



Nakon detaljno sprovedene analize „Završnog izvještaja o ispitivanju nesreće vazduhoplova Vlade Republike Makedonije, Beechcraft, Super King Air B200, registarske oznake Z3-BAB, koja se dogodila 26.02.2004. godine Mostar, BiH“, a kog je objavila Komisija, koju je predvodio gospodin Omer Kulić,

#### BHDCA

Radi potpune istine, a u cilju zaštite digniteta Komisije, koja je vršila istragu predmetne nesreće u periodu od 26.02. do 05.05.2004. godine, i svoj izvještaj objavila 05.05.2004. godine, OBJAVLJUJE KOMENTARE koje su utvrdile stručne službe BHDCA u pojedinostima o utvrđenim propustima i nezakonitostima prilikom izrade Izvještaja Komisije, koju je predvodio gospodin Omer Kulić:

1. Nesreća vazduhoplova, registarske oznake Z3-BAB, istražena je odmah nakon što se dogodila 2004. godine, od strane vrlo kompetentne međunarodne Komisije, sačinjene od strane dokazanih vazduhoplovnih eksperata iz BiH, Srbije, Hrvatske, Makedonije, SAD i SFOR, a Izvještaj ove komisije objavljen je 05.05.2004. godine i možete ga preuzeti sa web stranice BHDCA. Navedena vrlo bitna činjenica trebala je biti konstatovana u Uvodnom dijelu Završnog izvještaja Komisije, koju je predvodio gosp. Omer Kulić.
2. Završni izvještaj, koji je sačinila Komisija, koju je predvodio gospodin Omer Kulić, predstavlja plagijat „Završnog izvještaja o ispitivanju nesreće aviona Beechcraft Super King Air 200, registarske oznake Z3-BAB, Mostar, 26.02.2004. godine“, koji je objavljen 05.05.2004. godine, a utvrđeni uzrok nesreće je upravo onaj koji znamo već duže od deset godina.
3. Komisija, koju je predvodio gospodin Omer Kulić, nije ispoštovala nijedan standard naveden u ICAO Aneks 13: počevši od standarda 5.13. koji propisuje da je ponovno otvaranje istrage moguće samo ako se nakon istrage, koja je zatvorena, pojavi novi i značajan dokaz (kumulativan uslov), pa do standarda vezanih za obavještavanja zainteresovanih strana o ponovnom otvaranju istrage; poštivanju prava i obaveza države događaja; poštivanju prava i obaveza proizvođača i dizajna aviona da zastupaju svoje interese u ponovnoj istrazi, te učestvuju u istoj, do samog postupka sprovođenja dokaza, izrade nacrtu izvještaja i davanja mogućnosti za komentare na izvještaj.
4. Komisija je prekršila odredbe člana 109. stav (2) Zakon o vazduhoplovstvu Bosne i Hercegovine jer nije dala mogućnost zainteresovanim stranama da učestvuju u istrazi putem svojih akreditovanih predstavnika.
5. Poseban presedan i pravni nonsens, u dosadašnjoj istoriji ispitivanja vazduhoplovnih nesreća, predstavlja pozivanje Komisije na Uredbu 996/2010 Evropskog parlamenta i Vijeća, zbog činjenice da je predmetna uredba donesena šest godina nakon što se nesreća dogodila, pa je protivno pravu primjenjivati je retroaktivno na predmetnu istragu.
6. Svojevrsan presedan, do sada nezabilježen u istoriji objavljivanja izvještaja o vazduhoplovnim nesrećama, predstavlja činjenica da je Završni izvještaj prvo javno objavljen na konferenciji za medije u Republici Makedoniji, dana 27.12.2014. godine, pa nakon toga, na konferenciji za medije u Bosni i Hercegovini, 06.01.2015. godine (država koja vodi istragu–BiH, Završni izvještaj objavljuje u drugoj državi–Makedoniji).

