zračnog prometa u BiH. Analizirane su i aktivnosti institucija zaduženih za uspostavu i preuzimanje kontrole zračnog prometa u BiH, rezultati koji su ostvareni na ovom polju, te posljedice koje su nastale i koje mogu nastati u slučaju daljnjeg prolongiranja uspostave i preuzimanja kontrole zračnog prometa u BiH.

¹ Okvir međunarodnih standarda vrhovnih revizijskih institucija – ISSAI okvir u BiH, Službeni glasnik BiH, broj: 38/11 i 48/14.



Rezime

Ured za reviziju institucija BiH je proveo reviziju učinka na temu: „Kontrola zračnog prometa BiH“. Cilj revizije je bio analizirati proces uspostave i preuzimanja kontrole zračnog prometa, utvrditi razloge odlaganja, kao i procijeniti posljedice odlaganja. Svrha revizije je bila prezentovati stanje u oblasti kontrole zračnog prometa u BiH i doprinijeti realizaciji strateških opredjeljenja BiH vlasti da domaće institucije uspostave i preuzmu kontrolu zračnog prometa u zračnom prostoru BiH.

Nalazi revizije pokazuju da se procesom uspostave kontrole zračnog prometa ne upravlja efikasno i da BiH zbog toga trpi posljedice. U nastavku su prezentovani najznačajniji nalazi i preporuke, koje su rezultat ove revizije.

Nalazi

Nalazi revizije pokazuju da još uvijek nije preuzeta potpuna kontrola zračnog prometa BiH. Još 2009. godine osnovana je institucija BiH – BHANSA, s ciljem preuzimanja pružanja usluga kontrole zračnog prometa od dosadašnjih pružalaca ovih usluga. Do dana pisanja Izveštaja preuzeta je samo aerodromska i prilazna kontrola zračnog prometa.

Utvrđeni rokovi za preuzimanje kontrole zračnog prometa BiH su prekoračeni, iako su u više navrata produžavani. Od prvobitno utvrđenog roka je prošlo više od šest godina, a od posljednjeg roka, na koji je data saglasnost Vijeća ministara, je proteklo više od 1,5 godine.

Uspostavljen je i najnoviji rok za preuzimanje i početak pružanja usluga kontrole zračnog prometa u donjem i dijelu gornjeg zračnog prostora za oktobar 2014. godine, a u preostalom dijelu gornjeg zračnog prostora za jesen 2015. godine.

Na odlaganje u preuzimanju kontrole zračnog prometa uticalo je neblagovremeno postupanje BHANSA u utvrđivanju provedbenih akata, kadrovskom i materijalnom osposobljavanju. Osim navedenog, na kašnjenje je uticalo i neblagovremeno postupanje Vijeća ministara i MKT u imenovanju upravljačkih i rukovodnih struktura i odobravanju provedbenih akata BHANSA.

Prema postojećem stanju, materijalno tehnička sredstva, kao i kadrovski resursi koji su na raspolaganju od 2014. godine su dovoljni za realizaciju planiranih aktivnosti iz nadležnosti BHANSA.

Kašnjenjem u preuzimanju kontrole zračnog prometa BiH, samo za posljednje tri godine, je propušteno da se ostvari prihod više od 70 miliona KM i da se umanje izdaci za najmanje 27 miliona KM.

I dalje su prisutni određeni faktori koji mogu ugroziti planirano preuzimanje. Imenovanje upravljačkih i rukovodnih struktura nije završeno, proces sertifikovanja BHANSA nije završen, te nisu okončane procedure potpisivanja međudržavnih sporazuma sa susjednim zemljama o delegiranju pružanja usluga kontrole zračnog prometa.

Ako se nastavi sa ovakvom praksom odlaganja, BiH rizikuje i dodatne posljedice koje se ogledaju u izostanku prihoda od rutnih naknada (planirani godišnji prihod oko 35 miliona KM, kao i dodatni prihod koji je planiran kada se preuzme potpuna kontrola zračnog prometa u iznosu od 15 miliona KM godišnje).



Iako je Zakonom predviđeno da se BHANSA finansira iz prihoda od pružanja vlastitih usluga, nepružanje usluga kontrole zračnog prometa i izostanak prihoda može dovesti do toga da se postojeći kapaciteti BHANSA moraju finansirati iz budžeta institucija BiH.

U ovakvom scenariju, kontrolu zračnog prometa BiH će nastaviti obavljati susjedne zemlje ili će se zračni prostor iznad BiH zatvoriti. Navedeno bi, također, u znatnoj mjeri, umanjilo kredibilitet BiH.

Preporuke

Imajući u vidu naprijed navedene nalaze, Ured za reviziju daje preporuke institucijama koje ih mogu otkloniti i na takav način značajno doprinijeti ubrzanju procesa i realizaciji strateških opredjeljenja.

Ured za reviziju preporučuje nadležnim institucijama da, u cilju uspostave funkcionalne BHANSA, preduzmu sve aktivnosti na kompletnoj uspostavi upravljačkih i rukovodnih struktura, da blagovremeno razmatraju materijale bitne za rad BHANSA i preduzimaju mjere koje doprinose unapređenju.

U cilju ispunjavanja uslova za preuzimanje i pružanje usluga kontrole zračnog prometa neophodno je da se blagovremeno i efikasno preduzimaju sve aktivnosti koje se tiču procesa certifikovanja i da se procesu potpisivanja sporazuma sa susjednim zemljama o delegiranju usluga kontrole zračnog prometa da sva potrebna podrška i ulože dodatni naponi na ubrzanju.

Potrebno je da BHANSA i BHDCA blagovremeno preduzimaju planirane aktivnosti, prate i analiziraju proces, predlažu mjere, i o tome kontinuirano i pravovremeno izvještavaju nadležne institucije.

Ured za reviziju preporučuje i Parlamentarnoj skupštini, kao osnivaču, da iznađe mogućnost za većim angažmanom u nadzoru nad procesom uspostave i preuzimanja kontrole zračnog prometa kao i radom BHANSA.



1. Uvod

1.1. Indikacije problema i motivi za studiju

Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (Čikaška konvencija) predviđa da je svaka država ugovornica odgovorna za pružanje usluga zračne navigacije iznad svoje teritorije. Ova međunarodna obaveza naše zemlje utvrđena je odredbom člana III, stav 1, dio (j) Ustava BiH, kojom je definisano da je kontrola zračnog prometa u nadležnosti institucija BiH.

Sa stanovišta zračnog prometa u Evropi, zračni prostor iznad BiH nalazi se na važnom strateškom području čime je uloga BiH u svim procesima vezanim za ovu oblast, od bitnog značaja.

BiH nikad u svojoj historiji nije imala centar oblasne kontrole letenja, niti je obavljala pružanje usluga u oblasnoj kontroli letenja.

Kontrolu zračnog prometa BiH u donjem i gornjem zračnom prostoru, na osnovu sporazuma zaključenih 2000. godine,² vrše agencije za kontrolu letenja susjednih zemalja, koje za ove usluge ubiru značajan iznos prihoda.

Kontrolu zračnog prometa BiH su pružali predstavnici snaga NATO, SFOR, EUFOR, ili njihovi partneri, u skladu sa UN/NATO propisima.

Prema izjavama nadležnih zvaničnika, koje su objavljene u nekim medijima,³ BiH godišnje gubi više desetina miliona KM zato što nije preuzela kontrolu zračnog prometa.

BiH je od 2004. godine članica EUROCONTROL (Evropska organizacija za sigurnost zračne plovodbe).

Vijeće ministara je u oktobru 2005. godine usvojilo Strategiju razvoja sistema za upravljanje zračnim prometom u BiH (BHATM Strategija).⁴ Glavni ciljevi BHATM Strategije je da se izgradi jedinstven sistem za upravljanje zračnim prometom (u daljnjem tekstu: ATM sistem), da se uspostavi jedinstven pružalac usluga koji će omogućiti da se preuzme upravljanje i kontrola nad zračnim prostorom u BiH i da se postigne puna usaglašenost sa međunarodnim obavezama u oblasti upravljanja zračnim prometom.

Prvobitni rok za organizaciju i izgradnju jedinstvenog sistema za upravljanje zračnim prometom u BiH predviđen BHATM Strategijom je bila 2007. godina. Zatim su se rokovi pomjerali do 2012. godine, pa početkom 2013. godine, a najnovije obećanje ministra komunikacija i transporta BiH je III kvartal 2014. godine.

Prema podacima sa službene web stranice BHDCA⁵, izgradnja ATM sistema finansira se iz dva izvora i za izgradnju sistema ukupno je realizovano oko 52,8 miliona KM:

- 33,2 miliona KM iz kreditnih sredstava EBRD;

² Sporazumi zaključeni između BHDCA, sa jedne strane i SMATSA i CCL, sa druge strane.

³ <http://www.mkt.gov.ba/saopštenja/default.aspx?id=2810&langTag=bs-BA>
<http://www.glassrpske.com/drustvo/vijesti/BiH-preuzima-kontrolu-vazdusnog-prostora-krajem-godine/lat/108110.html>
<http://www.nezavisne.com/novosti/eu-bih/BiH-gubi-30-miliona-KM-196529.html>
<http://www.24sata.info/vijesti/bosna-i-hercegovina/116334-ne-kontrolira-svoje-nebo-bih-gubi-oko-20-miliona-km-godisnje.html>
<http://www.nezavisne.com/novosti/intervju/Damir-Hadzic-Prednost-domacim-konzorcijumima-u-gradnji-autoputa-134190.html>

⁴ 94. sjednica Vijeća ministara održana 06. oktobra 2005. godine

⁵ <http://www.bhdca.gov.ba/>



- 19,6 miliona KM iz budžetskih sredstava BHDCA osiguranih kroz „en-route“ bazu troškova (sredstva od preleta).

BiH je 2006. godine pristupila Sporazumu o zajedničkom evropskom nebu čime se obavezala da će provesti evropsku regulativu za ovu oblast u svoje zakonodavstvo.

Agencija za pružanje usluga u zračnoj plovidbi BiH⁶ osnovana je 2009. godine, ali ista još nije u potpunosti preuzela kontrolu zračnog prometa BiH.

BiH ne kontroliše zračni promet iznad BiH, što za jednu državu u prvom redu predstavlja pitanje odgovornosti za pružene usluge zračne navigacije iznad svog teritorija, ali i ekonomski problem.

Česti su komentari medija koji se odnose na uspostavu kontrole zračnog prometa BiH. Najčešći negativni komentari se odnose na to da BiH ne kontroliše svoje nebo i da se zbog toga gube milioni maraka.

U izvještajima o reviziji finansijskih izvještaja BHDCA, Ured za reviziju je konstantno upozoravao na kašnjenja u realizaciji BHATM Strategije. Skretala se pažnja na potrebu analize implementacije BHATM Strategije u odnosu na planske rokove, utvrđivanja rizika u implementaciji, te ulaganja dodatnih napora nadležnih institucija s ciljem konačnog zatvaranja BHATM Projekta i ostvarenja ciljeva zadatih BHATM Strategijom.

Sve naprijed navedeno opredijelilo je Ured za reviziju da ispita stanje u oblasti uspostave

-
- **Aktivnosti na uspostavljanju kontrole nad zračnim prostorom traju duži niz godina, ulažu se velika sredstva, rokovi se konstantno produžavaju, a rezultati nisu vidljivi.**
 - **Svakim produženim rokom za preuzimanje kontrole upravljanja zračnim prostorom uskraćuje se priliv značajnih novčanih sredstava u BiH.**
 - **Prostor je važan za avionske prelete na rutama ka jugoistočnim dijelovima Evrope i dalje, ka Bliskom Istoku i Aziji.**
 - **BiH je članica EUROCONTROL koji ima ključnu ulogu u izgradnji Jedininstvenog evropskog zračnog prostora.**
-

i preuzimanja kontrole zračnog prometa BiH.

⁶ Zakon o BHANSA, Službeni glasnik BiH, broj: 43/09.



1.2. Cilj, obim i ograničenja revizije

1.2.1. Cilj revizije

Cilj revizije bio je analizirati proces uspostave i preuzimanja kontrole zračnog prometa, utvrditi razloge kašnjenja i njihove posljedice.

Svrha revizije je bila prezentovati stanje u oblasti kontrole zračnog prometa u BiH i doprinijeti realizaciji strateških opredjeljenja BiH vlasti da domaće institucije uspostave i preuzmu kontrolu zračnog prometa u zračnom prostoru BiH.

1.2.2. Obim i ograničenja

Detaljnije je ispitivan proces od osnivanja BHANSA (jun 2009. godine), institucije koja je osnovana na državnom nivou sa zadatkom da od dosadašnjih pružalaca usluga preuzme i nastavi pružanje usluga kontrole zračnog prometa u BiH.

Radi sticanja globalne slike i analize efikasnosti u realizaciji opredjeljenja vlasti, revizija je posmatrala proces od usvajanja BHATM Strategije (oktobar 2005. godine) kojom je donesena politička odluka da se krene u proces uspostave kontrole zračnog prometa BiH od strane institucija BiH i kojom je predviđeno osnivanje institucije BiH koja će pružati usluge kontrole zračnog prometa. Revizija nije vršila analizu BHATM Strategije, ali su analizirane aktivnosti i procesi koji su se odvijali kroz implementaciju BHATM Strategije, a koji su bitni ili uslov za funkcionalnu uspostavu BHANSA ili preuzimanje kontrole zračnog prometa.

Revizija se nije bavila postupcima nabavke objekata i opreme neophodne za uspostavu ATM sistema, obuke kadrova, niti je provjeravala procedure angažovanja zaposlenih koje je BHANSA preuzela od drugih institucija u skladu sa zakonom o BHANSA. Revizijom su obuhvaćene aktivnosti BHANSA, BHDCA, MKT, Vijeća ministara i Parlamentarne skupštine.

Revizijom nisu obuhvaćene aktivnosti i procesi MO i Komiteta za upravljanje zračnim prostorom.

Nije bilo značajnih ograničenja u provođenju revizije koji bi uticali na prikupljanje i prezentaciju nalaza i zaključaka revizije.

1.3. Revizijska pitanja

Za potrebe analize formulisano je glavno revizijsko pitanje i nekoliko potpitanja.

Glavno revizijsko pitanje je:

Da li se procesom uspostave kontrole zračnog prometa upravlja efikasno?

U cilju dobijanja odgovora na glavno revizijsko pitanje formulisana su sljedeća potpitanja:

1. Da li su aktivnosti na preuzimanju kontrole zračnog prometa provedene u skladu sa postavljenim rokovima?
2. Koji ključni faktori utiču na proces preuzimanja kontrole zračnog prometa?
3. Koje su posljedice odlaganja uspostave kontrole zračnog prometa?



1.4. Kriteriji revizije

Kriterij za procjenu blagovremenosti su bili rokovi i zadaci formulisani BHATM Strategijom, Zakonom o BHANSA, planskim dokumentima institucija nadležnih za preuzimanje kontrole zračnog prometa, kao i drugi rokovi koje je utvrdilo Vijeće ministara.

Da bi institucija za pružanje usluga kontrole zračnog prometa bila funkcionalna, neophodno je da bude jasno definisana upravljačka i rukovodna struktura, usvojeni osnovni provedbeni akti (statut, akti o plaćama, organizaciji i sistematizaciji), da bude materijalno i kadrovska osposobljena, da posjeduje certifikate za pružanje usluga u zračnoj plovidbi.

Kriteriji za procjenu posljedica dosadašnje neblagovremene uspostave kontrole zračnog prometa su bili prihodi koje su ostvarile institucije susjednih zemalja po osnovu pružanja usluga kontrole zračnog prometa u BiH, izdaci entitetskih institucija finansirani iz budžeta entiteta, te dodatni izdaci BHDCA za obuke.

Kriteriji za procjenu potencijalnih posljedica su prihodi koji su planirani za naredni period, te izdaci BHANSA koji će se morati pokriti iz budžeta BiH, ukoliko se ne opravdaju pruženim uslugama.

