

**UREDBE I ODLUKE EU U SEGMENTU CERTIFICIRANJA AERODROMA**  
REGULATIONS AND DECISIONS OF THE EU IN THE SEGMENT AIRPORT CERTIFICATION

**Nermin Zijadić**, MA-dipl.inž.saob. i kom.  
**Vahidin Zukanović**, MA-dipl.inž.saob. i kom.  
**Dr. Muharem Šabić**, dipl.inž.saob. i kom.  
**Elvedin Begić**, MA-dipl.inž.saob. i kom.  
**Mirzeta Šehović Kadić**, MA-dipl.inž.saob. i kom.

**Kategorizacija rada:** Pregledni naučni rad (Review article)\*  
**UDK656.7.08**

**SAŽETAK:** U postupku pridruživanju EU, zemlje članice moraju prilagoditi svoju regulativu regulativi EU. Prije otvaranja pregovora između EU i zemlje kandidatkinje sprovodi se screening, tj. postupak tokom kojeg se unutar zakonodavstva pojedine zemlje kandidatkinje utvrđuju područja koja treba prilagoditi zakonodavstvu Unije te do koje je mjere potrebna prilagodba. U zrakoplovstvu posebno, a na osnovu potpisanog sporazuma ECAA, BiH mora (iako nije član u EU), preuzimati regulativu i inkorporirati u svoje zakonodavstvo. Ključna promjena se dogodila sa kreiranjem SES, a onda i posljedično i Agencija EASA. Za osiguravanje ujednačenosti s obzirom na primjenu zajedničkih zahtjeva, bitno je da nadležna regulatorna tijela (CAA), pri ocjenjivanju sukladnosti s tim zahtjevima primjenjuju zajedničke standarde. BHDCA u BiH mora izraditi prihvatljive načine ispunjenja i upute za upotrebu kako bi olakšala potrebnu regulatornu ujednačenost. EC Uredbom 139/14 između ostalog se utvrđuju detaljna pravila o uslovima za izdavanje, održavanje, izmjene, ograničavanje, privremeno ili trajno oduzimanje certifikata aerodroma, certifikata za organizacije odgovorne za rad aerodroma, uključujući operativna ograničenja povezana s posebnom konstrukcijom aerodroma.

**KLJUČNE RIJEČI:** Sigurnost, aerodrom, regulacija.

**ABSTRACT:** In the process of joining the EU, the Member States must adapt their legislation to the EU regulations. Prior to the opening of negotiations between the EU and candidate countries, there is screening process during which of legislation of the candidate countries define areas that should be adjusted to Community legislation and the extent to which adjustment is necessary.

In aviation in particular, on the basis of the signed agreement of the ECAA, BiH must (although not a member of the EU), download regulations and incorporate in its legislation.

A fundamental change occurred with the creation of the SES, and then consequently and EASA.

To ensure uniformity with regard to the application of common requirements, it is essential that the competent regulatory authorities (CAA), when assessing compliance with these requirements apply common standards. BH DCA in BiH must develop acceptable means of fulfilling the instructions for use to facilitate the necessary regulatory uniformity.

EC Regulation 139/14, inter alia, the detailed rules on the conditions for the issuance, maintenance, modification, restriction, suspension or revocation of certification of airports, certification of the organization responsible for the operation of the airport, including operating limitations associated with special sizing airport.

**KEY WORDS:** Safety, airport, regulation.

## UVOD

Svaka evropska država koja poštuje načela slobode, demokratije, ljudskih prava i temeljnih sloboda te vladavine prava može zatražiti članstvo u Uniji. Uslovi za članstvo u Evropskoj uniji su sljedeći:

- stabilnost institucija države kandidatkinje, koje osiguravaju demokratiju, pravnu državu, poštovanje ljudskih prava i manjina,
- postojanje djelotvorne tržišne ekonomije u državi kandidatkinji,
- sposobnost preduzeća države kandidatkinje da izdrže tržišnu konkurenciju u Uniji,
- sposobnost preuzimanja obaveza koje proizilaze iz članstva, uključujući provedbu ciljeva političke, ekonomske i monetarne unije.

Ovi uslovi su poznati kao Kriteriji iz Kopenhagena i usvojeni na sastanku Evropskog vijeća u Kopenhagenu 1993. godine. Osim navedenih, temeljni uslov članstva u Uniji jeste usvajanje i primjena propisa pravne stečevine Zajednice:

\*Primljeno / Received: 26. 05. 2015.