7. Sprovedenim postupkom i naprijed navedenim načinom postupanja glavnog istražioca gospodina Omera Kulića u znatnoj mjeri prekršene su odredbe međunarodnih standarda, čime je nanesena šteta ugledu Bosne i Hercegovine u međunarodnim vazduhoplovnim institucijama.
8. Na strani iv Završnog izvještaja, navedeni su članovi Komisije koja je sačinila Završni izvještaj, i koja je, po navodima u dokumentu: „imenovana odlukom ministra komunikacija i transporta BiH, broj: 01-29-8-1915/13, od 13.05.2013. godine“, ali **uz izvještaj nije priložena predmetna odluka**, te nije moguće utvrditi da li je to ista Komisija koja je imenovana pomenutom odlukom, kao ni da li su tačni navodi u pasusu 3 na strani 11. predmetnog izvještaja, kojima se tvrdi da je Komisija formirana rješenjem ministra, broj: 01-29-8-1915/13, od 13.05.2013. godine, kako bi ispitala nove, bitne i dostupne dokaze koji se odnose na ovu nesreću. S obzirom da na osnovu konstatacija u dokumentu nije moguće utvrditi da li je Komisija imenovana odlukom ministra ili je formirana rješenjem ministra (oba navoda sadrže isti broj i datum), sve zainteresovane strane trebalo bi upoznati sa sadržajem izvornog dokumenta o uspostavljanju komisije, jer će tek tada biti moguće utvrditi mandat ili zadatak Komisije i izvršiti procjenu da li je Komisija djelovala u skladu sa dokumentom o njenom uspostavljanju.
9. Zbog nemogućnosti uvida u Rješenje ministra o imenovanju komisije, broj: 01-29-8-1915/13, od 13.05.2013. godine, na osnovu navoda o imenima i kvalifikacijama članova Komisije, **nije moguće utvrditi** da li u radu Komisije učestvuju akreditovani predstavnici:
  - a) Zemlje registra i operatora vazduhoplova (Republika Makedonija),
  - b) Zemlje dizajna i proizvodnje vazduhoplova (SAD), i
  - c) SFOR-a, kao zainteresovana strana.
10. U sastav Komisije **nisu uključeni predstavnici BHDCA** (kao predstavnik zemlje događaja i kao zainteresovana strana koja je vodila cjelokupne aktivnosti oko obezbjeđenja uslova i rada Komisije za ispitivanje predmetne nesreće u periodu od 26. februara do 05. maja 2004. godine), **niti je takvo učešće traženo** od BHDCA u istrazi koju je sprovodio gospodin Omer Kulić, čime su prekršene odredbe člana 17. stav (2) Pavilnika za istraživanje vazduhoplovnih incidenata i nesreća.
11. Na osnovu prezentovanog spiska članova Komisije, koju je predvodio gospodin Omer Kulić, nejasno je da li je **5 (pet) članova Komisije iz Republike Makedonije** angažovano u radu Komisije po osnovu ekspertskih znanja ili je njihov angažman po osnovu akreditovanih predstavnika Republike Makedonije. Prema međunarodnim standardima, Republika Makedonija u sastavu Komisije može imati jednog akreditovanog predstavnika, koji može imati savjetnike u broju koji on odredi, ali prilikom donošenja odluka u Komisiji, akreditovani predstavnik i savjetnici akreditovanog predstavnika nemaju pravo glasa, a njihovi izvještaji, ukoliko se ne slažu sa stavovima Komisije, moraju biti sastavni dio Završnog izvještaja. Uvrštavanjem 5 članova iz Republike Makedonije u sastav Komisije, u kojoj se nalaze samo 4 člana iz BiH, omogućeno je preglasavanje predstavnika BiH u radu Komisije, što je vrlo neuobičajeno za imenovanje ovakve vrste komisija.
12. Od 4 člana Komisije koji su iz BiH, dva člana (Omer Kulić i Edis Muratović) su bili i članovi Komisije koja je sprovela istraživanje nesreće vazduhoplova E7-SEX, na Letilištu Zalužani, Banja Luka, od 20.05.2012. godine, za čiji Izvještaj je Tužilaštvo

