

Na osnovu člana 61. stav 1. i člana 16. Zakona o upravi ("Službeni glasnik BiH", broj: 32/02), članova 13. st.1 t. e) I n), 13. stav 2., člana 15. stav (1) tačka a) Zakona o odbrani Bosne i Hercegovine („Službeni glasnik BiH", broj: 88/05), člana 4. i člana 12. Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", broj: 2/04, Pravila letenja Oružanih snaga Bosne i Hercegovine, avgust 2010., članova 333. do 339. Pravila službe u OS BiH i tačke 349. do 377. Pravila zrakoplovno tehničke službe u Ministarstvu odbrane i Oružanim snagama BiH, ministar odbrane BiH donosi

UPUTSTVO ZA ISPITIVANJE UDESA I VANREDNIH DOGAĐAJA ZRAKOPLOVA OS BIH

POGLAVLJE I OSNOVNE ODREDBE

Član 1.

(Sadržaj Uputstva)

Ovim uputstvom se definira ispitivanje udesa i vanrednih događaja vojnih zrakoplova OS BiH koji su se dogodili na teritoriji Bosne i Hercegovine (u dalnjem tekstu: BiH) i van BiH, izrada plana reagiranja ukoliko dođe do udesa zrakoplova ili vanredne situacije, način, organizacija i postupci oko ispitivanja udesa zrakoplova ili vanredne situacije, način izvještavanja tokom i nakon istraživanja, ispitivanje civilno-vojnih udesa ili vanredne situacije, učešće ovlaštenog predstavnika OS BiH u istraživanju udesa zrakoplova ili vanrednih situacija, koje sprovodi nadležni civilni ili vojni organ strane države ili civilni organ u BiH, druge postupke i procedure tokom i nakon ispitivanja koje će dati odgovor zašto je došlo do udesa ili vanredne situacije i kako slične ili iste udesa/vanredne situacije u budućnosti spriječiti, te način informiranja javnosti o toku istraživanja udesa zrakoplova i vanrednih situacija.

Član 2.

(Primjenjivost)

Uputstvo ima za cilj da precizira mjesto, ulogu, dužnosti i odgovornosti MO BiH, komandi i jedinica OS BiH, te personala na svim nivoima koji na bilo koji način učestvuju u organizaciji, izvođenju i osiguranju letenja i drugim aktivnostima u vezi sa letenjem, a koje mogu imati vezu sa nastankom udesa zrakoplova i vanrednih događaja.

Član 3.

(Definicije termina)

- (1) **Zrakoplovno sredstvo (u dalnjem tekstu : zrakoplov).** Svaka naprava (sredstvo) sa posadom koja leti ili se održava u atmosferi uslijed reakcije zraka, osim reakcije zraka u odnosu na zemlju. U ovom uputstvu termin avion će se koristiti za fiksna krila sa svojom opremom, termin helikopter će se odnositi na sredstvo rotirajućih krila, dok će termin zrakoplov biti generalan termin na let, bilo sredstva fiksnih ili rotirajućih krila.
- (2) **Civilni zrakoplov.** Bilo koji zrakoplov koji nije državni zrakoplov.

- (3) **Državni zrakoplov.** Zrakoplov koji se koristi za potrebe državnih organa (izuzimajući komercijalnu upotrebu).
- (4) **Vojni zrakoplov.** Zrakoplov koji je upisan u Registar vojnih zrakoplova.
- (5) **Letenje zrakoplova.** Aktivnost od momenta pokretanja motora zrakoplova, uključujući GPU (Ground Power Unit - vanjski izvor napajanja) pa do završetka zadatka, odnosno do zaustavljanja rada motora.
- (6) **Država registra.** Država u čiji registar je zrakoplov upisan.
- (7) **Država događaja.** Država na čijoj se teritoriji dogodio udes ili vanredni događaj.
- (8) **Država operatora.** Država u kojoj je lociran glavni ured operatora ili ako ured ne postoji, stalno mjesto prebivališta operatora.
- (9) **Država proizvodnje.** Država koja ima zakonske ovlasti nad organizacijom odgovornom za završno sklapanje zrakoplova.
- (10) **Kritična situacija.** Događaj koji nije udes, a vezan je za operacije zrakoplova /letenje zrakoplova), koji utiče ili je mogao uticati na sigurnost zrakoplovnih operacija (leta).
- (11) **Vanredni događaj.** Kritična situacija koja uključuje okolnosti koje ukazuju da se udes skoro dogodio.
- (12) **Udes zrakoplova.** Događaj povezan sa operacijama zrakoplova (korištenjem zrakoplova sa ili bez putnika) i koji se desio od momenta ukrcavanja putnika/tereta u zrakoplov, sa namjerom transporta do momenta iskrcavanja istih, i u kojem je učestvovao jedan ili više zrakoplova i koji je rezultirao bilo kojom od sljedećih posljedica:
 - a) smrtnim posljedicama ili težim ranjavanjem lica unutar ili van zrakoplova, direktnog kontakta sa dijelom zrakoplova, ili uslijed direktne izloženosti izduvnom mlazu mlaznog motora, izuzev kada su smrt ili teška tjelesna povreda posljedica prirodnih uzroka, samopovrjeđivanja ili su ih prouzrokovala druga lica ili kad je nastupila smrt ili teška tjelesna povreda slijepih putnika koji su se skrivali izvan dijelova koji su na raspolaganju putnicima u posadi;
 - b) oštećenje zrakoplova, otkaz njegove strukture koji negativno djeluje na jačinu strukture ili karakteristike leta zrakoplova ili zahtijeva veću opravku ili zamjenu oštećene komponente, izuzev otkaza ili oštećenja motora (kada je oštećenje ograničeno na motor, kapotaže ili aggregate) ili oštećenja elisa, krajeva krila, antena, guma, kočnica, oplate, malih udubljenja ili proboda u oplati zrakoplova;
 - c) Zrakoplov je nestao ili potpuno nepristupačan (nije mu moguće prići).
- (13) **Uzroci** su radnje, propusti-greške, događaji ili okolnosti ili kombinacije istih, koji su doveli do udesa ili vanrednog događaja.
- (14) **Smrtne povrede.** Bilo koja povreda nanesena licu u udesu koja je rezultirala smrću.
- (15) **Teška tjelesna povreda:** povreda takva da je doveden u opasnost život povrijeđenog, ili trajno i u znatnoj mjeri oslabljen važan dio njegovog tijela ili organ, ili je prouzokovana

trajna nesposobnost za rad povrijeđenog i teško narušavanje njegovog zdravlja ili trajna iznakaženost (prelom ili komplikacija, povreda koja ostavlja trajne posljedice na osobi, kao i u slučajevima povrjeđivanja kod kojih je povrijeđeni pripadnik zadržan na liječenju u zdravstvenoj ustanovi).

(16) **Predsjednik komisije za ispitivanje udesa.** Lice ovlašteno, na osnovu svojih kvalifikacija, sa odgovornošću za organizaciju, vođenje i kontrolu istrage udesa ili vanrednog događaja.

(17) **Istraga** je procedura vođena u cilju sprječavanja udesa ili vanrednih događaja, koja uključuje sakupljanje i analizu činjenica, izvlačenje zaključaka, uključujući utvrđivanje uzroka udesa i, kada je moguće, objavljivanje preporuka u cilju sprječavanja udesa ili vanrednih događaja.

(18) **Rekonstrukcija događaja**

- a) Provodi se radi provjeravanja izvedenih dokaza ili utvrđivanja činjenica koje su od značaja za razjašnjenje stvari.
- b) Organ koji vodi postupak može odrediti rekonstrukciju događaja, koja se vrši tako što se ponavljaju radnje ili situacije u uvjetima pod kojima se prema izvedenim dokazima događaj desio. Ako su u iskazima pojedinih svjedoka ili osoba, uključenih u udes, radnje ili situacije različito prikazane, rekonstrukcija događaja će se, po pravilu, posebno izvršiti sa svakim od njih.
- c) Rekonstrukcija se ne smije vršiti na način kojim se vrijeda javni red i moral ili se dovodi u opasnost život ili zdravlje ljudi.
- d) Prilikom rekonstrukcije mogu se, po potrebi, ponovno izvesti pojedini dokazi.

(19) **Potrebni ljudski resursi/Potrebno vrijeme.** Odnosi se na potrebno ljudstvo i vrijeme za izvršavanje održavanja, popravke, skidanja oštećenih dijelova sa zrakoplova, zamjene istih i za ponovno dovođenje zrakoplova u ispravno stanje.

(20) **Ukupna vrijednost oštećenja.** Vrijednost u koju su uračunati potrebni ljudski resursi i vrijeme za ponovno dovođenje u ispravno stanje određenog/nih sistema zrakoplova, vrijednost ugrađenog dijela/dijelova i ostalih pratećih troškova.

(21) **Sigurnosne preporuke.** Prijedlog komisije za istraživanje udesa i vanrednih događaja države koja vodi istragu, bazirano na podacima proizašlim kroz istagu, a sa namjerom sprječavanja udesa ili vanrednih događaja.

(22) **Vojni letači.** Profesionalna vojna lica i lica rezervnog sastava dok su na službi, koji su raspoređeni na dužnostima u Ministarstvu odbrane BiH, u Oružanim snagama BiH ili u drugom organu državne uprave, državnoj agenciji, drugom pravnom licu, vojnodiplomatskim predstavništvima, u vojnim i mirovnim misijama, i drugim misijama koje imaju diplomatski i vojnodiplomatski karakter, koji imaju jedno od letačkih zvanja propisanih Pravilnikom o vojnim letačima i letačkoj službi u MO BiH i OS BiH.