1.5. Metode revizije i izvori informacija

Za potrebe revizije korišteni su podaci iz različitih izvora i informacije prikupljene u BHANSA, BHDCA, MKT, Vijeću ministara, Parlamentarnoj skupštini.

Analiziran je pravni okvir kojim je regulisano upravljanje zračnim prometom, ali i propisi iz drugih oblasti koji su od značaja za studiju.

Predmet analize bili su i planski dokumenti koji se tiču uspostave kontrole zračnog prometa, kao i izvještaji o uspostavi istog.

Analizirani su planovi i izvještaji BHANSA i BHDCA.

U cilju sveobuhvatnijeg sagledavanja ove problematike, obavljani su razgovori sa upravom BHANSA i BHDCA, te predstavnicima MKT. Razgovor je obavljen i sa predstavnicima Vijeća BHANSA u cilju prikupljanja informacija o načinu rada i saradnje, kako sa upravom tako i sa nadležnim institucijama, kao i planovima daljnjeg djelovanja. Sa predstavnicima Generalnog sekretarijata Vijeća ministara je analiziran način upravljanja i nadzora nad procesom uspostave kontrole zračnog prometa i nad radom BHANSA, kao i relevantni zaključci Vijeća ministara i druge informacije koje se odnose na studiju.

Sa predstavnicima Komisije za saobraćaj i komunikacije Predstavničkog doma Parlamentarne skupštine analiziran je način nadzora nad radom BHANSA i druge aktivnosti koje se tiču uspostave kontrole zračnog prometa.

Analizirane su informacije i iz drugih relevantnih izvora, kao i informacije dostupne na internetu, a koje se tiču regulative i prakse kontrole zračnog prostora u zemljama u okruženju (Srbija, Crna Gora, Hrvatska, Slovenija, Makedonija).



1.6. Struktura Izvještaja

Prvo poglavlje daje uvod u Izvještaj. U drugom poglavlju Izvještaja date su osnovne informacije o kontroli zračnog prometa, BHATM Strategiji i institucijama nadležnim za preuzimanje i upravljanje procesom kontrole zračnog prometa. Nalazi provedene revizije prezentovani su u trećem poglavlju. Četvrto poglavlje sadrži zaključke, a peto preporuke nadležnim institucijama sa ciljem unapređenja procesa uspostave i preuzimanja kontrole zračnog prometa u nadležnosti institucija BiH.



2. Kontrola zračnog prometa

U ovom poglavlju daju se osnovne informacije i pregled stanja u oblasti kontrole zračnog prometa BiH, strateškom okviru i institucijama uključenim u proces kontrole zračnog prometa BiH.

2.1. Osnovne informacije i pregled stanja

Zračna plovidba obuhvata funkciju upravljanja zračnim prometom i skup usluga u zračnoj plovidbi, kojima se omogućava sigurno i efikasno kretanje zrakoplova na zemlji i u zraku.

Kontrola zračnog prometa je jedna od usluga zračne plovidbe i **podrazumijeva aerodromsku, prilaznu/terminalnu i oblasnu kontrolu letenja**⁷.

- **Aerodromska kontrola letenja** pruža uslugu kontrole letenja na aerodromu i u njegovoj blizini, sa aerodromskog tornja.
- **Prilazna kontrola letenja** pruža uslugu kontrole letenja u blizini aerodroma, zrakoplovima u odlasku i dolasku na aerodrom.
- **Oblasna kontrola letenja** pruža uslugu zrakoplovima unutar svoje oblasti nadležnosti zračnog prostora (donji i gornji zračni prostor) dok lete po međunarodno utvrđenim rutama.

Do 01.01.2014. godine aerodromsku i prilaznu kontrolu letenja u BiH su vršile entitetske agencije RSCAD i FEDCAD, a od tada ove usluge pruža BHANSA.

U BiH postoje četiri međunarodna aerodroma (Sarajevo, Banja Luka, Mostar, Tuzla), a samim tim i četiri aerodromske kontrolne zone i četiri prilazne kontrolne oblasti. Njih kontrolišu centri za kontrolu zračnog prometa koji se nalaze na pomenutim aerodromima (jedinice prilazne i aerodromske kontrole).

Oblasna kontrola letenja u BiH je podijeljena na donji i gornji zračni prostor. Donji zračni prostor prvenstveno koriste avioni koji slijeću na aerodrome u BiH ili na aerodrome susjednih država u blizini granica BiH, a u gornjem se prvenstveno obavlja međunarodni tranzitni zračni promet.

Oblasnu kontrolu letenja, na osnovu sporazuma zaključenih 2000. godine, vrše agencije za kontrolu letenja susjednih zemalja SMATSA (Kontrola letenja Srbije i Crne Gore) i CCL (Hrvatska kontrola zračne plovidbe).

Kontrolu zračnog prometa u donjem zračnom prostoru u potpunosti kontrolišu CCL, a kontrola zračnog prometa u gornjem zračnom prostoru je raspodijeljena između CCL i SMATSA.

Za pružanje usluga kontrole zračnog prometa ostvaruju se prihodi od naknada korisnika za pružene usluge:

- terminalne naknade (naknade od pruženih usluga aerodromske kontrole letenja) i
- rutne naknade/naknade od preleta (naknade od pruženih usluga oblasne kontrole letenja).

⁷ Član 4. Zakona o BHANSA, Službeni glasnik BiH, broj: 43/09.



Zemlje članice EUROCONTROL su usvojile zajedničke principe naplate usluga zračne plovidbe, prema kome te usluge plaćaju korisnici zračnog prostora. Centralni ured za rutne naknade (CRCO/EUROCONTROL) koordiniše naplatu rutnih naknada u smislu planiranja troškova, ugovaranja cijena, naplate naknada od korisnika zračnog prostora i isplate pružaocima usluga zračne plovidbe.

Terminalne naknade pružaoci usluga direktno naplaćuju od avio-kompanija, dok rutne naknade naplaćuje CRCO raspodjeljuje na pružaoce usluga, regulatora i EUROCONTROL, i doznačava sukcesivno u skladu sa naplatom.

Prihodi od rutnih naknada predstavljaju glavni izvor finansiranja pružalaca usluga zračne plovidbe.

Obračun naknada u zračnoj plovidbi vrši se u skladu sa Pravilnikom o određivanju zajedničke šeme naknada za navigacione usluge zračnog prometa.⁸

Rutna naknada je jednaka proizvodu jedinične cijene usluge⁹ i broja pruženih usluga.

Planiranje i utvrđivanje jediničnih cijena, a samim tim prihoda od rutnih naknada, je proces usaglašavanja između pružaoce usluge, regulatora, EUROCONTROL i IATA.¹⁰

Prema načelima EUROCONTROL, planirani prihodi predstavljaju rashode za isto razdoblje. **Suština je da se rutnim naknadama finansiraju samo troškovi pruženih usluga oblasne kontrole.**

Pružaoce usluga zračne plovidbe planiraju troškove pružanja usluga. U te troškove ulaze troškovi zaposlenih¹¹, troškovi poslovanja¹², troškovi amortizacije, troškovi kapitala i vanredni troškovi nastali pružanjem usluga u zračnoj plovidbi.

Institucije su dužne, odmah po stvaranju uslova za to, utvrditi nivo stvarnih rutnih troškova za prethodnu godinu. Ukoliko se utvrdi razlika između planiranih i ostvarenih troškova, ista služi kao korektivni faktor prilikom planiranja prihoda za drugu narednu godinu. Prikazani troškovi su podložni kontroli EUROCONTROL.

U narednoj tabeli je prikazan raspored ostvarenih prihoda od rutnih naknada za BiH za posljednje 3 godine.

Tabela br. 1 – Raspored ostvarenih prihoda od rutnih naknada u BiH (izraženo u KM)

Red. broj	Institucija	2011.	2012.	2013.	Σ
1	BHDCA	2.979.232	2.478.440	3.544.036	9.001.708
2	BHANSa	1.510.096	5.523.000	10.911.012	17.944.109
3	RSCAD	3.491.313	3.122.000	3.851.188	10.464.500
4	FEDCAD	7.374.711	6.145.001	7.605.425	21.125.137
5	Kredit	5.646.014	4.829.850	3.315.126	13.790.990
6 (1+2+3+4+5)	BiH	21.001.366	22.098.289	29.226.787	72.326.443

⁸ Uredba Komisije (EZ) broj 1794/2006 od 06.12.2006. godine o određivanju zajedničke šeme naknada za navigacione usluge zračnog prometa, Službeni glasnik BiH, broj 79/10

⁹ Jedinična cijena, prema načelima EUROCONTROL, se utvrđuje tako što se predviđeni troškovi za navigacione usluge zračnog prometa podijele sa brojem planiranih naplativih jedinica rutnih usluga za datu godinu.

¹⁰ Svaki od korisnika ovih sredstava planira svoje troškove/prihode, a ukupan iznos prihoda od preleta za BiH odobrava se na novembarskoj sjednici Proširenog komiteta za rutne naknade od strane korisnika navigacionih usluga-IATA. Odluku o jediničnoj cijeni donosi Proširena komisija EUROCONTROL, a ista se objavljuje u Službenom glasniku BiH.

¹¹ Plaće, prekovremeni, doprinosi i sl.

¹² Troškovi nabavke opreme i usluga, režijski troškovi, zakup, osiguranje, putni troškovi i sl.



7	SMATSA	12.749.670	13.794.000	11.894.275	38.437.945
8	CCL	15.299.809	14.172.926	17.047.353	46.520.087
9 (7+8)	CCL i SMATSA	28.049.479	27.966.926	28.941.627	84.958.032
10 (6+9)	UKUPNO	49.050.845	50.065.215	58.168.414	157.284.475
11	EUROCONTROL	cca 2.000.000	cca 2.500.000	cca 2.800.000	cca 7.300.000

*Izvor BHDCA i BHANSA

U narednoj tabeli prezentovan je plan prihoda od rutnih naknada za 2014. i preliminarni plan za 2015. godinu za pružene usluge kontrole zračnog prometa u BiH.

Tabela br.2 - Plan prihoda od rutnih naknada za 2014. godinu i preliminarni plan za 2015. godinu

Red. br.	Institucija	2014.	2015.
1	BHANSA	30.519.956	33.585.000
2	BHDCA	4.023.327	2.339.821
3 (1+2)	BiH	34.543.283	35.924.821
4	CCL	16.385.961	14.944.197
5	SMATSA	12.358.957	11.973.029
6 (4+5)	UKUPNO CCL i SMATSA	28.744.918	26.917.226
7	EUROCONTROL	2.775.448	2.741.810
3+6+7	UKUPNO	66.063.649	65.583.857

*Izvor BHDCA i BHANSA

2.2. Strateški okvir

S ciljem da se izgradi i uspostavi jedinstven sistem upravljanja zračnim prometom BiH, uspostavi jedinstven pružalac usluga zračne plovidbe na državnom nivou, te od dosadašnjih institucija preuzme upravljanje i kontrola zračnog prometa, Vijeće ministara je u oktobru 2005. godine usvojilo BHATM Strategiju¹³. Nosilac realizacije BHATM Strategije je BHDCA.

BHATM Strategija se realizuje kroz BHATM Projekat, čije područje djelovanja je usmjereno na osiguranje neophodnih preduslova za preuzimanje svih funkcija upravljanja i pružanja usluga kontrole zračnog prometa svim korisnicima u zračnom prostoru BiH od strane institucija BiH, a koji se sastoji iz pet potprojekata:

1. Izgradnja ATM sistema (definisanje, dizajniranje, testiranje i instaliranje sistema i opreme koji će podržati uspostavljanje centra oblasne kontrole zračnog prometa, trening tehničkog i kontrolorskog osoblja);
2. Građevinski radovi (priprema svih lokacija gdje će sistemi i oprema biti instalirani);
3. Osposobljavanje kadrova (analiza stanja i potreba, racionalizacija postojećeg kadra, popuna, selekcija i obuka neophodnog kadra, prekvalifikacija, osiguravanje dovoljnog broja obučenog i licenciranog kadra i potrebe regionalnih projekata, itd.);
4. Transformacija institucija (uspostavljanje pravnog i finansijskog okvira za transformaciju regulatora, uspostavljanje pravnog i finansijskog okvira za formiranje nove institucije koja će pružati usluge upravljanja zračnim prometom BiH);

¹³ Strategija razvoja sistema za upravljanje zračnim prometom u BiH

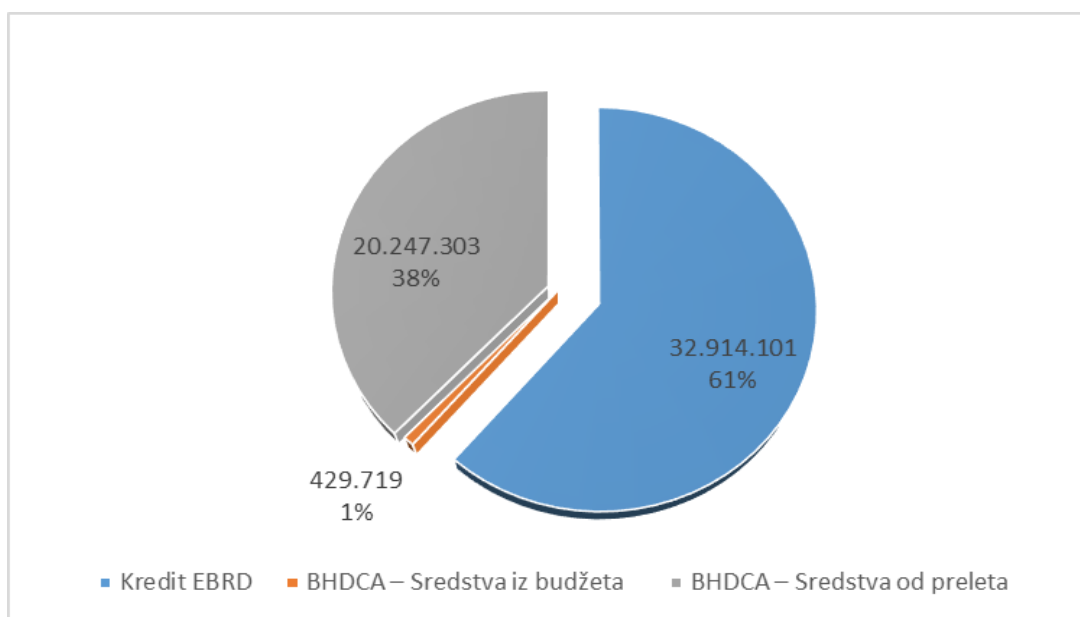


5. ATM operacije (uspostaviti sve neophodne operative preduslove za sigurno i efikasno preuzimanje svih funkcija i usluga kontrole zračnog prometa u FIR Sarajevo).

Finansiranje implementacije BHATM Projekta je planirano iz kreditnih¹⁴ i ostalih sredstava.

