

Na osnovu člana 16. i 61. stav (1) Zakona o upravi ("Službeni glasnik BiH", broj: 32/02 i 102/09), člana 14. stav (1) i (3) tačka a) i 108. stav (2) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik Bosne i Hercegovine", broj: 39/09), generalni direktor Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine donosi

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

### **I - OPĆE ODREDBE**

#### **Član 1. (Predmet)**

Ovim pravilnikom se reguliraju pitanja poboljšanja sigurnosti zračne plovidbe, na način na koji se osigurava visok nivo efikasnosti, ekspeditivnosti i kvaliteta 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 sva lica i opasni teret u zrakoplovu koji je učestvovao u nesreći, poboljšava sistem pružanja pomoći žrtvama zrakoplovnih nesreća i njihovoj rodbini.

#### **Član 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 osnovu 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 nacija na Kosovu (u skladu sa rezolucijom Vijeća sigurnosti UN 1244 od 10. juna 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 nacija na Kosovu (u skladu sa rezolucijom Vijeća sigurnosti UN 1244 od 10. juna 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 utiče ili bi mogao da utiče na sigurnost leta;
- (9) "međunarodni standardi i preporučena praksa" (*international standards and recommended practices*) označavaju međunarodne standarde i preporučenu praksu za istrage zrakoplovnih nesreća i incidenata koji su usvojeni u skladu sa članom 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 lice ukrca u zrakoplov, sa namjerom da leti, do vremena kada su se sva takva lica iskrcala, 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 sistem, u kojem je:
- (a) lice smrtonosno ili ozbiljno povrijeđeno usljed:
    - prisustva u zrakoplovu, ili
    - direktnog kontakta sa bilo kojim dijelom zrakoplova, uključujući i dijelove koji su se odvojili od zrakoplova, ili
    - direktnog izlaganja mlazu motora, osim ako su povrede izazvane prirodnim uzrokom, samozadate ili su ih zadala druga lica ili kada su povrede 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 utiče na strukturalnu snagu, performanse 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, točkove, aerodinamičke oplatae, panele, vrata stajnog trapaa, 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 lice koje je, na osnovu svojih kvalifikacija, zaduženo za organiziranje, sprovođenje i kontrolu sigurnosne istrage;
- (12) "operator" (*operator*) označava svako fizičko ili pravno lice koje 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 vjerovatnoća 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 koje lice ukrca u zrakoplov sa namjerom da leti, do vremena kada se sva ta lica 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 sistem. Lista primjera ozbiljnih incidenata je data u Dodatku I;

- (14) "ozbiljna povreda" (*serious injury*) je povreda koju je pretrpilo lice 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 povreda zadobijena;
  - (b) prijelom bilo koje kosti (osim jednostavnih prijeloma prstiju ruku, nožnih prstiju, ili nosa);
  - (c) razderotine koje uzrokuju ozbiljno krvarenje, oštećenje nerava, mišića ili tetiva;
  - (d) povreda bilo kojeg unutrašnjeg organa;
  - (e) opekotine drugog ili trećeg stepena, ili bilo koje opekotine koje zahvataju više od 5% površine tijela;
  - (f) potvrđena izloženost zaraznim supstancama ili štetnoj radijaciji.
- (15) "preliminarni izvještaj" (*preliminary report*) označava komunikaciju koja je korištena za brzo prosljeđivanje podataka dobijenih tokom ranih faza istrage;
- (16) "rodbina" (*relatives*) označava blisku porodicu i/ili bližeg rođaka i/ili drugo lice usko povezano sa žrtvom nesreće;
- (17) "savjetnik" (*adviser*) označava lice koje je odredila Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova na osnovu njegovih 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 zasnovan 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 povreda" (*fatal injury*) označava povredu koju je određeno lice pretrpjelo 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) "uključeno lice" (*person involved*) označava lice koje je vlasnik, član posade, operator zrakoplova koji je uključen u nesreću ili ozbiljan incident; svako lice koje je uključeno u održavanje, projektiranje, proizvodnju tog zrakoplova ili u obuku njegove posade; svako lice uključeno u pružanje usluga kontrole letenja, informiranja o letu ili aerodromskih službi, a koja pružaju 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 krivične odgovornosti.

