

- [O nama](#)
- [U medijima](#)
- [DOKUMENTI](#)
- [TONOVI](#)



[Obris.org](#)

## Obrana i sigurnost

- [Istaknuto](#)
- [Regija »](#)
- [Europa »](#)
- [NATO »](#)
- [Svijet »](#)
- [Predstavljamo](#)

Subscribe via [RSS Feed](#)

- [Obrana](#)

- [Sigurnost](#)
- [Unutarnji poslovi](#)
- [Vanjska politika](#)
- [Krize](#)
- [Misije](#)
- [Sabor](#)
- [Vojna industrija RH](#)
- [Ostalo](#)

EU, [Hrvatska](#), [Istaknuto](#), [Krize](#) | 25/11/2023, 18:47 [Edit this post](#)

## **Bodlović: “Moramo učiniti sve da u RH zaživi HEMS po civilnim propisima”**



Helikopterski medicinski prijevoz u Hrvatskoj obavlja

Hrvatsko ratno zrakoplovstvo, a od 2016. godine i Zrakoplovna jedinica Antiterorističke jedinice Lučko. Dok je to za Oružane snage tzv. 4. misija – “Pomoć civilnim institucijama u zemlji”, MUP to vodi kao “Potporu u spašavanju života i prijevoz nesrećenih”, te djeluje samo na području Dubrovačko neretvanske županije. Medicinski prijevoz pacijenata MUP RH obavlja iz zračne luke Ruđer Bošković – Dubrovnik, helikopterom EC 135, a broj medicinskih prijevoza konstantno se povećava. Tako je MUP RH u 2020. godini imao 126 medicinskih prijevoza pacijenta (sveukupan nalet helikopterima EC 135 – 175 sati 17 minuta), u 2021. godini – 294 medicinskih prijevoza pacijenta (sveukupan nalet iznosio je 414 sati 1 minutu), a u 2022. godini – 351 medicinski prijevoz (sveukupan nalet – 460 sati 25 minuta). Kod MORH-a se vidi da je glavni prijevoznik, pa je tako u 2020. zabilježeno 2051 medicinski let (ukupno 763 pacijenta), u 2021. – 2333 leta (890 pacijenata), te u 2022. – čak 2729 letova (1027 pacijenata). Do 17. studenog ove godine HRZ je obavilo 2271 medicinski let, s ukupno 866 pacijenta (ali godina još nije završila). Hoće li se ove brojke nastaviti ili će se s uspostavom HEMS-a sljedeće godine glavni teret prebaciti na EliFriuliu tek će se vidjeti, budući da nitko u ovom trenutku ne može sa sigurnošću reći tko će sve u 2024. letjeti za potrebe medicinskog prijevoza.

O postojećem sustavu – njegovim prednostima i manama, kao i o uređenju helidroma kao velikoj hrvatskoj rak rani, razgovarali smo sa Đanijem Bodlovićem, stručnjakom za ovo područje.

### **Zašto je u Hrvatskoj svih ovih godina bilo tako teško organizirati HEMS?**

*„Bilo bi najlakše proglasiti to za „griješ struktura“ ali razlozi su puno složeniji. Problem se dijeli na problem infrastrukture te operatora civilnog ili državnog, svejedno. Mislim da moramo krenuti od doba odmah nakon Domovinskog rata. Tijekom rata su se posade i tehnika državnih zrakoplova zaista iskazale u vojnim i civilnim medicinskim zadaćama. Tijekom rata i neposredno nakon njega postojala je ozbiljna državna namjera da se barem Jadran, obala i otoci opreme H-infrastrukturom. Ta infrastruktura se zvala „interventni*

