

На основу члана 16. и 61. став (1) Закона о управи ("Службени гласник БиХ", број: 32/02 и 102/09), члана 14. став (1) и (3) тачка а) и 108. став (2) Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник Босне и Херцеговине", број: 39/09), генерални директор Дирекције за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине доноси

ПРАВИЛНИК О ИСТРАЖИВАЊУ НЕСРЕЋА И ОЗБИЉНИХ ИНЦИДЕНАТА ВАЗДУХОПЛОВА

I - ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

Члан 1. (Предмет)

Овим правилником се регулишу питања побољшања безбједности ваздушне пловидбе, на начин на који се обезбјеђује висок ниво ефикасности, експедитивности и квалитета безбједносних истрага у цивилном ваздухопловству Босне и Херцеговине, при чему је једини циљ спречавање будућих несрећа или инцидената без приписивања кривице или одговорности; утврђују правила која се односе на благовремену доступност информација које се односе на сва лица и опасни терет у ваздухоплову који је учествовао у несрећи, побољшава систем пружања помоћи жртвама ваздухопловних несрећа и њиховој родбини.

Члан 2. (Дефиниције)

Појмови, који се користе у овом правилнику, имају сљедеће дефиниције:

- (1) "акредитовани представник" (*accredited representative*) означава особу коју је одредила Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова на основу њених квалификација, у сврху учествовања у одређеној безбједносној истрази коју спроводи друга држава која није Босна и Херцеговина;
- (2) "држава ЕСАА поручја" означава државу чланицу Мултилатералног споразума између Европске заједнице и њених држава чланица, Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Републике Бугарске, Републике Хрватске, Бивше Југословенске Републике Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе Уједињених нација на Косову (у складу са резолуцијом Савјета безбједности УН 1244 од 10. јуна 1999. године) о успостављању заједничког европског ваздушног подручја ("Службени гласник БиХ", број: 2/07);
- (3) "држава догађаја" (*State of Occurrence*) означава државу на чијој се територији догодио инцидент или несрећа;
- (4) "држава оператор" (*State of the Operator*) означава државу у којој се налази сједиште оператора ваздухоплова или ако је оператор ваздухоплова физичка особа - држава у којој се налази мјесто сталног пребивалишта оператора ваздухоплова;

- (5) "држава производње" (*State of Manufacture*) означава државу која има законска овлашћења над организацијом која је одговорна за завршно склапање ваздухоплова;
- (6) "држава регистра" (*State of Registry*) означава државу у чији регистар је ваздухоплов уписан;
- (7) "ЕСАА споразум" означава Мултилатерални споразум између Европске заједнице и њених држава чланица, Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Републике Бугарске, Републике Хрватске, Бивше Југословенске Републике Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе Уједињених нација на Косову (у складу са резолуцијом Савјета безбједности УН 1244 од 10. јуна 1999. године) о успостављању заједничког европског ваздушног подручја ("Службени гласник БиХ", број: 2/07);
- (8) "инцидент" (*incident*) означава догађај, који није несрећа, који је повезан са летом ваздухоплова и који утиче или би могао да утиче на безбједност лета;
- (9) "међународни стандарди и препоручена пракса" (*international standards and recommended practices*) означавају међународне стандарде и препоручену праксу за истраге ваздухопловних несрећа и инцидената који су усвојени у складу са чланом 37. Чикашке конвизије;
- (10) "несрећа" (*accident*) означава догађај повезан са летом ваздухоплова који се, у случају ваздухоплова са људском посадом, дешава између времена када се лице укрца у ваздухоплов, са намјером да лети, до времена када су се сва таква лица искрцала, или у случају ваздухоплова без људске посаде, који се дешава између времена када је ваздухоплов спреман да крене са намјером да полети, до времена када се заустави на крају лета и када се угаси примарни погонски систем, у којем је:
- (а) лице смртоносно или озбиљно повријеђене услед:
 - присуства у ваздухоплову, или
 - директног контакта са било којим дијелом ваздухоплова, укључујући и дијелове који су се одвојили од ваздухоплова, или
 - директног излагања млазу мотора, осим ако су повреде изазване природним узроком, самозадате или су их задала друга лица или када су повреде нанесене слијепим путницима који се крију изван подручја која су обично доступна путницима и посади; или
 - (б) ваздухоплов претрпио оштећење или структурални квар који негативно утиче на структуралну снагу, перформансе или летачке карактеристике ваздухоплова и који обично захтијева велику поправку или замјену оштећене компоненте, изузев квара мотора или оштећења, када је оштећење ограничено на један мотор (укључујући његове оплоте или прикључке), елисе, завршни дио крила, антене, мјерне сонде, лопатице, гуме, кочнице, точкове, аеродинамичке оплоте, панеле, врата стајног трапа, вјетробране, оплату ваздухоплова (као што су мала удубљења или пробушене рупе) или мања оштећења на главном краку ротора, репном ротору, стајном трапу и оштећења проузрокована градом или ударом птица (укључујући рупе на радарској куполи); или
 - (ц) ваздухоплов нестало или је потпуно неприступачан;
- (11) "одговорни истражилац" (*investigator-in-charge*) означава лице које је, на основу својих квалификација, задужено за организовање, спровођење и