BiH u aktu, broj T200KTN000787113, od 22.01.2014. godine, koji je dostavljen ministru komunikacija i transporta BiH, navelo da Izvještaj komisije nije moguće koristiti kao dokaz u krivičnom postupku i da je potrebno formirati novu komisiju koja će ponoviti postupak istrage ove nesreće. Navedeno dovoljno govori o **njihovim kompetencijama za sprovođenje istraga nesreća u civilnom vazduhoplovstvu.**

13. Na strani iii Izvještaja Komisije, koju je predvodio gospodin Omer Kulić, u poglavlju „Informacije o dokumentu“ deklarativno je navedeno: „Istraga je otvorena na osnovu dostupnosti novih i bitnih dokaza dostavljenih od strane zvaničnih predstavnika Vlade Republike Makedonije.....“, a na str. 11. „Komisija je formirana kako bi ispitala nove, bitne i dostupne dokaze koji se odnose na ovu nesreću....“ Uvažavajući ove navode, iz Izvještaja nije vidljivo **da li je Tužilaštvo BiH upoznato o postojanju novih i značajnih dokaza odmah po njihovom saznanju** ili su navedene konstatacije samo floskule koje trebaju ostaviti utisak na čitaoca da novi i značajni dokazi postoje. Stručne službe BHDCA, analizirajući Završni izvještaj, nigdje **nisu mogle pronaći nove i značajne dokaze** niti njihovo ispitivanje. Na osnovu toga, Komisija, koju je predvodio gospodin Omer Kulić, je sprovela REVIZIJU „Završnog izvještaja o ispitivanju nesreće aviona Beechcraft Super King Air 200, registarske oznake Z3-BAB, Mostar, 26.02.2004. godine“, koji je objavljen 05.05.2004. godine, što nije predviđeno nijednim međunarodnim standardom.
14. Istine radi, Komisija, koju je predvodio gospodin Omer Kulić, je jedan dio dokaza, koji su na adekvatan način obrađeni i shodno međunarodnom standardu prezentovani u „Završnom izvještaju o ispitivanju nesreće aviona Beechcraft Super King Air 200, registarske oznake Z3-BAB, Mostar, 26.02.2004. godine“, objavljenom 05.05.2004. godine, **deklarativno proglasila za nove i bitne, a da oni nisu ni novi, ni značajni.** Svakom prosječno obrazovanom stanovniku BiH je više nego jasno **da se kao novi dokazi ne mogu prihvatiti:**
- i. školovanje posade i njihovo napredovanje – zbog toga što su ovi dokazi **obrađeni i prezentovani** na str. 17,18, 19, 20, 35, 42. i 43. u „Završnom izvještaju o ispitivanju nesreće aviona Beechcraft Super King Air 200, registarske oznake Z3-BAB, Mostar, 26.02.2004. godine“, objavljenom 05.05.2004. godine;
  - ii. nadzor i kontrola rada Sektora za prevoz putnika avionima Vlade Republike Makedonije – zbog toga što su ovi dokazi **obrađeni i prezentovani** na str. 21, 22, 23, 33, 34, 39, 40, 42. i 43. u „Završnom izvještaju o ispitivanju nesreće aviona Beechcraft Super King Air 200, registarske oznake Z3-BAB, Mostar, 26.02.2004. godine“, objavljenom 05.05.2004. godine; i
  - iii. način izrade i odobravanje procedure za slijetanje na aerodomu Mostar i rad uređaja VOR/DME Mostar – zbog toga što su ovi dokazi **obrađeni i prezentovani** na str. 27, 33, 38, 42. i 43. u „Završnom izvještaju o ispitivanju nesreće aviona Beechcraft Super King Air 200, registarske oznake Z3-BAB, Mostar, 26.02.2004. godine“, objavljenom 05.05.2004. godine.

