

Temeljem članka 16. i 61. stavak (1) Zakona o upravi ("Službeni glasnik BiH", broj: 32/02 i 102/09), članak 14. stavak (1) i (3) točka a) i 108. stavak (2) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik Bosne i Hercegovine", broj: 39/09), generalni ravnatelj Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine donosi

## **PRAVILNIK O ISTRAŽIVANJU NESREĆA I OZBILJNIH INCIDENATA ZRAKOPLOVA**

### **I - OPĆE ODREDBE**

#### **Članak 1. (Predmet)**

Ovim pravilnikom se reguliraju pitanja poboljšanja sigurnosti zračne plovidbe, na način na koji se osigurava visoka razina učinkovitosti, ekspeditivnosti i kvalitete sigurnosnih istraga u civilnom zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine, pri čemu je jedini cilj sprječavanje budućih nesreća ili incidenata bez pripisivanja krivice ili odgovornosti; utvrđuju pravila koja se odnose na blagovremenu dostupnost informacija koje se odnose na sve osobe i opasni teret u zrakoplovu koji je učestvovao u nesreći, poboljšava sustav pružanja pomoći žrtvama zrakoplovnih nesreća i njihovoj rodbini.

#### **Članak 2. (Definicije)**

Pojmovi, koji se koriste u ovom pravilniku, imaju sljedeće definicije:

- (1) "akreditirani predstavnik" (*accredited representative*) označava osobu koju je odredila Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova na temelju njenih kvalifikacija, u svrhu učestvovanja u određenoj sigurnosnoj istrazi koju sprovodi druga država koja nije Bosna i Hercegovina;
- (2) "država ECAA poručja" označava državu članicu Multilateralnog sporazuma između Europske zajednice i njenih država članica, Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, Bivše Jugoslavenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunije, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih naroda na Kosovu (sukladno rezoluciji Vijeća sigurnosti UN 1244 od 10. lipnja 1999. godine) o uspostavljanju zajedničkog europskog zračnog područja ("Službeni glasnik BiH", broj: 2/07);
- (3) "država događaja" (*State of Occurrence*) označava državu na čijoj se teritoriji dogodio incident ili nesreća;
- (4) "država operator" (*State of the Operator*) označava državu u kojoj se nalazi sjedište operatora zrakoplova ili ako je operator zrakoplova fizička osoba - država u kojoj se nalazi mjesto stalnog prebivališta operatora zrakoplova;
- (5) "država proizvodnje" (*State of Manufacture*) označava državu koja ima zakonska ovlaštenja nad organizacijom koja je odgovorna za završno sklapanje zrakoplova;
- (6) "država registra" (*State of Registry*) označava državu u čiji registar je zrakoplov upisan;

- (7) "ECAA sporazum" označava Multilateralni sporazum između Europske zajednice i njenih država članica, Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, Bivše Jugoslavenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunije, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih naroda na Kosovu (sukladno rezoluciji Vijeća sigurnosti UN 1244 od 10. lipnja 1999. godine) o uspostavljanju zajedničkog europskog zračnog područja ("Službeni glasnik BiH", broj: 2/07);
- (8) "incident" (incident) označava događaj, koji nije nesreća, koji je povezan sa letom zrakoplova i koji utječe ili bi mogao da utječe na sigurnost leta;
- (9) "međunarodni standardi i preporučana praksa" (*international standards and recommended practices*) označavaju međunarodne standarde i preporučanu praksu za istrage zrakoplovnih nesreća i incidenata koji su usvojeni sukladno članku 37. Čikaške konvencije;
- (10) "nesreća" (*accident*) označava događaj povezan sa letom zrakoplova koji se, u slučaju zrakoplova sa ljudskom posadom, dešava između vremena kada se osoba ukrca u zrakoplov, sa namjerom da leti, do vremena kada su se sve takve osobe iskrcaju, ili u slučaju zrakoplova bez ljudske posade, koji se dešava između vremena kada je zrakoplov spreman da krene sa namjerom da poleti, do vremena kada se zaustavi na kraju leta i kada se ugasi primarni pogonski sustav, u kojem je:
- (a) osoba smrtonosno ili ozbiljno ozljeđena usljed:
    - prisustva u zrakoplovu, ili
    - izravnog kontakta sa bilo kojim dijelom zrakoplova, uključujući i dijelove koji su se odvojili od zrakoplova, ili
    - izravnog izlaganja mlazu motora, osim ako su ozljede izazvane prirodnim uzrokom, samozadate ili su ih zadale druge osobe ili kada su ozljede nanešene slijepim putnicima koji se kriju izvan područja koja su obično dostupna putnicima i posadi; ili
  - (b) zrakoplov pretrpio oštećenje ili strukturalni kvar koji negativno utječe na strukturalnu snagu, performance ili letačke karakteristike zrakoplova i koji obično zahtijeva veliku popravku ili zamjenu oštećene komponente, izuzev kvara motora ili oštećenja, kada je oštećenje ograničeno na jedan motor (uključujući njegove oplatae ili priključke), elise, završni dio krila, antene, mjerne sonde, lopatice, gume, kočnice, kotače, aerodinamičke oplatae, panele, vrata stajnog trapa, vjetrobrane, oplatu zrakoplova (kao što su mala udubljenja ili probušene rupe) ili manja oštećenja na glavnom kraku rotora, repnom rotoru, stajnom trapu i oštećenja prouzrokovana gradom ili udarom ptica (uključujući rupe na radarskoj kupoli); ili
  - (c) zrakoplov nestao ili je potpuno nepristupačan;
- (11) "odgovorni istražitelj" (*investigator-in-charge*) označava osobu koja je, na temelju svojih kvalifikacija, zadužena za organiziranje, sprovođenje i kontrolu sigurnosne istrage;
- (12) "operator" (*operator*) označava svako fizičku ili pravnu osobu koja upravlja ili namjerava da upravlja jednim ili više zrakoplova;
- (13) "ozbiljan incident" (*serious incident*) je incident koji uključuje okolnosti koje ukazuju da je postojala velika vjerojatnoća da se desi nesreća i povezan je sa letom zrakoplova, a koji se, u slučaju kada je zrakoplov sa ljudskom posadom, dešava između vremena kada se bilo koja osoba ukrca u zrakoplov sa namjerom da leti, do vremena kada se sve te osobe iskrcaju, ili u slučaju kada je zrakoplov bez posade, koji se dešava između vremena kada je zrakoplov spreman da krene sa namjerom da poleti, do vremena kada se zaustavi na kraju leta i kada se ugasi