(23) **Uredaj za snimanje podataka** je bilo koja vrsta uređaja za snimanje podataka ugrađena na zrakoplovu, u svrhu upotpunjivanja istrage udesa ili vanrednog događaja.

- (24) **Određivanje vještačenja.** Vještačenje se određuje kada za utvrđivanje ili ocjenu neke važne činjenice treba pribaviti nalaz i mišljenje osoba koje raspolažu potrebnim stručnim znanjem.
- (25) **Dužnosti vještaka kojeg je odredio tužitelj, odnosno sud.** Osoba koju tužitelj, odnosno sud, odredi za vještaka, dužna je tužitelju, odnosno sudu, dostaviti svoj izvještaj, u skladu sa nalozima tužilaštva, odnosno suda, a naročito izvještaj koji sadrži sljedeće: dokaze koje je pregledao, obavljene testove, nalaz i mišljenje do kojeg je došao i sve druge relevantne podatke koje vještak smatra potrebnim za pravednu i objektivnu analizu. Vještak će detaljno obrazložiti kako je došao do određenog mišljenja.
- (26) **Vještačenje tjelesnih povreda.** Vještačenje tjelesnih povreda vrši se, po pravilu, pregledom povrijedjenog, a ako to nije moguće ili nije potrebno - na osnovu medicinske dokumentacije ili drugih podataka u spisima. Pošto tačno opiše povrede, vještak daje mišljenje, naročito o vrsti i težini svake pojedine povrede i njihovom ukupnom djelovanju, s obzirom na njihovu prirodu ili posebne okolnosti slučaja kakvo djelovanje te povrede obično proizvode, a kakvo su u konkretnom slučaju proizvele i čime su povrede nanesene i na koji način.
- (27) **Vojno lice,** u smislu ovog zakona, je profesionalno vojno lice i lice u rezervnom sastavu, dok je na službi u Oružanim snagama Bosne i Hercegovine, u skladu sa Zakonom o službi u Oružanim snagama Bosne i Hercegovine.

POGLAVLJE II KLASIFIKACIJA UDESA ZRAKOPLOVA, STEPENA OŠTEĆENJA ZRAKOPLOVA, KRITIČNIH SITUACIJA I VANREDNIH DOGAĐAJA, STEPENA POVREDA I PRINCIPI VREDNOVANJA OŠTEĆENJA

Član 4.

(Kategorije udesa zrakoplova)

- (1) **A Kategorija udesa.** Udes rezultiran smrtnim posljedicama (gubitak života) ili oštećenje zrakoplova, kategorizirano kao oštećenje prve kategorije.
- (2) **B Kategorija udesa.** Teške tjelesne povrede osoblja i/ili oštećenje zrakoplova, kategorizirano kao oštećenje druge kategorije.
- (3) **C Kategorija udesa.** Povrede bez izazivanja invaliditeta i/ili oštećenje zrakoplova, kategorizirano kao oštećenje treće kategorije.
- (4) **D Kategorija udesa.** Udesi koji su rezultat unutrašnjeg/vanjskog oštećenja stranim tijelom (Foreign Object Damage-FOD) u motoru/motorima ili zbog drugih razloga, čije se oštećenje na dan udesa procjenjuje 5% i više od stvarne vrijednosti zrakoplova na dan udesa i/ili oštećenje zrakoplova kategorizirano kao oštećenje četvrte kategorije.

Oštećenja se odnose na motor i motorski sklop. Međutim, oštećenje na poklopцима motora ne ulazi u ovu kategoriju. Ako su dijelovi motora na drugim sistemima i dijelovima zrakoplova izazvali udes onda se to oštećenje vrednuje u skladu sa jednom od gore navedenih kategorija.

Član 5. (Stepen oštećenja zrakoplova)

- (1) **Prva kategorija.** Potpuno oštećenje zrakoplova čije dovođenje u ispravno stanje/popravka nije ekonomski isplativo i na dan udesa oštećenje zrakoplova se procjenjuje 75% i više od njegove stvarne vrijednosti na dan oštećenja.
- (2) **Druga kategorija.** Oštećenje zrakoplova procijenjeno na dan udesa između 20%-74% od njegove stvarne tržišne vrijednosti na dan udesa.
- (3) **Treća kategorija.** Oštećenje zrakoplova procijenjeno na dan udesa između 5%-19% od njegove stvarne tržišne vrijednosti na dan udesa.
- (4) **Četvrta kategorija.** Oštećenja zrakoplova procijenjena na dan udesa su do 4% od njegove stvarne tržišne vrijednosti na dan udesa.

Član 6. Oštećenje stranim tijelom (Foreign Object Damage- FOD)

Oštećenja nastala uslijed unutrašnjeg ili vanjskog FOD. Ako je oštećenje jednog ili više motora zrakoplova 5 % i više u odnosu na procijenjenu vrijednost na dan oštećenja, onda se vrijednost dodaje na D kategoriju udesa, a ako je šteta manja od 5 % u odnosu na procijenjenu vrijednost motora na dan oštećenja, onda se kvalificira kao vanredni događaj. Procjenu vrše nadležni organi prvog i drugog nivoa zrakoplovno-tehničkog održavanja, u saradnji sa organima finansijske službe.

Član 7. (Stepen tjelesnih povreda)

- (1) **Smrtne i teške tjelesne povrede.** Povrede koje su definirane krivičnim zakonima i drugim propisima u BiH koje reguliraju ovu oblast.
- (2) **Povrede koje ne izazivaju invaliditet.** Povrede koje zahtijevaju duži oporavak-terapiju ili mirovanje, u skladu sa propisima iz oblasti zdravstvene zaštite i osiguranja u BiH.
- (3) **Lakše povrede.** Iziskuju određenu ljekarsku njegu ali ne dovode do prekida radne sposobnosti, u skladu sa propisima iz oblasti zdravstvene zaštite i osiguranja u BiH.

Klasifikaciju povreda vrše ljekari/ljekari vještaci, ocjenjujući pritom veličinu povrede, lokalizaciju, oštećenost funkcija organa i cjelokupnog organizma, koje su zadobili članovi posade i ostala lica.

Pod ostalim licima, osim posade, treba podrazumijevati putnike koji se prevoze zrakoplovima, tehničko osoblje koje radi na zrakoplovima, kao i sva vojna i civilna lica na zemlji čija je smrt ili povreda nastupila kao posljedica vršenja letačke službe.

Član 8. (Principi vrednovanja oštećenja)

- (1) Vjerovatna vrijednost oštećenja kod udesa A, B, C i D kategorije će se vršiti od sektora održavanja, u skladu sa stepenom iskorištenosti sredstva i preostalog vremenskog perioda za

korištenje sredstva koje je potrebno zamijeniti-dovesti u ispravno stanje. U ukupnu vrijednost oštećenja, mora biti uračunata i šteta koja je nastala na drugim objektima pored oštećenja na zrakoplovu. Kada nastupe povrede na tijelu osoblja prilikom udesa, vrijednost terapije-oporavka osoba od udesa se ne računa u ukupnu cijenu/vrijednost štete.

- (2) Tokom popravke zrakoplova, radni sati alata i mašina za realizaciju ispitivanja, pripreme za popravku i pronalaženje kvarova, ne dodaju se u ukupnu vrijednost štete. Na osnovu navedenog, ukupnu vrijednost štete čine:
- a) Ako je moguće izvršiti popravku sredstva, računa se ukupna vrijednost zamjene sredstva i vrijednost popravke.
 - b) Količina radnih sati tehničkog osoblja da se oštećeni dio popravi, također se uzima u ukupnu vrijednost štete, gdje je, također, uključena cijena rada/po satu tehničkog osoblja za skidanje ispravnih dijelova kako bi se došlo do pokvarenog dijela.
 - c) Ukoliko je oštećen sistem oružja ili ako nije moguće popraviti određene materijale, uzima se njegova fer vrijednost na dan procjene.
- (3) Prilikom računanja vrijednosti popravke i zamjene oštećenih dijelova, računa se naknada radne snage/sat kao vrijednost planirana da tehničko osoblje izvrši dovođenje određenog sistema u ispravno stanje. Mjesečna vrijednost se računa na temelju pet (5) radnih dana sedmično, po osam (8) radnih sati.
- (4) Ako po završenom dovođenju određenog sredstva/sistema u ispravno stanje dođe do razlike u vrijednosti u odnosu na ranije planiranu vrijednost, osoblje održavanja će sa stvarnom vrijednošću, ukoliko nije zaključen predmet, o udesu upoznati komisiju; ako je komisija završila svoj rad i poslala predmet OK OS BiH, sa istom informacijom će biti upoznato i Vijeće OK OS BiH za udesu i sigurnost letenja u zraku i na zemlji. Ukoliko razlika između planirane i stvarno utvrđene vrijednosti mijenja kategoriju udesa, treba pogledati detaljnije objašnjenje u članu 5. ovog uputstva.

Član 9.