Prihvaćeno/Recenzirano /Accepted/ Reviewed: 08. 06. 2015.





1. Molbi za punopravno članstvo u Europskoj uniji obično prethode sklapanje i provedba ugovora o pridruživanju.
2. Da bi neka država postala punopravnom članicom Evropske unije, prvo mora Vijeću EU podnijeti molbu za članstvo, koju prati zahtjev za ocjenu usklađenosti u odnosu na Kriterije iz Kopenhagena (tj. usklađenosti u smislu udovoljavanja te države političkim, ekonomskim i pravnim kriterijima Evropske unije).
3. Nakon toga Vijeće EU traži mišljenje (avis) Evropske komisije koje o molbi za članstvo izdaje svoje mišljenje koje nije obavezujuće i može biti pozitivno ili negativno.
4. Ukoliko je mišljenje pozitivno, Komisija daje preporuku Vijeću EU da započne pregovore o punopravnom članstvu s tom državom.
5. Prije otvaranja pregovora između EU i zemlje kandidatkinje sprovodi se screening, tj. Postupaktokom kojeg se unutar zakonodavstva pojedine zemlje kandidatkinje utvrđuju područja koja treba prilagoditi zakonodavstvu Unije te do koje je mjere potrebna prilagodba. Screening zajedno sprovode država kandidatkinja i Evropska komisija.

U kontekstu naprijed navedenog, u oblasti zrakoplovstva potrebno je vršiti pripreme, koje će omogućiti pridruživanje EU. Ovaj rad ima cilj skrenuti pažnju na uredbe i odluke EU, koje su važne za aerodrome.

### 1.POZICIJA BIH U ZRAKOPLOVNOM OKRUŽENJU

Da bi se razumjela uloga i mjesto BIH u zrakoplovnom okruženju, u nastavku dajemo presjek članstva BIH u međunarodnim zrakoplovnim organizacijama.

*Tabela 1. Članstvo BIH u međunarodnim organizacijama*

Organizacija	Status članstva	BIH član od
ICAO	✓	1993
ECAC	✓	2002
EUROCONTROL	✓	2004
European Union		
ECAA (European Common Aviation Area)	✓	2006
EASA (European Aviation Safety Agency)		
JAA	✓	2008
NATO		

U ECAA<sup>49</sup> sporazumu je precizirano:Članak 4.Zrakoplovna sigurnost. (1) Na početku prvog tranzicionog razdoblja Bosna i Hercegovina bit će uključena kao posmatrač u Europsku agenciju za sigurnost zračne plovidbe (EASA<sup>50</sup>). (2) Na kraju drugog tranzicionog razdoblja zajednički komitet, uspostavljen sukladno članku 18 ovog Sporazuma, će precizno odrediti status i uvjete za učešće Bosne i Hercegovine u Evropskoj agenciji za sigurnost zračne plovidbe.Da bismo nastavili da posmatramo ulogu EASA organizacije, moramo se vratiti na SES.The Single European Sky (SES) ili „Jedinstveno Europsko Nebo“ je inicijativa Evropske komisije kojim dizajn, upravljanje i regulaciju zračnog prostora će biti koordiniran u Evropskoj uniji (ECAA područje).Osnovni razlog formiranja SES je bolje upravljanje zračnim prostorom, iz pretežno dominantnog nacionalnog ka korištenju 'funkcionalnih blokova zračnog prostora' tzv FAB<sup>51</sup>.Osnovni dokument je: „The creation of the single European sky“ EC COM 614/1999, od 6.12.1999, u kome su postavljaju temelji za SES.Potom slijedi regulacija „The framework for the creation of the single European sky“ EC 549/2004, od 10. 03.2004. godine, kojim se definira okvir za uspostavu SES.

U junu 2008. godine usvojena je revizija propisa SES, i naziva se SES-II, odnosno dokument „Single European Sky II: towards more sustainable and better performing aviation“ EC COM 389/2008, od 25. 06.2008. godine. Fokus je ovdje na četiri područja:

1. Postojeći Single Sky zakonodavstvo fokusira se u pravcu performansi i ekološkim izazovima.
2. European Sky ATM Research (SESAR) program zadužen je za tehnologije budućnosti.
3. Nadležnost Evropske agencije za sigurnost letenja (EASA) je da se proširi na aerodrome, upravljanje zračnog saobraćaja i navigacionih usluga zračne plovidbe.
4. Akcioni plan za zračne luke u pogledu kapaciteta, efikasnost i sigurnosti u pogledu pružanja usluga na tlu.
- 5.