- primarni pogonski sustav. Lista primjera ozbiljnih incidenata je data u Dodatku I;
- (14) "ozbiljna ozljeda" (*serious injury*) je ozljeda koju je pretrpila osoba u nesreći i koja uključuje jedno od sljedećeg:
- (a) hospitalizacija na više od 48 sati, koja počinje u roku od 7 dana od datuma kada je ozljeda zadobijena;
  - (b) prijelom bilo koje kosti (osim jednostavnih prijeloma prstiju ruku, nožnih prstiju ili nosa);
  - (c) razderotine koje uzrokuju ozbiljno krvarenje, oštećenje živaca, mišića ili tetiva;
  - (d) ozljeda bilo kojeg unutrašnjeg organa;
  - (e) opekotine drugog ili trećeg stupnja, ili bilo koje opekotine koje zahvataju više od 5% površine tijela;
  - (f) potvrđena izloženost zaraznim supstancijama ili štetnoj radijaciji.
- (15) "preliminarno izvješće" (*preliminary report*) označava komunikaciju koja je korištena za brzo prosljeđivanje podataka dobijenih tijekom ranih faza istrage;
- (16) "rodbina" (*relatives*) označava blisku porodicu i/ili bližeg rođaka i/ili drugu osobu usko povezanu sa žrtvom nesreće;
- (17) "savjetnik" (*adviser*) označava osobu koju je odredila Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova na temelju njenih kvalifikacija, u svrhu pomaganja akreditiranom predstavniku u sigurnosnim istragama;
- (18) "sigurnosna istraga" (*safety investigation*) označava proces koji sprovodi Jedinica za istrage nesreća zrakoplova u svrhu sprječavanja nesreća i incidenata, a koji uključuje prikupljanje i analizu informacija, donošenje zaključaka, uključujući utvrđivanje uzroka i/ili faktora doprinosa i, kada je potrebno, davanje sigurnosnih preporuka;
- (19) "sigurnosna preporuka" (*safety recommendation*) označava prijedlog Jedinice za istraživanje nesreća zrakoplova, koji je utemeljen na informacijama dobijenim iz sigurnosne istrage ili drugih izvora, kao što su sigurnosne studije, sačinjene s namjerom da se spriječe nesreće ili incidenti;
- (20) "smrtonosna ozljeda" (*fatal injury*) označava ozljedu koju je određena osoba pretrpjela u nesreći i koja prouzrokuje njegovu ili njenu smrt u roku od 30 dana od dana nesreće;
- (21) "snimač leta" (*flight recorder*) označava bilo koju vrstu snimača koji je instaliran u zrakoplov u svrhu olakšavanja sigurnosnih istraga u vezi sa nesrećama ili incidentima;
- (22) "uključena osoba" (*person involved*) označava osobu koja je vlasnik, član posade, operator zrakoplova koji je uključen u nesreću ili ozbiljan incident; svaku osobu koja je uključena u održavanje, projektiranje, proizvodnju tog zrakoplova ili u obuku njegove posade; svaku osobu uključenu u pružanje usluga kontrole letenja, informiranja o letu ili aerodromskih službi, a koja pruža određene usluge za taj zrakoplov; osoblje Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine;
- (23) "uzroci" (*causes*) označavaju radnje, propuste, događaje, uvjete ili njihovu kombinaciju, koji su doveli do nesreće ili incidenta; utvrđivanje uzroka ne podrazumijeva pripisivanje krivice ili određivanje upravne, građanske ili kaznene odgovornosti.

### Članak 3. (Oblast primjene)

- (1) Ovaj pravilnik se primjenjuje na sigurnosne istrage nesreća i ozbiljnih incidenata:
- (a) koji su se dogodili na teritoriji Bosne i Hercegovine, na koju se primjenjuje Multilateralni sporazumom o uspostavljanju zajedničkog europskog zrakoplovnog područja (tzv. ECAA područje);

- (b) u koje je uključen zrakoplov koji je registriran u Bosni i Hercegovini ili leti za organizaciju sa poslovnim sjedištem u Bosni i Hercegovini, koji su se desili izvan teritorija Bosne i Hercegovine, kada takve istrage ne sprovodi neka druga država;
  - (c) u kojima Bosna i Hercegovina ima pravo, sukladno međunarodnim standardima i preporučenom praksom, da imenuje akreditiranog predstavnika da učestvuje kao država registra, država operatora, država dizajna, država proizvodnje ili država koja pruža informacije, opremu ili stručnjake na zahtjev države koja sprovodi istragu;
  - (d) u kojima Bosna i Hercegovina, koja ima poseban interes zbog smrtnih slučajeva ili ozbiljnih ozljeda svojih građana, ima dopuštenje od države koja sprovodi istragu da imenuje svog stručnjaka.
- (2) Ovaj pravilnik se primjenjuje i na pitanja koja se tiču pravovremene dostupnosti informacija u vezi sa svim osobama i opasnim teretom u zrakoplovu koji je uključen u nesreću, te u vezi sa pomoći žrtvama zrakoplovnih nesreća i njihovoj rodbini.
- (3) Ovaj pravilnik se ne primjenjuje na sigurnosne istrage nesreća i ozbiljnih incidenata u koje su uključeni zrakoplovi koje je angažirala vojska, carina, policija ili slične službe, osim ukoliko Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova ne odluči drugačije, sukladno članku 5. stavak (4) ovoga pravilnika i drugim važećim propisima.

## **II - JEDINICA ZA ISTRAŽIVANJE NESREĆA I INCIDENATA**

### **Članak 4.**

#### **(Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova)**

- (1) Vijeće ministara Bosne i Hercegovine je dužno da osigura da sigurnosne istrage sprovodi ili nadgleda, bez miješanja spolja, stalni organ za sigurnosne istrage u civilnom zrakoplovstvu (u daljem tekstu: Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova) koji je sposoban da neovisno sprovede potpunu sigurnosnu istragu, bilo samostalno bilo kroz dogovore sa drugim organima za sigurnosne istrage.
- (2) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova je funkcionalno neovisna, posebno od Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine (u daljem tekstu: BHDC) i, uopće, od bilo koje druge strane ili tijela čiji interesi ili ciljevi mogu doći u konflikt sa zadatkom koji je povjeren Jedinici za istraživanje nesreća zrakoplova ili bi mogli utjecati na njenu objektivnost.
- (3) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova, u sprovođenju sigurnosnih istraga neće tražiti niti primati instrukcije ni od koga i ima neograničenu vlast nad sprovođenjem sigurnosne istrage.
- (4) Aktivnosti povjerene Jedinici za istraživanje nesreća zrakoplova mogu biti proširene na prikupljanje i analiziranje informacija o sigurnosti letenja, posebno u svrhu sprječavanja nesreća, sve dok te aktivnosti ne utječu na njenu neovisnost i ne povlače regulatornu i upravnu odgovornost ili odgovornost po pitanjima standarda.
- (5) S ciljem informiranja javnosti o općoj razini sigurnosti letenja u zrakoplovstvu, godišnje na razini Bosne i Hercegovine Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova objavljuje pregled sigurnosti letenja. U ovoj analizi se ne otkrivaju izvori povjerljivih informacija.
- (6) Za rad Jedinice za istraživanje nesreća zrakoplova u Proračunu institucija Bosne i Hercegovine će biti osigurana sredstva koja su potrebna za njeno naovisno vršenje odgovornosti i angažiranje ljudskih resursa za njen rad, kako slijedi:

- (a) rukovoditelj Jedinice za istraživanje nesreća mora posjedovati iskustvo i stručnost u oblasti sigurnosti letenja u civilnom zrakoplovstvu kako bi ispunio svoje zadatke sukladno ovom pravilniku;
- (b) istražiteljima se daje status koji im garantira neophodnu neovisnost;
- (c) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova uključuje bar jednog raspoloživog istražitelja koji je sposoban da obavlja funkciju odgovornog istražitelja u slučaju velike zrakoplovne nesreće;
- (d) Jedinici za istraživanje nesreća zrakoplova dodjeljuje se proračun koji joj omogućava da obavlja svoje funkcije;
- (e) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova ima na raspolaganju, izravno ili kroz sredstva suradnje navedena u članku 6. ili kroz aranžmane sa drugim državnim vlastima ili tijelima, kvalificirano osoblje i adekvatna sredstva, uključujući i urede i hangare koji će im omogućiti skladištenje i ispitivanje zrakoplova, njegovog sadržaja i olupine.

#### Članak 5. **(Obveza istraživanja)**

- (1) Svaka nesreća ili ozbiljan incident, u koji je umiješan zrakoplov drugačiji od onih koji su navedeni u Aneksu II Dodatka I Pravilnika o zajedničkim pravilima u oblasti civilnog zrakoplovstva i uspostavljanju Europske agencije za sigurnost zračne plovidbe ("Službeni glasnik Bosne i Hercegovine", broj: 45/10), podliježe sigurnosnoj istrazi u Bosni i Hercegovini na čijoj teritoriji se ta nesreća ili ozbiljni incident dogodio.
- (2) Kada je zrakoplov, koji nije obuhvaćen Aneksom II Dodatka I Pravilnika o zajedničkim pravilima u oblasti civilnog zrakoplovstva i uspostavljanju Europske agencije za sigurnost zračne plovidbe ("Službeni glasnik Bosne i Hercegovine", broj: 45/10), a koji je registriran u Bosni i Hercegovini, umiješan u nesreću ili ozbiljan incident na mjestu za koje se ne može definitivno utvrditi da je na teritoriji bilo koje od države ECAA područja, sigurnosnu istragu vrši organ za sigurnosne istrage države ECAA područja u kojoj je zrakoplov registriran.
- (3) O opsegu sigurnosnih istraga iz stavka (1), (2) i (4) i postupku koji slijedi u sprovođenju takvih sigurnosnih istraga odlučuje Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova, pri tom imajući u vidu lekcije koje očekuje da nauči iz istrage, s ciljem poboljšanja sigurnosti letenja, uključujući i one zrakoplove čija je maksimalna masa pri polijetanju manja ili jednaka 2250 kg.
- (4) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova može odlučiti da istražuje incidente koji nisu obuhvaćeni stavkom (1) i (2) ovoga pravilnika, kao i nesreće ili ozbiljne incidente drugih tipova zrakoplova, sukladno ovom pravilniku, kada očekuje da se iz njih izvuku sigurnosna saznanja.
- (5) Sigurnosne istrage iz stavka (1), (2) i (4) se ni u kom slučaju ne bave pripisivanjem krivice ili odgovornosti. One su neovisne, odvojene od i ne zadiru u bilo koji sudski ili upravni postupak kojim se određuje krivica ili odgovornost.

#### Članak 6. **(Suradnja između organa za sigurnosne istrage)**

- (1) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova može zatražiti pomoć od organa za sigurnosne istrage iz drugih država ECAA područja. Kada se, nakon dobijenog zahtjeva, organ za sigurnosne istrage složi da pruži pomoć, takva pomoć se, u mjeri u kojoj je to moguće, pruža besplatno.

- (2) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova može delegirati sprovođenje istrage o nesreći ili ozbiljnom incidentu drugom organu za sigurnosne istrage sukladno međusobnom dogovoru i dužna je da olakša proces istrage tom drugom istražnom organu.

### **III-MEĐUNARODNE OBVEZE**

#### **Članak 7.**

##### **(Učešće BHDCA u sigurnosnim istragama)**

- (1) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova će, pod uvjetom da je zadovoljen zahtjev da nema sukoba interesa, pozvati BHDCA, u okviru njene nadležnosti, da imenuju predstavnika koji će učestvovati:
- (a) kao savjetnik odgovornom istražitelju u bilo kojoj sigurnosnoj istrazi po članku 5. stavak (1) i (2), koja se sprovodi na teritoriji Bosne i Hercegovine ili na lokaciji navedenoj u članku 5. stavak (2) pod kontrolom i po nahođenju odgovornog istražitelja;
  - (b) kao savjetnik imenovan na osnovu ovoga pravilnika i Dodatka I uz ovaj pravilnik, kako bi pomagao akreditiranom predstavniku država ECAA područja u bilo kojoj sigurnosnoj istrazi koja se sprovodi u državi koja nije država ECAA područja, za koju je Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova pozvana da imenuje akreditiranog predstavnika sukladno međunarodnim standardima i preporučanoj praksi za istrage zrakoplovnih nesreća i incidenata, pod nadzorom akreditiranog predstavnika.
- (2) Učesnici iz stavka (1) ovog članka imaju pravo da:
- (a) posjete mjesto nesreće i ispituju olupinu;
  - (b) predlože na koje oblasti treba usmjeriti ispitivanje, te da dobiju informacije od svjedoka;
  - (c) dobiju kopije svih relevantnih dokumenata i relevantne činjenične informacije;
  - (d) učestvuju u čitanju snimljenih zapisa, osim snimača glasa i slike iz pilotske kabine;
  - (e) učestvuju u istražnim aktivnostima van mjesta nesreće, kao što su ispitivanje dijelova, testovi i simulacije, tehnički nautci i sastanci o napretku istrage, osim kada se odnose na utvrđivanje uzroka ili formuliranje sigurnosnih preporuka;
- (3) BHDCA je dužna da pruži podršku istrazi u kojoj učestvuju, tako što će Jedinici za istraživanje nesreća zrakoplova osigurati tražene informacije, savjetnike i opremu.