Za realizaciju BHATM Projekta do 30.01.2014. godine je utrošeno preko 53 miliona KM. Pored navedenog, BHDCA je, u cilju realizacije BHATM Projekta, zaključila i nekoliko donatorskih ugovora/sporazuma vrijednosti oko 2,5 miliona EUR.¹⁵

Na narednom grafikonu je dat pregled utrošenih sredstva za realizaciju BHATM Projekta, po izvorima finansiranja do 30.01.2014. godine (u KM)



Grafikon br. 1 - Utrošena sredstva za realizaciju BHATM Projekta do 30.01.2014. godine (u KM) po izvorima finansiranja

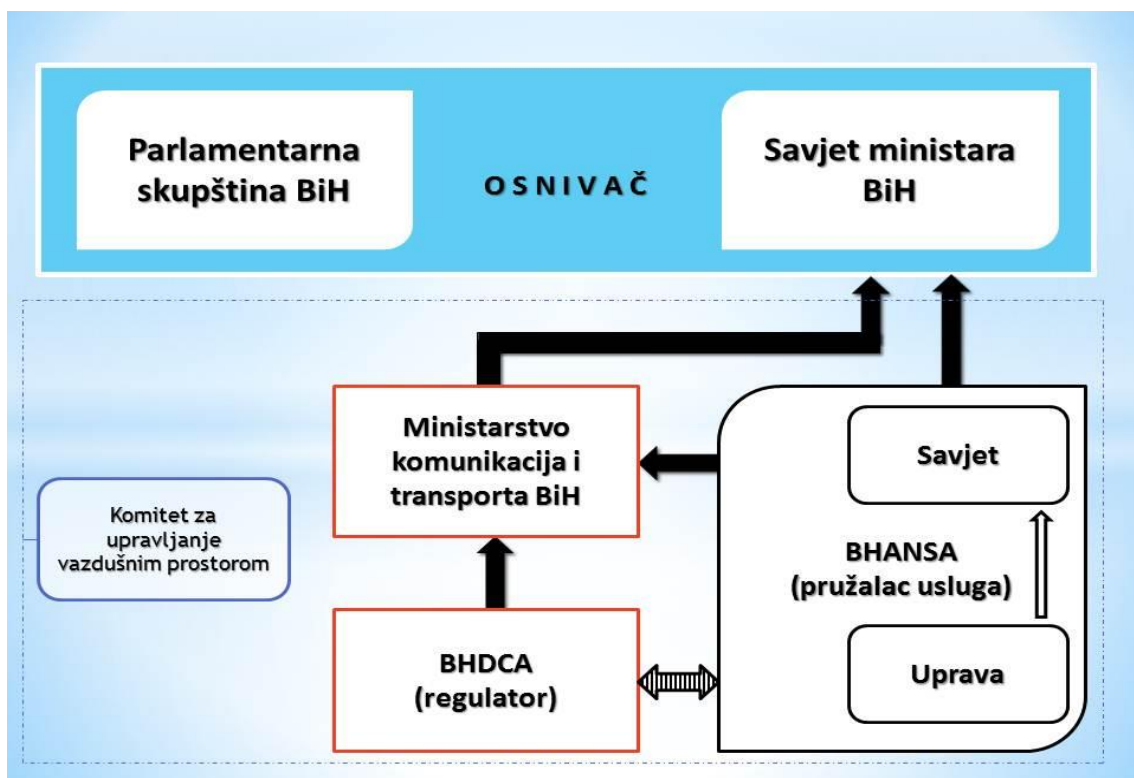
2.3. Institucije uključene u proces kontrole zračnog prometa

Pored domaćih institucija, u proces uspostave i kontrole zračnog prometa uključene su i međunarodne institucije (EUROCONTROL i IATA) o čemu se govori u nastavku.

Na narednom dijagramu dat je pregled institucija BiH koje imaju nadležnost u procesu kontrole zračnog prometa.

¹⁴ EBRD kredit 17 miliona EUR (12+5 miliona EUR), rok vraćanja 12 godina, grejs period 3 godine

¹⁵ Donatorski sporazumi su realizovani kroz pružanje podrške u vidu konsultantskih usluga u procesima nabavke opreme i transformacije institucija civilnog vazduhoplovstva, te obuke osoblja.



Dijagram br. 1 – Nadležne institucije BiH u kontroli zračnog prometa BiH

BHANSa

BHANSa je institucija BiH zadužena za pružanje usluga u zračnoj plovidbi, a jedna od usluga je i **kontrola zračnog prometa (oblasna, prilazna i aerodromska kontrola)**. Osnovana je Zakonom donesenim u **maju 2009. godine**, a njeni osnivači su Parlamentarna skupština i Vijeće ministara. BHANSa je osnovana kao neprofitna i finansijski samostalna institucija koja ima svojstvo pravnog lica.¹⁶ Sjedište je u Mostaru.

Tijela BHANSa su Vijeće (7 članova)¹⁷ i Uprava (direktor i dva zamjenika).

Zakonom o BHANSa je regulisano da će zaposleni i sredstva za rad BHANSa biti osigurani tako što će:

- BHANSa preuzeti sve zaposlene iz BHDCA, FEDCAD i RSCAD, koji u vrijeme stupanja na snagu ovog zakona obavljaju poslove koji spadaju u djelokrug BHANSa;¹⁸
- sva imovina i sredstva za rad nabavljena iz EBRD kredita u okviru BHATM Strategije će biti prenijeta sa BHDCA na BHANSa i upisana u knjigovodstvenu evidenciju BHANSa;
- s ciljem korištenja sredstava FEDCAD i RSCAD, a koja su od interesa radi pružanja usluga u zračnoj plovidbi, BHANSa će nakon svog osnivanja zaključiti posebne ugovore s vlasnicima navedenih sredstava, kojima će precizirati način korištenja te imovine;

¹⁶ Član 1. Zakona o BHANSa, Službeni glasnik BiH, broj: 43/09.

¹⁷ Vijeće čine predstavnici MKT, MO, MFT, Vlade Federacije BiH, Vlade Republike Srpske, BHDCA i zaposlenih u BHANSa.

¹⁸ Preuzeto osoblje biće raspoređeno na odgovarajuća radna mjesta, uzimajući pri tome u obzir stručnu spremu, zadatke i dužnosti koje ti zaposleni obavljaju u momentu stupanja na snagu ovog zakona.



- na BHANS će se prenijeti i obaveza vraćanja kredita.

Također, kroz BHATM Projekat - Osposobljavanje kadrova – je predviđeno osiguravanje dovoljnog broja obučenog i licenciranog kadra za potrebe budućeg ATM sistema.

BHANS može pružati usluge u zračnoj plovidbi samo ako posjeduje certifikat o ispunjavanju uslova za pružanje usluga u zračnoj plovidbi, koji izdaje BHDCA. ¹⁹

Zakonom²⁰ je propisano da će BHANS pružati usluge u zračnoj plovidbi u zračnom prostoru za područje letnih informacija (FIR Sarajevo)²¹ i da za svoj rad ostvaruje prihode iz:

- naknada od korisnika za pružene usluge u zračnoj plovidbi (rutne i terminalne naknade);
- drugih izvora u skladu sa posebnim propisima.

Visinu naknada od korisnika za pružene usluge u zračnoj plovidbi, koji se odnose na rutne naknade, na prijedlog direktora BHANS, utvrđuje Vijeće ministara u skladu s obavezama preuzetim iz međunarodnih ugovora.²² Visinu naknada za ostale usluge (terminalne naknade) koje se pružaju u zračnoj plovidbi, na prijedlog direktora BHANS, utvrđuje Vijeće BHANS.

Obračun naknada u zračnoj plovidbi regulisan je i vrši se u skladu sa Pravilnikom o određivanju zajedničke šeme naknada za navigacione usluge zračnog prometa.²³ Šema naknada odražava troškove nastale neposredno ili posredno prilikom vršenja navigacionih usluga zračnog prometa.

BHDCA

BHDCA je upravna organizacija u sastavu MKT, obavlja dužnosti definisane Zakonom o zrakoplovstvu i nadležna je i odgovorna za obavljanje funkcije regulatora i nadzora u civilnom zrakoplovstvu i kontroli letenja. BHDCA vrši certifikovanje pružalaca usluga i sprovodi nadzor nad pružanjem usluga u zračnoj plovidbi od pružalaca usluga, s ciljem održavanja sigurnosti zračne plovidbe.

BHDCA je nosilac realizacije BHATM Strategije.

Zakonom je definisano da se BHDCA finansira i iz dijela rutnih naknada koje ostvaruje BiH.²⁴

Zakonom²⁵ je definisano:

- **BHDCA će, kao nosilac realizacije BHATM Strategije, prenijeti na BHANS sva prava i obaveze koje proizlaze iz toga, uključujući i obavezu vraćanja kredita EBRD;**
- **BHDCA je dužna da sprovede sve aktivnosti potrebne za registraciju i početak rada BHANS,**

¹⁹ Član 21. Zakona o BHANS, Službeni glasnik BiH, broj: 43/09.

²⁰ Član 22. Zakona o BHANS, Službeni glasnik BiH, broj: 43/09.

²¹ Zračni prostor određenih dimenzija u kojem se pružaju usluge letnih informacija i obavlja uzbunjivanje

²² Član 22. Zakona o BHANS, Službeni glasnik BiH, broj: 43/09.

²³ Službeni glasnik BiH, broj 79/10

²⁴ Ovaj iznos, na prijedlog BHDCA, utvrđuje Vijeće ministara, u skladu sa obavezama preuzetim iz međunarodnih ugovora,

član 13. Zakona o vazduhoplovstvu, Službeni glasnik BiH, broj: 39/09.

²⁵ Član 6., 30. i 31. Zakona o BHANS, Službeni glasnik BiH, broj: 43/09.



- BHDCA će, u koordinaciji sa tijelima BHANSA, realizovati BHATM Strategiju do potpunog uspostavljanja jedinstvenog sistema za pružanje usluga oblasne kontrole zračnog prometa i operativno-tehničkih službi.

Ministarstvo komunikacija i transporta

MKT je nadležno za sprovođenje politike u oblasti civilnog zrakoplovstva.²⁶

Ministar MKT je nadležan da, na osnovu prijedloga institucija čiji predstavnici sačinjavaju Vijeće BHANSA, predloži Vijeću ministara članove Vijeća BHANSA.²⁷

Predstavnik MKT je predsjedavajući Vijeća BHANSA.²⁸

Komitet za upravljanje vazдушnim prostorom

Zakonom o zrakoplovstvu je definisano da s ciljem strateškog upravljanja zračnim prostorom, a radi pripreme prijedloga značajnih za upravljanje zračnim prostorom, Vijeće ministara osniva Komitet za upravljanje zračnim prostorom kojeg čine tri civilna i dva vojna predstavnika.²⁹ Ovaj Komitet do dana pisanja Izvještaja nije osnovan.³⁰

Parlamentarna skupština i Vijeće ministara

Zakonom o BHANSA je propisano da prava, obaveze i odgovornosti u ime osnivača obavljaju Parlamentarna skupština i Vijeće ministara³¹.

Parlamentarna skupština usvaja razvojnu strategiju na prijedlog Vijeća ministara.

Nadležnosti Vijeća ministara su sljedeće:

- odobravanje poslovne politike BHANSA,
- davanje saglasnosti na statut BHANSA, pravilnik o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta,
- odobravanje akta kojim se utvrđuju plaće, platni razredi i posebni dodaci na plaće zaposlenih u BHANSA,
- usvajanje godišnjeg programa rada i finansijskog plana BHANSA, godišnjeg izvještaja Vijeća BHANSA o radu BHANSA,
- imenovanje članova Vijeća i Uprave BHANSA;
- donošenje odluke o naknadi za rad članovima Vijeća BHANSA,
- utvrđivanje visine naknade koje se odnose na naknade od preleta, po potrebi imenovanje nezavisnog tijela za reviziju finansijskog poslovanja,
- davanje saglasnosti na kupovinu, prodaju, razmjenu, uzimanje ili davanje u lizing, uzimanje kredita i druge transakcije u toku poslovne godine, u obimu većem od jedne trećine knjigovodstvene vrijednosti imovine BHANSA prema stanju na kraju prethodne godine.

²⁶ Član 5. Zakona o vazduhoplovstvu, Službeni glasnik BiH, broj: 39/09.

²⁷ Član 10. Zakona o BHANSA, Službeni glasnik BiH, broj: 43/09.

²⁸ Član 12. Zakona o BHANSA, Službeni glasnik BiH, broj: 43/09.

²⁹ Civilni predstavnici imenuju se na prijedlog MKT, BHDCA i pružaoca usluga, a vojni predstavnici na prijedlog MO.

³⁰ Prema navodima iz MKT, oni su svim ministarstvima čiji predstavnici čine Komitet za upravljanje zračnim prostorom uputili zahtjev da dostave svoj prijedlog člana, a u cilju pripreme Prijedloga odluke o formiranju Komiteta za upravljanje zračnim prostorom i upućivanja na Vijeće ministara radi usvajanja.

³¹ Član 8. Zakona o BHANSA, Službeni glasnik BiH, broj: 43/09.



EUROCONTROL

EUROCONTROL (Evropska organizacija za sigurnost zračne plovidbe) je međunarodna organizacija (40 zemalja članica), osnovana 1963. godine sa ciljem razvoja neprekinutog, sveevropskog sistema upravljanja zračnim prometom, da bi se region uspješno suočio sa predviđenim rastom saobraćaja, tako da se održi visok nivo sigurnosti, smanje troškovi i poštuje životna sredina. EUROCONTROL koordinira i planira kontrolu zračnog prometa za cijelu Evropu. To uključuje rad s državnim tijelima, pružiocima usluga zračne plovidbe, civilnim i vojnim korisnicima zračnog prostora, aerodromima i drugim organizacijama.

Njegove aktivnosti uključuju: istraživanje i razvoj, izrada standarda i regulative, harmonizovano planiranje i koordinaciju projekata na evropskom nivou, upravljanje centrom za kontrolu letenja u Maastrichtu, upravljanje protokom i kapacitetom zračnog prometa Evrope iz centralne jedinice, obuka, naplata rutnih naknada.

EUROCONTROL, u ime pružaoca usluga zračne plovidbe i regulatora, sa IATA pregovara o jediničnoj cijeni pruženih usluga, vrši njihovu naplatu i raspored.

IATA

IATA je međunarodno udruženje avio-prevoznika (oko 240 članica).

IATA štiti interese avio-kompanija širom sveta, propisuje pravila po kojima su avio-kompanije koje su članice dužne da se ponašaju i da obavljaju svoju djelatnost. Pravila koja donosi IATA tiču se sigurnosti, efikasnosti, ekonomičnosti.

IATA u ime avio-prijevoznika pregovara sa EUROCONTROL o jediničnoj cijeni pruženih usluga.



3. Nalazi

U ovom poglavlju prezentovani su nalazi do kojih se došlo revizijom. Nalazi se tiču upravljanja i efikasnosti procesa preuzimanja kontrole zračnog prometa od dosadašnjih institucija, faktora koji utiču na kašnjenje i posljedica odlaganja preuzimanja kontrole zračnog prometa.

3.1. Preuzimanje kontrole zračnog prometa

U nastavku se prezentuju nalazi o efikasnosti procesa uspostave i preuzimanja kontrole zračnog prometa u BiH.

3.1.1. Planiranje

Proces preuzimanja kontrole zračnog prometa je planiran kroz više dokumenata koji su sačinjavani na različitim nivoima, ali među kojima ne postoji hijerarhija ni jasna veza.

Više puta su u planskim dokumentima produžavani rokovi za preuzimanje kontrole zračnog prometa.

Rokovi dati u BHATM Strategiji su produžavani tri puta, a rokovi koji su usaglašavani sa dosadašnjim pružaocima usluga iz susjednih zemalja su produžavani već dva puta.

Utvrđen je i najnoviji rok za preuzimanje i početak pružanja usluga kontrole zračnog prometa u donjem i dijelu gornjeg zračnog prostora, a u kojima se odvija oko 20% ukupnog zračnog prometa BiH, za oktobar 2014. godine.

Preuzimanje kontrole u ostalom dijelu gornjeg zračnog prostora je preliminarno planirano za jesen 2015. godine.

Preuzimanje kontrole zračnog prometa je i cilj i posljednja faza BHATM Strategije.

Nakon nabavke ATM sistema, izgradnje objekata, obuke kadrova i uspostave pružalaca usluga zračne plovidbe, posljednja faza je preuzimanje kontrole zračnog prometa od institucija koje su do tada vršile pružanje te usluge (FEDCAD, RSCAD, CCL i SMATSA).

Preuzimanje kontrole zračnog prometa je planirano kroz više dokumenata i to fazno po vrstama kontrole zračnog prometa (aerodromska i prilazna, oblasna kontrola u donjem i gornjem zračnom prostoru).

U određenim dokumentima je planirano preuzimanje kontrole zračnog prometa po svim vrstama, a u nekim samo preuzimanje oblasne kontrole u donjem i gornjem zračnom prostoru.