helidrom", ali isti nije nikada odgovarajućim propisima reguliran i zaštićen. Da navedem samo jedan primjer. Helidrom (interventni) na Hvaru, uz grad Hvar – Smokovnik/Rudine – otvoren je 1994. Prilikom otvaranja su na njega sletjela dva zrakoplova, kao prvi jedan MD520 s jahte pod N registrom i zastavom SAD, u naravi civilno osoblje koje je u to vrijeme bilo na zadaćama suradnje sa RH te kao drugi državni zrakoplov RH Mi8 MTV1 iz Divulja. Taj helidrom je napravljen velikim zalaganjem dva moja pokojna prijatelja – Msgr. Josipa Šantića i dr. Drage Carića, te puno lokalnog dragovoljnog rada. U to doba je taj helidrom zadovoljavao međunarodne propise. Domaćih propisa nije bilo. Zanimljivost je da je dvije godine prije 1992. tadašnji MMPI registrirao prvi pravi helidrom u RH, onaj uz bolnicu u Splitu – Firule. Danas su oba helidroma neupotrebljivi, ovaj registrirani nije štićen u smislu zaštite prilaznih ravnina, a ovaj interventni je postao žrtvom legalizacije lažne županijske koncesije za maslinik, koji je danas odlagalište građevinskog otpada uz naslage od po 15 m u visinu. Time je promijenjena lokalna orografija, te je taj helidrom postao opasan po jačem jugu i buri – baš onda kada ga trebamo najviše. Da se vratim na Firule – tamo je dopuštena gradnja u zaštitnom pojasu i prilazima pa smo tako dobili urbane vile i kampanel umjesto sigurnog registriranog helidroma. Da stvar bude gora – taj helidrom kao takav (uvjetno upotrebljiv) je sukladno EU regulativi mogao biti proglašen za PIS (Public Interest Sites) kada je RH ušla u EU 2013. To nije napravljeno, te danas taj helidrom nije sukladan niti domaćim niti EU i ICAO normama i pravilnicima, niti može koristiti izuzeće PIS povlastice. Na taj helidrom se upravo troše vrlo ozbiljna sredstva, ali sve uzalud... prilaza nema, niti ih može biti. Na njega helikopteri mogu sigurno samo po bonaci. Potpuno istu priču imate u Zagrebu, Dubrava.



MUP-ov EC 135 slijeće po pacijenta u Orebić  
(Photo: Ivica Trojanović)

Problem operatora je što je dugo vremena vladala jedna „dogma“ – „to će vojska, oni i onako moraju letjeti trenazu“. Jedan pokušaj uspostave civilnog operatora iz 2005. (Hiko) je neslavno propao jer ga je dio državnih struktura podržavao, a ostali aktivno sabotirali. Imamo nadalje 2008. osnivanje CCAA (Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo) sukladno poglavlju o prometu pristupnih pregovora za EU. CCAA se od početka ponašala autistično prema industriji i malom generalnom zrakoplovstvu, kamo spadaju i helikopteri. Oni su svoju zadaću vidjeli u tome da osiguraju rad državne kompanije Croatia Airlines (CTN) te da se RH skine formalno s crne liste – uđe u prvu kategoriju država uredne regulative i tržišta, sadržaj nije bio bitan. Pri tome npr. na 4 godine zatvaraju ključne male aerodrome, za helidrome ne mare, jer državni zrakoplovi koriste povlasticu iz članka 19. Zakona o zračnom prometu, koji glasi pomalo šaljivo: „Državni zrakoplov u medicinskoj misiji smije sletjeti gdje hoće i kako hoće“ – u prijevodu, dakle, ne trebamo helidrome.

2013. ulazimo u EU, ali se ne provodi EU pravna stečevina na ovom području. Ta stečevina ukratko glasi: ako državni zrakoplovi zemlje članice prevoze civile, a nije proglašeno stanje katastrofe – te operacije su podložne civilnim propisima. Imate primjer iz Francuske gdje žandarmerija (dio oružanih snaga) radi HEMS potpuno sukladno civilnim EASA propisima.

*Te imate našu CCAA koja se proglasila nenadležnom za civile i medicinske operacije državnim zrakoplovima, kompetencije i kadrovsku popunjenost da ne spominjemo. Dovoljan je podatak da u CCAA danas radi samo 1 (slovima jedan) djelatnik koji ima iskustvo i licence iz domene civilnog vertikalnog transporta (helikopteri). Njega nitko ništa ne pita, razumije se, jer ne radi u odjelu koji se bavi helidromima. Stoga se tamo jako pazi na formu, a sadržaj je sekundaran. Kao posljedica, time trpi sigurnost operacija – potencijalno svi mi kojima takva pomoć, ne daj Bože, zatreba."*

### Što je pokazao pilot-projekt iz 2015? Što smo iz njega naučili?



Pilot-projekt iz 2015. godine financiran je sredstvima Svjetske banke (Photo: Ministarstvo zdravstva)

*„Pilot projekt iz 2015. je bio čista predizborna „pokazna vježba“. Uz nenamjensko trošenje 10-ak milijuna kuna inače namijenjenih za opremanje HMP. Imali smo veliku sreću da pritom nije netko nepotrebno zaginuo. Sigurnost je bila ugrožena, na prijave CCAA nije reagirala, dok je EASA (European Union Aviation Safety Agency) krenula u audit – pilot je završio. Naučili smo malo i ništa jer ozbiljne evaluacije na državnoj razini nije bilo, a ona koja je napravljena u sklopu HLK (Hrvatska liječnička komora) nije nikada publicirana. Kako sam bio prisutan, mogu spomenuti da su od ukupno manje od 120 intervencija bile samo 4 koje su se mogle kvalificirati kao pravi primarni HEMS.“*