#### **Članak 8.**

##### **(Obveza prijavljivanja nesreća i ozbiljnih incidenata)**

- (1) Svaka osoba, koja ima saznanje da se dogodila nesreća ili ozbiljan incident, dužna je da o tome odmah obavijesti Jedinicu za istraživanje nesreća zrakoplova.
- (2) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova je dužna da o svim nesrećama i ozbiljnim incidentima, o kojim je obaviještena, odmah obavijesti Zajednički komitet, koji je uspostavljen za ECAA područje, Međunarodnu organizaciju za civilno zrakoplovstvo (ICAO), države ECAA područja i predmetne države koje nisu države ECAA područja, sukladno međunarodnim standardima i preporučanoj praksi.

## Članak 9.

### (Učešće Bosne i Hercegovine u sigurnosnim istragama)

- (1) Nakon prijema obavijesti o nesreći ili ozbiljnom incidentu od druge države ECAA područja ili države koja nije država ECAA područja, države ECAA područja koje su država registra, država operatora, država dizajna i država proizvodnje, dužne su da, u što skorijem roku, obavijeste Bosnu i Hercegovinu, Jedinicu za istraživanje nesreća zrakoplova ili državu koja nije država ECAA područja na čijoj teritoriji se nesreća ili ozbiljan incident dogodio, da li namjeravaju da imenuju akreditiranog predstavnika sukladno međunarodnim standardima i preporučanoj praksi. Kada se takav akreditirani predstavnik imenuje, dostavljaju se i njegovo ili njene ime i kontakt informacije, kao i očekivani datum dolaska, ako akreditirani predstavnik namjerava da doputuje u državu koja je poslala obavjest.
- (2) Akreditirane predstavnike za državu dizajna imenuje organ za sigurnosne istrage države ECAA područja na čijoj teritoriji se nalazi glavno mjesto poslovanja imatelja certifikata za tipski dizajn zrakoplova ili pogonske grupe.

## IV - STATUS SIGURNOSNIH ISTRAŽITELJA

### Članak 10.

#### (Status sigurnosnih istražitelja)

- (1) Nakon imenovanja od strane Jedinice za istraživanje nesreća zrakoplova i bez obzira na eventualne sudske istrage, odgovorni istražitelj ima ovlaštenje da poduzme neophodne mjere da bi se zadovoljili zahtjevi sigurnosne istrage.
- (2) Bez obzira na obveze glede povjerljivosti prema Zakonu o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", broj: 39/09), Zakonu o zaštiti tajnih podataka ("Službeni glasnik BiH", broj: 54/05 i 12/09) i Zakonu o zaštiti osobnih podataka ("Službeni glasnik BiH", broj: 49/06 i 76/11), odgovorni istražitelj ima posebno pravo da:
  - (a) ima neposredan, neograničen i nesputan pristup mjestu nesreće ili incidenta, kao i zrakoplovu, njegovim dijelovima ili olupini;
  - (b) neposredno popiše dokaze i osigura kontrolirano uklanjanje ostataka, ili dijelova u svrhu ispitivanja ili analize;
  - (c) ima neposredan pristup i kontrolu nad snimačima leta, njihovom sadržaju i drugim relevantnim zapisima;
  - (d) zahtijeva i daje svoj doprinos kompletnoj autopsiji tijela smrtno ozljeđenih osoba i da ima neposredan pristup rezultatima takvih ispitivanja ili testova urađenih na uzetim uzorcima;
  - (e) zahtijeva medicinsko ispitivanje ljudi uključenih u upravljanje zrakoplovom ili da zahtijeva da se urade testovi na uzorcima uzetih od tih ljudi i da ima neposredan pristup rezultatima tih ispitivanja ili testova;
  - (f) poziva i pregleda svjedoke i da od njih traži da dostave ili daju informaciju ili dokaze relevantne za sigurnosnu istragu;
  - (g) ima slobodan pristup svim relevantnim informacijama ili zapisima koje posjeduje vlasnik, nositelj certifikata za tipski dizajn, odgovorna organizacija za održavanje, organizacija za obuku, operator ili proizvođač zrakoplova, BHDCA i pružatelji usluga u zračnoj plovidbi ili aerodromski operatori.

- (3) Prava popisana u stavku (2) ovog članka odnose se i na stručnjake ili savjetnike, kao i na akreditirane predstavnike, njihove stručnjake ili savjetnike odgovornog istražitelja u opsegu koji je neophodan da im omogući učinkovito učestvovanje u sigurnosnoj istrazi. Ova prava ne zadiru u prava istražitelja i stručnjaka koje imenuju općinski, osnovni, kantonalni, okružni, Brčko distrikt, entitetski i državni sudski i tužiteljski organi u Bosni i Hercegovini.
- (4) Svaka osoba, koje učestvuje u sigurnosnim istragama, dužna je da svoje dužnosti obavlja neovisno i neće tražiti, niti prihvatati instrukcije od bilo koga osim od odgovornog istražitelja ili akreditiranog predstavnika.