Prvi planski dokument je sama BHATM Strategija kojom je utvrđeni rok za implementaciju svih projekata bio 2007. godina. Međutim, kreditna sredstva su osigurana tek početkom 2007. godine i to kredit EBRD kojim je definisana 2009. godina kao rok za implementaciju BHATM Projekta³²

Informacijama o realizaciji BHATM Strategije, BHDCA je navodila probleme i rizike koji se javljaju u procesu implementacije BHATM Strategije i koji u konačnici dovode do prolongiranja procesa preuzimanja. Neki od problema i rizika na koje je BHDCA skretala

³² Nakon provedenih aktivnosti za osiguravanje kreditnih sredstava Predsjedništvo BiH je 17.11.2006. godine ratifikovalo kredit EBRD u iznosu od 12 miliona EUR.



pažnju su: nedostatak finansijskih sredstava, nedostatak ljudskih resursa, transformacija institucija, neosposobljenost BHANSA, itd. Također, u svakoj od informacija se navode prijedlozi i načini za rješavanje problema i rizika. Na osnovu istih je traženo i pomjeranje rokova. Informacije su dostavljane MKT-u radi dostave Vijeću ministara.

Pregled problema i rizika identifikovanih u informacijama o realizaciji BHATM Strategije nalazi se u Prilogu broj 1.

Vijeće ministara je na osnovu ovih informacija tri puta donosilo zaključak kojim se pomjera rok za završetak BHATM Projekta.³³ Posljednji rok utvrđen od strane Vijeća ministara za početak pružanja usluga oblasne kontrole letenja je 01.11.2012. godine.³⁴

BHDCA je, u decembru 2012. godine, uputila prema MKT-u Informaciju o realizaciji BHATM Strategije, u kojoj se, između ostalog, navodi da su potpisivanjem dokumenta „FIR Sarajevo-organizacija zračnog prostora i plan tranzicije”³⁵ stvoreni preduslovi za pokretanje aktivnosti na realizaciji Plana tranzicije BHATM sistema (uključivanje BHATM sistema u operativni rad i početak pružanja usluga BHANSA u zračnom prostoru BiH) u evropsku mrežu zračnim puteva i da je za taj proces neophodno da se sa kontrolama letenja susjednih zemalja usaglasi postepeno preuzimanje usluga kontrole zračnog prometa. Istom Informacijom je od Vijeća ministara traženo pomjeranje roka početka pružanja usluga oblasne kontrole letenja za maj 2013. godine. Reviziji nije prezentovan dokaz da je MKT o istom informisalo Vijeće ministara.

Nakon uspostave BHANSA, proces preuzimanja i uspostave funkcije kontrole zračnog prometa je planiran kroz saradnju BHANSA i BHDCA, usaglašavanjem Globalnog plana tranzicije. Posljednji usaglašeni Globalni plan tranzicije (verzija 1.6.)³⁶ utvrdio je 01.10.2013. godine kao rok za početak pružanja usluga kontrole zračnog prometa u donjem prostoru.

Prema izjavama odgovornih osoba iz BHANSA, osnovni razlog kašnjenja i prolongiranja rokova je dugo vrijeme odobravanja akata potrebnih za funkcionalnost BHANSA od strane Vijeća ministara (pravilnici o organizaciji i sistematizaciji i plaćama), kao i konačno imenovanje Uprave i Vijeća BHANSA.

Sama priroda procesa preuzimanja kontrole zračnog prometa u donjem i gornjem zračnom prostoru zahtijeva saradnju i koordinaciju u planiranju sa institucijama koje su do tada pružale usluge kontrole zračnog saobraćaja, CCL i SMATSA. Nekoliko puta su na ovom nivou utvrđivani rokovi za preuzimanje kontrole zračnog prometa. Posljednji usaglašeni rok za preuzimanje i početak pružanja usluga kontrole zračnog prometa u donjem i dijelu gornjeg prostora je 16.10.2014. godine. Ovim bi se preuzela kontrola oko 20% ukupnog zračnog prometa, tj. kontrola letenja za avione koji slijeću u BiH i na aerodrome susjednih država koji se nalaze u blizini granica sa BiH. Preuzimanje kontrole zračnog prometa u preostalom dijelu gornjeg prostora je preliminarno planirano za jesen 2015. godine.

³³ - Rok za završetak BHATM Projekta pomjeren za 01.11.2009. godine (usvojeno na 44. sjednici Vijeća ministara 10.04.2008. godine);

-Rok za završetak BHATM Projekta pomjeren za 31.03.2010. godine, početak testnog rada i operativni rad za 01.11.2010. godine i potpuno preuzimanje za 01.01.2011. godine (usvojeno na 106. sjednici Vijeća ministara 03.12.2009. godine).

³⁴ Usvojeno na 167. sjednici Vijeća ministara 23.11.2011. godine

³⁵ Ministar komunikacija i transporta BiH i ministar odbrane BiH su 31.10.2012 godine potpisali i odobrili ovaj dokument.

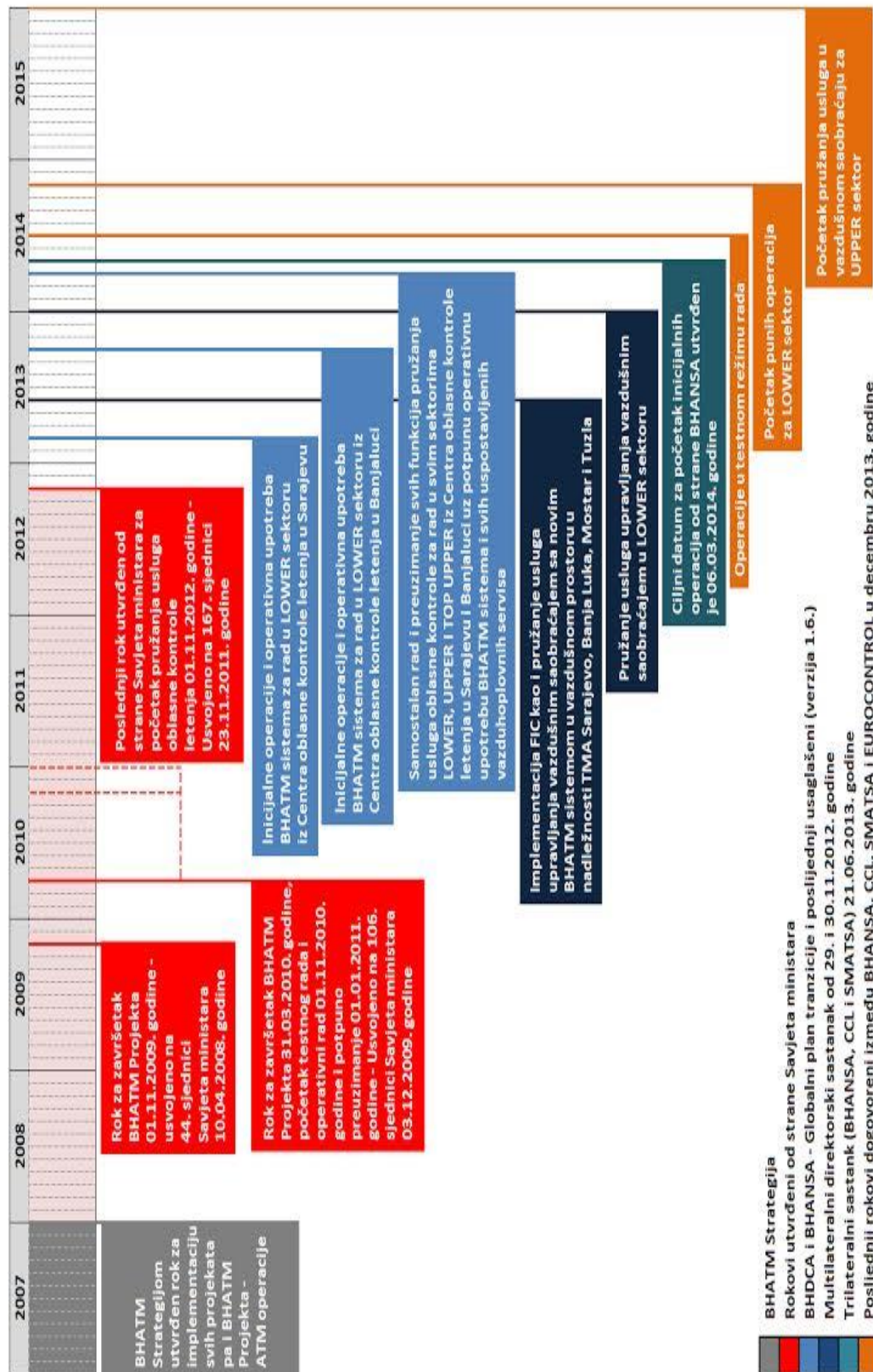
³⁶ Potpisan od strane BHDCA i BHANSA 30.10.2012. godine.



U BHANSA nam je predložen Radni nacrt Informacije o napretku procesa tranzicije BHATM sistema od 03.04.2014. godine kojom se analizira proces od posljednjih dogovorenih rokova i navode razlozi koji su doveli do pomjeranja (angažman EUROCONTROL na otvaranju drugog zračnog prostora, potrebno vrijeme za koordinaciju aktivnosti sa NATO). Ovaj dokument je još u radnoj formi i nije dostavljen nadležnim institucijama.

Na sljedećem dijagramu prikazani su utvrđivani rokovi prethodnim dokumentima.

Pregled planiranih i dogovorenih rokova za preuzimanje kontrole vazdušnog saobraćaja



Dijagram br. 2 – Pregled planiranih i dogovorenih rokova za preuzimanje kontrole zračnog prometa



3.1.2. Implementacija

Analizom su utvrđena stalna odstupanja u odnosu na planirane rokove za preuzimanje kontrole zračnog prometa. U prilog istom govori i činjenica da su više puta produžavani rokovi.

Od prvobitno utvrđenog roka za implementaciju BHATM Strategije je prošlo više od šest godina, od posljednjeg utvrđenog roka, na koji je data saglasnost Vijeća ministara, je proteklo više od 1,5 godine.

Do dana pisanja Izvještaja samo je preuzeta aerodromska i prilazna kontrola letenja od entitetskih agencija 01.01.2014. godine.

Određene aktivnosti koje prethode najnovijem planiranom preuzimanju za oktobar 2014. godine, su realizovane po planu.

Rok za preuzimanje kontrole zračnog prometa utvrđen BHATM Strategijom je bio 2007. godina. Posljednji produženi rok, na koji je data saglasnost Vijeća ministara, je bio novembar 2012. godine.

I posljednji predloženi rokovi za koje nema saglasnosti Vijeća ministara su prekoračeni. Njima je planirano da se aerodromska i prilazna kontrola preuzmu u maju 2013. godine, a da se sa preuzimanjem kontrole zračnog prometa u donjem prostoru počne u III kvartalu 2013. godine.

Nisu ispoštovani ni rokovi koje su dogovarali i usaglašavali BHANSA i BHDCA. Od posljednjeg usaglašenog roka za početak pružanja usluga kontrole zračnog prometa u donjem zračnom prostoru je proteklo više od jedne godine.

Ni rokovi koji su dogovoreni sa CCL i SMATSA nisu u dva navrata ispoštovani. Od prvog dogovorenog roka za početak procesa preuzimanja pružanja usluga u donjem prostoru dogovorenog sa CCL i SMATSA je proteklo više od sedam mjeseci.

U slučaju posljednjih dogovorenih rokova sa CCL i SMATSA, realizovane su određene aktivnosti prema planiranoj dinamici, a koje prethode procesu preuzimanja planiranom za 16.10.2014. godine:

U periodu 16.-20.06.2014. godine u Centru za obuku osoblja kontrole zračne plovidbe održana je simulacija kontrole letenja. Ovo je obavezni dio aktivnosti preuzimanja dijela zračnog prostora planiranog za 16.10.2014. godine, a cilj je bio da se potvrde interne operativne procedure i testira instalirana oprema. Ovim je rok za ovu aktivnost ispoštovan.³⁷

BHANSA je od RSCAD i FEDCAD 01.01.2014. godine preuzela pružanje usluga aerodromske i prilazne kontrole letenja. Od dogovorenog roka za pružanje usluga aerodromske i prilazne kontrole letenja do stvarnog preuzimanja je proteklo više od sedam mjeseci.

³⁷ Cilj navedene simulacije je bio da se potvrde interne operativne procedure i testira oprema. U navedenu svrhu uzet je u obzir stvarni promet u zračnom prostoru koji se planira preuzeti (donji prostor do FL285 i dio gornjeg prostora FL285 – FL325) u najprometnijem danu prošle godine (17.08.2013.). U cilju stvaranja što realnijeg okruženja dodati su još interni (BiH) i susjedni aerodromi (Hrvatska, Srbija, C.Gora).

Od 26. juna 2014. godine BHANSA je počela pružanje usluga letnih informacija (FIS). Od dogovorenog roka za pružanje FIS usluga do stvarnog početka pružanja ovih usluga je proteklo više od jedne godine.

3.2. Faktori koji utiču na proces preuzimanja kontrole zračnog prometa i mjere za unapređenje

U ovom dijelu su prezentovani nalazi o faktorima koji su uticali i koji utiču na proces preuzimanja kontrole zračnog prometa i preduzetim mjerama za unapređenje procesa.

3.2.1. Osposobljenost BHANSA

Revizija je utvrdila neblagovremeno postupanje nadležnih institucija (Vijeća ministara i MKT) u imenovanju upravljačkih i rukovodnih struktura BHANSA. Procedure utvrđivanja osnovnih provedbenih akata u BHANSA su trajale dugo, kao i odobravanje istih od strane Vijeća ministara. Iako je predhodno bilo uslov za daljnje kadrovsko i materijalno osposobljavanje, ni BHANSA nije blagovremeno preduzimala potrebne aktivnosti.

Prema informacijama od odgovornih osoba iz BHDCA i BHANSA, postojeća materijalno tehnička sredstva, kao i kadrovski resursi koji su na raspolaganju od 2014. godine su dovoljni za realizaciju planiranih aktivnosti iz nadležnosti BHANSA.

Upravljačka i rukovodna struktura

Procedure imenovanja članova Vijeća BHANSA i v.d. Uprave BHANSA su trajale preko 6 mjeseci.

Vijeće BHANSA u punom mandatu nikada nije imenovano, a i postojećim članovima je istekao mandat prije više od 6 mjeseci.

Četiri godine funkciju Uprave BHANSA obavljaju vršioci dužnosti koji uporedo imaju i svoja stalna radna mjesta u drugim institucijama, a od posljednje saglasnosti Vijeća ministara za obavljanje funkcije v.d. Uprave BHANSA je prošlo više od 2 godine. Samo konkursna procedura za izbor direktora i dva zamjenika traje duže od godinu dana.

Vijeće ministara je, na prijedlog ministra komunikacija i transporta, 22.12.2009. godine imenovalo 6 članova Vijeća BHANSA, na period od 4 godine, dok član Vijeća - predstavnik ispred zaposlenih u BHANSA nikada nije imenovan i nije izvršena zahtijevana zamjena člana predstavnika BHDCA.

Postojećim imenovanim članovima Vijeća BHANSA je istekao mandat prije 6 mjeseci.

MKT je pokrenuo aktivnosti na imenovanju novih članova Vijeća BHANSA, ali iste u određenim dijelovima odstupaju od procedura utvrđenih Zakonom o BHANSA, a koje se tiču predlaganja članova ispred institucija.

Na dnevnom redu sjednica Vijeća ministara³⁸ je dva puta bilo imenovanje članova Vijeća BHANSA, ali je razmatranje odgađano bez navođenja obrazloženja.

MKT je u julu 2014. godine³⁹ iz procedure Vijeća ministara povuklo prijedloge o imenovanju članova Vijeća BHANSA radi dodatnih usaglašavanja tekstova rješenja o imenovanju.

³⁸ 89. sjednica od 04.04. i 91. sjednica od 16.04.2014. godine.