- контролу безбједносне истраге;
- (12) "оператор" (*operator*) означава свако физичко или правно лице које управља или намјерава да управља једним или више ваздухоплова;
- (13) "озбиљан инцидент" (*serious incident*) је инцидент који укључује околности које указују да је постојала велика вјероватноћа да се деси несрећа и повезан је са летом ваздухоплова, а који се, у случају када је ваздухоплов са људском посадом, дешава између времена када се било које лице укрца у ваздухоплов са намјером да лети, до времена када се сва та лица искрцају, или у случају када је ваздухоплов без посаде, који се дешава између времена када је ваздухоплов спреман да крене са намјером да полети, до времена када се заустави на крају лета и када се угаси примарни погонски систем. Листа примјера озбиљних инцидената је дата у Додатку I.
- (14) "озбиљна повреда" (*serious injury*) је повреда коју је претрпilo лице у несрећи и која укључује једно од сљедећег:
- (а) хоспитализација на више од 48 часова, која почиње у року од 7 дана од датума када је повреда задобијена;
 - (б) прелом било које кости (осим једноставних прелома прстију руку, ножних прстију, или носа);
 - (ц) раздеротине које узрокују озбиљно крварење, оштећење нерава, мишића или тетива;
 - (д) повреда било којег унутрашњег органа;
 - (е) опекотине другог или трећег степена, или било које опекотине које захватају више од 5% површине тијела;
 - (ф) потврђена изложеност заразним супстанцама или штетној радијацији.
- (15) "прелиминарни извјештај" (*preliminary report*) означава комуникацију која је коришћена за брзо просљеђивање података добијених током раних фаза истраге;
- (16) "родбина" (*relatives*) означава блиску породицу и/или ближег рођака и/или друго лице уско повезано са жртвом несреће;
- (17) "савјетник" (*adviser*) означава лице које је одредила Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова на основу његових квалификација, у сврху помагања акредитованом представнику у безбједносним истрагама;
- (18) "безбједносна истрага" (*safety investigation*) означава процес који спроводи Јединица за истраге несрећа ваздухоплова у сврху спречавања несрећа и инцидената, а који укључује прикупљање и анализу информација, доношење закључака, укључујући утврђивање узрока и/или фактора доприноса и, када је потребно, давање безбједносних препорука;
- (19) "безбједносна препорука" (*safety recommendation*) означава приједлог Јединице за истраживање несрећа ваздухоплова, који је заснован на информацијама добијеним из безбједносне истраге или других извора, као што су безбједносне студије, сачињене с намјером да се спријече несреће или инциденти;
- (20) "смртоносна повреда" (*fatal injury*) означава повреду коју је одређено лице претрпјело у несрећи и која проузрокује његову или њену смрт у року од 30 дана од дана несреће;
- (21) "снимач лета" (*flight recorder*) означава било коју врсту снимача који је инсталисан у ваздухоплов у сврху олакшавања безбједносних истрага у вези са несрећама или инцидентима;
- (22) "укључено лице" (*person involved*) означава лице које је власник, члан посаде, оператор ваздухоплова који је укључен у несрећу или озбиљан инцидент; свако лице које је укључено у одржавање, пројектовање, производњу тог ваздухоплова или у обуку његове посаде; свако лице укључено у пружање услуга контроле летења, информисања о лету или аеродромских служби, а која пружају одређене услуге за тај ваздухоплов;

- особље Дирекције за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине;
- (23) "узроци" (*causes*) означавају радње, пропусте, догађаје, услове или њихову комбинацију, који су довели до несреће или инцидента; утврђивање узрока не подразумијева приписивање кривице или одређивање управне, грађанске или кривичне одговорности.

Члан 3.
(Област примјене)

- (1) Овај правилник се примјењује на сигурносне истраге несрећа и озбиљних инцидената:
- (а) који су се догодили на територији Босне и Херцеговине, на коју се примјењује Мултилатерални споразумом о успостављању заједничког европског ваздухопловног подручја (тзв. ЕСАА подручје);
 - (б) у које је укључен ваздухоплов који је регистрован у Босни и Херцеговини или лети за организацију са пословним сједиштем у Босни и Херцеговини, који су се десили изван територија Босне и Херцеговине, када такве истраге не спроводи нека друга држава;
 - (ц) у којима Босна и Херцеговина има право, у складу са међународним стандардима и препорученом праксом, да именује акредитованог представника да учествује као држава регистра, држава оператора, држава дизајна, држава производње или држава која пружа информације, опрему или стручњаке на захтјев државе која спроводи истрагу;
 - (д) у којима Босна и Херцеговина, која има посебан интерес због смртних случајева или озбиљних повреда својих грађана, има допуштење од државе која спроводи истрагу да именује свог стручњака.
- (2) Овај правилник се примјењује и на питања која се тичу правовремене доступности информација у вези са свим лицима и опасним теретом у ваздухоплову који је укључен у несрећу, те у вези са помоћи жртвама ваздухопловних несрећа и њиховој родбини.
- (3) Овај правилник се не примјењује на безбједносне истраге несрећа и озбиљних инцидената у које су укључени ваздухоплови које је ангажовала војска, царина, полиција или сличне службе, осим уколико Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова не одлучи другачије, у складу са чланом 5. став (4) овог правилника и другим важећим прописима.

II - ЈЕДИНИЦА ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ НЕСРЕЋА И ИНЦИДЕНАТА

Члан 4.
(Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова)

- (1) Савјет министара Босне и Херцеговине је дужан да обезбиједи да безбједносне истраге спроводи или надгледа, без мијешања споља, стални орган за безбједносне истраге у цивилном ваздухопловству (у даљем тексту: Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова) који је способан да независно спроведе потпуну безбједносну истрагу, било самостално било кроз договоре са другим органима за безбједносне истраге.
- (2) Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова је функционално независна, посебно од Дирекције за цивилно ваздухопловство Босне и

Херцеговине (у даљем тексту: ВНДСА) и, уопште, од било које друге стране или тијела чији интереси или циљеви могу доћи у конфликт са задатком који је повјерен Јединици за истраживање несрећа ваздухоплова или би могли утицати на њену објективност.