Članak 11.  
**(Suradnja istraga)**

- (1) Ukoliko je pokrenuta i sudska istraga u vezi sa zrakoplovnom nesrećom, o tome je potrebno obavijestiti odgovornog istražitelja. U takvim slučajevima, odgovorni istražitelj je dužan osigurati dosljednost, te zadržati nadzor nad snimačima leta i sve fizičke dokaze. Sudski organ može odrediti jednog službenika iz tog organa da prati snimače leta ili fizičke dokaze do mjesta očitavanja ili obrade. U slučaju kada bi se ispitivanjem ili analizom takvih fizičkih dokaza moglo doći do njihovog modificiranja, mijenjanja ili uništavanja, prethodno će se tražiti suglasnost sudskih organa, ne dirajući u važeće propise. Kada ta suglasnost nije dobijena sukladno aranžmanima navedenim u stavku (3) u prihvatljivom vremenskom roku i ne duže od dvije sedmice nakon podnošenja zahtjeva, to neće spriječiti odgovornog istražitelja da sprovodi ispitivanja i analize. Kada sudski organ ima ovlaštenje da izuzme dokaze, odgovornom istražitelju se daje neposredan i neograničen pristup takvim dokazima, kao i njihovo korištenje.
- (2) Kada se, tijekom sigurnosne istrage, utvrdi ili posumnja da je u nesreći ili ozbiljnom incidentu udjela imao i određeni čin nezakonitog ometanja, kako je definiran Zakonom o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", broj: 39/09), glavni istražitelj je dužan da o tome odmah obavijesti nadležne organe. Sukladno članku 13. ovoga pravilnika, relevantne informacije prikupljene u sigurnosnoj istrazi moraju se podijeliti sa tim organima odmah i po zahtjevu, a relevantni materijali se također mogu dostaviti tim organima. Dijeljenje tih informacija i materijala ne zadire u pravo Jedinice za istraživanje nesreća zrakoplova da nastavi sa sigurnosnom istragom, a u suradnji sa organima na koje je eventualno prenešena kontrola nad mjestom nesreće ili incidenta.
- (3) Vijeće ministara Bosne i Hercegovine je dužno osigurati da organi za sigurnosne istrage, s jedne strane, i drugi organi koji se obično uključuju u aktivnosti koje se odnose na sigurnosne istrage, kao što su sudski organi, BHDCA, službe potrage i spašavanja, s druge strane, surađuju jedni s drugima kroz unaprijed zaključene sporazume.
- (4) Sporazumi iz prethodnog stavka treba da poštuju neovisnost Jedinice za istraživanje nesreća zrakoplova, te omogućće marljivo i učinkovito sprovođenje tehničke istrage.
- (5) Sporazumi iz stavka (3) ovog članka, pored ostalog, obuhvataju sljedeća pitanja:
  - (a) pristup mjestu nesreće;
  - (b) čuvanje i pristup dokazima;
  - (c) početno i stalno obavješćavanje o statusu svakog procesa;
  - (d) razmjena informacija;
  - (e) odgovarajuća uporaba sigurnosnih informacija;
  - (f) rješavanje sporova;
- (6) Države ECAA područja obavješćavaju Zajednički komitet o ovim dogovorima.



## V - ČUVANJE DOKAZA

### Članak 12. (Čuvanje dokaza)

- (1) Država ECAA područja, na čijoj teritoriji se dogodila nesreća ili ozbiljan incident, odgovorna je za osiguravanje sigurnog postupanja sa svim dokazima i za poduzimanje svih razumnih mjera da zaštiti takve dokaze i za održavanje sigurnog nadzora nad zrakoplovom, njegovim dijelovima i njegovom olupinom u periodu koji je neophodan radi sigurnosne istrage. Zaštita dokaza uključuje čuvanje, uz pomoć fotografskih ili drugih sredstava, svakog dokaza koji bi se mogao ukloniti, izbrisati, izgubiti ili uništiti. Siguran nadzor uključuje zaštitu od daljnjeg oštećivanja, pristupa neovlaštenih osoba, krađe i pogoršanja stanja.
- (2) Dok se čeka dolazak sigurnosnih istražitelja, nitko neće mijenjati stanje mjesta nesreće, uzimati bilo kakve uzorke sa njega, pomijerati ili uzimati uzorke iz zrakoplova, njegove dijelove ili njegovu olupinu, niti ih pomijerati ili uklanjati, osim ako se takva radnja traži iz sigurnosnih razloga ili da se dovede pomoć povrijeđenim osobama ili uz izričitu dozvolu organa koji kontroliraju mjesto nesreće, i kada je moguće, uz konsultacije sa organom za sigurnosne istrage.
- (3) Svaka uključena osoba dužna je da poduzme sve neophodne korake da sačuva dokumentaciju, materijale i zapise koji su u vezi sa događajem, a posebno da spriječi brisanje zapisa razgovora i alarma nakon leta.

### Članak 13. (Zaštita osjetljivih sigurnosnih informacija)

- (1) Sljedeći zapisi neće biti dostupni ili korišteni u druge svrhe osim za sigurnosne istrage:
  - a) sve izjave koje je Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova uzela od osoba tijekom sigurnosne istrage;
  - b) zapise koji otkrivaju identitet osoba koje su dale dokaze u kontekstu sigurnosne istrage;
  - c) informacije koje je prikupila Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova, a koje su posebno osjetljive i osobne prirode, uključujući i informacije koje se odnose na zdravlje pojedinaca;
  - d) materijali sačinjeni naknadno tijekom istrage, kao što su bilješke, nacrti, mišljenja koja su napisali istražitelji, mišljenja izražena u analizama informacija, uključujući i informacije sa snimača leta;
  - e) informacije i dokaze koje su osigurali istražitelji iz drugih država ECAA područja ili država koje nisu države ECAA područja, sukladno međunarodnim standardima i praksi, kada to zatraži njihov organ za sigurnosne istrage;
  - f) nacrti preliminaranih ili konačnih izvješća ili privremenih izvješća;
  - g) zapisi glasa i slike iz pilotske kabine i njihovi transkripti, kao i glasovni zapisi iz jedinica za kontrolu zračnog prometa, osiguravajući također da informacije, koje nisu relevantne za sigurnosnu istragu, a posebno informacije o osobnoj privatnosti, budu adekvatno zaštićene, bez obzira na stavak (3).
- (2) Sljedeći zapisi neće biti dostupni ili korišteni u druge svrhe osim za sigurnosne istrage ili u druge svrhe koje imaju za cilj poboljšanje sigurnosti u zrakoplovstvu:
  - a) sva komunikacija između lica koja su uključena u upravljanje zrakoplovom;
  - b) pisani ili elektronski zapisi i transkripti iz jedinice za kontrolu zračnog prometa, uključujući izvješća i rezultate urađene u interne svrhe;
  - c) priložna pisma za prijenos sigurnosnih preporuka sa Jedinice za istraživanje nesreća zrakoplova na primatelja, kada to zatraži organ za sigurnosne istrage koji izdaje preporuku;