Navedeni dokazi, pored toga što **nisu novi dokazi**, sa aspekta istraživanja ove nesreće **nisu ni značajni dokazi**, s obzirom da oni ne mijenjaju utvrđeni uzrok nesreće naveden u „Završnom izvještaju o ispitivanju nesreće aviona Beechcraft Super King Air 200, registarske oznake Z3-BAB, Mostar, 26.02.2004. godine“, objavljenom 05.05.2004. godine, koji glasi: „**Proceduralne greške u prilazu za slijetanje, po visini i mjestu, na aerodromu Mostar u kontrolisanom letu (Controlled flight into terrain\_CFIT)**“.

- i. Na osnovu citiranog, sasvim je besmisleno i nepotrebno sprovedeno dodatno istraživanje školovanja posade i njihovog napredovanja, kada je egzaktno utvrđeno da su nakon sprovedenog školovanja članovi posade aviona ostvarili ukupno 6.958, odnosno 1.323 sata naleta.
  - ii. Poseban pravni nonsens predstavljaju i dorađene analize vezane za utvrđivanje plovidbenosti aviona, gdje se činjenično stanje iz 2004. godine analizira i uporođuje sa regulatornim zahtjevima objavljenim u EU-OPS i PART M (međunarodni standardi objavljeni nekoliko godina kasnije od dana kada se nesreće dogodila).
  - iii. Takođe je jasno, da se vazduhoplov u trenutku nesreće nije nalazio na propisanoj visini i udaljenosti od praga piste, definisanoj u proceduri za slijetanje na aerodomu Mostar, te je potpuno besmisleno i nepotrebno sprovedeno dodatno istraživanje ko je i na koji način objavio predmetnu proceduru.
15. Međunarodni standard 5.10. u ICAO Anex 13 propisuje obavezu Komisije da koordinira sa Tužilaštvom, sa naročitim akcentom na dokaze čije bilježenje i analiza zahtijevaju da istraga bude uspješna, kao što je pronalaženje i identifikacija žrtava i **čitavanje podataka o letu**. Iz Izvještaja nije vidljivo da je Komisija, koju je predvodio gospodin Omer Kulić, sarađivala sa Tužilaštvom BiH u pogledu ispitivanja podataka, što dovodi u pitanje zakonitost sprovođenja postupka iščitavanja podataka.
16. Da Završni izvještaj Komisije, koju je predvodio gospodin Omer Kulić, nema nikakvo uporište u međunarodnim standardima i domaćim propisima na koje se poziva, te da je isti **senzacionalističkog karaktera**, što je strogo zabranjeno pomenutim međunarodnim standardima i propisima, govori činjenica da su podaci sa uređaja za iščitavanje glasova iz kokpita – razgovor između pilota i kopilota, iščitani javno u medijima. Iščitavanje podataka bez prisustva Tužilaštva, te prezentovanje istih u medijima je apsolutno protivno standardu 5.12, u ICAO Aneksu 13, koji propisuje „da država, koja je sprovela istragu vazduhoplovnih nesreća ili incidenta, neće učiniti dostupnim zapise, za svrhu koja je drugačija od svrhe istrage zrakopovnih nesreća, **osim, ako nadležna pravosudna vlast** u toj državi, ne odredi da objavljivanje takvih informacija nadmašuje domaći i međunarodni štetni uticaj objavljivanja takvih informacija kako na tu istragu tako i na buduće istrage.“ Komisija je očigledno postupila protivzakonito, zbog čega mora snositi posljedicu nezakonitog postupanja.
17. Objavljivanje razgovora iz kokpita, između pilota i kopilota, ne samo da je protivzakonito, nego i bezobzirno, kako prema pokojnicima, tako i prema njihovim porodicama. Takođe, objavljivanje podataka – razgovora iz kokpita je ništa drugo nego čisti senzacionalizam, uostalom, kao i **plagirani Završni izvještaj**, koji je objavila Komisija, koju je predvodio gospodin Omer Kulić. Plagirani Završni izvještaj je sačinjen sa jednim jedinim ciljem, da se diskredituje Komisija koja je ranije sprovela istragu, a čiji rezultati su negdje doslovno prepisani a negdje su samo na drugačiji način izrečeni i, kao takvi, nalaze se u 80% teksta novog izvještaja. Ključna razlika između plagiranog Završnog izvještaja i Završnog izvještaja, koji je objavljen 05.05.2004. godine, leži u javnom objavljivanju dokaza i podataka od strane „senzacionalističke komisije“, što je u potpunosti protivno međunarodnim standardima i domaćim propisima.
18. Vrhunac učinjenog plagijata se ogleda u samom nazivu izvještaja - oba se zovu Završni izvještaj....., što samom tom činjenicom treba poništiti prvobitni Izvještaj, objavljen 05.05.2004. godine, kao da on nikad nije ni postojao. Elementarna logika