³⁹ Akt broj: 01-04-34-2-849-7/14 od 07.07.2014. godine

Vijeće BHANSA je, uz saglasnost Vijeća ministara od 24.06.2010. godine, imenovalo v.d. Upravu BHANSA na 6 mjeseci,⁴⁰ i istima je, uz saglasnost Vijeća ministara u januaru 2011. godine produžen mandat na još godinu dana.⁴¹ Imenovani v.d. Uprave BHANSA su rukovodioci u drugim institucijama.⁴²

Vijeće BHANSA je krajem 2012. godine donijelo rješenja o produženju mandata v.d. Upravi i za isto je više puta tražilo saglasnost Vijeća ministara. Vijeće ministara isto nikada nije stavilo na dnevni red. I MKT je Vijeću ministara dostavilo prijedloge za imenovanje v.d. Uprave BHANSA, ali je Vijeće ministara tri puta odgađalo imenovanje, bez navođenja obrazloženja.⁴³

Već dva puta je raspisivan konkurs za izbor Uprave BHANSA. Prvi konkurs je poništen, a drugi je raspisan u julu 2013. godine za čije provođenje su formirane dvije komisije, jedna od strane Vijeća BHANSA, a druga od Vijeća ministara.⁴⁴ Ne ulazeći u dublju analizu nadležnosti ovih dviju komisija za provođenje konkursa, konstatovano je da do dana pisanja izvještaja ni jedna od komisija nije provela potrebnu proceduru.

Više o nalazima koji se tiču imenovanja Uprave BHANSA vidjeti u Prilogu br. 2 – Detaljni nalazi za imenovanje upravljačke i rukovodne strukture BHANSA.

Osnovni provedbeni akti

Procedure utvrđivanja i donošenja statuta i akata koji se tiču radnih odnosa (Pravilnik o organizaciji i sistematizaciji i Pravilnik o plaćama) su trajale više od godinu dana.

Više od pola godine je trajala procedura donošenja statuta. Vijeće ministara je 10.06.2010. godine dalo saglasnost na Statut BHANSA.

Vijeće ministara je 10.10.2012. godine dalo saglasnost na Pravilnik o organizaciji i sistematizaciji. Skoro godinu i po dana je trajala procedura utvrđivanja konačnog prijedloga pravilnika o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji. Isti je nakon toga bio u proceduri kod MKT 4 mjeseca, a u Vijeću ministara skoro 2 mjeseca do razmatranja i davanja saglasnosti.

Utvrdjivanje konačnog prijedloga pravilnika o plaćama je trajalo oko 4 mjeseca. Isti je nakon toga bio u Vijeću ministara preko 2 mjeseca do razmatranja i odobravanja.⁴⁵

Više o procedurama i aktivnostima utvrđivanja i donošenja osnovnih provedbenih akata vidjeti u Prilogu br. 3 – Utvrđivanje i donošenje osnovnih provedbenih akata.

U prilog konstataciji da su procedure donošenja ovih akata trajale dugo ide i činjenica da su u sklopu BHATM Projekta - Transformacija institucija, već sačinjeni prijedlozi određenih akata (Statut, Okvirni prijedlog pravilnika o sistematizaciji, Biznis plan, itd.).⁴⁶

⁴⁰ Službeni glasnik BiH, broj: 63/10.

⁴¹ Službeni glasnik BiH, broj: 20/11.

⁴² V.d. direktora BHANSA je direktor Aerodroma Mostar, jedan v.d. zamjenika direktora BHANSA je zamjenik direktora BHDCA, a drugi je do 01.05.2014. godine bio direktor RSCAD).

⁴³ 89. sjednica od 04.04.2014., 91. sjednica od 16.04.2014. godine i 106. sjednica od 30.07.2014. godine

⁴⁴ 81. sjednica održana 29.01.2014. godine.

⁴⁵ Prijedlog pravilnika o plaćama Vijeće BHANSA je utvrdilo 29.05.2012. godine, te zatražilo potrebna mišljenja na isti od nadležnih institucija. Nakon usklađivanja teksta prijedloga pravilnika sa mišljenjima nadležnih institucija, konačan prijedlog je 11.09.2012. godine upućen prema MKT, radi dostavljanja na Vijeće ministara, na odobravanje. MKT je isti uputilo prema Vijeću ministara 10.02.2012. godine. Vijeće ministara je 21.12.2012. godine dalo odobrenje na Prijedlog pravilnika o plaćama, dodacima i naknadama u BHANSA.

⁴⁶ Prijedlog Statuta dostavljen MKT 24.12.2009. godine, akt broj: 01-07-3-1277-1/09 i Okvirni Prijedlog sistematizacije radnih mjesta BHANSA dostavljen MKT 24.07.2009. godine, akt broj: 01-07-3-657-2/09.



Kadrovski i materijalno-tehnički uslovi za rad

Preuzimanje zaposlenih, imovine i sredstava, prava i obaveza je trajalo dugo.

Kadrovsko popunjavanje preuzimanjem zaposlenih iz BHDCA, RSCAD i FEDCAD je trajalo preko godinu dana. Popunjenost organizacije i sistematizacije BHANSA u maju 2014. godine bila je oko 62%.

Preuzimanje imovine i sredstava za rad nabavljene kroz BHATM Strategiju od BHDCA je trajalo od aprila 2012. godine do decembra 2013. godine. Prva primopredaja opreme je izvršena nakon godinu i po od potpisivanja Okvirnog sporazuma o preuzimanju. Konstatovani su i značajni vremenski razmaci između pojedinačnih sporazuma i stvarne primopredaje i do 10 mjeseci. Iako je preuzeta sva nabavljena oprema, ista još nije upisana u knjigovodstvene evidencije BHANSA.

Zakonom je definisano da je BHANSA dužna da preuzme sve zaposlene iz BHDCA, FEDCAD i RSCAD, koji u vrijeme stupanja na snagu ovog Zakona obavljaju poslove koji spadaju u djelokrug BHANSA.⁴⁷

Okvirnim sporazumom o preuzimanju prava i obaveza koje proizilaze iz realizacije BHATM Strategije, koji je potpisan u aprilu 2012. godine od strane BHDCA i BHANSA, utvrđen je način preuzimanja osoblja. Istim sporazumom je usaglašeno da će se posebno zaključiti pojedinačni sporazumi o preuzimanju, kojima će se detaljno definisati sva specifična pitanja.

Konstatovano je da se prvi sporazum o preuzimanju⁴⁸ zaključio 4 mjeseca nakon usvajanja Pravilnika o sistematizaciji i Pravilnika o plaćama, a ostali još kasnije. Preuzimanje po osnovu Zakona i BHATM Strategije je završeno 01.01.2014. godine i po ovom osnovu ukupno je preuzet 241 zaposlenik⁴⁹.

Uprava BHANSA i entitetski ministri su potpisali Akcioni plan tranzicije⁵⁰ kojim su predviđena i rješenja koja se tiču angažovanja zaposlenih koji su primljeni na neodređeno i kroz ugovore o djelu u RSCAD i FEDCAD nakon stupanja na snagu Zakona o BHANSA. Po ovom osnovu sklopljeni su sporazumi između BHANSA, FEDCAD i RSCAD o angažovanju zaposlenika koji su primljeni u radni odnos na neodređeno vrijeme nakon usvajanja Zakona. U istim nije navedeno ni spisak, ni broj, ni način angažovanja, ni svrha, ni datum početka.

Pregled sklopljenih sporazuma kojima je vršeno preuzimanje zaposlenika nalazi se u Prilogu br. 4.

Angažovanja osoblja za rad do usvajanja Pravilnika o organizaciji i sistematizaciji je vršeno u najznačajnijem broju po osnovu ugovora o djelu.

⁴⁷ Član 33. Zakona o BHANSA, Službeni glasnik BiH, broj: 43/09.

⁴⁸ Preuzeto 17 oblasnih kontrolora koje je BHDCA školovala.

⁴⁹ Od BHDCA je preuzeto 17 oblasnih kontrolora i 16 državnih službenika i zaposlenika.

Od FEDCAD je preuzeto 10 oblasnih kontrolora i 128 zaposlenih (uključujući prilazne i aerodromske kontrolore).

Od RSCAD je preuzeto 10 oblasnih kontrolora i 60 zaposlenih (uključujući prilazne i aerodromske kontrolore).

⁵⁰ Potpisan u decembru 2013. godine, potpisnici: v.d. Uprava BHANSA, ministar MSiV RS i ministar MKiP FBiH



Broj osoblja angažovanog za rad u BHANSA sa 31.05.2014. godine je 388, što čini oko 62% od predviđenih radnih mjesta Pravilnikom o organizaciji i sistematizaciji.

Pregled broja osoblja po vrstama angažmana i godinama od osnivanja BHANSA dat je u narednoj tabeli.

Tabela br. 3 – Broj osoblja po vrstama angažmana i godinama

ZAPOSLENI	2010.	2011.	2012.	2013.	31.05. 2014.
Vd Uprava	3	3	3	3	3
Ugovor na neodređeno	0	0	0	50	255
Ugovor na određeno	0	0	0	91	118
Ugovor o djelu /privremeni povremeni poslovi	10	55	113	11	12
Po drugim osnovama	0	5	10	0	0
UKUPNO	13	63	126	156	388

*Izvor BHANSA

Zakonom⁵¹ je regulisano da će sredstva za rad BHANSA biti osigurana tako da će sva imovina i sredstva za rad nabavljena iz kredita EBRD u okviru realizacije BHATM Strategije biti upisana u knjigovodstvenu evidenciju BHANSA. BHDCA će, kao nosilac provođenja BHATM, prenijeti na BHANSA sva prava i obaveze koje proizilaze iz tog provođenja, uključujući i obavezu vraćanja kredita. S ciljem korištenja sredstava koja se vode u knjigovodstvenim evidencijama FEDCAD i RSCAD, a koja su od interesa za BHANSA radi pružanja usluga u zračnoj plovidbi, BHANSA će nakon svog osnivanja zaključiti posebne ugovore s vlasnicima navedenih sredstava, kojima će precizirati način korištenja te imovine.

Okvirnim sporazumom o preuzimanju prava i obaveza koje proizilaze iz realizacije BHATM Strategije, koji je potpisan u aprilu 2012. godine od strane BHDCA i BHANSA, utvrđen je način preuzimanja imovine i sredstava, prava i obaveza. Istim sporazumom je usaglašeno da će se posebno zaključiti pojedinačni sporazumi o preuzimanju, kojima će se detaljno definisati sva specifična pitanja.

Analizom prikupljene dokumentacije utvrđeno je da je prvi posebni sporazum o preuzimanju zaključen 6 mjeseci nakon potpisivanja Okvirnog sporazuma i da su postojali značajni vremenski razmaci između zaključivanja pojedinačnih sporazuma i stvarne primopredaje i do 10 mjeseci.

Pregled sklopljenih sporazuma i zapisnika o primopredaji dat je u Prilogu broj 5.

Prema navodima i dostavljenim podacima iz BHDCA i BHANSA, preuzeta je sva nabavljena oprema, ali ista još nije upisana u knjigovodstvene evidencije BHANSA, jer je preuzimanje materijalno-finansijske dokumentacije u postupku i rješava se kroz sastanke komisija BHDCA/BHANSA. Ovaj proces je započet 26.03.2014. godine.⁵²

⁵¹ Član 6. Zakona o BHANSA, Službeni glasnik BiH, broj: 43/09.

⁵² Zapisnik sa prvog sastanka komisija BHDCA/BHANSA za primopredaju finansijske i knjigovodstvene dokumentacije od 26.03.2014. godine.



3.2.2. Ostali faktori

Iako su određene aktivnosti, koje prethode preuzimanju kontrole zračnog prometa u donjem prostoru planiranom za oktobar 2014. godine, realizovane, i dalje su prisutni određeni faktori i rizici koji mogu uticati na planirano preuzimanje, a to su certificovanje BHANSA i sklapanje međunarodnih ugovora o delegiranju usluga kontrole zračnog prometa.

BHANSA je pokrenula aktivnosti na certificovanju, ali su prisutna kašnjenja u određenim koracima. Tako je zakonski rok za dostavu zahtjeva za certificovanje prekoračen za 4 mjeseca.

Nacrt osnova za vođenje pregovora o delegiranju pružanja usluga kontrole zračnog prometa sa susjednim zemljama, kojima se mijenjaju postojeći ugovori je odobren od Vijeća ministara u julu 2014. godine, a Predsjedništvo je u avgustu 2014. godine donijelo odluke o pokretanju postupaka pregovaranja. Sad predstoje aktivnosti pregovaranja, te ratifikacije.

Zakonom⁵³ je propisano da BHANSA može pružati usluge u zračnoj plovidbi samo ako posjeduje certifikat o ispunjavanju uslova za pružanje usluga u zračnoj plovidbi, koji izdaje BHDCA. Certifikat važi 6 godina, a može se izdati i privremeni na 24 mjeseca, kada je u pitanju novoosnovana institucija ili posebni slučajevi odstupanja.

Pravilnikom o uslovima i načinu izdavanja i važenja certifikata za pružanje usluga u zračnoj plovidbi u BiH⁵⁴ propisano je da je BHANSA dužna da prvobitno dostavi BHDCA obavještenje o namjeri certificovanja najviše 120 dana prije datuma slanja zahtjeva za certificovanje. BHDCA je dužna da u roku od 30 dana od prijema obavještenja o namjeri certificovanja dostavi BHANSA plan certificovanja i sve upitnike i informacije koje je potrebno pripremiti.

BHANSA je 28.11.2013. godine dostavila BHDCA Obavještenje o namjeri podnošenja zahtjeva. BHDCA je 23.12.2013. godine dostavila BHANSA dokumentaciju koju je potrebno pripremiti. Do dana pisanja Izvještaja reviziji nisu predloženi dokazi da je BHANSA dostavila zahtjev i potrebnu dokumentaciju BHDCA.

Preuzimanju kontrole zračnog prometa BiH, planiranom za 16.10.2014. godine, treba da prethodi sklapanje međudržavnih sporazuma sa Srbijom, Crnom Gorom i Hrvatskom o delegiranju odgovornosti za pružanja usluga u zračnom saobraćaju u gornjem prostoru, kojima se mijenjaju postojeći ugovori. Vijeće ministara je u julu 2014. godine odobrilo nacrt osnova za vođenje pregovora, a Predsjedništvo je donijelo odluke o pokretanju postupaka za vođenje pregovora radi zaključivanja sporazuma⁵⁵. Sada predstoje aktivnosti pregovaranja i ratifikacije.

⁵³ Član 21. Zakona o BHANSA, Službeni glasnik BiH, broj: 43/09.

⁵⁴ Službeni glasnik BiH, broj: 85/13.

⁵⁵ 52. redovna sjednica Predsjedništva od 26.08.2014. godine.

3.2.3. Mjere za unapređenje

BHANSa i BHDCA su preduzimale određene mjere za ubrzanje procesa preuzimanja kontrole zračnog prometa kroz informisanje nadležnih institucija o potrebnim aktivnostima i urgiranjem za djelovanjem nadležnih institucija. I BHANSa i BHDCA su sa EUROCONTROL sklopile određene sporazume o saradnji sa ciljem jačanja vlastitih kapaciteta.

Dokazi kojima se potvrđuju aktivnosti MKT i Vijeća ministara na unapređenju procesa i otklanjanju zastoja u procesu, kako funkcionalne uspostave same BHANSa, tako i preuzimanja kontrole zračnog prometa, nisu prezentovani.

BHANSa je dostavljala brojne urgencije prema nadležnim institucijama za preduzimanje aktivnosti sa ciljem da se proces ubrza. Vijeće BHANSa je kroz dopise Vijeću ministara kojima traži razmatranje dostavljenih materijala iste izvještavalo da se dovodi u pitanje realizacija Globalnog plana tranzicije, pa samim tim BHATM strategije, odlazak školovanih kontrolora, negativan uticaj na prihod od rutnih naknada (predstavnicima avio-prevoznika ne žele dalje finansirati odgađanje u uspostavi upravljanja zračnim prometom).⁵⁶

BHANSa je u cilju potrebe unapređenja vlastitih kapaciteta za proces pripreme tranzicijskog plana, sa EUROCONTROL, u novembru 2013. godine, zaključila sporazum o saradnji.