- (3) Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова, у спровођењу безбједносних истрага неће тражити нити примати инструкције ни од кога и има неограничену власт над спровођењем безбједносне истраге.
- (4) Активности повјерене Јединици за истраживање несрећа ваздухоплова могу бити проширене на прикупљање и анализирање информација о безбједности летења, посебно у сврху спречавања несрећа, све док те активности не утичу на њену независност и не повлаче регулаторну и управну одговорност или одговорност по питањима стандарда.
- (5) С циљем информисања јавности о општем нивоу безбједности летења у ваздухопловству, годишње на нивоу Босне и Херцеговине Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова објављује преглед безбједности летења. У овој анализи се не откривају извори повјерљивих информација.
- (6) За рад Јединице за истраживање несрећа ваздухоплова у Буџету институција Босне и Херцеговине ће бити обезбијеђена средства која су потребна за њено независно вршење одговорности и ангажовање људских ресурса за њен рад, како слиједи:
 - (а) руководилац Јединице за истраживање несрећа мора имати искуство и стручност у области безбједности летења у цивилном ваздухопловству, како би испунио своје задатке у складу са овим правилником;
 - (б) истражиоцима се даје статус који им гарантује неопходну независност;
 - (ц) Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова укључује бар једног расположивог истражиоца који је способан да обавља функцију одговорног истражиоца у случају велике ваздухопловне несреће;
 - (д) Јединици за истраживање несрећа ваздухоплова додјељује се буџет који јој омогућава да обавља своје функције;
 - (е) Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова има на располагању, директно или кроз средства сарадње наведена у члану 6. или кроз аранжмане са другим државним властима или тијелима, квалификовано особље и адекватна средства, укључујући и канцеларије и хангаре који ће им омогућити складиштење и испитивање ваздухоплова, његовог садржаја и олупине.

Члан 5.

(Обавеза истраживања)

- (1) Свака несрећа или озбиљан инцидент, у који је умијешан ваздухоплов другачији од оних који су наведени у Анексу II Додатка I Правилника о заједничким правилима у области цивилног ваздухопловства и успостављању Европске агенције за безбједност ваздушне пловидбе ("Службени гласник Босне и Херцеговине", број: 45/10), подлијеже безбједносној истрази у Босни и Херцеговини на чијој територији се та несрећа или озбиљни инцидент догодио.
- (2) Када је ваздухоплов, који није обухваћен Анексом II Додатка I Правилника о заједничким правилима у области цивилног ваздухопловства и

успостављању Европске агенције за безбједност ваздушне пловидбе ("Службени гласник БиХ", број: 45/10), а који је регистрован у Босни и Херцеговини, умијешан у несрећу или озбиљан инцидент на мјесту за које се не може дефинитивно утврдити да је на територији било које од државе ЕСАА подручја, безбједносна истрагу врши орган за безбједносне истраге државе ЕСАА подручја у којој је ваздухоплов регистрован.

- (3) О обиму безбједносних истрага из става (1), (2) и (4) и поступку који слиједи у спровођењу таквих безбједносних истрага одлучује Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова, при том имајући у виду лекције које очекује да научи из истраге, с циљем побољшања безбједности летења, укључујући и оне ваздухоплове чија је максимална маса при полијетању мања или једнака 2250 kg.
- (4) Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова може одлучити да истражује инциденте који нису обухваћени ставом (1) и (2) овог правилника, као и несреће или озбиљне инциденте других типова ваздухоплова, у складу са овим правилником, када очекује да се из њих извуку безбједносна сазнања.
- (5) Безбједносне истраге из става (1), (2) и (4) се ни у ком случају не баве приписивањем кривице или одговорности. Оне су независне, одвојене од и не задиру у било који судски или управни поступак којим се одређује кривица или оговорност.

Члан 6.

(Сарадња између органа за сигурносне истраге)

- (1) Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова може затражити помоћ од органа за безбједносне истраге из других држава ЕСАА подручја. Када се, након добијеног захтјева, орган за безбједносне истраге сложи да пружи помоћ, таква помоћ се, у мјери у којој је то могуће, пружа бесплатно.
- (2) Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова може делегирати спровођење истраге о несрећи или озбиљном инциденту другом органу за безбједносне истраге у складу са међусобним договором и дужна је да олакша процес истраге том другом истражном органу.

III- МЕЂУНАРОДНЕ ОБАВЕЗЕ

Члан 7.

(Учешће ВНДСА у безбједносним истрагама)

- (1) Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова ће, под условом да је задовољен захтјев да нема сукоба интереса, позвати ВНДСА, у оквиру њене надлежности, да именују представника који ће учествовати:
 - (а) као савјетник одговорном истражиоцу у било којој безбједносној истрази по члану 5. став (1) и (2), која се спроводи на територији Босне и Херцеговине или на локацији наведеној у члану 5. став (2) под контролом и по нахођењу одговорног истражиоца;
 - (б) као савјетник именован на основу овог правилника и Додатка I уз овај правилник, како би помагао акредитованом представнику држава ЕСАА подручја у било којој безбједносној истрази која се

спроводи у држави која није држава ЕСАА подручја, за коју је Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова позвана да именује акредитованог представника у складу са међународним стандардима и препорученом праксом за истраге ваздухопловних несрећа и инцидената, под надзором акредитованог представника.

- (2) Учесници из става (1) овог члана имају право да:
 - (а) посјете мјесто несреће и испитају олупину;
 - (б) предложи на које области треба усмјерити испитивање, те да добију информације од свједока;
 - (ц) добију копије свих релевантних докумената и релевантне чињеничне информације;
 - (д) учествују у читању снимљених записа, осим снимача гласа и слике из пилотске кабине;
 - (е) учествују у истражним активностима ван мјеста несреће, као што су испитивање дијелова, тестови и симулације, техничка упутства и састанци о напретку истраге, осим када се односе на утврђивање узрока или формулисање безбједносних препорука;
- (3) ВНДСА је дужна да пружи подршку истрази у којој учествују, тако што ће Јединици за истраживање несрећа ваздухоплова обезбиједити тражене информације, савјетнике и опрему.