nalaže da se drugi Izvještaj ne može nazvati Završni izvještaj..... jer takav Izvještaj postoji još od 2004. godine. Novi izvještaj je mogao nositi naziv **Izvještaj o ponovo sprovedenoj....** ili **Korigovani završni izvještaj.....** Svakom poznavaoocu vazduhoplovstva će nakon uporednog čitanja prvog i drugog izvještaja biti sasvim jasno zašto se drugi izvještaj nije mogao zvati Korigovani završni izvještaj.... (jer ništa nije korigovao).

19. Sam **plagijat je u suštini i utvrđeni uzrok nesreće**, koji je naveden u drugom Izvještaju, s obzirom da je on samo na drugačiji način izrekao ono što je konstatovano u „Završnom izvještaju o ispitivanju nesreće aviona Beechcraft Super King Air 200, registarske oznake Z3-BAB, Mostar, 26.02.2004. godine“, objavljenom 05.05.2004. godine: „*Proceduralne greške u prilazu za slijetanje, po visini i mjestu, na aerodromu Mostar u kontrolisanom letu (Controlled flight into terrain-CFIT)*“, dok je u Završnom izvještaju, koji je objavila Komisija koju je predvodio gospodin Omer Kulić, to izrečeno na sljedeći način: *“Snizavanje ispod minimalne visine snizavanja (minimum descent altitude-MDA) 1810 stopa, publikovane za proceduru za neprecizni prilaz za slijetanje na aerodrom Mostar: 1.06 Mostar-LQMO, VOR/DME RWY 34 (Jeppesen 13-1), u kontrolisanom letu (Controlled Flight Into Terrain-CFIT)“*.
20. Svi ostali komentari, koji bi se mogli nabrajati na bezbroj stranica, samo potvrđuju razradu teksta prvobitnog izvještaja i senzacionalističku objavu postojećih i već davno analiziranih činjenica, kao što su, na primjer, komentari i analize kako se došlo do procedure..... Nažalost, Komisija, koju je predvodio gospodin Omer Kulić, u svojoj frustraciji uopšte nije mogla da raspozna fakat koji se ogleda u činjenici DA JE 26.02.2004. LET AVIONA Z3-BAB U PRILAZU NA AERODROM MOSTAR REALIZOVAN PO PROCEDURI DO NESREĆE NE BI DOŠLO, međutim, na opštu žalost svih nas, predmetni let se odvijao na visinama znatno nižim od onih koje su propisane procedurom.
21. S obzirom da su oba izvještaja **utvrdila isti uzrok nesreće**, nije jasno šta je u stvari istraživala Komisija, koju je predvodio gosp. Omer Kulić, zbog čega je ta istraga trajala neprimjereno dugo (od 13.05.2013. do 29.11.2014) i zbog čega je ova istraga koštala 160.000 evra, kako je u medijima izjavio glavni istražilac gospodin Omer Kulić.
22. Nepoznanica je **ko je, kome i za koje troškove platio 160.000 evra** ili treba platiti. Ako je navedeni iznos isplaćen iz Budžeta BiH ili tek treba biti isplaćen, pitanje je zbog čega, kada smo u finalu saznali ono što je poznato već više od 10 godina (od 05.05.2004. godine).