BHDCA je u sklopu informacija o realizaciji BHATM strategije predlagala i rješenja za prevazilaženje uskih grla i navodila za koje aktivnosti ima mandat, a koje aktivnosti izlaze iz njene nadležnosti i zahtijevaju reakcije nadležnih institucija, MKT i Vijeća ministara (finansiranje, osposobljavanje BHANSa, itd). Također, BHDCA je urgencijama prema MKT ukazivala na aktivnosti koje je potrebno preduzeti da se ne bi ugrozili planirani rokovi za realizaciju globalnih planova tranzicije.⁵⁷

S ciljem stvaranja i unapređenja resursa i procesa, naročito za obavljanje procesa certifikovanja, BHDCA i EUROCONTROL su u avgustu 2013. godine potpisali sporazum koji će se realizovati kroz pet radnih paketa (legislativa, izrada i unapređenje nadzornih procesa, civilno-vojne aktivnosti, procjena ljudskih resursa i obuka osoblja).

Osim što je, prema navodima odgovornih osoba iz MKT, s ciljem ubrzanja i unapređenja procesa, imenovan koordinator za saradnju između MKT, BHANSa, BHDCA, RSCAD i FEDCAD,⁵⁸ u MKT nam nisu predloženi drugi dokazi koji potvrđuju aktivnosti na unapređenju procesa.

U Vijeću ministara nam nisu predloženi dokazi o aktivnostima na unapređenju. U prilog istom ide i činjenica da, iako je BHANSa redovno dostavljala programe rada, finansijske

⁵⁶ Urgencija Vijeća BHANSa prema Vijeću ministara, broj 01-03-50-981/12 od 20.07.2012. godine; Urgencija Vijeća BHANSa prema Vijeću ministara, broj 01-03-50-1125/12 od 08.08.2012. godine; Urgencija Vijeća BHANSa prema Vijeću ministara, broj 01-03-50-1372/12 od 01.10.2012. godine; Urgencija Vijeća BHANSa prema Vijeću ministara, broj 01-03-50-2092/12 od 19.12.2012. godine; Godišnji izvještaj o poslovanju BHANSa za 2012. godinu.

⁵⁷ Informacija BHDCA prema MKT o realizaciji BHATM Strategije, broj: 3-1-14-3-1043-1/12; Zapisnik sa sastanka MKT, BHDCA i BHANSa od 27.08.2012.; Urgencija BHDCA prema MKT, broj: 1-1-14-3-1140-1/12 od 09.08.2012. godine; Urgencija BHDCA prema MKT, broj: 1-1-14-3-145-1/13 od 07.02.2013. godine.

⁵⁸ Aneks Ugovora o pružanju stručnih usluga iz oblasti civilne avijacije, broj: 01-04-34-2-1500/13 od 04.04.2013. godine.



planove i izvještaje o radu (za 2011., 2012., i 2013. godinu) Vijeće ministara je do dana pisanja ovog Izvještaja razmatralo samo Program rada i Finansijski plan za 2011. godinu.

Dosadašnje interesovanje Parlamentarne skupštine za proces upravljanja zračnim prometom je vidljivo kroz pojedinačna poslanička pitanja⁵⁹. Također, u junu 2014. godine, na dnevnom redu Komisije za saobraćaj i komunikacije PD PS je bio Izvještaj o radu Vijeća ministara za 2013. godinu i to dio koji se odnosi na MKT: Izvještaj nije prihvaćen jer, između ostalog, nije uspostavljeno funkcionisanje BHANSA.

3.3. Posljedice odlaganja uspostave kontrole zračnog prometa

Tekst u nastavku govori o posljedicama odlaganja u uspostavi kontrole zračnog prometa.

3.3.1. Analize posljedica

BHDCA u Informaciji o realizaciji BHATM Strategije od 21.02.2008. godine navodi probleme u implementaciji čije daljnje nerješavanje može da dovede do zaustavljanja projekta i sljedećih negativnih posljedica:

- Daljnje finansiranje iz budžeta RSCAD i FEDCAD – oko 10 do 15 mil. KM godišnje;
- Država bi, kao garant, bila obavezna da preuzme otplatu kredita;
- Gubitak sredstava od pružanja usluga u zračnoj plovidbi oko 30 mil. KM godišnje, sa tendencijom rasta;
- Gubitak novih radnih mjesta;
- Nastavak angažovanja agencija za pružanje usluga kontrole letanja iz susjednih država;
- Nemogućnost implementacije standarda EU vezanih za razdvajanje regulatora i operatera;
- Nemogućnost povećanja saobraćajnih kapaciteta.

Prema navodima odgovornih osoba iz BHDCA i BHANSA, prolongiranje novouspostavljenih rokova za preuzimanje kontrole zračnog prometa može uticati na prihode od rutnih naknada u budućnosti koje su osnovni izvor finansiranja. Dosadašnja podrška EUROCONTROL i IATA, kroz proces usaglašavanja i odobravanje plana prihoda od rutnih naknada, bez obzira što nisu pružane usluge, bila je usmjerena na proces uspostave i preuzimanja kontrole zračnog prometa. Ako se ne počnu pružati planirane usluge kontrole zračnog prometa, može doći do smanjenja prihoda od rutnih naknada koji su do sada ostvarivani.

⁵⁹ Prema dobijenim informacijama iz Komisije za saobraćaj i komunikacije PD PS u posljednje četiri godine poslanici su postavili 6 pitanja koja se tiču uspostave kontrole zračnog saobraćaja. Pitanja su bila upućena Vijeću ministara, MKT i BHDCA. Na 2 pitanja iz 2013. godine Parlamentarna skupština nije do 20.06.2014. godine dobila odgovor.

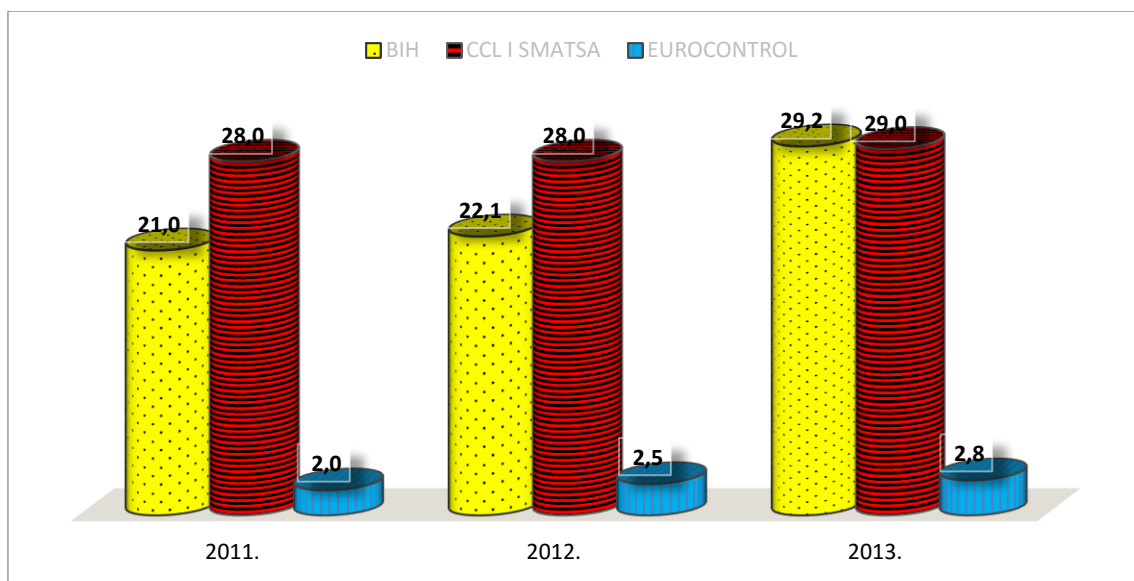
3.3.2. Posljedice dosadašnjih odlaganja

S obzirom da je BHANSA registrovana tek 2010. godine, revizija je procijenila posljedice odlaganja preuzimanja kontrole zračnog prometa za posljednje 3 godine, te konstatuje da je odlaganjem u procesu preuzimanja kontrole zračnog prometa propušteno da se:

- *ostvari prihod od rutnih naknada u iznosu višem od 70 miliona KM za posljednje 3 godine;*
- *umanje izdaci iz entitetskih budžeta u iznosu od najmanje 24 miliona KM za posljednje 3 godine;*
- *izbjegnu dodatni izdaci za školovanje kontrolora za preko 3 miliona KM.*

Imajući u vidu da se od pruženih usluga kontrole zračnog prometa u donjem i gornjem zračnom prostoru ostvaruju najznačajniji prihodi (prihodi od rutnih naknada), da su te usluge za BiH obavljale SMATSA i CCL, odlaganjem preuzimanja kontrole zračnog prometa propušteno je ostvarenje značajnih prihoda. CCL i SMATSA su za pružene usluge kontrole zračnog prometa BiH za posljednje 3 godine ostvarivale prihod oko 85 miliona KM.

U narednom grafikonu dat je pregled rasporeda prihoda od rutnih naknada za BiH između BiH, SMATSA/CCL i EUROCONTROL za posljednje 3 godine, izražen u milionima KM.



Grafikon br. 2 – Raspored ostvarenih prihoda od rutnih naknada za BiH u 2011., 2012. i 2013. godini, izražen u milionima KM

BiH je za posljednje 3 godine ostvarila oko 72 miliona KM prihoda od rutnih naknada, a da je preuzela kompletno pružanje usluga kontrole zračnog prometa ostvarila bi za ovaj period prihod u iznosu oko 150 miliona KM. Prema podacima iz BHDCA i BHANSA (Preliminarni podaci dogovoreni sa CRCO/EUROCONTROL)⁶⁰, BiH će preuzimanjem

⁶⁰ Reporting table 2015 preliminary data



potpune kontrole zračnog prometa ostvarivati godišnji prihod u iznosu oko 50 miliona KM.

Više o preliminarnim podacima vidjeti u prilogu br. 6 – Reporting table.

Osim što je propušten prihod, propuštena je i mogućnost smanjenja izdvajanja iz entitetskih budžeta. BHATM Strategijom je planirano da BHANSA preuzme pružanje usluga zračne plovidbe koje su do tada vršile FEDCAD i RSCAD, kao i zaposlene iz tih institucija.

S obzirom da je tek početkom 2014. godine došlo do preuzimanja zaposlenih iz FEDCAD i RSCAD, i BHANSA počela da pruža usluge aerodromske i prilazne kontrole letenja, ove institucije su sve do tada finansirane dijelom iz budžeta entiteta, a dijelom iz rutnih naknada. Za posljednje 3 godine iz entitetskih budžeta su za potrebe FEDCAD i RSCAD utrošena sredstva u iznosu od najmanje 24 miliona KM (8 miliona KM godišnje).

Posljedica odlaganja funkcionalnog uspostavljanja BHANSA je i povećanje izdataka za stručno osposobljavanje kontrolora u iznosu oko 3,1 milion KM.

Proces stručnog osposobljavanja kontrolora je aktivnost koja, između ostalog, zahtijeva kontinuitet u obuci i obuku na radnom mjestu. Prvobitni ugovor o stručnom osposobljavanju 54 kontrolora je bio u vrijednosti 6,3 miliona KM sa planiranim rokom implementacije do oktobra 2009. godine.

Prema navodima iz BHDCA, zbog operativnog neuspostavljanja BHANSA i nemogućnosti provođenja obuke na radnom mjestu, zaključeno je nekoliko aneksa ugovora kojim se samo produžavaju rokovi bez povećanja izdataka, a dva aneksa su, pored produžavanja rokova, imali i finansijski izdatak u ukupnom iznosu od 3,1 milion KM (dodatno stručno osposobljavanje, osvježavanje znanja, obuka na radnom mjestu u Beogradu i polaganje ispita za kontrolore sa radarskim odobrenjem za Beograd).



4. Zaključci

Nalazi revizije ukazuju da BiH trpi posljedice jer se procesom uspostave i preuzimanja kontrole zračnog prometa BiH ne upravlja efikasno. Posljedice su uzrokovane višestrukim odlaganjima u preuzimanju kontrole zračnog prometa na koje je uticalo više faktora.

U nastavku se daju osnovni zaključci provedene revizije.

BiH je, samo u posljednje 3 godine, propustila da ostvari značajan prihod i uštede, kako na državnom, tako i na entitetskom nivou, jer nije uspostavila i preuzela kontrolu zračnog prometa od dosadašnjih pružalaca ovih usluga.

Za posljednje 3 godine propušteno je da se oprihoduje više od 70 miliona KM tj. iznos koji bi BiH ostvarila da je preuzela potpunu kontrolu zračnog prometa BiH.

Propuštena je mogućnost smanjenja opterećenja entitetskih budžeta za finansiranje entitetskih agencija RSCAD i FEDCAD za oko 24 miliona KM u posljednje 3 godine.

Izdaci za školovanje kontrolora, radi održavanja licenci kontrolorskog osoblja, su u posljednje 3 godine povećani za više od 3 miliona KM.

Rokovi za preuzimanje kontrole zračnog prometa su više puta produžavani i svi su prekoračeni.

Do dana pisanja Izvještaja preuzeta je samo aerodromska i prilazna kontrola letenja, a najnoviji utvrđeni rok za preuzimanje kontrole u donjem i dijelu gornjeg zračnog prostora je oktobar 2014. godine.

Rokovi dati u BHATM Strategiji su produžavani 3 puta, a rokovi usaglašavani sa CCL i SMATSA su produžavani već dva puta.

Svi rokovi utvrđivani za relizaciju BHATM Strategije, kao i rokovi koji su usaglašavani između BHANSA i BHDCA i sa CCL i SMATSA za preuzimanje kontrole zračnog prometa su prekoračeni.

Od prvobitno utvrđenog roka za implementaciju BHATM Strategije je prošlo više od 6 godina, a od posljednjeg utvrđenog roka, na koji je data saglasnost Vijeća ministara, je proteklo više od 1,5 godine.

Od entitetskih agencija je 01.01.2014. godine preuzeta aerodromska i prilazna kontrola letenja, čime je planirani rok prekoračen za 7 mjeseci.

Posljednji dogovoreni rok sa CCL i SMATSA je 16.10.2014. godine i odnosi se na preuzimanje kontrole zračnog prometa u donjem i dijelu gornjeg zračnog prostora, u kojima se odvija oko 20% ukupnog zračnog prometa.

Preuzimanje kontrole zračnog prometa u preostalom dijelu gornjeg zračnog prostora je preliminarno planirano za jesen 2015. godine.

Na odlaganje preuzimanja kontrole zračnog prometa značajan uticaj je imalo neblagovremeno preduzimanje aktivnosti i inertnost uključenih institucija.



Utvrđena značajna kašnjenja su velikim dijelom posljedica neblagovremeno preduzimanih aktivnosti uključenih institucija. Kašnjenje jedne aktivnosti (npr. imenovanje upravljačke i rukovodne strukture BHANSA) dovodi do kašnjenja sljedećih (izrada i donošenje provedbenih akata), pa opet sljedećih (preuzimanje zaposlenih iz BHDCA, RSCAD i FEDCAD, kadrovsko osposobljavanje) i tako redom.

Kašnjenje i inertnost nadležnih institucija su prisutna i dalje i mogu da dovedu u pitanje i posljednji planirani datum preuzimanja i početka pružanja usluga kontrole zračnog prometa (16.10.2014. godina).

MKT i Vijeće ministara, kao institucije koje su imale značajnu ulogu u procesu, su također značajno kasnile u preduzimanju mjera i realizaciji aktivnosti iz svoje nadležnosti. Zbog navedenog, funkciju uprave u BHANSA već 4 godine obavljaju vršioci dužnosti koji su istovremeno stalno zaposleni u drugim institucijama.