Члан 8.

(Обавеза пријављивања несрећа и озбиљних инцидената)

- (1) Свако лице, које има сазнање да се догодила несрећа или озбиљан инцидент, дужно је да о томе одмах обавијести Јединицу за истраживање несрећа ваздухоплова.
- (2) Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова је дужна да о свим несрећама и озбиљним инцидентима, о којим је обавијештена, одмах обавијести Заједнички комитет, који је успостављен за ЕСАА подручје, Међународну организацију за цивилно ваздухопловство (ИКАО), државе ЕСАА подручја и предметне државе које нису државе ЕСАА подручја, у складу са међународним стандардима и препорученом праксом.

Члан 9.

(Учешће Босне и Херцеговине у безбједносним истрагама)

- (1) Након пријема обавјештења о несрећи или озбиљном инциденту од друге државе ЕСАА подручја или државе која није држава ЕСАА подручја, државе ЕСАА подручја које су држава регистра, држава оператора, држава дизајна и држава производње, дужне су да, у што скоријем року, обавијесте Босну и Херцеговину, Јединицу за истраживање несрећа ваздухоплова или државу која није држава ЕСАА подручја на чијој територији се несрећа или озбиљан инцидент догодио, да ли намјеравају да именују акредитованог представника у складу са међународним стандардима и препорученом праксом. Када се такав акредитовани представник именује, достављају се и његово или њене име и контакт информације, као и очекивани датум доласка, ако акредитовани представник намјерава да допутује у државу која је послала обавјештење.
- (2) Акредитоване представнике за државу дизајна именује орган за

безбједносне истраге државе ЕСАА подручја на чијој територији се налази главно мјесто пословања имаоца сертификата за типски дизајн ваздухоплова или погонске групе.

IV - СТАТУС БЕЗБЈЕДНОСНИХ ИСТРАЖИЛАЦА

Члан 10.

(Статус безбједносних истражилаца)

- (1) Након именованја од стране Јединице за истраживање несрећа ваздухоплова и без обзира на евентуалне судске истраге, одговорни истражилац има овлашћење да предузме неопходне мјере да би се задовољили захтјеви безбједносне истраге.
- (2) Без обзира на обавезе у погледу повјерљивости према Закону о ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", број: 39/09), Закону о заштити тајних података ("Службени гласник БиХ", број: 54/05 и 12/09) и Закону о заштити личних података ("Службени гласник БиХ", број: 49/06 и 76/11), одговорни истражилац има посебно право да:
 - (а) има непосредан, неограничен и неспутан приступ мјесту несреће или инцидента, као и ваздухоплову, његовим дијеловима или олупини;
 - (б) непосредно напише доказе и обезбиједи контролисано уклањање остатака, или дијелова у сврху испитивања или анализе;
 - (ц) има непосредан приступ и контролу над снимачима лета, њиховом садржају и другим релевантним записима;
 - (д) захтијева и даје свој допринос комплетној аутопсији тијела смртно повријеђених лица и да има непосредан приступ резултатима таквих испитивања или тестова урађених на узетим узорцима;
 - (е) захтијева медицинско испитивање људи укључених у управљање ваздухопловом или да захтијева да се ураде тестови на узорцима узетих од тих људи и да има непосредан приступ резултатима тих испитивања или тестова;
 - (ф) позива и прегледа свједоке и да од њих тражи да доставе или дају информацију или доказе релевантне за безбједносну истрагу;
 - (г) има слободан приступ свим релевантним информацијама или записима које посједује власник, носилац сертификата за типски дизајн, одговорна организација за одржавање, организација за обуку, оператор или произвођач ваздухоплова, ВНДСА и пружаоци услуга у ваздушној пловидби или аеродромски оператори.
- (3) Права пописана у ставу (2) овог члана односе се и на стручњаке или савјетнике, као и на акредитоване представнике, њихове стручњаке или савјетнике одговорног истражиоца у обиму који је неопходан да им омогући ефикасно учествовање у безбједносној истрази. Ова права не задиру у права истражилаца и стручњака које именују општински, основни, кантонални, окружни, Брчко дистрик, ентитетски и државни судски и тужилачки органи у Босни и Херцеговини.
- (4) Свако лице, које учествује у безбједносним истрагама, дужно је да

своје дужности обавља независно и неће тражити, нити прихватати инструкције од било кога осим од одговорног истражиоца или акредитованог представника.

Члан 11.
(Сарадња истрага)