<sup>49</sup>European Common Aviation Area

<sup>50</sup>European Aviation Safety Agency

<sup>51</sup>Functional Airspace Blocks

## 1.1. Evropska agencija za sigurnost letenja (EASA)

Evropska agencija za sigurnost letenja (EASA) je agencija Evropske unije (EU) u oblasti regulacija i izvršnih poslova u oblasti sigurnosti civilne avijacije. Sa sjedištem u Kelnu, Njemačka, EASA je nastala 15. jula 2003. godine i dostigla punu funkcionalnost u 2008. godini, preuzimanjem funkcije JAA<sup>52</sup>. Zemlje članice EFTA<sup>53</sup> su dobili učešće u agenciji. Dokument kojim se uspostavlja agencija je „Common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency“ EC 1592/2002, od 15.07.2002. godine. Odgovornosti EASA uključuju:

- obavljanje analize i istraživanje sigurnosti,
- odobravanje stranih operatera,
- davanje savjeta za izradu zakonodavstva EU,
- sprovođenje i praćenje sigurnosnih pravila (uključujući i inspekcije u državama članicama),
- izdavanje tip certifikacija zrakoplova i komponenti,
- odobravanje organizacija uključenih u projektiranje, proizvodnju i održavanje zrakoplovnih dijelova i proizvoda.

Sa novim dokumentom „Common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC“, EC 216/2008, od 20.02.2008. godine, vrši se dodatno uređenje oblasti sigurnosti u SES okruženju. Dokumentom „Amending Regulation (EC) No 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Directive 2006/23/EC“ EC 1108/2009, od 21.10.2009. godine dopunjuje se regulativa EC 216/2008 u oblastima: aerodroma, upravljanja zračnim prostorom i navigacionim uslugama. Ovo predstavlja ključnu prekretnicu u oblasti primjene i području djelovanja EASA agencije.

## 1.2. EASA iznutra

Uspostavljanje i održavanje visokog i uniformnog nivoa sigurnosti zrakoplovstva je bio jedan od glavnih prioriteta Evropske unije u proteklih deset godina. Ovaj cilj, koji je vodio ka zajedničkoj akciji na nivou EU, zasnovan na konceptu da će osigurati zaštitu građana usvajanjem zajedničkih pravila sigurnosti zrakoplovstva i garantovanje njihove jedinstvene primjene. Evropska agencija za sigurnost letenja (EASA) je u centru ove strategije. Njeni zadaci trenutno uključuju izradu propisa za sigurnost u zrakoplovstvu, obavljanje inspekcije kako bi se osigurala jedinstvena primjena i certifikacija po tipu zrakoplova, motora i dijelova.<sup>54</sup> Prilikom izrade novih propisa na međunarodnom nivou, Agencija ima ključnu ulogu kako bi se izbjeglo dupliciranje regulatornih procesa, vrši promociju stavove zajednice širom svijeta, te da pruži jednake uslove za sve aktere na unutrašnjem tržištu avijacije.

## 1.3. Pristup jedinstvenog sistema (Total system approach)

Međutim, fokusiranje samo na aeronautičke proizvode odvojeno od regulatornog okruženja u kojem posluju nije dovoljno. Vizija za budućnost ulogu Agencije temelji se na uvjerenju da sigurnost zrakoplovstva mora biti koherentna u svim svojim elementima sigurnosti; to je u stvari jedan sigurnosni sistem sa međusobno povezanim i međuzavisnim ulogama, u rasponu od proizvođača aviona, zrakoplovnih operatera, kontrolori letenja, aerodroma, pilota, kabinskog osoblja. U praksi, pristup jedinstvenog sistema znači da industrija, operatori i davaoci usluga će konačno imati jedno tijelo zakona da se konsultuje, organizovano po koherentnim principima i semantici i na taj način pojednostavljuje svoju komunikaciju sa nadležnim organima, posebno kada su uključeni u više od jedne domene zrakoplovstva. To je, naprimjer, bio slučaj za aerodromske operatore i pružatelje usluga kontrole letenja. Sigurnosni zahtjevi širom EU trenutno su različiti i iako možda nema većih sigurnosnih razlika, usklađivanje treba osigurati da se postiže najviši nivo sigurnosti svuda u EU. Cilj jedinstvenog sigurnosnog sistema je da se smanje praznine, preklapanja ili konfuzije između različitih domena zrakoplovstva.