### Član 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 evropskog 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, u skladu sa 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 povreda 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 licima 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, u skladu sa članom 5. stav (4) ovog pravilnika i drugim važećim propisima.

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

### **Član 4.**

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

- (1) Vijeće ministara Bosne i Hercegovine je dužno da obezbijedi 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 nezavisno sprovede potpunu sigurnosnu istragu, bilo samostalno bilo kroz dogovore sa drugim organima za sigurnosne istrage.
- (2) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova je funkcionalno nezavisna, posebno od Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine (u daljem tekstu: BHDCA) 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 uticati 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 utiču na njenu nezavisnost i ne povlače regulatornu i upravnu odgovornost ili odgovornost po pitanjima standarda.
- (5) S ciljem informiranja javnosti o općem nivou sigurnosti letenja u zrakoplovstvu, godišnje na nivou 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 Budžetu institucija Bosne i Hercegovine će biti obezbijeđena sredstva koja su potrebna za njeno nezavisno 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 u skladu sa ovim pravilnikom;

(b) istražiteljima se daje status koji im garantira neophodnu nezavisnost;

(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 budžet koji joj omogućava da obavlja svoje funkcije;

(e) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova ima na raspolaganju, direktno ili kroz sredstva saradnje navedena u članu 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.

#### Član 5.

##### **(Obaveza 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 obimu sigurnosnih istraga iz stava (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 stavom (1) i (2) ovog pravilnika, kao i nesreće ili ozbiljne incidente drugih tipova zrakoplova, u skladu sa ovim pravilnikom, kada očekuje da se iz njih izvuku sigurnosna saznanja.
- (5) Sigurnosne istrage iz stava (1), (2) i (4) se ni u kom slučaju ne bave pripisivanjem krivice ili odgovornosti. One su nezavisne, odvojene od i ne zadiru u bilo koji sudski ili upravni postupak kojim se određuje krivica ili odgovornost.

#### Član 6.

##### **(Saradnja 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 u skladu sa međusobnim dogovorom i dužna je da olakša proces istrage tom drugom istražnom organu.

### **III- MEĐUNARODNE OBAVEZE**

#### **Član 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 članu 5. stav (1) i (2), koja se sprovodi na teritoriji Bosne i Hercegovine ili na lokaciji navedenoj u članu 5. stav (2) pod kontrolom i po nahođenju odgovornog istražitelja;
  - (b) kao savjetnik imenovan na osnovu ovog 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 u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom za istrage zrakoplovnih nesreća i incidenata, pod nadzorom akreditiranog predstavnika.
- (2) Učesnici iz stava (1) ovog člana 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, tehnička uputstva 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.

#### **Član 8.**

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

- (1) Svako lice, koje ima saznanje da se dogodila nesreća ili ozbiljan incident, dužno 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, u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom.

#### Član 9.

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

- (1) Nakon prijema obavještenja 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 u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom. 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 obavještenje.
- (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**

#### Član 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 preduzme neophodne mjere da bi se zadovoljili zahtjevi sigurnosne istrage.
- (2) Bez obzira na obaveze u pogledu 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 ličnih 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 obezbijedi 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 povrijeđenih lica 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 stavu (2) ovog člana odnose se i na stručnjake ili

savjetnike, kao i na akreditirane predstavnike, njihove stručnjake ili savjetnike odgovornog istražitelja u obimu koji je neophodan da im omogući efikasno 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) Svako lice, koje učestvuje u sigurnosnim istragama, dužno je da svoje dužnosti obavlja nezavisno i neće tražiti, niti prihvatati instrukcije od bilo koga osim od odgovornog istražitelja ili akreditiranog predstavnika.