### Zašto se postojeći helikopterski prijevoz koji rade MORH i MUP RH ne može zvati HEMS-om?

*„Mislim da moramo dijeliti ova dva državna operatora. Prvo moram naglasiti da dečki koji lete državne vojne i policijske zrakoplove u svakakvim mogućim i nemogućim uvjetima rade izvrstan posao uz zanemariv broj ugrožavanja sigurnosti operacija, kroz sve ove godine. Dečki imaju moj duboki naklon i veliko HVALA!“*

*MORH radi sekundarni medicinski transport, jer u pravilu prevozi pacijenta koji je već prošao trijažu HMP te je zatražen transport u bolnicu županijske razine. MORH ne radi sukladno civilnim propisima niti je pod nadzorom sukladnim EASA-i, a morao bi biti da je CCAA radila svoj posao. Zrakoplov kojim to rade nije niti pogodan svojim gabaritima za pravi primarni HEMS.*

*MUP radi po civilnim propisima te puno ulaže u sigurnost. Dio njihovih letova već se sada može kvalificirati kao primarni HEMS. Skorim uvođenjem u operacije novonabavljenog Bell412epx dobivamo ozbiljnog državnog HEMS operatora, s bazom u Dubrovniku.“*  
*Koristim priliku da zamolim nadležne da helidrom Medarevo u Dubrovniku opreme sukladno propisima, kako bismo mogli konstatirati da imamo barem jednu županiju s vrednim HEMS servisom. Moram spomenuti da MUP i MORH rade na Jadranu ove zadaće, ali samo piloti i*

*mehaničari MUP-a prolaze redovitu HUET (Helicopter Underwater Escape Training) obuku spašavanja iz zrakoplova nakon prisilnog spuštanja u vodu/more. Niti osoblje HMP koje leti sa njima, ne prolazi takav trening – to je ozbiljan problem.“*

**Često ste upozoravali na hrvatsko nepoštivanje europskih propis. Zašto je to bitno i što se u slučaju neusklađivanja s EU pravilima može dogoditi?**



Helidrom na Firulama otvoren je 1992. (Photo: KBC Split)

*„Mogu navesti drastičan primjer Pravilnika o helidromima koji je donesen 2011. uz moj skromni doprinos. Sada ćete se vjerovatno iznenaditi – moram javno zahvaliti tadašnjem ministru prometa Božidaru Kalmeti za razumijevanje po ovom pitanju. U međuvremenu je taj Pravilnik doživio dvije novele koje su unijele priličan broj grešaka i nelogičnosti, a da pri tome promjene nisu pratile najnoviju ICAO i EU praksu i regulativu. Nažalost, CCAA je po ovom pitanju tragično zakazala. Prvenstveno zato jer od 2011. po ovom Pravilniku nije napravljen niti usklađen niti jedan helidrom u RH. RH danas kada o ovome razgovaramo ima 0 (nula!) helidroma. Da stvar bude gora, neki novi objekti su građeni i odobravani, a da nisu sukladni. Drastični primjeri su helidrom uz bolnicu u Karlovcu, rekonstrukcija Firula, odobrenje Rujevice u Rijeci, odobreni idejni projekt helidroma Rebro.“*

*Moram naglasiti da je to do sada bio lokalni problem, potpisom ugovora za civilni HEMS s operatorom registriranim u Italiji koji radi pod AOC-om koji je izdao i nadzire ENAC, to postaje problem EU razine. Samo je pitanje kada će (a ne hoće li!) EASA uskoro napraviti audit na ovu temu.“*

**Kako komentirate nedavnu dodjelu usluga HEMS-a talijansko-španjolsko-hrvatskom ponuditelju? Kakva su iskustva s EliFriuliom u Italiji? Možemo li biti optimistični?**



EliFriulia od sljedeće godine i u RH (Photo: HZHM)

*„Moram priznati da Eli nije bio moj favorit te mi je žao da je tender bio tako napisan da se na njega javilo tako malo ponuditelja. Eli je ona ista firma iz doba neslavnog „pilotiranja“. Eli ima zanimljivu povijest, ali zadnjih godina ima dovoljno kapitala i novi management.“*