<sup>52</sup>Joint Aviation Authorities

<sup>53</sup>European Free Trade Association: Norway and Switzerland were among the founding Member States of EFTA in 1960. Iceland joined EFTA in 1970, followed by Liechtenstein in 1991.

<sup>54</sup><http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/article/attachments/patrick-goudu-interview-skyway52.pdf>, 12.4.2015





## 1.4.EASA uloga u Single European Sky okruženju

Nove nadležnosti će dati Agenciji važnu ulogu u razvoju Jedinog evropskog neba (SES). Ona će biti odgovorna za osiguravanje da bilo koje tehničko rješenje, koncept, opreme, osoblja ili organizacija uključenih u civilno zrakoplovstvo radi **sigurno**. Agencija već radi u uskoj suradnji s EUROCONTROL radi postizanja najefikasnijeg regulatornog sistema, oslanjajući se na svoje ogromno znanje i iskustvo u ATM.

## 2.UREDBA KOMISIJE EC 139/2014 O UTVRĐIVANJU ZAHTJEVA I UPRAVNIH POSTUPAKA U VEZI SA AERODROMIMA

Dana 14. 02. 2014. godine u Službenom listu Evropske unije objavljen je dokument „Requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council“, EC 139/2014<sup>55</sup>, od 12.02.2014. godine. Ovom Uredbom utvrđuju se detaljna pravila za izdavanje, održavanje, izmjene, ograničavanje, privremeno ili trajno oduzimanje:

- svjedodžbe aerodroma,
- svjedodžbe za organizaciju odgovornu za rad aerodroma.

Uredba se primjenjuje na aerodrome u državama članicama Evropske unije koji su otvoreni za javni promet, namijenjeni za komercijalni zračni prijevoz, opremljeni sistemima za instrumentalne procedure slijetanja ili uzlijetanja i

- a) na kojima je uzletno-sletna staza sa asfaltnom ili betonskom kolničkom konstrukcijom, dužine 800m i više od toga,
- b) ili su isključivo namijenjeni za slijetanje i uzlijetanje helikoptera,

Važnost provedbe ove uredbe ogleda se prije svega u zahtjevu uspostave detaljnih provedbenih pravila, osobito u pogledu sigurnosnih propisa za aerodrome, radi održavanja visokog nivoa sigurnosti civilnog zrakoplovstva kako u državama članicama Unije tako i državama potpisnicama ECAA sporazuma. Kako bi se dostigao visok nivo sigurnosti zračnog prometa, provedbena pravila moraju odražavati najnovija dostignuća i najbolje prakse u području aerodroma. U smislu ostvarenja gore navedenog, potrebno je uzeti u obzir primjenjive standarde i preporučene prakse Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva (dalje u tekstu „ICAO“) poštujući pri tom odgovarajuću klasifikaciju ICAO-a u okviru sistema pravila, iskustva u radu aerodroma u cijelom svijetu te naučni i tehnički napredak u području aerodroma. Ova uredba je kreirana na način da je razmjerna veličini, prometu, kategoriji i složenosti aerodroma te vrsti i opsegu operacija koje se na njemu odvijaju, te omogućavaju potrebnu fleksibilnost za prilagođenu sukladnost. Svakako je jedna od značajnijih prednosti mogućnost rješavanja slučajeva u vezi s infrastrukturom aerodroma koja je izgrađena prije stupanja na snagu ovih Uredbi, a u skladu sa različitim zahtjevima sadržanim u nacionalnim zakonodavstvima država članica. Za osiguravanje ujednačenosti s obzirom na primjenu zajedničkih zahtjeva, bitno je da nadležna tijela (ovdje se misli na BHDCA kao regulatornu agenciju), pri ocjenjivanju sukladnosti s tim zahtjevima primjenjuju zajedničke standarde. BHDCA mora izraditi prihvatljive načine ispunjenja i upute za upotrebu kako bi olakšala potrebnu regulatornu ujednačenost. EC Uredbom 139/14 između ostalog se utvrđuju detaljna pravila o uslovima za izdavanje, održavanje, izmjene, ograničavanje, privremeno ili trajno oduzimanje certifikata aerodroma, certifikata za organizacije odgovorne za rad aerodroma, uključujući operativna ograničenja povezana s posebnom konstrukcijom aerodroma. Sama uredba se sastoji od osnovnog dijela i 4 priloga i to:

Definicije izraza koji se koriste u prilogima II. do IV.