#### Član 11. (Saradnja 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 saglasnost sudskih organa, ne dirajući u važeće propise. Kada ta saglasnost nije dobijena u skladu sa aranžmanima navedenim u stavu (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, tokom 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. U skladu sa članom 13. ovog 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 saradnji 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, sarađuju jedni s drugima kroz unaprijed zaključene sporazume.
- (4) Sporazumi iz prethodnog stava treba da poštuju nezavisnost Jedinice za istraživanje nesreća zrakoplova, te omoguće marljivo i efikasno sprovođenje tehničke istrage.
- (5) Sporazumi iz stava (3) ovog člana, pored ostalog, obuhvataju sljedeća pitanja:
- (a) pristup mjestu nesreće;
  - (b) čuvanje i pristup dokazima;
  - (c) početno i stalno obavještanje o statusu svakog procesa;
  - (d) razmjena informacija;
  - (e) odgovarajuća upotreba sigurnosnih informacija;
  - (f) rješavanje sporova;
- (6) Države ECAA područja obavještaavaju Zajednički komitet o ovim dogovorima.



## V - ČUVANJE DOKAZA

### Član 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 preduzimanje 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, niko 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 licima ili uz izričitu dozvolu organa koji kontroliraju mjesto nesreće, i kada je moguće, uz konsultacije sa organom za sigurnosne istrage.
- (3) Svako uključeno lice dužno je da preduzme 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.

### Član 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 lica u toku sigurnosne istrage;
  - b) zapise koji otkrivaju identitet lica koja su dale dokaze u kontekstu sigurnosne istrage;
  - c) informacije koje je prikupila Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova, a koje su posebno osjetljive i lične prirode, uključujući i informacije koje se odnose na zdravlje pojedinaca;
  - d) materijali sačinjeni naknadno u toku 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, u skladu sa međunarodnim standardima i praksom, kada to zatraži njihov organ za sigurnosne istrage;
  - f) nacrti preliminarne ili konačne izvještaja ili privremenih izvještaja;
  - 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 ličnoj privatnosti, budu adekvatno zaštićene, bez obzira na stav (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 izvještaje 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) izvještaji o događajima podnešeni u skladu sa Pravilnikom o izvještavanju 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 u skladu sa sigurnosnim procedurama.
- (4) Bez obzira na stav (1) i (2), sudski organi ili Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova može odlučiti da je korist od objelodanjivanja zapisa iz stava (1) i (2) u bilo koje druge svrhe koje dozvoljava zakon važnija od domaćeg i međunarodnog negativnog uticaja 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 stava (1) i (2) drugoj državi ECAA područja u druge svrhe osim sigurnosne istrage i, dodatno na stav (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 stavu, od strane organa države ECAA područja koja prima zapise, dozvoljeno je samo uz prethodne konsultacije sa državom ECAA područja koja dostavlja zapise i u skladu zakonom države ECAA područja koja prima zapise.
- (8) Objelodanjivanje zapisa je dozvoljeno isključivo za podatke koji su neophodni za svrhe navedene u stavu (3).

#### Član 14. (Dostavljanje informacija)

- (1) Osoblje Jedinice za istraživanje nesreća zrakoplova ili bilo koje lice koje je pozvano da učestvuje ili da doprinese sigurnosnoj istrazi, obavezano je važećim pravilima profesionalne tajne, uključujući i pravila o anonimnosti onih koji su uključeni u nesreću ili incident, u skladu sa važećim propisima.
- (2) Bez obzira na obaveze utvrđene u članu 15. i 16. ovog 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 licima odgovornim za operacije zrakoplova ili za obuku osoblja.
- (3) Bez obzira na obaveze utvrđene u članu 15. i 16. ovog pravilnika, nadležna Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova i akreditirani predstavnik naveden u članu 7. ovog pravilnika dužni su da BHDCA dostave relevantne činjenične informacije dobijene tokom sigurnosne istrage, osim informacija navedenih u članu 13. stav (1) ovog pravilnika ili onih koje dovode do sukoba interesa. Zaprimljene informacije moraju biti zaštićene u skladu sa članom 13. ovog pravilnika i Zakonom o zaštiti ličnih 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, moguće preliminarne izvještaje ili zaključke i/ili sigurnosne preporuke, pod uvjetom da ne ugrožavaju ciljeve sigurnosne istrage i da su u potpunosti u skladu sa Zakonom o zaštiti ličnih podataka ("Službeni glasnik BiH", broj: 49/06 i 76/11).
- (5) Prije iznošenja u javnost informacija iz stava (4) ovog člana, Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova proslijeđuje te informacije žrtvama i njihovoj rodbini ili njihovim udruženjima na način koji ne ugrožava ciljeve sigurnosne istrage.