(Opće odredbe o kritičnim situacijama i vanrednim događajima)

Kritična situacija kao vanredni događaj koji nije udes, a vezan je za operacije zrakoplova, koji utiče ili je mogao uticati na sigurnost zrakoplovnih operacija i iz ugla sigurnosti letenja, mora biti predmet opširnog analiziranja i izvještavanja. Svaka situacija mora da se ispita i teoretski razjasni, utvrde uzroci i odgovornost, te preduzmu preventivne mjere. Ukoliko je otkaz ili nedostatak na materijalu uzrok kritične situacije, zrakoplovno-tehničke službe će registrirati taj događaj. Isti je postupak ako je posrijedi bilo koji drugi uzrok iz nadležnosti drugih službi, s tim, što će odgovarajuća služba razmatrati nastalu situaciju. U nastalim kritičnim situacijama, treba analizirati, preduzimati mjere, davati prijedloge, pohvale i zaštitne mjere. Kritične situacije u letačkoj obuci obavezno se analiziraju i dostavljaju pretpostavljenoj komandi kako bi se i druge jedinice upoznale sa naučenim lekcijama i mogle preduzeti radnje i mjere da ovakvi događaji ne budu povod za neki novi udes. Ovo uputstvo kvalificira kritične situacije.

- (1) Kritičnu situaciju na zemlji mogu izazvati posade, a mogu nastati i učešćem drugih faktora i obuhvataju:
 - a) zaokretanje zrakoplova na zemlji,
 - b) prekinuto polijetanje,
 - c) izljetanja van PSS ili staza za taksiranje bez posljedica,
 - d) izbjegavanje sudara na manevarskim površinama (vozila, objekti, zrakoplovi),
 - e) nepoznavanje ili nepridržavanje instrukcije za kretanje po manevarskim površinama,
 - f) davanje posadi netačnih ili neprovjerenih meteoroloških podataka za let, alternativne aerodrome ili aerodrome slijetanja,
 - g) svako zahtijevanje od posade da izvrši zadatak, ako posada sumnja u mogućnost sigurnog izvršenja leta i
 - h) druge aktivnosti čiji rezultat je kritična situacija po definiciji.
- (2) Kritične situacije u zraku u kojima učestvuje posada:
 - a) međusobno približavanje zrakoplova na udaljenost ispod propisane, razdvajanje u datim uvjetima,
 - b) neplaniran ulazak u zonu složenih meteoroloških uvjeta (slaba vidljivost, turbulencija, zaledivanje, kiša),
 - c) svako slijetanje ispod granice meteo-minimuma (za posadu, zrakoplov, aerodrom),
 - d) nemamjerni prekid rada motora,
 - e) presijecanje ili nepridržavanje instrukcije za korištenje aerodroma ili uputa za poligon, uputstava ili organa za rukovođenje letenjem ili organa za vođenje zrakoplova,
 - f) prolazak zrakoplova kroz zabranjenu zonu u vrijeme zabrane,
 - g) svako samovoljno mijenjanje zadatka za let,
 - h) nemamjerno prekoračenje brzine i preopterećenja koja su za zrakoplov propisana,
 - i) svako polijetanje sa količinom goriva ispod propisanoga minimuma za dotični zrakoplov kojim se ne osigurava izvršenje planiranog zadatka,
 - j) svaki let bez kompletne i ispravne letačke opreme posade ili putnika
 - k) i druge radnje čiji rezultat je kritična situacija po definiciji.
- (3) Kritične situacije koje su se desile učešćem drugih faktora:
 - a) nepravilan rad motora,
 - b) udar ptice (ako je nastalo oštećenje može se razmatrati kao udes),
 - c) doživljaj iluzija u određenim uvjetima letenja,
 - d) iznenadno otvaranje vrata kabine u svim fazama leta,

- e) promjena maršrute, zadatka za let u odnosu na planirano,
- f) otkaz pozicionih svjetala noću pri letu u grupi,
- g) neplanirani prelazak sa vizuelnog na instrumentalno letenje,
- h) iznenadni otkaz navigacionih instrumenata na zrakoplovu,
- i) otkaze pojedinih uređaja ili dijelova opreme bez posljedica po ostale sklopove i uređaje zrakoplova,
- j) štete na zrakoplovima, zrakoplovno-tehničkim i tehničkim materijalnim sredstvima i naoružanju do 5 % od stvarne tržišne vrijednosti zrakoplova na dan udesa ili novčanog iznosa koju propiše MO BiH
- k) i drugi faktori čiji je rezultat kritična situacija po definiciji.

Član 10.

(Primjeri vanrednih događaja)

Bliski susreti u zraku koji zahtijevaju manevriranje kako bi se izbjegao sudar ili nesigurna situacija ili kada bi postupak izbjegavanja bio prikladan.

- (1) Neuspjelo uzljetanje na zatvorenoj ili zauzetoj pisti, ili uzljetanje s takve piste s vrlo malom udaljenošću od prepreke(a),
- (2) Slijetanje ili pokušaj slijetanja na zatvorenu ili zauzetu pistu,
- (3) Nemogućnost postizanja predviđenih performansi tokom uzljetanja ili početnog penjanja,
- (4) Svi požari i dim u putničkom dijelu ili teretnom dijelu, ili požari na motoru, čak iako su takvi požari ugašeni sredstvima za gašenje,
- (5) Svi događaji kod kojih je letačko osoblje moralo koristiti kisik za slučaj nužde,
- (6) Zakazivanje zrakoplovne strukture ili raskidanje motora koje nije klasificirano kao udes,
- (7) Višestruki kvarovi u radu jednog ili više zrakoplovnih sistema koji ozbiljno utiču na rad zrakoplova,
- (8) Svi slučajevi onesposobljenosti letačkog osoblja tokom leta,
- (9) Svako stanje goriva koje bi zahtijevalo proglašenje vanrednog stanja od strane pilota,
- (10) Vanredni događaji prilikom uzljetanja ili slijetanja, kao što su slijetanje prije slijetne staze, slijetanje sa zaustavljanjem izvan piste, kod uzljetanja – duže zatrčavanje od uobičajenog, ili izljetanje sa strane izvan granica piste,
- (11) Zakazivanje sistema, vremenske nepogode, upravljanje zrakoplovom izvan odobrenih aerodinamičkih limita ili druge pojave koje su mogle uzrokovati poteškoće u upravljanju zrakoplovom,
- (12) Zakazivanje više od jednog sistema u složenom zrakoplovnom sistemu koji je obvezan za održavanje leta i navigaciju.

POGLAVLJE III FAKTORI (UZROCI) JAVLJANJA UDESA I KRITIČNIH SITUACIJA ZRAKOPLOVA OS BIH I ODGOVORNOSTI

Pri svakom zrakoplovnom udesu postoji nekoliko, manje ili više, uzajamno povezanih uzroka, koji različito utiču na nastajanje udesa. Uzrok koji je presudan ili najvažniji za nastajanje posljedica udesa definiramo kao osnovni , dok su ostali sporedni uzroci i isti mogu da budu:

Član 11. (Ljudski faktor)

Udes uslijed ljudskog faktora nastaje zbog :

- (1) Slabog planiranja, organizacije, rukovođenja i metodike provođenja letačke obuke, a naročito zbog:
 - a) slabe metodike (postupnosti) u obuci,
 - b) pogrešnog planiranja ili organiziranja letenja,
 - c) pogrešne ocjene o sposobljenosti posada,
 - d) zadatka koji nije u skladu sa sposobljenošću posade, meteo-situacijom, mogućnostima zrakoplova, letjelišta, poligona i zemaljskih sredstava za osiguranje letenja, kao ni sa pravilima, propisima, uputstvima i naređenjima koja reguliraju letenje u OS BiH, i
 - e) propusta u praćenju i nedovoljnog uvida u psihosomatsko stanje letača.
- (2) Greške posade zrakoplova, a naročito zbog:
 - a) greške u eksploataciji motora, opreme i naoružanja zrakoplova,
 - b) greške u upravljanju zrakoplovom,
 - c) greške u vođenju zrakoplova,
 - d) pogrešne odluke posade i nepotpune obučenosti za izvršenje zadataka,
 - e) emocionalnih faktora - koji smanjuju ili potpuno odstranjuju pažnju posade,
 - f) nediscipline u letenju, i
 - g) umanjenih psihofizičkih sposobnosti posade.
- (3) Grešaka u izvršnom rukovođenju letenjem, greške u kontroli letenja i vođenju zrakoplova i komandovanju zrakoplovima, a naročito zbog:
 - a) pogrešnog komandovanja sa zemlje ili iz zraka u toku izvršenja zadatka od strane rukovodioca letenja, odnosno pripadnika zrakoplovne jedinice (vođe grupe),
 - b) pogrešnog davanja podataka organa za vođenje i navođenje u toku praćenja leta i vođenja zrakoplova,
 - c) pogrešnih postupaka ili propusta organa jedinica aerodromske kontrole letenja (u dalnjem tekstu: AKL) u kontroli letenja i vođenju zrakoplova, i

- d) nepotpunih i neadekvatnih instrukcija i uputstava koja reguliraju letenje u zoni aerodroma, području prilazne i oblasne kontrole letenja, na poligonima i dejstvu u zraku i iz zraka.
- (4) Grešaka ljudstva koje vrši opsluživanje letenja, a naročito zbog:
- a) propusta i nedostataka u radu ljudstva zrakoplovno-tehničke službe u zrakoplovnim jedinicama na održavanju u I i II stepenu,
 - b) propusta i nedostataka u radu ljudstva u I, II i III stepenu na održavanju, organizacija na izradi, opravci, transportu, pripremi i opsluživanju zrakoplova za letenje, i
- (5) Grešaka ljudstva koje vrši osiguranje letenja, a naročito:
- a) osiguranje ispravnosti manevarskih površina aerodroma,
 - b) navigacijsko osiguranje,
 - c) osiguranje poligona i rejona za skakanje padobranom i izbacivanje tereta,
 - d) meteorološko osiguranje,
 - e) ornitološko osiguranje,
 - f) protivpožarno osiguranje,
 - g) zrakoplovno-tehničko osiguranje, i
 - h) službu traganja i spašavanja, kao i uslijed nepotpunih ili neadekvatnih instrukcija koje reguliraju osiguranje letenja.