- (1) Уколико је покренута и судска истрага у вези са ваздухопловном несрећом, о томе је потребно обавијестити одговорног истражиоца. У таквим случајевима, одговорни истражилац је дужан обезбиједити досљедност, те задржати надзор над снимачима лета и све физичке доказе. Судски орган може одредити једног службеника из тог органа да прати снимаче лета или физичке доказе до мјеста читавања или обраде. У случају када би се испитивањем или анализом таквих физичких доказа могло доћи до њиховог модификовања, мијењања или уништавања, претходно ће се тражити сагласност судских органа, не дирајући у важеће прописе. Када та сагласност није добијена у складу са аранжманима наведеним у ставу (3) у прихватљивом временском року и не дуже од двије седмице након подношења захтјева, то неће спријечити одговорног истражиоца да спроводи испитивања и анализе. Када судски орган има овлашћење да изузме доказе, одговорном истражиоцу се даје непосредан и неограничен приступ таквим доказима, као и њихово коришћење.
- (2) Када се, током безбједносне истраге, утврди или посумња да је у несрећи или озбиљном инциденту удјела имао и одређени чин незаконитог ометања, како је дефинисан Законом о ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", број: 39/09), главни истражилац је дужан да о томе одмах обавијести надлежне органе. У складу са чланом 13. овог правилника, релевантне информације прикупљене у безбједносној истрази морају се подијелити са тим органима одмах и по захтјеву, а релевантни материјали се такође могу доставити тим органима. Дијељење тих информација и материјала не задире у право Јединице за истраживање несрећа ваздухоплова да настави са безбједносном истрагом, а у сарадњи са органима на које је евентуално пренесена контрола над мјестом несреће или инцидента.
- (3) Савјет министара Босне и Херцеговине је дужан обезбиједити да органи за безбједносне истраге, с једне стране, и други органи који се обично укључују у активности које се односе на безбједносне истраге, као што су судски органи, ВНДСА, службе потраге и спасавања, с друге стране, сарађују једни с другима кроз унапријед закључене споразуме.
- (4) Споразуми из претходног става треба да поштују независност Јединице за истраживање несрећа ваздухоплова, те омогуће марљиво и ефикасно спровођење техничке истраге.
- (5) Споразуми из става (3) овог члана, поред осталог, обухватају сљедећа питања:
 - (а) приступ мјесту несреће;
 - (б) чување и приступ доказима;
 - (ц) почетно и стално обавјештавање о статусу сваког процеса;
 - (д) размјена информација;
 - (е) одговарајућа употреба безбједносних информација;
 - (ф) рјешавање спорова;
- (6) Државе ЕСАА подручја обавјештавају Заједнички комитет о овим договорима.

V - ЧУВАЊЕ ДОКАЗА

Члан 12. (Чување доказа)

- (1) Држава ЕСАА подручја, на чијој територији се догодила несрећа или озбиљан инцидент, одговорна је за обезбјеђивање безбједног поступања са свим доказима и за предузимање свих разумних мјера да заштити такве доказе и за одржавање безбједног надзора над ваздухопловом, његовим дијеловима и његовом олупином у периоду који је неопходан ради безбједносне истраге. Заштита доказа укључује чување, уз помоћ фотографских или других средстава, сваког доказа који би се могао уклонити, избрисати, изгубити или уништити. Безбједан надзор укључује заштиту од даљњег оштећивања, приступа неовлашћених особа, крађе и погоршања стања.
- (2) Док се чека долазак безбједносних истражилаца, нико неће мијењати стање мјеста несреће, узимати било какве узорке са њега, помијерати или узимати узорке из ваздухоплова, његове дијелове или његову олупину, нити их помијерати или уклањати, осим ако се таква радња тражи из безбједносних разлога или да се доведе помоћ повријеђеним лицима или уз изричиту дозволу органа који контролишу мјесто несреће, и када је могуће, уз консултације са органом за безбједносне истраге.
- (3) Свако укључено лице дужно је да предузме све неопходне кораке да сачува документацију, материјале и записе који су у вези са догађајем, а посебно да спријечи брисање записа разговора и аларма након лета.

Члан 13. (Заштита осјетљивих безбједносних информација)

- (1) Сљедећи записи неће бити доступни или коришћени у друге сврхе осим за безбједносне истраге:
 - а) све изјаве које је Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова узела од лица у току безбједносне истраге;
 - б) записе који откривају идентитет лица која су дале доказе у контексту безбједносне истраге;
 - ц) информације које је прикупила Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова, а које су посебно осјетљиве и личне природе, укључујући и информације које се односе на здравље појединаца;
 - д) материјали сачињени накнадно у току истраге, као што су билешке, нацрти, мишљења која су написали истражиоци, мишљења изражена у анализама информација, укључујући и информације са снимача лета;
 - е) информације и доказе које су обезбиједили истражиоци из других држава ЕСАА подручја или држава које нису државе ЕСАА подручја, у складу са међународним стандардима и праксом, када то затражи њихов орган за безбједносне истраге;
 - ф) нацрти прелиминарних или коначних извјештаја или привремених извјештаја;
 - г) записи гласа и слике из пилотске кабине и њихови транскрипти, као и гласовни записи из јединица за контролу ваздушног саобраћаја, обезбјеђујући такође да информације, које нису релевантне за безбједносну истрагу, а посебно информације о личној приватности, буду адекватно заштићене, без обзира на став (3).
- (2) Сљедећи записи неће бити доступни или коришћени у друге сврхе осим за безбједносне истраге или у друге сврхе које имају за циљ побољшање безбједности

у ваздухопловству:

- а) сва комуникација између лица која су укључена у управљање ваздухопловом;
 - б) писани или електронски записи и транскрипти из јединице за контролу ваздушног саобраћаја, укључајући извјештаје и резултате урађене у интерне сврхе;
 - ц) пропратна писма за пренос безбједносних препорука са Јединице за истраживање несрећа ваздухоплова на примаоца, када то затражи орган за безбједносне истраге који издаје препоруку;
 - д) извјештаји о догађајима поднесени у складу са Правилником о извјештавању о догађајима ("Службени гласник БиХ", број: 12/06).
- (3) Записи са снимача података о лету неће бити доступни или коришћени у друге сврхе осим за безбједносне истраге, у сврхе пловидбености или одржавања, осим када су са таквих записа уклоњене идентификационе ознаке или су објелодањени у складу са безбједносним процедурама.
- (4) Без обзира на став (1) и (2), судски органи или Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова може одлучити да је корист од објелодањивања записа из става (1) и (2) у било које друге сврхе које дозвољава закон важнија од домаћег и међународног негативног утицаја који таква радња може имати на ту и сваку будућу безбједносну истрагу.
- (5) Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова може одлучити да ограничи случајеве у којима таква одлука о објелодањивању може бити донесена, поштујући ЕСАА споразум.
- (6) Достављање записа из става (1) и (2) другој држави ЕСАА подручја у друге сврхе осим безбједносне истраге и, додатно на став (2), у друге сврхе осим оних које имају за циљ побољшање безбједности ваздухопловства, може бити одобрено уколико то дозвољава закон државе ЕСАА подручја која доставља записе.
- (7) Обрада или објелодањивање записа, приспјелих кроз комуникацију описану у претходном ставу, од стране органа државе ЕСАА подручја која прима записе, дозвољено је само уз претходне консултације са државом ЕСАА подручја која доставља записе и у складу законом државе ЕСАА подручја која прима записе.
- (8) Објелодањивање записа је дозвољено искључиво за податке који су неопходни за сврхе наведене у ставу (3).