- Zahtjevi za tijela — Aerodromi (Part ADR.AR)
- Zahtjevi u vezi s organizacijama — Operatori aerodroma (Part ADR.OR)
- Zahtjevi u vezi s operacijama — Aerodromi (Part ADR.OPS)

### 2.1.Nadzor nad aerodromima

Primjenom EC 139/2014 države moraju imenovati jednog ili više subjekata kao nadležno tijelo/nadležna tijela unutar države sa potrebnim ovlastima i nadležnostima za izdavanje certifikata i nadzor nad aerodromima. To nadležno tijelo mora biti neovisno od operatora aerodroma i pružatelja usluga upravljanja postupcima na stajanci. Ta se neovisnost postiže razdvajanjem među nadležnim tijelom i tim operatorima aerodroma te pružateljima usluga upravljanja postupcima na stajanci, najmanje na funkcionalnom nivou. Države trebaju da osiguravaju da nadležna tijela svoje ovlasti izvršavaju nepristrano i transparentno.

<sup>55</sup>Uredba o utvrđivanju zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s aerodromima u skladu s Uredbom EC 216/2008

Lica koja nadležno tijelo ovlasti za provođenje postupka izdavanja certifikata i/ili nadzora, treba da se ovlasti za obavljanje sljedećih zadataka:

- (a) pregled dokumentacije, podataka, postupaka i svih drugih materijala relevantnih za provođenje postupka izdavanja certifikata i/ili nadzora,
- (b) uzimanje kopija ili uzoraka iz takve dokumentacije, podataka, postupaka i drugog materijala,
- (c) traženje usmenog obrazloženja na licu mjesta,
- (d) ulazak na aerodrome, u odgovarajuće prostore, operativne površine ili druga odgovarajuća područja ili prijevozna sredstva,
- (e) obavljanje audita, istraga, ispitivanja, vježbi, procjena, pregleda.

## 2.2. Zaštita i praćenje okoline aerodroma

Države moraju osigurati provedbu zakona a u vezi s utjecajem koji na sigurnost zračnog prometa mogu imati konstrukcije koje se trebaju izgraditi unutar površina ograničenja prepreka i zaštitnih površina te ostalih površina povezanih sa određenim aerodromom. Države moraju osigurati provedbu zakona u vezi s utjecajem koji na sigurnost imaju konstrukcije koje se trebaju izgraditi izvan površina ograničenja prepreka i zaštitnih površina te ostalih površina povezanih s aerodromom, a koje premašuju visinu koju su utvrdile države članice. Države moraju osigurati provedbu zakona u vezi s ljudskom aktivnošću i upotrebom zemljišta kao što su:

- (a) svaki razvoj ili promjena upotrebe zemljišta na području aerodroma,
- (b) svaki razvoj koji može prouzročiti stvaranje turbulencija izazvanih preprekama koje bi mogle biti opasne za operacije zrakoplova,
- (c) korištenje opasnih, zbunjujućih i zavaravajućih svjetala,
- (d) zaslijepljenost prouzročena korištenjem visoko reflektirajućih površina,
- (e) stvaranje područja koja mogu potaknuti aktivnost divljih životinja štetnu za operacije zrakoplova,
- (f) izvori nevidljivog zračenja ili prisutnost pokretnih ili nepokretnih objekata koji mogu ometati ili negativno utjecati na učinkovitost zrakoplovnih komunikacijskih, navigacijskih i nadzornih sistema.

## 2.3. Daljnja dokumentacija

Uzimajući u obzir EC 216/2008, članak 38 (3) (a), kao i EC 139/2014, članak 1., tačka 1 (a) i Dodatak II, ADR.AR.C.020, EASA je donijela dvije odluke:

- ED Decision 2014/012/R, od 27.02.2014. godine,
- ED Decision 2014/013/R, od 27.02.2014. godine.