Član 12.

(Udesi uslijed otkaza zrakoplovno-tehničkih materijalnih sredstava)

Udesi uslijed otkaza zrakoplovno-tehničkih materijalnih sredstava nastaju, naročito zbog:

- (1) Dotrajalosti i zamora materijala, ukoliko isti nije mogao biti otkriven u propisanim pregledima,
- (2) Konstruktivnih nedostataka materijala ili tehnoloških grešaka u izradi serijskog dijela,
- (3) Propusta u održavanju, opsluživanju i korištenju, i
- (4) Nepravilne eksploracije.

Član 13.

(Udesi uslijed neprijateljske djelatnosti)

Udesi uslijed neprijateljske djelatnosti nastaju naročito zbog:

- (1) Dejstva neprijatelja iz zraka i sa zemlje u okviru borbenih dejstava, i
- (2) Diverzije, sabotaže i bjekstva.

Član 14.

(Udes uslijed ostalih uzroka)

Udes za koji se nije mogao, sa dovoljno vjerovatnoće, utvrditi nijedan od gore navedenih uzroka. Ovdje se svrstavaju udesi nastali zbog:

- (1) Udara munje i elementarnih nepogoda koje se objektivno nisu mogle predvidjeti,
- (2) Sudara sa pticama i drugim letećim tijelima ili dijelovima ubojnih sredstava iznad sigurnosne visine pri dejstvu na poligonu.

Član 15.

(Udes koji nije nastao u letu ili se ne veže za let)

Udesi koji su nastali izvan letenja, a naročito:

- (1) Udesi koji se javlja kada se zrakoplov nalazi na nekoj od faza održavanja, otklanjanju kvara/kvarova, teglenja zrakoplova na letnim površinama ili u hangaru,
- (2) Udesi kada zrakoplov nije u stanju kretanja, a dođe do oštećenja uslijed oluje, poplave, lavina, zemljotresa, požara i zarobljavanja zrakoplova od neprijatelja,
- (3) Udesi koji se javlja tokom održavanja, popravke, zamjene nekog dijela, a da nije došlo do pokretanja motora.

Član 16.

(„Nestao“ zrakoplov)

Kao "nestao", u smislu odredbi ovog uputstva, smatra se onaj zrakoplov sa kojim je izgubljen svaki vid kontakta i koji u vremenu najdužeg mogućeg trajanja leta, računajući od posljednjeg polijetanja, nije stigao na cilj, a ne zna se da li je doživio udes. Postupak traganja za nestalim zrakoplovom regulira SOP o reguliranju službe traganja i spašavanja za potrebe br ZS i PZO.

Član 17.

(Dogadjaji koji se ne smatraju udesom zrakoplova)

Kao zrakoplovni udes neće se smatrati:

- (1) Slijetanje iz predostrožnosti bez posljedica po zrakoplov, posadu, druga lica ili značajna materijalna sredstva - imovinu na zemlji,
- (2) Odbacivanje dijelova zrakoplova (predviđenih za odbacivanje van poligona, namjerno ili nenamjerno), a pri tome nema posljedica po materijalna dobra, ljudske živote na zemlji i zrakoplovu,
- (3) Upad stranih tijela u motor pri voženju ili u letu, ako nisu posljedica greške posade zbog nepridržavanja propisanih postupaka,
- (4) Oštećenja zrakoplova u letu nastala zbog dotrajalosti opreme i uređaja, pod uvjetom da nisu nastupile posljedice po posadu i putnike, i
- (5) Oštećenja zrakoplova koja se mogu otkloniti u zrakoplovno-tehničkoj radionici, bez zamjene vitalnih dijelova zrakoplova i motora.

Ministar odbrane BiH svojom odlukom može pojedine zrakoplovne udese, zbog male imovinske štete, objektivnih okolnosti, dotrajalosti materijala, svrstati u vanredne događaje ili udese kategorije C i D.

Član 18.

(Odgovornost kod javljanja kritičnih situacija, vanrednih događaja ili udesa)

Kada se za određeni letački zadatak pokrenu motori zrakoplova pa sve do zaustavljanja motora ili do momenta zaustavljanja rotora helikoptera ili elise klipnih aviona, odgovornost nad zrakoplovom je regulirana Pravilom letenja u OS BiH i Pravilnikom o vojnim letačima u MO BiH i OS BiH. U odnosu na uzrok javljanja kritične situacije ili udesa zrakoplova i na rezultat istrage, odgovornost za udes može snositi posada ili drugo osoblje. Kada se realiziraju letovi bespilotnih letjelica, ukoliko se upotreba i upravljanje bespilotnom letjelicom odvija od strane studenta pod nadzorom instruktora za bespilotne letjelice, a instruktor u to vrijeme nema potreban hardver da bi reagirao, onda se odgovornost utvrđuje studentu za upravljanje bespilotnim letjelicama.

POGLAVLJE IV VIJEĆE OK OS BIH ZA UDESE, KOMISIJE ZA ISPITIVANJE UDESA I VANREDNIH DOGAĐAJA ZRAKOPLOVA, TE NADLEŽNOSTI DRUGIH KOMANDI, JEDINICA I PVL

- (1) Da bi se u zrakoplovnim jedinicama OS BiH pratilo da li se izvršavanje zadatka letenja, sigurnost na zemlji i u zraku, snadbijevanje i održavanje i drugo, realiziraju u skladu sa zakonima, važećim pravilnicima, programima obuke i drugim naređenjima, imenuju se vijeća,
- (2) Vijeća iz stava (1) ovog člana čine sastavni dio komisija za utvrđivanje stepena odgovornosti vojne organizacije za nastanak v/d, u smislu čl. 333. do 339. Pravila službe OS BiH,
- (3) U sastav vijeća se određuju ovlaštena službena lica vojne policije radi operativne i kriminalističke obrade lica za koja postoje osnovi sumnje da su na službi i u vezi sa službom počinila krivično djelo, u smislu čl. 31. Zakona o službi u OS BiH.

Član 19.

(Vijeće OK OS BiH za udesu, vanredne događaje, sigurnost letenja)

- (1) Vijeće OK OS BiH za udesu, vanredne događaje, sigurnost letenja i sigurnost na zemlji se imenuje od komandanta OK OS BiH, vodeći računa o adekvatnoj stručnosti, strukturi činova, nacionalnoj strukturi i potrebi da Vijeće radi nezavisno i nepristrasno.
- (2) Vijeće može pozvati specijaliste iz različitih područja koji nemaju pravo glasa za ishod rješavanja zadatka koji je dodijeljen Vijeću.

Član 20.

(Dužnosti Vijeća OK OS BiH za udesu, sigurnost letenja i sigurnosti na zemlji)

- (1) Izvještava komandanta OK OS BiH ili lice koje ga mijenja o prvim informacijama i razvoju situacije o udesu, vanrednom događaju, kada do istih dođe.

- (2) Proučava omot predmeta o udesu koji je poslat od komisije za osnovno ispitivanje udesa i, ukoliko je kategorija udesa A i B, priprema zajednički izvještaj sa prijedlogom mjera i šalje na odobrenje komandantu OK OS BiH ili licu koje ga mijenja.
- (3) Radi na publiciranju informacija o udesima i vanrednim događajima, te razvija mjere predostrožnosti da se udesi ili kritične situacije ne bi ponovile.
- (4) Sačinjava i objavljuje polugodišnje i godišnje izvještaje, te, na početku svake godine, iz ugla sigurnosti letenja, komandantu OK OS BiH predlaže jedinicu-organizacijsku cjelinu ili pojedince koji bi se trebali pohvaliti.
- (5) Sačinjava prijedloge za izmjenu Programa sigurnosti letenja i Uputstva za ispitivanje udesa i vanrednih događaja zrakoplova OS BiH, u skladu sa potrebnim promjenama zbog bilo kojeg faktora.
- (6) Uz dostavljanje izvještaja prema komandantu OK OS BiH odnosno načelniku Zajedničkog štaba OS BiH ostvaruje koordinacijsku saradnju sa drugim zemljama po pitanjima sigurnosti letenja i smanjenju rizika udesa i kritičnih situacija ukoliko se planiraju zajedničke operacije zrakoplova iz jedinica OS BiH u toj zemlji ili u zračnom prostoru te zemlje, ili ako će zrakoplovi dvije ili više zemalja u trećoj zemlji 8 (osam) dana i više izvršavati zračne operacije.
- (7) Razmjenjuje već poznate informacije o uzrocima i sprječavanju udesa i kritičnih situacija i razvija zajedničke sigurnosne procedure za zrakoplove OS BiH sa predstavnicima zemalja, kada zrakoplovi OS BiH učestvuju u savezničkim/zajedničkim ili drugim područjima operacija.
- (8) Za potrebe realizacije naučenih lekcija treba pokrenuti proceduru deklasifikacije dijela ili cjelokupnog završnog izvještaja o udesu/vanrednom događaju zrakoplova OS BiH, te razmjeni poruka o sigurnosti letenja.