Члан 14.

(Достављање информација)

- (1) Особље Јединице за истраживање несрећа ваздухоплова или било које лице које је позвано да учествује или да допринесе безбједносној истрази, обавезано је важећим правилима професионалне тајне, укључујући и правила о анонимности оних који су укључени у несрећу или инцидент, у складу са важећим прописима.
- (2) Без обзира на обавезе утврђене у члану 15. и 16. овог правилника, Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова доставља информације које сматра релевантним за спречавање несреће или озбиљног инцидента особама одговорним за производњу или одржавање ваздухоплова или опреме за ваздухоплов, и појединцима или правним лицима одговорним за операције ваздухоплова или за обуку особља.
- (3) Без обзира на обавезе утврђене у члану 15. и 16. овог правилника, надлежна Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова и акредитовани представник наведен у члану 7. овог правилника дужни су да ВНДСА доставе релевантне чињеничне информације добијене током безбједносне истраге, осим информација наведених у члану 13. став (1) овог правилника

или оних које доводе до сукоба интереса. Запримљене информације морају бити заштићене у складу са чланом 13. овог правилника и Законом о заштити личних података ("Службени гласник БиХ", број: 49/06 и 76/11).

- (4) Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова је овлашћена да обавијести жртве и њихову родбину или њихова удружења или да изнесе у јавност било коју информацију о чињеничним запажањима, поступцима безбједносне истраге, могуће прелиминарне извјештаје или закључке и/или безбједносне препоруке, под условом да не угрожавају циљеве безбједносне истраге и да су у потпуности у складу са Законом о заштити личних података ("Службени гласник БиХ", број: 49/06 и 76/11).
- (5) Прије изношења у јавност информација из става (4) овог члана, Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова просљеђује те информације жртвама и њиховој родбини или њиховим удружењима на начин који не угрожава циљеве безбједносне истраге.

VI- ИЗВЈЕШТАЈ О ИСТРАЗИ

Члан 15.

(Извјештај о истрази)

- (1) Свака безбједносна истрага закључује се извјештајем у форми која одговара врсти и озбиљности несреће или озбиљног инцидента. У извјештају се обавезно констатује да је једини циљ безбједносне истраге спречавање будућих несрећа и инцидента без приписивања кривице или одговорности. Извјештај садржи, када је потребно, безбједносне препоруке. Извјештај штити анонимност сваког појединца који је укључен у несрећу или озбиљан инцидент.
- (2) Када из безбједносних истрага настану извјештаји прије завршетка истраге, прије њиховог објављивања Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова може затражити коментаре од ВНДСА, носиоца увјерења за дизајн, произвођача и оператора, који су везани важећим правилима професионалне тајне у погледу садржаја консултација.
- (3) Прије објављивања коначног извјештаја, Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова је дужна да затражи коментаре од ВНДСА, а преко ње предметног носиоца увјерења за дизајн, произвођача и оператора, који су везани важећим правилима професионалне тајне у погледу садржаја консултација. У тражењу таквих коментара, Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова дужна је поштовати међународне стандарде и препоручену праксу.
- (4) Информације обухваћене чланом 13. овог правилника се уврштавају у извјештај само када су релевантне за анализу несреће или озбиљног инцидента. Информације или дијелови информација, који нису релевантни за анализу, не објелодањују се.
- (5) Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова дужна је да објави коначан извјештај у најкраћем могућем времену, а ако је могуће, у року од 12 мјесеци од дана несреће или озбиљног инцидента.
- (6) Уколико коначан извјештај не може бити објављен у року од 12 мјесеци, Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова даје привремену изјаву, бар на сваку годишњицу несреће или озбиљног инцидента, дајући детаље о напретку истраге и евентуалним безбједносним питањима.
- (7) Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова је дужна да у што краћем року прослиједи примјерак коначног извјештаја и безбједносних препорука ка:

- (а) надлежним органима за истраге и властима цивилног ваздухопловства држава на које се односе и ИСАО-у, у складу са међународним стандардима и препорученом праксом;
- (б) примаоцима безбједносних препорука које се налазе у извјештају;
- (ц) Заједничком комитету, осим када је извјештај доступан јавности кроз електронске медије, а у том случају га Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова само обавјештава о томе.

Члан 16.

(Безбједносне препоруке)

- (1) У свакој фази безбједносне истраге, Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова је дужна да, путем дописа, након одговарајућих консултација са релевантним странама, препоручи органима на које се односи, укључујући и оне у другим државама ЕСАА подручја или држава које нису државе ЕСАА подручја, све превентивне радње за које сматра да је неопходно одмах предузети с циљем унапређења безбједности ваздушне пловидбе.
- (2) Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова може издати безбједносне препоруке на основу студија или анализе низа истрага или других активности које се спроводе у складу са чланом 4. став (4) овог правилника.
- (3) Безбједносна препорука ни у ком случају не ствара претпоставку кривице или одговорности за несрећу, озбиљни инцидент или инцидент.