U odluci **ED Decision 2014/012/R** se govori o tome da će EASA, sukladno članu 18. (c) Uredbe EC 216/2008, izdati dokument „Acceptable Means of Compliance“ (prihvatljive načine o sukladnosti), kao i „Guidance Material“ (smjernice u primjeni) Uredbe EC 216/2008 i njezinih provedbenih pravila. Dokument „Acceptable Means of Compliance“ (prihvatljive načine o sukladnosti), predstavlja ne obavezujući standard koje je usvojila EASA. Dokument zapravo ilustrira sredstva za uspostavljanje usklađenosti s Uredbom EC 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima. Dokument „Guidance Material“ (smjernice u primjeni) je ne obavezujući materijal razvijen od strane EASA koja pomaže da se ilustruje značenje uvjeta ili specifikacija. Također se koristi za potporu tumačenje Uredbe EC 216/2008, njezinih provedbenih pravila, certifikacijskih specifikacija i „Acceptable Means of Compliance“ (prihvatljivih načina sukladnosti). U odluci **ED Decision 2014/013/R** se govori o tome da će EASA, sukladno članu 18. (c) Uredbe EC 216/2008, izdati dokument „Certification Specifications“ (certifikacijske specifikacije), kao i „Guidance Material“ (smjernice u primjeni) za primjenu Uredbe EC 216/2008 i njezinih provedbenih pravila. „Certification Specifications“ (certifikacijske specifikacije) su tehnički standardi usvojeni od strane EASA i pokazuju način da pokažu usklađenost sa Uredbom EC 216/2008 i njezinim „Implementing Rules“ (provedbenim pravilima) koji se može koristiti od strane organizacija u svrhu certificiranja. Ova Odluka pruža „Certification Specifications“ (certifikacijske specifikacije) i „Guidance Material“ (smjernice u primjeni) (CS-ADR-DSN, knjiga 1 i 2) za uspostavu aerodromske Certification Basis (certifikacijske osnove) a u skladu sa člankom 8. (a), tačka (2) (b) Uredbe EC 216/2008. EASA, je u skladu s članom 52. (1) (c) Uredbe EC 216/2008 i članovima 5(3), 6 i 7, široko konsultovali zainteresirane strane o stvarima koje su predmet ove Odluke, i nakon toga je dala pisani odgovor na primljene komentare. Ove dvije odluke su stupile na snagu 06.03.2014. godine.

### ZAKLJUČAK

*U procesu pridruživanja EU, zemlje kandidati moraju prilagoditi svoju regulativu prema regulativi EU. Ovaj proces u zrakoplovstvu je već od ranije poznat kroz primjenu ECAA sporazuma. Kontekstu naprijed navedenog, u oblasti zrakoplovstva potrebno je vršiti pripreme, koje će omogućiti pridruživanje EU. Ovaj rad*





ima cilj skrenuti pažnju na uredbe i odluke EU, koje su važne za aerodrome. Uspostavljanje i održavanje visokog i uniformnog nivoa sigurnosti zrakoplovstva je bio jedan od glavnih prioriteta Evropske unije u proteklih deset godina. Ovaj cilj je vodio zajedničku akciju na nivou EU, zasnovan na konceptu da će osigurati zaštitu građana usvajanjem zajedničkih pravila sigurnosti zrakoplovstva i garantovanje njihove jedinstvene primjene. Evropska agencija za sigurnost letenja (EASA) je u centru ove strategije. U samom početku rada agencije EASA, fokus je bio samo na aeronautičke proizvode odvojeno od regulatornog okruženja u kojem posluju. Ovo je bilo nedovoljno i kroz novu regulativu se izvršio iskorak naprijed, sigurnost postaje biti elementom kohezije između svih subjekata zrakoplovstva. Uloga Agencije temelji se na uvjerenju da sigurnost zrakoplovstva mora biti koherentna u svim svojim elementima sigurnosti, to je ustvari jedan sigurnosni sistem sa međusobno povezanim i međuzavisnim ulogama, u rasponu od proizvođača aviona, zrakoplovnih operatora, kontrolora letenja, aerodroma, pilota, kabinskog osoblja.