Član 21. (Prethodno ispitivanje)

Komandant letačke jedinice, čim sazna za udes/vanredni događaj/kritičnu situaciju, vrši prethodno ispitivanje, koje podrazumijeva prikupljanje osnovnih podataka u cilju određivanja kategorije događaja u smislu člana 4. ovog uputstva i izvještava komandanta br ZS i PZO.

Član 22.

(Sastav komisije br ZS i PZO za osnovno ispitivanje udesa i vanrednih događaja)

Komisija se imenuje posebno za istraživanje svakog udesa i svakog vanrednog događaja, a broj članova i sastav komisije zavise od težine, vrste i obima udesa ili vanrednog događaja zrakoplova. Komisiju imenuje komandant br ZS i PZO, na prijedlog Komande brigade ZS i PZO, dok je predsjednik komisije, od članova komisije, najstariji po činu.

- (2) Komisiju za osnovno ispitivanje udesa i vanrednih događaja br ZS i PZO, načelno, sačinjavaju sljedeći članovi:

- 1) Predsjednik (najstariji po činu od članova)

- b) Član: Oficir za sigurnost letenja
 - c) Član: Predstavnik I stepena održavanja/Predstavnik II stepena održavanja
 - d) Instruktor za standardizaciju rangiranih članova posade/Pilot
 - e) Probni pilot na zrakoplovu koji je predmet ispitivanja
 - f) Letač tehničar (na predmetnom tipu dovoljan broj letača tehničara ili tehničkih inspektora koji su završili kurs održavanja)
 - g) Ljekar (zrakoplovni ljekar)
 - h) Drugi specijalisti u odnosu na vrstu udesa
- (2) Kod izbora osoblja, u sastav komisija treba birati osoblje koje je završilo kurs oficira sigurnosti letenja i ispitivanje zrakoplovnih udesa.
- (3) Predložena lista je načelna i komandant br ZS i PZO može da na listu uvrsti i lice čije formacijsko mjesto nije navedeno u prijedlogu iz stava 1. ovog člana.
- (4) Predsjednik komisije odgovoran je za organizaciju i sprovođenje istraživanja udesa i vanrednih događaja zrakoplova i nadzor nad njima.
- (5) U odabiru članova, radi objektivnosti cijelog slučaja, treba izbjegavati uvrštavanje članova komisije iz jedinice u kojoj se desio udes/vanredan događaj.

Član 23.

(Sastav komisije OK OS BiH za dopunsko ispitivanje udesa)

- (1) Udesi kod kojih nije poznat uzrok ili se procjenjuju da su sumnjičivi, bit će istraživani od komisije za dopunsko ispitivanje udesa i vanrednih događaja, imenovane naređenjem komandanta OK OS BiH, da bi se što stručnije proučili bitni uzroci i okolnosti udesa i preduzele šire i značajnije mjere za sprječavanje istih u budućnosti.
- (2) Komisija za dopunsko ispitivanje, koju upućuje OK OS BiH, može nezavisno od rada komisije za osnovno ispitivanje udesa početi sa radom ili poslije prijema komisijskog izvještaja o osnovnom ispitivanju udesa započeti svoj rad.
- (3) Dopunsko ispitivanje udesa, nakon završetka rada komisije za osnovno ispitivanje br ZS i PZO, mogu da naredi načelnik ZŠ OS BiH, komandant OK OS BiH ili lice po ovlaštenju navedenih titulara. Također, ukoliko ocijeni potrebnim, načelnik ZŠ OS BiH će u ovu komisiju odrediti jedno ili više lica iz Oružanih snaga BiH koji će imati pravo glasa prilikom odlučivanja o udesu i vanrednom događaju. U posebnim situacijama, angažiranje lica iz ZŠ OS BiH za rad u komisiji za dopunsko ispitivanje se može realizirati i po zahtjevu komandanta OK OS BiH. Imenovanje ovakve komisije može naređiti načelnik ZŠ OS BiH ili komandant OK OS BiH, ili odobriti komandant OK OS BiH na prijedlog br ZS i PZO. Komisija se formira vodeći računa o adekvatnoj stručnosti, strukturi činova, nacionalnoj strukturi i potrebi da komisija radi nezavisno i nepristrasno.
- (4) U slučaju zahtjeva/potrebe za učešćem u radu komisije osoblja van MO i OS BiH, te predstavnika stranih zemalja, potrebno je prethodno odobrenje ministra odbrane BiH.

- (5) Komanda br ZS i PZO dužna je da osigura liste lica potencijalnih članova komisije za osnovno ispitivanje udesa/vanrednog događaja.

Član 24.

(Dužnosti komisije OK OS BiH za dopunsko ispitivanje udesa)

- (1) Dodatno ispituje udesu kod kojih nije poznat uzrok ili su sumnjive činjenice.
- (2) Proučava izvještaj i sve prateće dokumente koje je sačinila komisija za osnovno ispitivanje udesa i vanrednog događaja br ZS i PZO.
- (3) U slučaju potrebe, koristi se uslugama br ZS i PZO i dobija željene informacije od pripadnika iste.
- (4) Po okončanju istrage, sačinjava izvještaj Komandi OK OS BiH, nezavisno od izvještaja drugih komisija.
- (5) Izvještaj iz tačke 4. sačiniti po sljedećim tačkama:
 - a) Predmet
 - b) Istraživanje
 - c) Ocjena
 - d) Zaključak
 - e) Prijedlozi

Član 25.

(Rad organa komisije za dopunsko ispitivanje udesa kada se angažiraju stručnjaci odgovarajućeg nivoa ZTOd ili naučne institucije)

- (1) Dopunsko ispitivanje udesa može se vršiti za udesu nastale zbog kvara materijala i one koji su prouzrokovani neposrednim održavanjem ili upotrebom u letu. Tehnički propisi zabranjuju rasklapanje pojedinih agregata, jer za takve radove u jedinicama nema mogućnosti. Na osnovu isprobavanja zrakoplovног materijala, proizvođači su dužni da raspolažu stručnim analizama i garantnim normama za pojedine kvarove, na osnovu kojih su izdata uputstva za održavanje i korištenje zrakoplovног materijala. Svi ovi razlozi zahtijevaju da se naknadnom ispitivanju podvrgnu uzroci materijala, dijelovi opreme, cijeli agregati ili zrakoplov koji je pretrpio udes.
- (2) Kada se na licu mjesta ne utvrди uzrok koji je nastao kao posljedica otkaza materijala, jedinica predaje zrakoplovno tehničkom organu dijelove ili sklopove, odnosno zmaj aviona ili motora na kome je nastao kvar.
- (3) Primljeni materijal, nadležni zrakoplovno-tehnički organi odmah, a najkasnije u roku od 3 dana, upućuju na dopunsko ispitivanje nadležnom subjektu odgovarajućeg nivoa zrakoplovno-tehničkog održavanja. Na dopunsko ispitivanje zrakoplovni materijal se upućuje brzo vozom, kamionom, poštom ili avionom (helikopterom), o čemu odlučuje nadležni organ, vodeći računa o roku upućivanja. Po prijemu materijala, nadležni subjekat odgovarajućeg nivoa zrakoplovno-tehničkog održavanja pristupa ispitivanju i u roku od 10

dana dostavlja izvještaj, odnosno svoj zaključak o uzroku otkaza zrakoplovog materijala, dajući mjere koje treba preduzeti.

- (4) Organi koji mogu da vrše ovu vrstu ispitivanja su:
- a) nadležni subjekat odgovarajućeg nivoa zrakoplovno-tehničkog održavanja i naučne ustanove (zavodi i preduzeća za izradu i opravku zrakoplova, motora, naoružanja i opreme, tehnološke laboratorije, ustanove pri visokim školama, institutima, akademijama nauka itd.),
 - b) radionice, laboratorije u sastavu br ZS i PZO, i
 - c) zrakoplovne jedinice za provjeru izvjesnih elemenata u letu (potrošnje goriva, tehnike izvođenja pojedinih elemenata leta, itd.).

Član 26.

(Dužnosti Komande br ZS i PZO)

- (1) Organizira, priprema i koordinira osnovno ispitivanje udesa iz svoje nadležnosti, radi čega upućuje svoje stručne organe na mjesto udesa i koordinira druge potrebne radnje u vezi sa ispitivanjem udesa.
- (2) Pruža stručnu i drugu pomoć komisiji oko realizacije osnovnog ispitivanja udesa.
- (3) Osigurava transport komisije za osnovno i dopunsko ispitivanje udesa OK OS BiH vojnim zrakoplovom i, ako je potrebno, tužioca, predstavnika BHDCA i drugih pripadnika policijskih agencija u BiH, koji mogu biti uključeni u istragu, na mjesto udesa što je prije moguće, koordinirajući aktivnost transporta.
- (4) Za potrebe ispitivanja udesa koordinira sve aktivnosti, sredstva i kapacitete u jedinicama br ZS i PZO koji se koriste za detaljne istrage koje će uticati na krajnji rezultat udesa u zemlji, te, ukoliko se predstavnik brigade imenuje kao predstavnik OS BiH za učešće u drugoj zemlji gdje je zrakoplov OS BiH učestvovao u udesu, vrši koordinaciju sa istim.
- (5) U koordinaciji sa komisijom za osnovno ispitivanje udesa uspostavlja i održava kontakt sa drugom vojnom jedinicom ili drugim pravnim licem ili sa stranim zemljama dok traje ispitivanje udesa, po odobrenju MO BiH.
- (6) Kada postoje osnovi sumnje da je počinjeno krivično djelo određeno krivičnim zakonima u BiH, a naročito kada je u udesu nastupila smrt posade ili drugih lica, došlo do težih povreda koje su opasne po život ili veće materijalne štete, autoritet koji određuje komisiju za osnovno ispitivanje udesa, hitno, u saradnji sa ovlaštenim službenim licima vojne policije OS BiH, obavještava Tužilaštvo BiH i postupa po nalozima i naredbama Tužilaštva odnosno nadležnog suda.