*Danas RH – dakle svi mi, imamo ugovor, te moramo napraviti sve da ih podržimo u pružanju tog servisa. U tom smislu sam u kontaktu s kolegama kroz tijelo koje se bavi promocijom sigurnosti operacija na razini EASA-e – tijelo se zove ESPN-R te je naslijedilo rad starije organizacije EHEST gdje sam član od 2013. godine. Nadam se uspješnoj suradnji. Moram spomenuti da su kolege iz MUP-a isto aktivne u tom tijelu EASA-e. Nažalost, takvo nešto ne postoji na razini RH. Zašto ne postoji – pitajte nadležne u CCAA."*

### **Po Vama, u koju zemlju bi se trebala Hrvatska ugledati kada je u pitanju organizacija HEMS-a?**

*„Bilo koje rješenje s EU ili UK razine bilo bi pogodno. Jedina EU članica na koju se ne smijemo ugledati je susjedna Slovenija. Međutim treba naglasiti da Slovenija ima uredne helidrome te je njihova CAA odradila zadaću, za razliku od naše. Osobno sam godinama zagovarao suradnju sa Slovenijom po pitanju civilnog HEMS-a. Nažalost, za sada bez konkretnog rezultata.“*

### **Ministarstvo zdravstva je na sebe preuzelo urediti helidrome za buduću HEMS službu. Ima li RH uopće ikakvu strategiju izgradnje helidroma, koliko ih zapravo ima u Hrvatskoj i u kakvom su stanju?**



Helidrom Smokovik Rudine na Hvaru, kojeg koristi i predsjednik Milanović – u neposrednoj blizini nalazi se visoki nasip, potencijalno opasan za zračni promet (Photo: privatni album)

*„Ministar Beroš je prvi ministar u tom resoru koji je uopće pitao za helidrome. To je vrijedno pohvale, posebno ako znamo da je njegov prethodnik pokazao nula interesa za ovu temu premda mu je u to doba dostavljen na znanje i postupanje elaborat koji je pružao uvid u stanje i perspektive H-infrastrukture na području grada Zagreba. To je napravljeno u sklopu tadašnjeg ureda grada UHS (Pavle Kalinić) pa i njega treba pohvaliti ovdje javno, dakle nije samo na vrijeme upozorio na potrese nego i na helidrome – sve uzalud! Hrvatska danas ima nula helidroma, a ljudi iz odjela aerodroma pri CCAA sjede u tijelima koje je osnovalo Ministarstvo zdravlja. To je drastičan sukob interesa, jer bi CCAA i njeni djelatnici morali biti neovisan regulator.“*

*Stoga i ovim putem javno molim Vijeće CCAA te v.d. direktora da čim prije kadrovski i edukacijama srede stanje u odjelu aerodroma pri CCAA, jer sadašnje stanje ne pruža okvir za razvoj nikakvog HEMS-a niti gradnju/registraciju helidroma, sukladno EU civilizaciji.*

*Moram spomenuti još jedan problem – podatak da danas imamo samo djelomično školovanje za civilne H-pilote unutar RH, a desetak godina nismo imali niti to. Moram spomenuti da sam još 2011. tijekom jedne prezentacije u CCAA javno predložio osnivanje državnog civilnog školovanja za vertikalni transport (helikoptere) prema francuskom uzoru (Heli Dax). Da su*

*nadležni krenuli tim putem, RH danas ne bi imala problem civilnog HEMS-a, a državni zrakoplovi bi bili solidno popunjeni posadama.*



Unutrašnjost helikoptera Mi17V5, opremljenog za HEMS, na zrakoplovnom sajmu MAKS 2011 (Photo: Privatni album)

*Kako je školovati mladog civilnog pilota za A i H znam iz prve ruke, kakvi problemi se dešavaju, koliko to sve skupa košta, te koliki je rizik da sve skupa propadne gubitkom 'medicala'. Dosta je 'medicala' dovedeno u pitanje lošim odlukama tijekom recentne pandemije, EASA sada radi jedno istraživanje na tu temu, vjerujem da će rezultati biti poučni za sve. Posebni pozdrav vis-a-vis toga kolegama u MMPI i CCAA koji su student pilote onomad proglasili „kandidatima“ suprotno EASA Part Fcl regulativi. Koliko smo profesionalnih civilnih pilota s RH dozvolom izgubili radi toga, ostaje za povijest. Stoga smatram da RH mora ozbiljno raditi na rješenju ovog problema, makar i 10-ak godina prekasno.*