Vijeće BHANSA nikada nije radilo u punom sazivu (izostalo imenovanje predstavnika zaposlenika BHANSA), a postojećim članovima mandat je istekao više od 6 mjeseci.

Iako su usvajanje pravilnika o organizaciji i sistematizaciji i plaćama bili neophodni da bi se preduzele aktivnosti na kadrovskom popunjavanju, konstatovano je da BHANSA nije planski pristupila ovom procesu i nije bila efikasna. Također, BHANSA nije planski ni blagovremeno preduzimala aktivnosti na materijalno-tehničkom osposobljavanju, odnosno preuzimanju imovine i sredstava od BHDCA i entitetskih agencija.

Kako sada stoje stvari, imovina i sredstva, kao i nivo kadrovske osposobljenosti BHANSA, su na takvom nivou da osiguravaju obavljanje planiranih aktivnosti.

BHDCA i BHANSA su preduzimale određene mjere za unapređenje procesa kroz informisanje nadležnih institucija o potrebnim aktivnostima i ugriranjem za ubrzanjem aktivnosti i donošenjem mjera od strane nadležnih institucija.

Iako su određene aktivnosti, koje prethode ovom najnovijem planiranom preuzimanju, realizovane, i dalje su prisutni faktori koji mogu ugroziti planirano preuzimanje, a tiču se procesa certifikovanja BHANSA i procedura potpisivanja međudržavnih sporazuma o delegiranju usluga kontrole zračnog prometa susjednim zemljama.

Daljnja odlaganja u preuzimanju kontrole zračnog prometa mogu dovesti do dodatnih posljedica za BiH.

Imajući u vidu dosadašnja odlaganja uspostave i preuzimanja kontrole zračnog prometa BiH, faktora koji su na to uticali i zbog postojanja određenih faktora i rizika koji mogu da utiču na daljnja odlaganja (proces certifikovanja BHANSA i sklapanje međunarodnih sporazuma sa susjednim zemljama koje će nastaviti pružati usluge kontrole zračnog prometa), Ured za reviziju je izvršio procjenu potencijalnih posljedica za BiH ukoliko se nastavi sa dosadašnjom praksom.

Procjene Ureda za reviziju govore da, ukoliko BHANSA ne počne sa pružanjem usluga kontrole zračnog prometa planiranim za oktobar 2014. godine, **potencijalne posljedice su sljedeće:**

- **izostanak prihoda od rutnih naknada u iznosu oko 35 miliona KM godišnje;**
- **odlaganje i u konačnici izostanak dodatnog prihoda od rutnih naknada koji bi se ostvario kada BiH preuzme potpunu kontrolu zračnog prometa u iznosu oko 15 miliona KM godišnje;**



- **izostanak prihoda od rutnih naknada dovodi u pitanje mogućnost BHANSA da pokrije svoje troškove, što onda pada na teret budžeta institucija BiH;**
- **Nastavak angažovanja drugih institucija za pružanje usluga kontrole zračnog prometa u donjem i gornjem zračnom prostoru;**
- **Preusmjeravanje zračnog prometa na koridore izvan BiH; i**
- **Zatvaranje zračnog prostora iznad BiH.**

Preuzimanje kontrole zračnog prometa planirano za 16.10.2014. godine neće uticati na značajno povećanje prihoda od rutnih naknada jer se preuzima sektor u kome se odvija oko 20% saobraćaja. Tek preuzimanjem kontrole zračnog prometa u gornjem prostoru (preleti preko BiH) bi se znatnije povećao prihod od rutnih naknada.

Budžet za 2014. godinu se ne razlikuje puno od budžeta za prethodne 2 godine. Odobravanje budžeta za godine koje su prethodile 2014. godini je bilo zasnovano na podršci procesu uspostavljanja BHANSA i preuzimanju kontrole zračnog prometa.

Budžet BHANSA za 2014. godinu planiran je i usvojen u iznosu 32.524.956 KM, od čega su planirani prihodi od rutnih naknada 30.519.956 KM.

Sa aspekta rashoda, 2014. godina predstavlja poslovanje BHANSA u punom kapacitetu, a budžet je utemeljen na planu potpune implementacije BHATM Strategije i početka inicijalnih operacija planiranih za 16. 10. 2014 godine.

S obzirom da su planirani prihodi od rutnih naknada za 2014. godinu usvojeni, može se reći da ne postoji značajan rizik od finansiranja u 2014. godini.

Ako BHANSA ne počne sa planiranim pružanjem usluga, potencijalni gubitak su u stvari prihodi koji su planirani za 2015. godinu u iznosu oko 35 miliona KM, kao i odlaganje ostvarivanja dodatnih prihoda koji bi se ostvarili kada BiH preuzme potpunu kontrolu zračnog prometa u iznosu oko 15 miliona KM na godišnjem nivou.

Procjene potencijalnih posljedica odlaganja se baziraju na podacima o planiranim troškovima/prihodima za 2014. godinu, preliminarnim planom za 2015. godinu i procjenama troškova/prihoda za period 2016. - 2019. godina. Plan za 2014. godinu je usvojen, a za 2015. godinu i dalje je preliminarno usaglašen sa CRCO/EUROCONTROL u junu 2014. godine.

Međutim, ako se ne realizuju planirane aktivnosti koje su bile pretpostavke na osnovu kojih je usvojen plan prihoda od rutnih naknada za 2014. godinu, usvajanje i odobravanje plana prihoda za 2015. godinu može biti dovedeno u pitanje. Naime, uvažavajući EUROCONTROL princip da se prihodima od rutnih naknada finansiraju samo troškovi pruženih usluga, ako BHANSA ne počne da pruža planirane usluge, rutna naknada može biti umanjena, pa samim tim i prihodi od rutnih naknada. To predstavlja potencijalni rizik da će ostvareni prihodi biti nedovoljni za finansiranje BHANSA, imajući u vidu da je sad zaposleno oko 400 ljudi.

Prema Zakonu u slučaju nemogućnosti BHANSA da pokrije troškove nastale prilikom pružanja usluga u zračnoj plovidbi, institucije BiH će snositi nepokriveni dio troškova.

Još jedan rizik za BiH je potencijal BHANSA za vraćanje EBRD kredita. Godišnja rata iznosi oko 3 miliona KM. U slučaju nedovoljnog prihoda BHANSA ova obaveza se prenosi na institucije BiH kao garanta za primljeni kredit.



Također, s obzirom da sredstva nabavljena u sklopu BHATM Strategije u iznosu oko 37,9 miliona KM još nisu upisana u knjigovodstvene evidencije BHANSA postoji rizik ugroženosti prihoda po osnovu amortizacije što za posljedicu može imati njihovo naknađivanje iz budžeta.

Ukoliko BHANSA u posljednjim dogovorenim rokovima ne preuzme i ne počne da pruža usluge kontrole zračnog prometa isto može dovesti do toga da se opet pružanje usluga za kompletan oblasni prostor mora ustupiti drugim pružaocima usluga ili u najgorem slučaju da se zračni prostor iznad BiH zatvori za promet.



5. Preporuke

Revizija je provedena sa ciljem da doprinese realizaciji opredjeljenja BiH vlasti da domaće institucije uspostave i preuzmu kontrolu zračnog prometa u zračnom prostoru BiH te da se skrene pažnja na posljedice koje BiH trpi zbog kašnjenja i daljnjeg odlaganja uspostave procesa pružanja usluga kontrole zračnog prometa.

Utvrđena su kašnjenja u procesu uspostave i preuzimanja kontrole zračnog prometa i, u zavisnosti od toga gdje se pojavljuju uska grla, daju se preporuke institucijama koje ih mogu otkloniti i na takav način značajno doprinijeti ubrzanju procesa. Sve date preporuke mogu biti realizovane u vrlo kratkom roku ukoliko se procesu preuzimanja kontrole i otpočinjanju pružanja usluga pruži potrebna podrška.

Preporuke BHANSA (Vijeće i Uprava):

- *U cilju kompletne uspostave Vijeća BHANSA, potrebno je da BHANSA (Uprava) što prije okonča svoje aktivnosti na predlaganju člana Vijeća BHANSA iz reda zaposlenih;*
- *Potrebno je da Vijeće BHANSA preduzme sve aktivnosti, iz svoje nadležnosti, na ubrzanju imenovanja Uprave BHANSA;*
- *U cilju ispunjavanja svih uslova za funkcionalnu uspostavu institucije i početak pružanja usluga kontrole zračnog prometa, potrebno je pravovremeno preduzeti sve aktivnosti na osiguravanju uslova i ubrzanju procesa sertifikovanja;*
- *Potrebno je svu imovinu i sredstva nabavljena kroz BHATM Projekat i preuzetu od BHDCA upisati u knjigovodstvene evidencije;*
- *U saradnji sa BHDCA, ali kao nosilac aktivnosti, što prije otpočeti pripreme za preuzimanje kontrole zračnog prometa u gornjem vazdušnom prostoru, preliminarno planiranog za jesen 2015. godine;*
- *U cilju poboljšanja efikasnosti, potrebno je blagovremeno preduzimati planirane aktivnosti;*
- *Kako bi se blagovremeno identifikovali problemi i uska grla, potrebno kontinuirano pratiti i analizirati procese, i o tome, pravovremeno, zajedno sa prijedlogom mjera i posljedicama koje mogu nastati, informisati Vijeće BHANSA, MKT i Vijeće ministara.*

Preporuke BHDCA:

- *U cilju ispunjavanja svih uslova za funkcionalnu uspostavu BHANSA i početak pružanja usluga kontrole zračnog prometa, potrebno je pravovremeno preduzimati sve aktivnosti u procesu sertifikovanja, bez ugrožavanja kvaliteta;*
- *U saradnji sa BHANSA, što prije otpočeti pripreme za preuzimanje kontrole zračnog prometa u gornjem zračnom prostoru, preliminarno planiranog za jesen 2015. godine;*
- *Kontinuirano izveštavati nadležne institucije o realizaciji BHATM Strategije, navodeći i probleme koji se pojavljuju i posljedice koje mogu nastati ukoliko rješavanje problema bude odlagano.*

Preporuke Ministarstvu komunikacija i transporta:

- *U cilju kompletne uspostave Vijeća BHANSA potrebno je u što kraćem roku preduzeti sve aktivnosti iz svoje nadležnosti koje se tiču imenovanja Vijeća BHANSA;*



- *Potrebno je preduzeti sve aktivnosti, koje su u nadležnosti MKT-a, a koje mogu doprinijeti ubrzanju procesa sklapanja međudržavnih sporazuma sa Srbijom, Crnom Gorom i Hrvatskom o delegiranju pružanja usluga kontrole zračnog prometa;*
- *Redovno izvještavati Vijeće ministara o realizaciji BHATM Strategije;*
- *U okviru svojih nadležnosti, predlagati Vijeću ministara rješenja uočenih problema ukazujući na finansijske i druge posljedice koje se mogu javiti njihovim nerješavanjem.*

Preporuke Vijeću ministara:

- *U cilju uspostave funkcionalne institucije potrebno je, u što kraćem roku, imenovati Vijeće i Upravu BHANSA i tako otkloniti probleme koji mogu nastati zbog neriješenog statusa rukovodnih i upravljačkih struktura;*
- *S ciljem ispunjavanja uslova za preuzimanje kontrole zračnog prometa, potrebno je preduzeti sve aktivnosti na ubrzanju procesa sklapanja međudržavnih sporazuma sa Srbijom, Crnom Gorom i Hrvatskom o delegiranju pružanja usluga kontrole zračnog prometa;*
- *Iznaći način za blagovremeno razmatranje dostavljenih materijala BHANSA, a koji se tiču poslovne politike, planova i izvještaja o radu BHANSA, visine rutnih naknada, itd.;*
- *Također, iznaći način i za blagovremeno razmatranje i svih drugih dostavljenih materijala BHANSA i MKT (BHDCA) i preduzimati potrebne mjere.*

Preporuke Parlamentarnoj skupštini

- *U cilju unapređenja procesa i aktivnosti u oblasti kontrole zračnog prometa razmotriti mogućnost periodičnih zahtijeva prema Vijeću ministara ili BHANSA za podatke i informacije o radu BHANSA i rezultatima koji se ostvaruju pružanjem usluga kontrole zračnog prometa.*

Tim revizije učinka:

**Jelena Andrić, viši
revizor - vođa tima**

**Jasmina Okanović,
revizor učinka**

Rukovodilac
Odjeljenja revizije učinka
Fadila Ibrahimović



Prilozi

- Prilog broj 1** - *Pregled problema i rizika identifikovanih u implementaciji BHATM Strategije*
- Prilog broj 2** - *Detaljni nalazi za imenovanje upravljačke i rukovodne strukture BHANSA*
- Prilog broj 3** - *Utvrdjivanje i donošenje osnovnih provedbenih akata*
- Prilog broj 4** - *Pregled sporazuma kojim je vršeno preuzimanje zaposlenika*
- Prilog broj 5** - *Pregled sklopljenih sporazuma i zapisnika o primopredaji*
- Prilog broj 6** - *Reporting table*



Prilog broj 1 - Pregled problema i rizika identifikovanih u implementaciji BHATM Strategije

U realizaciji BHATM Projekta identifikovana su dva problema i jedan rizik, čije rješenje nije u nadležnosti BHDCA, a koji utiču na vremensku implementaciju BHATM Projekta.

Problemi koji utiču na vremensku realizaciju BHATM Projekta odnose se na:

- Nedostatak finansijskih sredstava za izgradnju građevinskih objekata;
- Realizovanje transformacije zrakoplovnih institucija u cilju uspostavljanja pružaoca usluga i provođenje reorganizacija regulatornog tijela.

Rizik koji može uticati na vremensku implementaciju BHATM Projekta odnosi se na:

- Nemogućnost isplate naknada za rad angažovanog osoblja u projektnim tijelima (PO, PIU, PSU, PT i RG).

Informacija II:

U realizaciji BHATM Projekta identifikovana su dva problema i jedan rizik, čije rješenje nije u nadležnosti BHDCA, a koji utiču na vremensku implementaciju BHATM Projekta.

Problemi koji utiču na vremensku realizaciju BHATM Projekta odnose se na:

- Nedostatak ljudskih resursa za izvršavanje projektnih zadataka i
- Realizaciju Ugovora o isporuci i instalaciji opreme za sistem upravljanja zračnim prometom Bosne i Hercegovine sa španskim isporučiocem opreme "INDRA Systemas S.A".

Rizik koji može uticati na vremensku implementaciju BHATM Projekta odnosi se na:

- Nemogućnost isplate naknada za rad angažovanog osoblja u projektnim tijelima (PO, PIU, PSU, PT i RG).

Informacija III:

Za početak pružanja „en-route“ usluga od strane institucija Bosne i Hercegovine (BHANSA), identifikovana su:

- dva problema na koje BHDCA ne može uticati obzirom da njihovo rješavanje nije u nadležnosti BHDCA:
 - Neosposobljenost BHANSA da preuzme operativnu odgovornost za pružanja „en-route“ usluga u zračnom prostoru i
 - Nedostatak stručnog kontrolorskog i inženjerskog kadra za pripremu BHATM sistema za početak operativnog rada i preuzimanje pružanja „en-route“ usluga u zračnom prostoru.
- tri rizika koje za sada može da kontroliše BHDCA:
 - Spremnost sistema za obradu podataka da udovolji zahtjevima za izdavanje certifikata o prihvatljivosti sistema za operativni rad – (SAT DPS);
 - Školovanje oblasnih kontrolora letenja, i
 - Definisanje zračnog prostora, u kom će BHANSA organizovati operativni rad i preuzeti pružanje „en-route“ usluga.



Prilog broj 2 - Detaljni nalazi za imenovanje upravljačke i rukovodne strukture BHANSA

Vijeće BHANSA

Zakonom o BHANSA koji je usvojen u junu 2009. godine je definisano da ministar komunikacija i transporta pokreće postupak za izbor i imenovanje članova Vijeća BHANSA u roku od 15 dana od dana stupanja na snagu ovog Zakona. Vijeće ministara je, na prijedlog ministra komunikacija i transporta, 22.12.2009. godine imenovalo šest članova Vijeća BHANSA na period od 4 godine, dok član Vijeća - predstavnik ispred zaposlenih u BHANSA - nikada nije imenovan.