Član 27. **(Oficir za sigurnost letenja)**

Oficiri za sigurnost letenja su postavljeni u Komandi i jedinicama br ZS i PZO. Ako u letačkim jedinicama, četa/bataljon, nije postavljen oficir za sigurnost letenja, jednom pilotu iz te jedinice, pored svoje dužnosti, dodijeliti dužnost oficira za sigurnost letenja.

- (1) Dužnosti oficira za sigurnost letenja na nivou br ZS i PZO:
 - a) Stalni je član komisije za ispitivanje udesa;
 - b) Priprema izvještaje o udesu ili vanrednom događaju i, u skladu sa Uputstvom, iste šalje OK OS BiH;
 - c) Početni izvještaj o udesu ili vanrednom događaju (Prilog-B) treba poslati u roku od 8 (osam) sati. Ako ima određenih promjena u odnosu na početni izvještaj, prepostavljenoj komandi slati dopunske izvještaje (Prilog-C).
 - d) Koordinira aktivnosti tokom istraga, vodi i čuva omot predmeta, vodi statističke analize.
 - e) Vrši obradu zrakoplovnog udesa, organizira rad na obradi predmeta o udesu, daje prijedlog za odluku komandanta br. ZS i PZO i stara se o njenoj realizaciji, vodi cjelokupnu dokumentaciju, evidenciju i statistiku o udesima.
 - f) Oficir za sigurnost letenja u br ZS i PZO sarađuje sa organima br ZS i PZO koji su odgovorni za razmatranje propusta zbog kojih se udes dogodio i koji mogu da pruže pomoć u ispitivanju i sprječavanju udesa.
 - g) Oficiri za sigurnost letenja potčinjenih jedinica pomažu u radu oficiru za sigurnost letenja br ZS i PZO.

Član 28. **(BLP br ZS i PZO)**

- (1) Komisijama za ispitivanje udesa osigurava potrebno tehničko osoblje radi tehničkog ispitivanja udesa.
- (2) Vrši detaljno ispitivanje dijelova, materijala/sklopova po nalogu komisija za ispitivanje udesa.
- (3) Vrši tehničku podršku i koordinaciju radi detaljnije istrage i utvrđivanja uzroka udesa, koristeći kapacitete u i van OS BiH, u zemlji i inozemstvu, u različitim laboratorijama, putem lanca komandovanja.

Član 29. **(Zrakoplovna jedinica OS BiH koja je teritorijalno najbliža zoni gdje je došlo do udesa)**

- (1) Komisiji za osnovno ispitivanje udesa osigurava potrebne informacije, dokumente, obrasce, ljudstvo i druga potrebna sredstva.
- (2) Tokom ispitivanja udesa zrakoplovna jedinica je odgovorna da osigura transportna sredstva, mjesta za odmor, zdravstvene usluge, i druge sadržaje za potrebe komisije.

- (3) Izvršava i druge zadatke određene ovim uputstvom.

Član 30.

(Komanda jedinice OS BiH u čijoj blizini je došlo do udesa)

Komanda vojne jedinice u čijoj je blizini došlo do zrakoplovnog udesa dužna je da zrakoplovnim komandama na licu mjesta pomogne u zbrinjavanju povrijeđenih i poginulih, kao i pomoći u osiguranju mjesta udesa. Ako u blizini nema vojne jedinice, za pomoći se treba obratiti organima vlasti i unutrašnjih poslova, do dolaska pripadnika vojne policije koji će se uključiti u osiguravanje mjesta udesa.

Član 31.

(Dužnosti Komisije za osnovno ispitivanje udesa ili vanrednih događaja br ZS i PZO)

- (1) Ostvaruje slobodan pristup mjestu udesa ili vanrednog događaja u zrakoplovu, njegovim dijelovima ili olupini.
- (2) Ostvaruje saradnju sa drugim jedinicama i odsjecima tokom svog rada.
- (3) Primjenjuje Uputstvo za ispitivanje udesa i vanrednih događaja zrakoplova OS BiH i, po potrebi, predlaže izmjene istog.
- (4) Vrši ispitivanje zrakoplovnih udesa u br ZS i PZO kroz sakupljanje svih informacija i dokaza, kontrolirano uklanja ostatke ili dijelove zrakoplova, ispravno i bez pristrasnosti obavlja potrebna ispitivanja i analize.
- (5) Neposredno ima pristup i koristi sadržaj uređaja za snimanje leta zrakoplova, kao i sadržinu drugih snimljenih materijala.
- (6) Obavlja neposredan uvid u rezultate svih vještačenja i izvještaja sa uviđaja.
- (7) Uzima izjave od očevidaca udesa ili vanrednog događaja. Od lica koja nisu pripadnici OS BiH izjave uzima uz saglasnost i prisustvo istražnih organa.
- (8) Slobodno pristupa relevantnim dokumentima i informacijama kojima raspolažu vlasnik zrakoplova, korisnik zrakoplova, proizvođač, organizacije koje su učestvovali u održavanju zrakoplova, jedinice i komande OS BiH koje su imale uticaj na letačke operacije zrakoplova.
- (9) Ukoliko ranije imenovani a tokom pisanja izvještaja, zbog određenog razloga, odsutni član Komisije želi izraziti svoj stav, to može učiniti samo pismenim izvještajem.
- (10) Kada dođe do udesa, radi potrebno ispitivanje i izvještaj o udesu priprema i dostavlja naznačenim komandama, u skladu sa prilogom A ovog uputstva.
- (11) Ako nakon početka ispitivanja udesa postoji ukazana potreba za angažiranjem tehničkih inspektora ili drugog tehničkog osoblja, predsjednik komisije će tražiti od komandanata j-ca br ZS i PZO da hitno dodijele navedeno osoblje komisiji.
- (12) Kada se vrši prevoz komisije u obzir se uzimaju ispravni tipovi zrakoplova koji su na stanju u br ZS i PZO.

- (13) U zavisnosti od samog udesa, komisija može, radi ispitivanja, zahtijevati angažman i drugih potrebnih resursa OS BiH ili civilnih institucija.
- (14) Ukoliko je moguće, do kraja istrage, zrakoplov-predmet istrage bi trebao ostati na mjestu udesa, a ako nije moguće, onda isti transportirati u zrakoplovnu jedinicu i čuvati na odgovarajućem mjestu.

Član 32. (Mješovita civilno-vojna komisija)

- (1) Ako su u udesu ili vanrednom događaja učestvovali civilni i domaći ili strani vojni zrakoplov, udes ili vanredni događaj istražuje mješovita civilno-vojna komisija. Polovinu članova u mješovitu civilno-vojnu komisiju imenuje ministar nadležnog Ministarstva saobraćaja i komunikacija BiH, odnosno BHDCA, a drugu polovinu članova imenuje ministar odbrane BiH. Mješovitoj civilno-vojno komisiji predsjedava predsjednik koga sporazumno imenuju oba ministra.
- (2) Kada dođe do udesa vojnog zrakoplova NATO zemlje u zračnom prostoru BiH, slijede se principi iz STANAG 3531 ed.7 (2007) – Safety Investigation and Reporting of Accidents-Incidents Involving Military Aircraft, Missiles and-or UAVs, a ispitivanje i istraga odvija se u skladu sa sporazumom između BiH i zemlje koja je umiješana u udes.
- (3) Kada dođe do udesa ili vanrednog događaja civilnih zrakoplova zemalja članica NATO-a sa civilnim ili vojnim zrakoplovima zemlje koja nije član NATO-a, u zračnom prostoru BiH ili van istog, istrage će se vršiti u skladu sa postojećim sporazumom između zemalja i poštujući ICAO/JAR regulative.
- (4) Zemlja događaja je odgovorna za istragu udesa/vanrednog događaja zrakoplova i/ili raketa koji se javi u toj zemlji ili na njenoj teritoriji, uključujući teritorijalne vode ili na njenim brodovima. Kada zemlja korisnik ne može izvršiti istragu ili se odluči da neće vršiti istragu, odgovornost treba dodijeliti zemlji događaja. S obzirom da BiH nije član NATO-a, po ovom stavu, u slučaju ovakvog udesa, odluku će donijeti MO BiH i BHDCA. Ukoliko se doneše odluka da se nadležnost istrage preda zemlji korisnika preko najbližeg predstavnika zemlje/zemalja korisnika (vojnog atašea, vojne baze, itd.) isti će biti upoznati. Obavještenje o udesu treba realizirati u skladu sa lokalnim procedurama nadležne BHDCA koje su nabrojane u STANAG 3101. Izvještaj zemlji korisnika treba sadržavati imena (ako su poznata) i lokaciju personala, te stepen povreda. Zemlja korisnika treba biti pozvana da pošalje grupu za istragu koja će biti nukleus mješovite civilno-vojne komisije za ispitivanje udesa.
- (5) Komisija u koordinaciji i dogовору sa Direkcijom za civilno zrakoplovstvo BiH istražuje udes i vanredni događaj, u kojima su na teritoriji strane države učestvovali vojni zrakoplovi OS BiH, a strana država nije sprovedla istraživanje ili je Bosni i Hercegovini prenijela istraživanje, kao i istraživanje udesa u saradnji sa BHDCA, u kojima su učestvovali zrakoplovi OS BiH, a teritorija na kojoj se dogodio udes ili vanredni događaj ne pripada nijednoj državi. Tehničku podršku komisiji pruža OK OS BiH, a ukoliko ne mogu

zadovoljiti potrebe ili prevazilazi nadležnosti OK OS BiH, ista će putem lanca komandovanja zahtijevati pomoć.