## CONCLUSION

In the process of EU accession candidate countries must adjust their regulations to EU regulations. This process in Aviation is previously known through the application of the ECAA Agreement. In the context of the foregoing, in aviation it is necessary to carry out the preparation, which will allow the EU accession. This paper aims to draw attention to the regulations and decisions of the EU, which are important for airports. Establishing and maintaining a high and uniform level of aviation safety has been one of the main priorities of the European Union in the past ten years. This goal led a joint action at EU level, based on the concept that will ensure the protection of citizens by adopting common rules of aviation safety and to guarantee their uniform application. The European Aviation Safety Agency (EASA) is in the center of this strategy. In the beginning of the EASA, the focus was only on aeronautical products separate from the regulatory environment in which they operate. This was not enough, and the new regulation is made to move forward, safety is becoming to be an element of cohesion between all entities aviation. The role of the Agency based on the belief that the safety of aviation must be coherent in all its elements of safety; It is in fact a safety system with interconnected and interdependent roles, ranging from aircraft manufacturers, aircraft operators, air traffic control, airports, pilots, cabin crew.

## LITERATURA

1. ECAA Multilateralni sporazum između Europske zajednice i njenih zemalja članica i Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, Europske zajednice i njenih zemalja članica, Republike Islanda, Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Republike Islanda, Kraljevine Norveške, Srbije i Crne Gore, Rumunije, i Privremene administrativne misije Ujedinjenih naroda na Kosovu. 5 May 2006, Salzburg, Austria.
2. The creation of the single European sky **EC COM 614/1999**, od 6.12.1999.
3. The framework for the creation of the single European sky **EC 549/2004**, od 10.3.2004.
4. Single European Sky II: towards more sustainable and better performing aviation **EC COM 389/2008**, od 25.6.2008.
5. Common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency **EC 1592/2002**, od 15.07.2002.
6. Common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC, **EC 216/2008**, od 20.02.2008. godine.
7. Amending Regulation (EC) No 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Directive 2006/23/EC, **EC 1108/2009**, od 21.10.2009.
8. Requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council **EC 139/2014**, od 12.02.2014.
9. **ED Decision 2014/012/R**, od 27.02.2014. godine.
10. **ED Decision 2014/013/R**, od 27.02.2014. godine.

## BIOGRAFIJA



Nermin Zijadić MA-dipl. ing. saob. i kom., [nermin.zijadic@gmail.com](mailto:nermin.zijadic@gmail.com). Mašinski fakultet u Sarajevu završio 2005. i stekao stručno zvanje diplomirani mašinski inženjer. Saobraćajni fakultet u Sarajevu završio 2012. godine i stekao stručno zvanje Magistar saobraćaja i komunikacija - diplomirani inženjer saobraćaja i komunikacija. III ciklus studija upisao 2013. godine. na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu. Trenutno uposlen u Međunarodni aerodrom Sarajevo d.o.o.



Vahidin (Hakije) Zukanović, rođen 30.12.1969. godine u Sarajevu. Na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu stekao zvanje Magistar saobraćaja i komunikacija. Zaposlen je na Međunarodnom aerodromu Sarajevo od 1996. Godine.



Muharem Šabić, dipl.ing, mr, [drmuhare1s@gmail.com](mailto:drmuhare1s@gmail.com). Diplomirani inženjer aeronautike na Mašinskom fakultetu Univerziteta u Beogradu (1991), mr na Univerzitetu u Sarajevu, Mašinski fakultet u Zenici (2001), doktorirao Mašinski fakultet u Zenici (2009). Inženjer održavanja aviona: Linijsko održavanje, Bazno održavanje, šef održavanja zrakoplovne logistike (1986-2004), tehnički direktor BH Airlinesa (2005-danas), docent, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Sarajevo (2009- danas).



Elvedin Begić MA-dipl.ing.saob. i kom.dbegic@sarajevo-airport.ba. Na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu, stekao zvanje Magistar, diplomirani inženjer saobraćaja i komunikacija. Na Međunarodnom aerodromu Sarajevo uposlen od 1983. god., a trenutno je na funkciji Izvršni direktor za saobraćaj i usluge u zračnom prometu.



Mirzeta Šehović Kadić MA-dipl. ing. saob. i [kom.sehovicmirzeta@gmail.com](mailto:kom.sehovicmirzeta@gmail.com). Zvanje Bachelor inženjer saobraćaja i komunikacija stekla na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu 2009 godine, dok je zvanje MA-dipl.inž.saobraćaja i komunikacija stekla također na Fakultetu za saobraćaja i komunikacije u Sarajevu 2012 godine. Radi kao tehnolog saobraćaja na Međunarodnom Aerodromu Sarajevo.

---