- d) izvješća o događajima podnešena sukladno Pravilniku o izvješćivanju o događajima ("Službeni glasnik BiH", broj: 12/06).
- (3) Zapisi sa snimača podataka o letu neće biti dostupni ili korišteni u druge svrhe osim za sigurnosne istrage, u svrhe plovidbenosti ili održavanja, osim kada su sa takvih zapisa uklonjene identifikacijske oznake ili su objelodanjeni sukladno sigurnosnim procedurama.
- (4) Bez obzira na stavak (1) i (2), sudski organi ili Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova može odlučiti da je korist od objelodanjivanja zapisa iz stavka (1) i (2) u bilo koje druge svrhe koje dozvoljava zakon važnija od domaćeg i međunarodnog negativnog utjecaja koji takva radnja može imati na tu i svaku buduću sigurnosnu istragu.
- (5) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova može odlučiti da ograniči slučajeve u kojima takva odluka o objelodanjivanju može biti donešena, poštujući ECAA sporazum.
- (6) Dostavljanje zapisa iz stavka (1) i (2) drugoj državi ECAA područja u druge svrhe osim sigurnosne istrage i, dodatno na stavak (2), u druge svrhe osim onih koje imaju za cilj poboljšanje sigurnosti zrakoplovstva, može biti odobreno ukoliko to dozvoljava zakon države ECAA područja koja dostavlja zapise.
- (7) Obrada ili objelodanjivanje zapisa, prispjelih kroz komunikaciju opisanu u prethodnom stavku, od strane organa države ECAA područja koja prima zapise, dozvoljeno je samo uz prethodne konsultacije sa državom ECAA područja koja dostavlja zapise i sukladno zakonu države ECAA područja koja prima zapise.
- (8) Objelodanjivanje zapisa je dozvoljeno isključivo za podatke koji su neophodni za svrhe navedene u stavku (3).

#### Članak 14. (Dostavljanje informacija)

- (1) Osoblje Jedinice za istraživanje nesreća zrakoplova ili bilo koja osoba koja je pozvana da učestvuje ili da doprinese sigurnosnoj istrazi, obvezana je važećim pravilima profesionalne tajne, uključujući i pravila o anonimnosti onih koji su uključeni u nesreću ili incident, sukladno važećim propisima.
- (2) Bez obzira na obveze utvrđene u članku 15. i 16. ovoga pravilnika, Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova dostavlja informacije koje smatra relevantnim za sprječavanje nesreće ili ozbiljnog incidenta osobama odgovornim za proizvodnju ili održavanje zrakoplova ili opreme za zrakoplov, i pojedincima ili pravnim osobama odgovornim za operacije zrakoplova ili za obuku osoblja.
- (3) Bez obzira na obveze utvrđene u članku 15. i 16. ovoga pravilnika, nadležna Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova i akreditirani predstavnik naveden u članku 7. ovoga pravilnika dužni su da BHDCA dostave relevantne činjenične informacije dobijene tijekom sigurnosne istrage, osim informacija navedenih u članku 13. stavak (1) ovoga pravilnika ili onih koje dovode do sukoba interesa. Zaprimiteljne informacije moraju biti zaštićene sukladno članku 13. ovoga pravilnika i Zakonom o zaštiti osobnih podataka ("Službeni glasnik BiH", broj: 49/06 i 76/11).
- (4) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova je ovlaštena da obavijesti žrtve i njihovu rodbinu ili njihova udruženja ili da iznese u javnost bilo koju informaciju o činjeničnim zapažanjima, postupcima sigurnosne istrage, moguća preliminarna izvješća ili zaključke i/ili sigurnosne preporuke, pod uvjetom da ne ugrožavaju ciljeve sigurnosne istrage i da su u potpunosti sukladni Zakonu o zaštiti osobnih podataka ("Službeni glasnik BiH", broj: 49/06 i 76/11).
- (5) Prije iznošenja u javnost informacija iz stavka (4) ovoga članka, Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova prosljeđuje te informacije žrtvama i njihovoj rodbini ili njihovim udruženjima na način koji ne ugrožava ciljeve sigurnosne istrage.

## VI- IZVJEŠĆA O ISTRAZI

### Članak 15. (Izvješća o istrazi)

- (1) Svaka sigurnosna istraga zaključuje se izvješćem u formi koja odgovara vrsti i ozbiljnosti nesreće ili ozbiljnog incidenta. U izvješću se obvezno konstatuje da je jedini cilj sigurnosne istrage sprječavanje budućih nesreća i incidenata bez pripisivanja krivice ili odgovornosti. Izvješće sadrži, kada je potrebno, sigurnosne preporuke. Izvješće štiti anonimnost svakog pojedinca koji je uključen u nesreću ili ozbiljan incident.
- (2) Kada iz sigurnosnih istraga nastanu izvješća prije završetka istrage, prije njihovog objavljivanja Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova može zatražiti komentare od BHDCA, nositelja uvjerenja za dizajn, proizvođača i operatora, koji su vezani važećim pravilima profesionalne tajne glede sadržaja konsultacija.
- (3) Prije objavljivanja konačnog izvješća, Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova je dužna da zatraži komentare od BHDCA, a preko nje predmetnog nositelja uvjerenja za dizajn, proizvođača i operatora, koji su vezani važećim pravilima profesionalne tajne glede sadržaja konsultacija. U traženju takvih komentara, Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova dužna je štovati međunarodne standarde i preporučanu praksu.
- (4) Informacije obuhvaćene člankom 13. ovoga pravilnika se uvrštavaju u izvješće samo kada su relevantne za analizu nesreće ili ozbiljnog incidenta. Informacije ili dijelovi informacija, koji nisu relevantni za analizu, ne objelodanjuju se.
- (5) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova dužna je da objavi konačno izvješće u najkraćem mogućem vremenu, a ako je moguće, u roku od 12 mjeseci od dana nesreće ili ozbiljnog incidenta.
- (6) Ukoliko konačno izvješće ne može biti objavljeno u roku od 12 mjeseci, Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova daje privremenu izjavu, bar na svaku godišnjicu nesreće ili ozbiljnog incidenta, dajući detalje o napretku istrage i eventualnim sigurnosnim pitanjima.
- (7) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova je dužna da u što kraćem roku proslijedi primjerak konačnog izvješća i sigurnosnih preporuka ka:
  - (a) nadležnim organima za istrage i vlastima civilnog zrakoplovstva država na koje se odnose i ICAO-u, sukladno međunarodnim standardima i preporučanoj praksi;
  - (b) primateljima sigurnosnih preporuka koje se nalaze u izvješću;
  - (c) Zajedničkom komitetu, osim kada je izvješće dostupno javnosti kroz elektronske medije, a u tom slučaju ga Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova samo obavještava o tome.

### Članak 16. (Sigurnosne preporuke)

- (1) U svakoj fazi sigurnosne istrage, Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova je dužna da, putem dopisa, nakon odgovarajućih konsultacija sa relevantnim stranama, preporuča organima na koje se odnosi, uključujući i one u drugim državama ECAA područja ili država koje nisu države ECAA područja, sve preventivne radnje za koje smatra da je neophodno odmah poduzeti s ciljem unaprjeđenja sigurnosti zračne plovidbe.
- (2) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova može izdati sigurnosne preporuke na temelju studija ili analize niza istraga ili drugih aktivnosti koje se sprovedu sukladno članku 4. stavak (4) ovoga pravilnika.