- (6) Na mjestu udesa ili vanrednog događaja, mješovita civilno-vojna komisija za istraživanje udesa mora sarađivati sa ostalim organima, posebno sa tužilaštima, službom traženja i spašavanja, policijom, uredom patologa, medicinskim osobljem, aerodromskim vlastima, vatrogasnom službom i ostalim vojnim i civilnim organizacijama.
- (7) U cilju stvaranja adekvatnih uvjeta i postizanju dobre saradnje sa ostalim državnim organima, Ministarstvo odbrane BiH je obavezno da stvori neophodne uvjete za rad predsjednika i članova komisije za istraživanje udesa ili vanrednog događaja.

Član 33.

(Učešće ovlaštenih predstavnika organa stranih država u radu mješovite civilno vojne komisije i njihova prava)

- (1) Ako je strani zrakoplov učestvovao u udesu ili vanrednom događaju na teritoriji BiH, sa vojnim zrakoplovom, Sektor za politiku i planove MO BiH će u saradnji sa BHDCA pozvati nadležni organ države gdje je zrakoplov registriran, države korisnika i drugo svo potrebno osoblje u skladu sa Pravilnikom BHDCA o istraživanju zrakoplovnih udesa i vanrednih događaja („Službeni list 44/04“), da bi odredili svog ovlaštenoga predstavnika i savjetnike radi učestvovanja u istraživanju koje provodi mješovita civilno vojna komisija.
- (2) Ako ni nadležni organ države registracije zrakoplova, ni nadležni organ države korisnika zrakoplova ne imenuju ovlaštene predstavnike, Sektor za politiku i planove MO BiH će preko nadležne službe BHDCA pozvati korisnika zrakoplova da odredi ovlaštenoga predstavnika da učestvuje u istraživanju.
- (3) Prava ovlaštenih predstavnika, kao i stručnjaka koje su imenovale države čiji su građani izgubili život ili su povrijeđeni tokom udesa, definirani su u Pravilniku BHDCA o istraživanju zrakoplovnih udesa i vanrednih događaja („Službeni list 44/04“).

Član 34.

(Učešće predstavnika MO i OS BiH u ispitivanju udesa na teritoriji strane države)

- (1) Ako je došlo do udesa ili vanrednog događaja zrakoplova OS BiH na teritoriji strane države, u ispitivanju udesa ili vanrednog događaja mogu da učestvuju predstavnici MO i OS BiH.
- (2) Kad primi obavještenje o udesu ili vanrednom događaju i na poziv organa strane države direktno ili putem BHDCA ili drugog organa državne uprave da se na teritoriji strane države desio udes ili kritična situacija zrakoplova OS BiH, Sektor za politiku i planove MO BiH preko BHDCA stupa u kontakt i obavještava nadležni organ strane države koji istražuje udes ili vanredni događaj o tome da li će Bosna i Hercegovina imenovati ovlaštenoga predstavnika i, ako ga imenuje, dostavlja njegovo ime i prezime, imena njegovih savjetnika i očekivani datum njihovog dolaska. Predstavnika MO i OS BiH imenuje ministar odbrane BiH, na prijedlog načelnika Zajedničkog štaba OS BiH.

Član 35. (Odlučivanje komisija)

Komisije odluke donose na sjednici, većinom glasova svih članova komisije. Ako komisija ima paran broj članova, odluka komisije je donesena ako i za nju glasa najmanje polovina članova komisije, pod uvjetom da je za odluku glasao predsjednik komisije.

Član 36. (Davanje informacija)

Posredstvom BHDCA, MO BiH je dužno da, na zahtjev predsjednika komisije, nadležnom organu države koji istražuje udes ili vanredni događaj zrakoplova, na njegov zahtjev, dostavi sve relevantne informacije kojima raspolaže, a koje su vezane za istraživanje udesa ili vanrednih događaja.

Kada su Oružane snage BiH/MO BiH korisnici zrakoplova, a zrakoplov upisan u registar vojnih zrakoplova BiH, MO BiH je dužno preko BHDCA da, na zahtjev predsjednika komisije ili glavnog istražitelja, dostavi nadležnom organu države koji istražuje udes ili vanredni događaj sve relevantne informacije koje se odnose na organizacije čije su aktivnosti imale ili su mogle da imaju uticaj na operacije zrakoplova.

POGLAVLJE V. OBAVJEŠTAVANJE O UDESU I VANREDNOM DOGAĐAJU ZRAKOPLOVA I RAZMJENA SIGURNOSNIH INFORMACIJA

Član 37.

(Izvještavanje komandi i jedinica OS BiH o udesu ili vanrednom događaju zrakoplova)

- (1) Izvještavanje o vanrednom događaju vrši se lancem komandovanja, u skladu sa propisima koji uređuju ovu oblast.
- (2) Početno obavještenje o udesu ili vanrednom događaju se vrši kroz najbližu jedinicu vojne (civilne) kontrole letenja i/ili Spasilačko koordinacijski centar BiH (RCC BiH) i/ili odmah - direktno kroz lanac komandovanja u OS BiH. Također, obavještavanje može biti od lica koje je saznalo za udes i obavijestilo najbližu organizacijsku jedinicu ministarstva unutrašnjih poslova/Centra javne sigurnosti ili vojnog lica.

Ako raspolažu informacijom da je došlo do udesa zrakoplova OS BiH, organizacijske jedinice OS BiH dužne su odmah obavijestiti komandu br ZS i PZO i OK OS BiH.

Član 38.

(Obavještavanje nadležnih organa stranih država o udesu ili vanrednom događaju zrakoplova, kao i prijem istih od drugih država)

Sektor za politiku i planove MO BiH će, u saradnji sa BHDCA kao ovlaštenim predstavnikom države u kojoj se desio udes zrakoplova ili vanredni događaj, sa minimalnim zakašnjenjem, sa najbržim i odgovarajućim sredstvima veze izvršiti obavještavanje države registra zrakoplova, države operatora, države dizajna, države proizvođača i međunarodnoj organizaciji za civilno zrakoplovstvo, ukoliko je maksimalna težina predmetnog zrakoplova koji je pretrpio udes iznad

2250 kg. Isto tijelo je obavezno izvršiti prijem obaveštenja drugih država, u skladu sa propisanim Pravilnikom o istraživanju zrakoplovnih udesa i vanrednih događaja („Službeni glasnik, broj: 44/04“).

Član 39.

(Podaci o opasnim materijama u zrakoplovu)

- (1) Ako je zrakoplov nosio municiju, bombe, eksploziv, hemijske, radiološke i specijalne materije, vođa posade i ostali članovi koji nisu zadobili teže tjelesne povrede dužni su da preduzmu mjere za izvlačenje posade i putnika iz opasne zone eksplozije, odnosno kontaminacije, i da upozore sva lica koja pokušaju da uđu u opasnu zonu do preduzimanja mjera od komandi i jedinica.
- (2) Ako su OS BiH korisnik zrakoplova koji je na teritoriji druge strane države učestvovao u udesu ili vanrednom dogadaju, MO BiH preko BHDCA, u najkraćem roku, dostavlja državi na čijoj se teritoriji dogodio udes podatke o opasnim materijama koje su se nalazile u zrakoplovu koji je učestvovao u udesu.

POGLAVLJE VI. PLAN REAGIRANJA U SLUČAJU UDESA

Član 40.

(Plan u slučaju udesa)

Svaka letačka jedinica ranga skvadrona/bataljona/samostalne čete dužna je pripremiti plan reagiranja u cilju adekvatnog i efikasnog reagiranja u slučaju udesa/vanrednih događaja. (Prilog-D). Načela planiranja su:

- (1) **Sistem uzbunjivanja u slučaju udesa zrakoplova:** Za dobar plan reagiranja postojanje sistema uzbunjivanja je od suštinske važnosti.
- (2) **Prva pomoć i aktivnosti spašavanja:** Da bi se aktivnosti spašavanja i pružanja prve pomoći realizirale efikasno i efektivno, moraju se uzeti u obzir sljedeći principi:
 - a) Radnje i postupci posade/osoblja na mjestu udesa/vanrednog događaja.
 - b) Radnje i postupci ostalog osoblja (putnika) koje se nađe na licu mesta udesa.
 - c) Radnje i postupci aerodromske kontrole letenja OS BiH.
 - d) Radnje i postupci sanitetskih organa i ekipa prve pomoći.
 - e) Ekipa za spašavanje: Osoblje, sredstva i oprema spremni za reagiranje.
 - f) Ekipa za gašenje požara: Osoblje, vozilo, oprema i sredstva spremni za reagiranje.
 - g) Ekipa za osiguranje: Ekipa koja osigurava mjesto udesa sa osobljem, opremom i sredstvima, samo osobama ovlaštenim za sprovođenje istrage omogućava ulaz i izlaz sa mesta udesa.
 - h) Ekipa za izvlačenje: Ekipu sa osobljem, sredstvima i opremom za izvlačenje zrakoplova koji je pretrpio udes držati spremnom za reagiranje.