## VI- IZVJEŠTAJ O ISTRAZI

### Član 15. (Izveštaj o istrazi)

- (1) Svaka sigurnosna istraga zaključuje se izvještajem u formi koja odgovara vrsti i ozbiljnosti nesreće ili ozbiljnog incidenta. U izvještaju se obavezno konstatuje da je jedini cilj sigurnosne istrage sprječavanje budućih nesreća i incidenata bez pripisivanja krivice ili odgovornosti. Izvještaj sadrži, kada je potrebno, sigurnosne preporuke. Izvještaj štiti anonimnost svakog pojedinca koji je uključen u nesreću ili ozbiljan incident.
- (2) Kada iz sigurnosnih istraga nastanu izvještaji 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 u pogledu sadržaja konsultacija.
- (3) Prije objavljivanja konačnog izvještaja, 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 u pogledu sadržaja konsultacija. U traženju takvih komentara, Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova dužna je poštovati međunarodne standarde i preporučenu praksu.
- (4) Informacije obuhvaćene članom 13. ovog pravilnika se uvrštavaju u izvještaj 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 konačan izvještaj u najkraćem mogućem vremenu, a ako je moguće, u roku od 12 mjeseci od dana nesreće ili ozbiljnog incidenta.
- (6) Ukoliko konačan izvještaj ne može biti objavljen 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 izvještaja i sigurnosnih preporuka ka:
  - (a) nadležnim organima za istrage i vlastima civilnog zrakoplovstva država na koje se odnose i ICAO-u, u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom;
  - (b) primateljima sigurnosnih preporuka koje se nalaze u izvještaju;
  - (c) Zajedničkom komitetu, osim kada je izvještaj dostupan javnosti kroz elektronske medije, a u tom slučaju ga Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova samo obavještava o tome.

### Član 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, preporuči 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 preduzeti s ciljem unaprjeđenja sigurnosti zračne plovidbe.
- (2) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova može izdati sigurnosne preporuke na osnovu studija ili analize niza istraga ili drugih aktivnosti koje se sprovode u skladu sa članom 4. stav (4) ovog pravilnika.

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

#### Član 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 preduzete ili o kojima se razmatra, i kada je potrebno, o vremenu koje je potrebno za njihovo okončanje, a kada nisu preduzete 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 preduzme 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 preduzete kao odgovor na dobijene sigurnosne preporuke.
- (5) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova evidentira u specijaliziranoj bazi podataka sve sigurnosne preporuke objavljene u skladu sa članom 16. stav (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.

#### Član 18.

#### **(Izveštavanje o događajima)**

- (1) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova, BHDCA i drugi nadležni organi, u međusobnoj saradnji, 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 lica informacijama iz specijalizirane baze podataka u skladu sa Pravilnikom o preuzimanju određenih propisa Europske zajednice o prijavljivanju događaja u civilnom zrakoplovstvu ("Službeni glasnik BiH", broj: 83/10), kao i informacijama kojim se direktno identificira zrakoplov koji je predmet izvještaja 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 izvještaja o događajima.
- (3) Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova, BHDCA i drugi nadležni organi su dužni da osiguraju tajnost takvih informacija, u skladu sa Zakonom o zaštiti ličnih podataka ("Službeni glasnik BiH", broj: 49/06 i 76/11), te da ograniče njihovu upotrebu na ono što je strogo neophodno za izvršavanje njihovih obaveza u pogledu sigurnosti zračne plovidbe. U tom smislu, te informacije se koriste samo za analize sigurnosnih trendova koji mogu stvoriti osnovu za anonimne sigurnosne preporuke ili direktive o plovidbenosti bez pripisivanja krivice ili odgovornosti.