Члан 17.

(Пропратне радње након безбједносних препорука и база података о безбједносним препорукама)

- (1) Прималац безбједносне препоруке потврђује пријем дописа и обавјештава Јединицу за истраживање несрећа ваздухоплова, која је издала препоруку, у року од 90 дана од пријема дописа о радњама које су предузете или о којима се разматра, и када је потребно, о времену које је потребно за њихово окончање, а када нису предузете радње, о разлозима за то.
- (2) У року од 60 дана од дана пријема одговора, Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова обавјештава примаоца да ли сматра или не сматра одговор адекватним и даје појашњење када се не слаже са одлуком да се не предузме никаква радња.
- (3) Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова спроводи поступке евидентирања одговора на безбједносне препоруке које је објавила.
- (4) Свако тијело које добије безбједносне препоруке, укључујући и ВНДСА, дужно је да спроведе поступке за праћење напретка радњи које су предузете као одговор на добијене безбједносне препоруке.
- (5) Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова евидентира у специјализованој бази података све безбједносне препоруке објављене у складу са чланом 16. став (1) и (2), као и одговоре на исте. Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова на исти начин евидентира у специјализованој бази података све безбједносне препоруке пристигле из држава које нису државе ЕСАА подручја.

Члан 18.

(Извјештавање о догађајима)

- (1) Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова, ВНДСА и други надлежни органи, у међусобној сарадњи, учествују у размјени и анализи информација које су обухваћене Правилником о преузимању одређених прописа Европске заједнице о пријављивању догађаја у цивилном ваздухопловству ("Службени гласник БиХ", број: 83/10 од 11.10.2010. године).
- (2) Размјена и анализа обухватају „онлајн“ (*online*) приступ овлашћених лица информацијама из специјализоване базе података у складу са Правилником о преузимању одређених прописа Европске заједнице о пријављивању догађаја у цивилном ваздухопловству ("Службени гласник БиХ", број: 83/10), као и информацијама којим се директно идентификује ваздухоплов који је предмет извјештаја о догађају, као што су, уколико су доступне, информације о серијском и регистарском броју. Овај приступ не обухвата информације које идентификују оператора који је предмет тог извјештаја о догађајима.
- (3) Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова, ВНДСА и други надлежни органи су дужни да обезбиједе тајност таквих информација, у складу са Законом о заштити личних података ("Службени гласник БиХ", број: 49/06 и 76/11), те да ограниче њихову употребу на оно што је строго неопходно за извршавање њихових обавеза у погледу безбједности ваздушне пловидбе. У том смислу, те информације се користе само за анализе безбједносних трендова који могу створити основу за анонимне безбједносне препоруке или директиве о пловидбености без приписивања кривице или одговорности.

Члан 19.

(Информације о лицима и опасним робама у ваздухоплову)

- (1) Авиокомпаније са ЕСАА подручја, које изводе летове слијетања или полијетања са одређеног аеродрома смјештеног на територији државе ЕСАА подручја, као и авиокомпаније из држава које нису државе ЕСАА подручја, које изводе летове у одласку са таквог аеродрома, спроводе поступке који омогућавају да се:
 - (а) што је прије могуће, а најкасније у року од два часа од обавјештења да се догодила несрећа ваздухоплова, изради овјерена листа, заснована на најрелевантнијим доступним информацијама, свих лица у ваздухоплову; и
 - (б) одмах након обавјештења да се догодила несрећа ваздухоплова, изради листа опасне робе у ваздухоплову.
- (2) Листе из става (1) су доступне одговорно органу за безбједносне истраге, органу који је одредила свака од држава ЕСАА подручја да сарађује са родбином лица у ваздухоплову и, по потреби, медицинским јединицама којим те информације могу затребати у вези са третирањем жртава.
- (3) Како би се омогућило родбини путника да брзо добију информације које се односе на присуство њихове родбине у ваздухоплову који је укључен у несрећу, авиокомпаније су дужне да понуде путницима прилику да дају име и контакт информације о лицу које треба контактирати у случају несреће. Авиокомпаније могу користити ове информације само у случају несреће и не смију их преносити трећим странама или користити у

комерцијалне сврхе.

- (4) Име одређеног лица у ваздухоплову не саопштава се јавности прије него што релевантни орган о томе не обавијести родбину тог лица. Листа из става (1) тачка (а) чува се у тајности, у складу са Законом о заштити личних података ("Службени гласник БиХ", број: 49/06 и 76/11), а име сваког лица наведеног на тој листи се, у складу са поменутиим актом, саопштава јавности тек ако то допусти родбина лица у ваздухоплову.

VII- ПОМОЋ ЖРТВАМА ВАЗДУХОПЛОВНИХ НЕСРЕЋА

Члан 20.