BHDCA je u nekoliko navrata, od 2011. godine, od MKT-a tražila zamjenu svog predstavnika, ali po istom ništa nije urađeno. U međuvremenu je isti postao zaposlen u BHANSA, tako da je istovremeno i član Vijeća i zaposlenik BHANSA.

Vijeće ministara je krajem 2012. godine zamijenilo tri člana predstavnika MKT, MO i MFT, na zahtjev tih institucija.

U decembru 2013. godine istekao je mandat imenovanim članovima Vijeća.

Prema internim pravilima BHANSA, član ispred zaposlenih se bira internim konkursom. BHANSA je 21.03.2014. godine raspisala Interni konkurs za imenovanje člana Vijeća između zaposlenih BHANSA, i isti je poništen 01.04.2014. godine odlukom vd direktora, bez navođenja obrazloženja. Prema navodima vd Uprave, čekali su na raspisivanje konkursa dok se ne izvrši prelazak svih zaposlenih iz BHDCA i entitetskih direkcija da bi svi zaposleni imali priliku da se prijave.

Reviziji je u Vijeću ministara predočena dokumentacija koja se tiče prijedloga za imenovanje članova iz koje je vidljivo da se prijedlog člana ispred BHDCA koji je dostavljen od strane BHDCA razlikuje od prijedloga koji je uputilo MKT prema Vijeću ministara. Također, vidljivo je i da je MKT predložilo člana Vijeća ispred zaposlenih BHANSA-e.

Uprava BHANSA

Da bi se izvršila registracija BHANSA uslov je bio da se donese statut i da se imenuje uprava.

Vijeće BHANSA je 10.06.2010. godine dobilo saglasnost Vijeća ministara na statut.

U skladu sa odredbama Zakona o BHANSA, Vijeće BHANSA u roku od 15 dana od konstituisanja pokreće postupak za izbor članova Uprave BHANSA-e i imenuje vd Upravu uz saglasnost Vijeća ministara. Članove Uprave na osnovu javnog konkursa, i na prijedlog Vijeća BHANSA, imenuje Vijeće ministara. Javni konkurs provodi se u skladu sa Zakonom o ministarskim imenovanjima, imenovanjima Vijeća ministara i drugim imenovanjima ⁶¹.

Vijeće BHANSA je, uz saglasnost Vijeća ministara od 24.06.2010. godine, imenovalo v.d. Upravu BHANSA na period od 6 mjeseci,⁶² a 29.07.2010. godine je izvršena registracija BHANSA.

⁶¹ Službeni glasnik BiH, broj: 37/03.

⁶² Službeni glasnik BiH, broj: 63/10.



U januaru 2011. godine Vijeće BHANSA je, uz saglasnost Vijeća ministara, produžilo period na koji je imenovana v.d. Uprava na još godinu dana⁶³.

Prvi javni konkurs za imenovanje Uprave⁶⁴ Vijeće BHANSA je raspisalo u februaru 2011. godine, dakle 427 dana od dana konstituisanja Vijeća BHANSA. Isti oglas⁶⁵ je poništen polovinom juna 2013. godine jer u vrijeme donošenja Odluke o raspisivanju javnog konkursa nije bio usvojen Pravilnik o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta i Pravilnik o plaćama, platnim razredima i ostalim dodacima na plaću BHANSA-e.

Vijeće BHANSA je ponovo raspisalo konkurs koji je objavljen 02.07.2013. godine⁶⁶.

Imenovane su dvije komisije za provođenje konkursne procedure, jedna od strane Vijeća BHANSA, a druga od Vijeća ministara.

Vijeće BHANSA je u decembru 2012. godine imenovalo Komisiju za provođenje konkursne procedure.

Na osnovu zahtjeva i dostavljene Informacije MKT o raspisanom javnom konkursu⁶⁷, Vijeće ministara je u januaru 2014. godine⁶⁸ imenovalo komisiju za provođenje konkursne procedure za imenovanje članova Uprave BHANSA.

Reviziji je predložen dopis jednog člana komisije, koju je imenovalo Vijeće ministara, kojim se MKT informiše da komisija ne može raditi jer dva člana ne dolaze na zakazane sjednice i traži preduzimanje hitnih mjera.⁶⁹

Reviziji je u Vijeću ministara predložena dokumentacija koja se tiče prijedloga za imenovanje vd Uprave koji su bili na dnevnom redu.

Također, reviziji je u Vijeću ministara predložena i Informacija MKT iz jula 2014. godine kojom se od Vijeća ministara traži razmatranje i razrješenje jednog vd zamjenika direktora BHANSA.⁷⁰

⁶³ Službeni glasnik BiH, broj: 20/11.

⁶⁴ Službeni glasnik BiH, broj: 14/11.

⁶⁵ Službeni glasnik BiH, broj: 48/13.

⁶⁶ Službeni glasnik BiH, broj: 52/13.

⁶⁷ Akt broj: 01-02-2-3036/13 od 17.09.2013. godine

⁶⁸ 81. sjednica održana 29.01.2014. godine.

⁶⁹ Akt broj: 03-34-2-1170-1/14 od 21.05.2014. godine

⁷⁰ Akt: 01-34-2-2100/14 od 08.07.2014. godine



Prilog broj 3 - Utvrđivanje i donošenje osnovnih provedebnih akata

Analizom prikupljenih podataka uočeno je da je Vijeće BHANSA⁷¹ prvi Prijedlog pravilnika o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta utvrdilo 01.12.2011. godine, te zatražilo sva potrebna mišljenja od nadležnih institucija. Nakon usklađivanja teksta prijedloga pravilnika sa mišljenjima nadležnih institucija, konačan prijedlog je upućen 27.04.2012. godine u MKT, radi dostave na saglasnost Vijeću ministara. Uvidom u dokumentaciju, isti dokument iz MKT-a je dostavljen u Vijeće ministara 28.08.2012. godine. Vijeće ministara je 10.10.2012. godine dalo saglasnost na Pravilnik o sistematizaciji.

Usvojenim Pravilnikom predviđena su ukupno 623 radna mjesta. Prema Biznis studiji⁷² za BHANSA, sačinjenoj u sklopu BHATM Projekta – Transformacija institucija, planirani broj radnih mjesta za potrebe BHANSA je oko 450.

Utvrđivanje konačnog prijedloga pravilnika o plaćama je trajalo oko četiri mjeseca. Isti je nakon toga bio u Vijeću ministara preko dva mjeseca do razmatranja i odobravanja.⁷³

⁷¹ Vijeće ministara je imenovalo Vijeće BHANSA-e 22.12.2009. godine.

⁷² Business Case Study of ANSP of Bosnia and Herzegovina BHANSA.

⁷³ Prijedlog pravilnika o plaćama Vijeće BHANSA je utvrdilo 29.05.2012. godine, te zatražilo potrebna mišljenja na isti od nadležnih institucija. Nakon usklađivanja teksta prijedloga pravilnika sa mišljenjima nadležnih institucija, konačan prijedlog je 11.09.2012. godine upućen prema MKT, radi dostavljanja na Vijeće ministara, na odobravanje. MKT je isti uputilo prema Vijeću ministara 10.02.2012. godine. Vijeće ministara je 21.12.2012. godine dalo odobrenje na Prijedlog pravilnika o plaćama, dodacima i naknadama u BHANSA.



Prilog broj 4 - Pregled sporazuma kojim je vršeno preuzimanje zaposlenika

- Sporazum između BHDCA i BHANSA o preuzimanju 17 oblasnih kontrolora, potpisan 29.10.2012. godine od strane BHDCA, a 11.07.2013. godine od strane BHANSA, a početak rada 01.04.2013. godine;
- Sporazum između BHDCA i BHANSA o preuzimanju 16 državnih službenika i zaposlenika BHDCA, potpisan 26.06.2013. godine od strane BHDCA, a 11.07.2013. godine od strane BHANSA, a početak rada 01.08.2013. godine;
- Sporazum između FEDCAD i BHANSA o preuzimanju 10 kontrolora FEDCAD, potpisan 30.09.2013. godine, a početak rada 01.10.2013. godine;
- Sporazum između RSCAD i BHANSA o preuzimanju 10 kontrolora RSCAD, potpisan 30.09.2013. godine, a početak rada 01.10.2013. godine;
- Sporazum između BHANSA i RSCAD o preuzimanju državnih službenika i namještenika RSCAD, potpisan 28.11.2013. godine, a početak rada 01.01.2014. godine;
- Sporazum između BHANSA i FEDCAD o preuzimanju državnih službenika i namještenika FEDCAD, potpisan 28.11.2013. godine, a početak rada 01.01.2014. godine;
- Sporazum između FEDCAD i BHANSA o angažovanju zaposlenika FEDCAD koji su primljeni u radni odnos na neodređeno vrijeme nakon usvajanja Zakona, potpisan 31.01.2014. godine;
- Sporazum između RSCAD i BHANSA o angažovanju zaposlenika RSCAD koji su primljeni u radni odnos na neodređeno vrijeme nakon usvajanja Zakona, potpisan 31.01.2014. godine.



Prilog broj 5 - Pregled sklopljenih sporazuma i zapisnika o primopredaji

- Sporazum o predaji/preuzimanju radarsko – komunikacijske stanice na Jahorini je potpisan 19.10.2012. godine, a Zapisnik o primopredaji 13.08.2013;
- Sporazum o predaji/preuzimanju Centra za obuku kontrolora letenja sa ATC simulatorom u Mostaru je potpisan 19.10.2012. godine, a Zapisnik o primopredaji 19.08.2013;
- Sporazum o predaji/preuzimanju radio – komunikacijske stanice na Plejinom vrhu je potpisan 19.10.2012. godine, a Zapisnik o primopredaji 19.08.2013M;
- Sporazum o predaji/preuzimanju radio – komunikacijske stanice na Kozari je potpisan 19.10.2012. godine, a Zapisnik o primopredaji 15.08.2013;
- Sporazum o predaji/preuzimanju radio – komunikacijske stanice na Bukoviku je potpisan 19.10.2012. godine, a Zapisnik o primopredaji 13.08.2013 ;
- Sporazum o korištenju poslovnih prostorija je potpisan 19.10.2012. godine, a Zapisnik o primopredaji 30.12.2013;
- Sporazum o predaji/preuzimanju meteorološke opreme za Sistem upravljanja zračnim prometom BiH (dana 26.6.2013. godine potpisala BHDCA, a 11.7.2013. BHANSA), a Zapisnik o primopredaji 19.12.2013. godine;
- Sporazum o predaji/preuzimanju Jedinice oblasne kontrole zračnog prometa u Sarajevu (ATC I) je dana 26.6.2013. godine potpisala BHDCA, a 11.7.2013. BHANSA, a Zapisnik o primopredaji 05.09.2013. godine;
- Sporazum o predaji/preuzimanju rezultata projekta „Uspostavljanje svjetskog geodetskog sistema WGS – 84 u civilnom zrakoplovstvu BiH i kreiranje baze podataka“ (dana 26.6.2013. godine potpisala BHDCA, a 11.7.2013. BHANSA), a Zapisnik o primopredaji 23.12.2013. godine;
- Sporazum o predaji/preuzimanju Jedinice oblasne kontrole letenja u Banja Luci (ATS II) je potpisan 12.11.2013. godine, a Zapisnik o primopredaji 28.11.2013.



Prilog broj 6 - Reporting table

Charging zone name	Bosnia Herzegovina	2015 preliminary data
Consolidation - all entities		

Unit rate calculation	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Calculation of the national unit rate (Final data until 2014 - Preliminary data from 2015 - in BAM)									
1.1 Total costs prior to ded.of VFR costs (1)	54	54	59	66	66	50	50	51	53
1.2 Costs of exempted VFR flights (1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.3 Costs of exempted IFR flights	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.4 Amounts carried over to year n	-3,8	0,7	-0,4	2	-2	0	0	0	0
1.5 Income from other sources	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.6 Chargeable costs - total	50	55	59	68	63	50	50	51	53
% i/i-1	-1,0%	9,3%	7,5%	16,2%	-7,3%	-21,2%	0,5%	2,5%	4,1%
1.7 Total service units	0,693	0,792	0,659	0,693	0,782	0,787	0,820	0,856	0,892
1.8 Chargeable service units	0,692	0,791	0,658	0,691	0,781	0,787	0,819	0,855	0,891
1.9 Unit rate - nat. currency - 1.6/1.8	70,05	76,95	89,00	98,50	80,76	63,19	61,01	59,91	59,83
% i/i-1	-7,9%	9,9%	15,7%	10,7%	-18,0%	-21,8%	-3,4%	-1,8%	-0,1%
1.10 Exchange rate (September n-1)	1,933	1,928	1,930	1,930	1,935	1,935	1,935	1,935	1,935
1.11 Basic national rate in euro	36,23	39,91	48,40	51,05	41,74	32,66	31,53	30,96	30,92
% i/i-1	-7,4%	10,2%	21,3%	5,5%	-18,2%	-21,8%	-3,4%	-1,8%	-0,1%

2. Actual/forecast service units (in '000 000 service units)									
2.1 Total service units	0,717	0,680	0,654	0,693	0,782	0,787	0,820	0,856	0,892
% n/n-1	12,5%	-5,1%	-3,8%	5,9%	12,9%	0,7%	4,2%	4,4%	4,2%
2.2 Chargeable service units	0,692	0,680	0,654	0,691	0,781	0,787	0,819	0,855	0,891
% n/n-1	8,7%	-1,7%	-3,9%	5,7%	13,0%	0,7%	4,1%	4,4%	4,2%

3. Over(-) or under (+) recoveries to be carried over ('000 000 in BAM)									
Charges billed to users									
3.1 Charges billed to users	48	52	61	68	63	50	50	51	53
Net actual costs chargeable to users									
3.2 Total costs prior to ded.of VFR costs (2)	54	54	59	66	66	50	50	51	53
3.3 Costs of exempted VFR flights (2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.4 Costs of exempted IFR flights	2	0	0	0	0	0	0	0	0
3.5 Amounts carried over to year i	-4	1	0	2	-2	0	0	0	0
3.6 Income from other sources	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.7 Chargeable costs - total	48	55	59	68	63	50	50	51	53
Over(-) or under(+) recovery									
3.8 Balance to be carried over	0	2	-2	0	0	0	0	0	0

4. Carry over of over(-) or under(+) recoveries ('000 000 in BAM)									
Balance year 2004									
Balance year 2005	0								
Balance year 2006	0	0							
Balance year 2007	-3	0	0	0					
Balance year 2008	3	0	0	0	0				
Balance year 2009	-4	-4	0	0	0	0			
Balance year 2010	1		1	0	0	0	0		
Balance year 2011	0			0	0	0	0	0	
Balance year 2012	2				2				
Balance year 2013	-2					-2			
Balance year 2014 (3)	0								
Amount carried over to year n	-4	1	0	2	-2	0	0	0	0

5. Unit cost (Total costs after deduction of VFR costs / Total service units - in national currency)									
5.1 Total costs 3.2 / Service units 2.1	75	79	90	95	84	63	61	60	60
5.2 ANSP component of the unit cost	24	30	39	44	43	56	54	53	53
5.3 MET component of the unit cost	34	38	48	54	49	63	61	60	60
5.4 NSA-State component of the unit cost	10	8	9	10	6	7	7	7	7
% n/n-1	4,6%	5,7%	13,8%	5,7%	-12,0%	-24,7%	-3,4%	-1,8%	-0,1%

Costs and asset base items in '000 000 BAM - Service units in '000 000

(1) Total costs after deduction of VFR costs - Forecast costs used to calculate unit rates-forecast from N are reported from Table 1

(2) Total costs after deduction of VFR costs - Cost data reported from Table 1

(3) Estimated balance for 2014