Član 19.  
**(Informacije o licima 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 obavještenja da se dogodila nesreća zrakoplova, izradi ovjerena lista, zasnovana na najrelevantnijim dostupnim informacijama, svih lica u zrakoplovu; i
  - (b) odmah nakon obavještenja da se dogodila nesreća zrakoplova, izradi lista opasne robe u zrakoplovu.
- (2) Liste iz stava (1) su dostupne odgovorno organu za sigurnosne istrage, organu koji je odredila svaka od država ECAA područja da sarađuje sa rodbinom lica 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 licu koje 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 određenog lica u zrakoplovu ne saopštava se javnosti prije nego što relevantni organ o tome ne obavijesti rodbinu tog lica. Lista iz stava (1) tačka (a) čuva se u tajnosti, u skladu sa Zakonom o zaštiti ličnih podataka ("Službeni glasnik BiH", broj: 49/06 i 76/11), a ime svakog lica navedenog na toj listi se, u skladu sa pomenutim aktom, saopštava javnosti tek ako to dopusti rodbina lica u zrakoplovu.

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

Član 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 povreda 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 izvještaja.
- (5) Stručnjak imenovan u skladu sa stavom (4), može pomoći u identificiranju žrtava i prisustvovati sastancima sa preživjelim iz svoje države.
- (6) U skladu sa odredbama propisa o obligacionim odnosima u civilnom zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine u pogledu osiguranja za avioprijevoznike i operatore zrakoplova, i avioprijevoznici država koje nisu države ECAA područja su dužni da ispunjavaju obaveze u vezi sa osiguranjem koje su utvrđene u tim odredbama.

## **VIII - PRISTUP DOKUMENTIMA**

### **Član 21.**

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

Ovaj pravilnik se primjenjuje u skladu sa Zakonom o zaštiti ličnih podataka ("Službeni glasnik BiH", broj: 49/06 i 76/11) i Zakonom o zaštiti tajnih podataka ("Službeni glasnik BiH", broj: 54/05 i 12/09) u pogledu pristupa dokumentima i zaštiti ličnih podataka.

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

### **Član 22.**

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

Jedinica za istraživanje nesreća zrakoplova donijeti će provedbene propise u formi priručnika, uputstava, instrukcija i drugo, kojima će regulirati uvjete i način sprovođenja istrage nesreća i ozbiljnih incidenata zrakoplova, u skladu sa Zakonom o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine, ovim pravilnikom i drugim propisima nastalim na osnovu Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine, kojim se uređuje materija istraživanja nesreća i ozbiljnih incidenata.

### **Član 23.**

#### **(Završne odredbe)**

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

Član 24.  
**(Stupanje na snagu)**

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog 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 direktor  
Đorđe Ratkovića, s.r.

## **DODATAKI**

### **LISTA PRIMJERA OZBILJNIH INCIDENATA**

Navedeni incidenti su tipični primjeri incidenata za koje je vjerovatno 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 upotrebom 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 sistema zrakoplova koji ozbiljno utiču na upravljanje zrakoplovom;
- slučajevi onesposobljenosti letačke posade tokom leta;
- situacije u kojim količina goriva zahtijeva da pilot proglasi vanredno stanje;
- upadi na poletno-sletnu stazu, klasificirani kao ozbiljnost A stepena 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 van granica poletno-sletne staze, kvarovi sistema, meteorološke nepogode, upravljanje zrakoplovom izvan odobrenih aerodinamičkih ograničenja ili druge pojave koje su mogle izazvati teškoće pri upravljanju zrakoplovom, kvar više od jednog sistema u redundantnom sistemu koji je obavezan za vođenje leta ili navigaciju.