*Samo još jedan detalj: za sigurni i uspješni HEMS su nužni primjereni helidromi uz bolnice. Na terenu pak trebamo površine za van aerodromsko slijetanje te razvoj standardnih operacijskih procedura uz obuku zemaljskog osoblja. Pri tome mislim na elemente MUP CZ, Policija, Vatrogasci, HGSS te HMP. Formiranje ELZ (Emergency Landing Zone) za primarni HEMS po danu, a posebno po noći, je ozbiljan posao. Tome poslu treba pristupiti na vrijeme i s dužnom pažnjom jer je broj osoblja koje treba educirati i opremiti vrlo velik. Nažalost, za sada nije poznato tko će, kako će se i kada to raditi.“*

## Tko je Đani Bodlović?



Poduzetnik na slobodnom tržištu od 1986. kada registrira prvu tvrtku još tijekom studija na FSB / Fakultet Strojarstva i Brodogradnje, Zagreb. Tvrtka se bavila u to doba proizvodnjom besprekidnih napajanja za IT sektor i uslugama izrade softvera. Tijekom i u pripremama prije Domovinskog rata aktivan na području radio-komunikacijskih sustava, radio lokacije te

razvoju namjenske IT opreme. Od 1994. paralelno s radom u IT industriji sudjeluje u razvoju vertikalne komponente transporta te generalnom zrakoplovstvu u RH. 2009. dobitnik priznanja Teslino Brončano Jaje (IRB&VIDI) za US patent biorazgradive pametne RfId kartice. Nakon toga radio i surađivao na globalnom tržištu od EU, preko UK, USA do RF, s tvrtkama Kamov, PZL Swidnik, Agusta Westland/Leonardo, Eurocopter/Airbus Helicopters. Inicijator te sudionik u izradi prvog RH Pravilnika o helidromima koji je objavljen 2011. godine. Od 2013. godine član EASA EHEST/ESPN-R, tijela za promociju sigurnosti vertikalnih operacija. Koautor jedine RH aplikacije na EU financiranje za tri helidroma u 2014. (Hvar, Komiza, Makarska). Aplikacija je na čudan način odbijena od strane tadašnjih tijela. Suradivao na razvoju i izgradnji mreže helidroma u Apuliji/Italija (14 helidroma, EU financiranje). Od 2014. do 2018. treći direktor UK tvrtke u zrakoplovnoj djelatnosti na EU razini. Suradivao na projektu mapiranja površina za vanaerodromsko slijetanje na području grada Zagreba (UHS, grad Zagreb) 2018., vodio prvu modernizaciju na glass kokpit malog zrakoplova generalne avijacije u RH 2018. Tijekom zadnjih godina sudjelovao na nekoliko projekata helidroma od Blata na Korčuli preko Orebića do projektnog tima helidroma Rebro, Zagreb, te nekoliko razvojnih projekata malih aerodroma. Slobodno vrijeme najradije provodi u letu na malim zrakoplovima.

\* tekst je objavljen uz financijsku potporu Agencije za elektroničke medije u sklopu projekta poticanja kvalitetnog novinarstva

## Vezani Tekstovi:

1. HEMS kod susjeda – različita iskustva, slični problemi (8)
2. Kupuju se helikopteri za civilnu zaštitu (7)
3. U očekivanju uspostave HEMS-a... (7)
4. Vlada, Ministarstvo zdravstva i EliFriulia – pripreme za HEMS (7)
5. WP: Raste pritisak za zatvaranje europskih granica (5)

Tags: [helikopteri](#), [HEMS](#), [Hrvatska](#), [Hrvatska kontrola zračne plovidbe](#), [medicinski let](#), [Ministarstvo zdravstva](#)

Share:

[Tweet](#)



Author: [Lidija Knežević](#)



Video prilog dana



How Ukraine is using 'the ...



'So odd': Ex-CIA operative ...



Moldova police say they fo...



Fight for Bakhmut intensifi...



- [28.9.2023. - ForcesNews - Ratovanje širom raznih domena u Ukrajini](#)
- [27.9.2023 - CNN - Dronovi i informacijski rat u Ukrajini](#)
- [13.3.2023. - France24 - Manevri ruskih pristalica u Moldovi](#)
- [12.3.2023. - Euronews - Rusi jačaju pritisak na Bahmut](#)



- [O nama](#)
- [U medijima](#)
- [DOKUMENTI](#)

- [TONOVI](#)

Copyright © 2023 — [Obrana i sigurnost](#). All Rights Reserved Designed by [WWW.WAZUON](#)  
Content Protected Using [Blog Protector](#) By: [PcDrome](#).