(Помоћ жртвама ваздухопловних несрећа и њиховој родбини)

- (1) Са циљем да се обезбиједи свеобухватнији и усклађенији одговор на несреће које се догађају на територијама држава ЕСАА подручја, Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова је дужна да утврди план за хитне ситуације у случају несреће у цивилном ваздухопловству. Таквим планом потребно је обухватити и помоћ жртвама несрећа у цивилном ваздухопловству и њиховој родбини.
- (2) Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова је дужна да обезбиједи да све авиокомпаније, које имају пословну јединицу на територији Босне и Херцеговине, имају план за помоћ жртвама несрећа у цивилном ваздухопловству и њиховој родбини. Ти планови морају посебно узети у обзир психолошку помоћ жртвама несрећа у цивилном ваздухопловству и њиховој родбини, те омогућити авиокомпанији да реагује у случају велике несреће. Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова врши стручни надзор планова за пружање помоћи које су утврдиле авиокомпаније које имају пословне јединице на њиховој територији. Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова је дужна и да подстиче авиокомпаније из држава које нису државе ЕСАА подручја, а које раде у Босни и Херцеговини, да донесу сличне планове за пружање помоћи жртвама несрећа у цивилном ваздухопловству и њиховој родбини.
- (3) Када се догоди несрећа, Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова, ако је задужена за истрагу, у којој авиокомпанија чији је ваздухоплов укључен у несрећу има пословну јединицу на територији Босне и Херцеговине, или која је имала велики број БиХ држављана у ваздухоплову који је укључен у несрећу, дужна је да омогући именовање референтног лица као контакт особе којој се жртве и њихова родбина могу обратити за информације.
- (4) Држава ЕСАА подручја или нека друга држава која није држава ЕСАА подручја, која због смртних случајева или озбиљних повреда својих грађана има посебан интерес за несрећу која се догодила на територији држава ЕСАА подручја, има овлаштење да именује стручњака који има право:
 - а) да посјети мјесто несреће;
 - б) има приступ релевантним чињеничним информацијама, које је за јавну објаву одобрио одговорни орган за безбједносне истраге, и информацијама о напретку истраге;
 - ц) да добије копију коначног извјештаја.
- (5) Стручњак именован у складу са ставом (4), може помоћи у идентификовању жртава и присуствовати састанцима са преживјелима из своје државе.
- (6) У складу са одредбама прописа о облигационим односима у цивилном ваздухопловству Босне и Херцеговине у погледу осигурања за

авиопревознике и операторе ваздухоплова, и авиопревозници држава које нису државе ЕСАА подручја су дужни да испуњавају обавезе у вези са осигурањем које су утврђене у тим одредбама.

VIII - ПРИСТУП ДОКУМЕНТИМА

Члан 21.

(Приступ документима и заштита личних података)

Овај правилник се примјењује у складу са Законом о заштити личних података ("Службени гласник БиХ", број: 49/06 и 76/11) и Законом о заштити тајних података ("Службени гласник БиХ", број: 54/05 и 12/09) у погледу приступа документима изаштитиличних података.

IX - ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ И СТУПАЊЕ НА СНАГУ

Члан 22.

(Проведбени акти)

Јединица за истраживање несрећа ваздухоплова донијеће provedбене прописе у форми приручника, упутстава, инструкција и друго, којима ће регулисати услове и начин спровођења истраге несрећа и озбиљних инцидената ваздухоплова, у складу са Законом о ваздухопловству Босне и Херцеговине, овим правилником и другим прописима насталим на основу Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине, којим се уређује материја истраживања несрећа и озбиљних инцидената.

Члан 23.

(Завршне одредбе)

Даном ступања на снагу овог правилника престаје да важи Правилник о начину испитивања узрока несрећа ваздухоплова ("Службени гласнику БиХ", број: 44/04) од 28.09.2004. године.

Члан 24.

(Ступање на снагу)

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику Босне и Херцеговине".

Број: 1-3-02-2-339-1/14
Бања Лука, 10.04.2014. године

Генерални директор
Ђорђе Ратковица, с.р.

ДОДАТАК I

ЛИСТА ПРИМЈЕРА ОЗБИЉНИХ ИНЦИДЕНАТА

Наведени инциденти су типични примјери инцидента за које је вјероватно да су озбиљни инциденти. Листа није потпуна и служи само као смјерница у вези са дефиницијом "озбиљног инцидента":

- близак сусрет у ваздуху који захтијева маневар избјегавања са циљем да се избјегне судар или небезбједна ситуација или при којем би поступак избјегавања представљао одговарајућу радњу;
- контролисани лет у тло који је једва избјегнут ;
- прекинуто полијетање на затвореној или заузетој полетно-слетној стази, на рулној стази, осим одобрених операција хеликоптера, или са недодијељене полетно-слетне стазе;
- полијетање са затворене или заузете полетно-слетне стазе, са рулне стазе, осим одобрених операција хеликоптера, или са недодијељене полетно-слетне стазе;
- слијетање или покушај слијетања на затворену или заузету полетно-слетну стазу, на рулну стазу, осим одобрених операција хеликоптера, или на недодијељену полетно-слетну стазу, немогућност постизања предвиђених перформанси за вријеме полијетања или почетног пењања;
- пожар и дим у путничком простору, у простору за товар или пожар на мотору, чак иако су такви пожари угашени употребом средстава за гашење;
- догађаји код којих је летачка посада морала да користи кисеоник за случај нужде;
- квар на конструкцији ваздухоплова или распад мотора, укључујући и неконтролисане кварове на турбинском мотору, који се не класификују као несрећа;
- вишеструки кварови једног или више система ваздухоплова који озбиљно утичу на управљање ваздухопловом;
- случајеви онеспособљености летачке посаде током лета;
- ситуације у којим количина горива захтијева да пилот прогласи ванредно стање;
- упади на полетно-слетну стазу, класификовани као озбиљност А степена према Приручнику о спречавању упада на полетно-слетну стазу, којим се преузима ICAO doc 9870, а који садржи информације о класификовању озбиљности;
- инциденти при полијетању или слијетању. Инциденти као што је слијетање прије полетно- слетне стазе, слијетање са заустављањем преко краја полетно-слетне стазе, или излијетање бочно ван граница полетно-слетне стазе, кварови система, метеоролошке непогоде, управљање ваздухопловом изван одобрених аеродинамичких ограничења или друге појаве које су могле изазвати тешкоће при управљању ваздухопловом, квар више од једног система у редувантном систему који је обавезан за вођење лета или навигацију.