- (3) Sigurnosna preporuka ni u kom slučaju ne stvara pretpostavku krivice ili odgovornosti za nesreću, ozbiljni incident ili incident.

#### Članak 17.

##### **(Propratne radnje nakon sigurnosnih preporuka i baza podataka o sigurnosnim preporukama)**

- (1) Primateelj sigurnosne preporuke potvrđuje prijem dopisa i obavještava Jedinicu za istraživanje nesreća zrakoplova, koja je izdala preporuku, u roku od 90 dana od prijema dopisa o radnjama koje su poduzete ili o kojima se razmatra, i kada je potrebno, o vremenu koje je potrebno za njihovo okončanje, a kada nisu poduzete radnje, o razlozima za to.
- (2) U roku od 60 dana od dana prijema odgovora, Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova obavještava primatelja da li smatra ili ne smatra odgovor adekvatnim i daje pojašnjenje kada se ne slaže sa odlukom da se ne poduzme nikakva radnja.
- (3) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova sprovodi postupke evidentiranja odgovora na sigurnosne preporuke koje je objavila.
- (4) Svako tijelo koje dobije sigurnosne preporuke, uključujući i BHDCA, dužno je da sprovede postupke za praćenje napretka radnji koje su poduzete kao odgovor na dobijene sigurnosne preporuke.
- (5) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova evidentira u specijaliziranoj bazi podataka sve sigurnosne preporuke objavljene sukladno članku 16. stavak (1) i (2), kao i odgovore na iste. Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova na isti način evidentira u specijaliziranoj bazi podataka sve sigurnosne preporuke pristigle iz država koje nisu države ECAA područja.

#### Članak 18.

##### **(Izvešćivanje o događajima)**

- (1) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova, BHDCA i drugi nadležni organi, u međusobnoj suradnji, učestvuju u razmjeni i analizi informacija koje su obuhvaćene Pravilnikom o preuzimanju određenih propisa Europske zajednice o prijavljivanju događaja u civilnom zrakoplovstvu ("Službeni glasnik BiH", broj: 83/10 od 11.10.2010. godine).
- (2) Razmjena i analiza obuhvataju „onlajn“ (*online*) pristup ovlaštenih osoba informacijama iz specijalizirane baze podataka sukladno Pravilniku o preuzimanju određenih propisa Europske zajednice o prijavljivanju događaja u civilnom zrakoplovstvu ("Službeni glasnik BiH", broj: 83/10), kao i informacijama kojim se izravno identificira zrakoplov koji je predmet izvješća o događaju, kao što su, ukoliko su dostupne, informacije o serijskom i registracijskom broju. Ovaj pristup ne obuhvata informacije koje identificiraju operatora koji je predmet tog izvješća o događajima.
- (3) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova, BHDCA i drugi nadležni organi su dužni da osiguraju tajnost takvih informacija, sukladno Zakonu o zaštiti osobnih podataka ("Službeni glasnik BiH", broj: 49/06 i 76/11), te da ograniče njihovu uporabu na ono što je strogo neophodno za izvršavanje njihovih obveza glede sigurnosti zračne plovidbe. U tom smislu, te informacije se koriste samo za analize sigurnosnih trendova koji mogu stvoriti temelj za anonimne sigurnosne preporuke ili direktive o plovidbenosti bez pripisivanja krivice ili odgovornosti.

## Članak 19.

### **(Informacije o osobama i opasnim robama u zrakoplovu)**

- (1) Aviokompanije sa ECAA područja, koje izvode letove slijetanja ili polijetanja sa određenog aerodroma smještenog na teritoriji države ECAA područja, kao i aviokompanije iz država koje nisu države ECAA područja, koje izvode letove u odlasku sa takvog aerodroma, sprovode postupke koji omogućavaju da se:
  - (a) što je prije moguće, a najkasnije u roku od dva sata od obavjesti da se dogodila nesreća zrakoplova, izradi ovjerena lista, utemeljena na najrelevantnijim dostupnim informacijama, svih osoba u zrakoplovu; i
  - (b) odmah nakon obavjesti da se dogodila nesreća zrakoplova, izradi lista opasne robe u zrakoplovu.
- (2) Liste iz stavka (1) su dostupne odgovorno organu za sigurnosne istrage, organu koji je odredila svaka od država ECAA područja da surađuje sa rodbinom osoba u zrakoplovu i, po potrebi, medicinskim jedinicama kojim te informacije mogu zatrebati u vezi sa tretiranjem žrtava.
- (3) Kako bi se omogućilo rodbini putnika da brzo dobiju informacije koje se odnose na prisustvo njihove rodbine u zrakoplovu koji je uključen u nesreću, aviokompanije su dužne da ponude putnicima priliku da daju ime i kontakt informacije o osobi koju treba kontaktirati u slučaju nesreće. Aviokompanije mogu koristiti ove informacije samo u slučaju nesreće i ne smiju ih prenositi trećim stranama ili koristiti u komercijalne svrhe.
- (4) Ime određene sobe u zrakoplovu ne saopštava se javnosti prije nego što relevantni organ o tome ne obavijesti rodbinu te osobe. Lista iz stavka (1) točka (a) čuva se u tajnosti, sukladno Zakonu o zaštiti osobnih podataka ("Službeni glasnik BiH", broj: 49/06 i 76/11), a ime svake osobe navedene na toj listi se, sukladno pomenutom aktu, saopćava javnosti tek ako to dopusti rodbina osobe u zrakoplovu.

## **VII- POMOĆ ŽRTVAMA ZRAKOPLOVNIH NESREĆA**

### Članak 20.

#### **(Pomoć žrtvama zrakoplovnih nesreća i njihovoj rodbini)**

- (1) Sa ciljem da se osigura sveobuhvatniji i usklađeniji odgovor na nesreće koje se događaju na teritorijama država ECAA područja, Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova je dužna da utvrdi plan za hitne situacije u slučaju nesreće u civilnom zrakoplovstvu. Takvim planom potrebno je obuhvatiti i pomoć žrtvama nesreća u civilnom zrakoplovstvu i njihovoj rodbini.
- (2) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova je dužna da osigura da sve aviokompanije, koje imaju poslovnu jedinicu na teritoriji Bosne i Hercegovine, imaju plan za pomoć žrtvama nesreća u civilnom zrakoplovstvu i njihovoj rodbini. Ti planovi moraju posebno uzeti u obzir psihološku pomoć žrtvama nesreća u civilnom zrakoplovstvu i njihovoj rodbini, te omogućiti aviokompaniji da reagira u slučaju velike nesreće. Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova vrši stručni nadzor planova za pružanje pomoći koje su utvrdile aviokompanije koje imaju poslovne jedinice na njihovoj teritoriji. Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova je dužna i da podstiče aviokompanije iz država koje nisu države ECAA područja, a koje rade u Bosni i Hercegovini, da donesu slične planove za pružanje pomoći žrtvama nesreća u civilnom zrakoplovstvu i njihovoj rodbini.

- (3) Kada se dogodi nesreća, Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova, ako je zadužena za istragu, u kojoj aviokompanija čiji je zrakoplov uključen u nesreću ima poslovnu jedinicu na teritoriji Bosne i Hercegovine, ili koja je imala veliki broj BiH državljana u zrakoplovu koji je uključen u nesreću, dužna je da omogući imenovanje referentnog lica kao kontakt osobe kojoj se žrtve i njihova rodbina mogu obratiti za informacije.
- (4) Država ECAA područja ili neka druga država koja nije država ECAA područja, koja zbog smrtnih slučajeva ili ozbiljnih ozljeda svojih građana ima poseban interes za nesreću koja se dogodila na teritoriji država ECAA područja, ima ovlaštenje da imenuje stručnjaka koji ima pravo:
  - a) da posjeti mjesto nesreće;
  - b) ima pristup relevantnim činjeničnim informacijama, koje je za javnu objavu odobrio odgovorni organ za sigurnosne istrage, i informacijama o napretku istrage;
  - c) da dobije kopiju konačnog izvješća.
- (5) Stručnjak imenovan sukladno stavku (4), može pomoći u identificiranju žrtava i prisustvovati sastancima sa preživjelim iz svoje države.
- (6) Sukladno odredbama propisa o obligacionim odnosima u civilnom zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine glede osiguranja za avioprijevoznike i operatore zrakoplova, i avioprijevoznici država koje nisu države ECAA područja su dužni da ispunjavaju obveze u vezi sa osiguranjem koje su utvrđene u tim odredbama.

## **VIII - PRISTUP DOKUMENTIMA**

### **Članak 21.**

#### **(Pristup dokumentima i zaštita osobnih podataka)**

Ovaj pravilnik se primjenjuje sukladno Zakonu o zaštiti osobnih podataka ("Službeni glasnik BiH", broj: 49/06 i 76/11) i Zakonu o zaštiti tajnih podataka ("Službeni glasnik BiH", broj: 54/05 i 12/09) glede pristupa dokumentima i zaštiti osobnih podataka.

## **IX - ZAVRŠNE ODREDBE I STUPANJE NA SNAGU**

### **Članak 22.**

#### **(Provedbeni akti)**

Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova donijet će provedbene propise u formi priručnika, naputaka, instrukcija i drugo, kojima će regulirati uvjete i način sprovođenja istrage nesreća i ozbiljnih incidenata zrakoplova, sukladno Zakonu o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine, ovom pravilniku i drugim propisima nastalim na temelju Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine, kojim se uređuje materija istraživanja nesreća i ozbiljnih incidenata.

### **Članak 23.**

#### **(Završne odredbe)**

Danom stupanja na snagu ovoga pravilnika prestaje da važi Pravilnik o načinu ispitivanja uzroka nesreća zrakoplova ("Službeni glasnik BiH", broj: 44/04) od 28.09.2004. godine.

Članak 24.  
**(Stupanje na snagu)**

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmoga dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku Bosne i Hercegovine".

Broj: 1-3-02-2-339-1/14  
Banja Luka, 10.04.2014. godine

Generalni ravnatelj  
Đorđe Ratkovića, v.r.

## **DODATAKI**

### **LISTA PRIMJERA OZBILJNIH INCIDENATA**

Navedeni incidenti su tipični primjeri incidenata za koje je vjerojatno da su ozbiljni incidenti. Lista nije potpuna i služi samo kao smjernica u vezi sa definicijom "ozbiljnog incidenta":

- blizak susret u zraku koji zahtijeva manevar izbjegavanja sa ciljem da se izbjegne sudar ili nesigurna situacija ili pri kojem bi postupak izbjegavanja predstavljao odgovarajuću radnju;
- kontrolirani let u tlo koji je jedva izbjegnuto ;
- prekinuto polijetanje na zatvorenoj ili zauzetoj poletno-sletnoj stazi, na rulnoj stazi, osim odobrenih operacija helikoptera, ili sa nedodijeljene poletno-sletne staze;
- polijetanje sa zatvorene ili zauzete poletno-sletne staze, sa rulne staze, osim odobrenih operacija helikoptera, ili sa nedodijeljene poletno-sletne staze;
- slijetanje ili pokušaj slijetanja na zatvorenu ili zauzetu poletno-sletnu stazu, na rulnu stazu, osim odobrenih operacija helikoptera, ili na nedodijeljenu poletno-sletnu stazu, nemogućnost postizanja predviđenih performansi za vrijeme polijetanja ili početnog penjanja;
- požar i dim u putničkom prostoru, u prostoru za tovar ili požar na motoru, čak iako su takvi požari ugašeni uporabom sredstava za gašenje;
- događaji kod kojih je letačka posada morala da koristi kisik za slučaj nužde;
- kvar na konstrukciji zrakoplova ili raspad motora, uključujući i nekontrolirane kvarove na turbinskom motoru, koji se ne klasificiraju kao nesreća;
- višestruki kvarovi jednog ili više sustava zrakoplova koji ozbiljno utječu na upravljanje zrakoplovom;
- slučajevi onesposobljenosti letačke posade tijekom leta;
- situacije u kojim količina goriva zahtijeva da pilot proglasi izvanredno stanje;
- upadi na poletno-sletnu stazu, klasificirani kao ozbiljnost A stupnja prema Priručniku o sprječavanju upada na poletno-sletnu stazu, kojim se preuzima ICAO doc 9870, a koji sadrži informacije o klasificiranju ozbiljnosti;
- incidenti pri polijetanju ili slijetanju. Incidenti kao što je slijetanje prije poletno- sletne staze, slijetanje sa zaustavljanjem preko kraja poletno-sletne staze, ili izlijetanje bočno izvan granica poletno-sletne staze, kvarovi sustava, meteorološke nepogode, upravljanje zrakoplovom izvan odobrenih aerodinamičkih ograničenja ili druge pojave koje su mogle izazvati teškoće pri upravljanju zrakoplovom, kvar više od jednog sustava u redundantnom sustavu koji je obavezan za vođenje leta ili navigaciju.