- i) Karte zone gdje se desio udes: Podijeliti zonu letjelišta ili zone gdje se često izvršavaju operacije u kvadrate na karti razmjera 1:25 000, sa odlaznim kursevima do navedenih zona. Navedene kvadrate označiti tako što će svaki kvadrat imati horizontalnu brojčanu i vertikalnu slovnu oznaku.
- j) Radnje koje se preduzimaju po prijemu vijesti o udesu: Po dobijanju vijesti o udesu zrakoplova iz bilo kojeg izvora:
 - 1) Uraditi poseban plan o načinu reagiranja i djelovanju ekipa prve pomoći, spašavanja, gašenja požara i osiguranja mjesta udesa.
 - 2) Utvrditi gdje će se sakupiti komisija za ispitivanje udesa i način njenog transporta.

Plan će izraditi potčinjene jedinice br ZS i PZO, a isti će objediniti i odobriti Komanda brigade ZS i PZO. Plan reagiranja nakon izrade br ZS i PZO će dostaviti prepostavljenoj komandi na znanje.

Član 41.

(Obaveze jedinice OS BiH koja je najbliža mjestu udesa zrakoplova)

- (1) Spašavanje, prva pomoć, medicinska njega, sigurnost i pomoć u svim drugim neophodnim segmentima.
- (2) Ukoliko se u blizini nalazi druga vojna jedinica ili organizacija, koristiti se spasilačkim i drugim sredstvima navedenih jedinica, kako bi se efikasnije pružila podrška unesrećenom zrakoplovu odnosno osoblju iz istog, te najbržim putem vršiti transport povrijeđenih do medicinskih institucija.
- (3) Usmjeriti drugu jedinicu, civilnu policiju, vatrogasce, organizaciju i timove oko spasilačkih preduzetih mjera.
- (4) Vijest o udesu najbržim načinom dostaviti prepostavljenoj komandi.
- (5) Sprovoditi i preduzimati sve mjere sigurnosti oko mjesta udesa.
- (6) Obavijestiti prepostavljene o broju ranjenih i poginulih.
- (7) Ukoliko je prilikom udesa, osim štete na zrakoplovu OS BiH, došlo do štete na sredstvima, imovini drugih lica, obavijestiti policiju i u što kraćem roku dostaviti izvještaj prepostavljenoj komandi.
- (8) Kada se dobije vijest o udesu zrakoplova, ako je potrebno, osim resursa OS BiH, za aktivnosti potrage traganja i spašavanja uključiti civilne spasilačke timove.
- (9) Po dolasku neke od ranije spomenutih komisija na mjesto udesa, istima pružiti svaku potrebnu pomoć, pomoć u rješavanju njihovih zahtjeva, u skladu sa svojim mogućnostima.
- (10) Preduzeti druge mjere određene propisima koji reguliraju materiju vanrednog događaja.

POGLAVLJE VII. IZVJEŠTAVANJE

Član 42.

(Slanje izvještaja o vanrednom događaju u OS BiH)

U skladu sa propisima koji uređuju materiju vanrednog događaja, svaka vojna jedinica ili PVL će, *odmah*, po saznanju, najbržim sredstvom veze, izvijestiti prepostavljenu komandu o vanrednom događaju – udesu zrakoplova OS BiH, a jedinica će, najkasnije, u vremenu od 2 sata, kroz pismeni izvještaj o vanrednom događaju u OS BiH, dostaviti činjenice koje budu dostupne.

Član 43.

(Slanje početnog izvještaja o udesu/vanrednom događaju)

- (1) Zrakoplovna jedinica OS BiH po okončanju prethodnog ispitivanja iz člana 21. dostavlja početni izvještaj, načelno, u roku od 8 sati, shodno Prilogu-B ovog uputstva putem lanca komandovanja.
- (2) Dopunjeni početni izvještaj o udesu/vanrednom događaju: Ako je prilikom slanja početnog izvještaja jedna od informacija izostavljena ili na istu odgovor nije bio dostupan prilikom slanja početnog izvještaja, ili ukoliko je potrebno izmijeniti neku od poslatih informacija, dopunjene podatke u odnosu na početni izvještaj dostaviti najbržim sredstvom veze u formi dopunjenoj početnog izvještaja prepostavljenim komandama kojima je poslat i početni izvještaj o udesu/vanrednom događaju.

Član 44.

(Završni izvještaj o istraživanju udesa ili vanrednog događaja zrakoplova)

Komisija za ispitivanje udesa je dužna od početka svog rada, najkasnije u narednih 60 dana, završiti izvještaj o udesu. Ako završni izvještaj ne može da bude publiciran do isteka 60 dana, na zahtjev predsjednika komisije, uz adekvatno obrazloženje, komandant OK OS BiH ili načelnik ZŠ OS BiH mogu odobriti probijanje roka od 60 dana za ispitivanje udesa do 12 mjeseci od dana udesa ili vanrednog događaja, uz obavezno upoznavanje ZŠ OS BiH i MO BiH.

POGLAVLJE VIII. SREDSTVA I OPREMA KOMISIJA ZA ISPITIVANJE UDESA

Član 45.

(Potrebna oprema i sredstva za rad komisija za ispitivanje udesa)

Zrakoplovni udesi se često javljaju u lošim meteorološkim uvjetima, i nepristupačnim terenima. U cilju pravovremene i efikasne reakcije i olakšavanja rada komisiji za ispitivanje udesa, potrebno je odrediti sredstva i opremu koju će koristiti komisije tokom ispitivanja udesa zrakoplova. Kada dođe do zrakoplovnog udesa, predsjednik komisije za osnovno ispitivanje udesa proširuje listu, u odnosu na mjesto udesa, udaljenost, meteorološke uvjete, specifičnosti udesa i drugih potreba koje su date ispod:

- (1) Odgovarajući zrakoplov u uvjetima kada to situacija zahtijeva.
- (2) Potreba za motornim vozilima

- a) Teretno vozilo sa vućom 4x4 (po zahtjevu), *potreban broj vozila*
 - b) Terensko vozilo (po zahtjevu), *potreban broj vozila*
- (3) Sredstva veze
- a) Mobilni telefonski aparat, 2 kom.
 - b) Radio uređaj VHF/UHF (ručni), 5 kom.
- 1) Registrator za udesa
 - (a) Regulative koje uređuju letenje i zrakoplovno-tehničku službu u OS BiH
 - (b) Plan u slučaju udesa
 - (c) Upute o izradi dokumenata tokom istrage i obrasci
 - (d) Način izvještavanja o udesu ili vanrednom događaju (forme izvještaja)
 - 2) Pravilnici i uputstva
 - (a) Uputstvo za ispitivanje udesa ili vanrednih događaja zrakoplova OS BiH
 - (b) Sva druga potrebna uputstva i pravilnici
 - 3) Uput za tip helikoptera i knjižice osnovnog održavanja
 - 4) Drugi potrebni dokumenti
 - 5) Potrebne karte
- c) Elektronička oprema
- 1) Agregat za napajanje strujom
 - 2) Kabl napojni 220 V različitih dužina 200 m, 150 m, 50 m
 - 3) Reflektori sa kablom za napajanje dužine 200 m, 150 m, 50m
 - 4) Laptop
 - 5) Prenosni radio uređaj za mogućnost komunikacije na duge udaljenosti (ostvarivanje veze sa komandom jedinice ili OC)
 - 6) GPS, 1 kom.
 - 7) Digitalni foto aparat sa potrebnim USB kablom
 - 8) Digitalna kamera sa potrebnim USB kablom
 - 9) Diktafon
 - 10) Mikrofon i slušalice
 - 11) Digitron
- d) Oprema za ispitivanje

- 1) Identifikacijski papiri/oznake članova komisije (poželjno osiguravanje crvenih fluorescentnih prsluka za članove komisije)
- 2) Karton za obilježavanje
- 3) Karton za obilježavanje sa brojevima
- 4) Kancelarijski pribor, masne bojice, permanentni markeri
- 5) Karte većih razmjera koje uključuju mjesto udesa
- 6) Busola
- 7) Povećalo-Lupa
- 8) Ogledalo
- 9) Linijar metalni
- 10) Magnet sa podesivom ručkom
- 11) Čelični metar
- 12) Pištaljka
- 13) Ručna baterija, odgovarajućeg kvaliteta, u dovoljnem broju
- 14) Rukavice, odgovarajućeg kvaliteta, u dovoljnem broju
- 15) PVC boce, u dovoljnoj količini (za uzimanje uzorka)
- 16) Uredaj za mjerjenje uglova i za mjerjenje nagiba
- 17) Crijevo, u dovoljnoj količini (za uzimanje uzorka)
- 18) Brizgalica, u dovoljnoj količini (za uzimanje uzorka)
- 19) Torba, različitih veličina, u dovoljnoj količini (za uzimanje uzorka)
- 20) Samoljepljive etikete, različitih veličina, u dovoljnoj količini
- 21) Konopac debeli i tanki, dovoljne dužine
- 22) Štap za označavanje 35 cm, u dovoljnem broju
- 23) Trake za označavanje, dovoljne dužine
- 24) Sredstva za prvu pomoć (za osoblje koje radi istragu)
- 25) Sredstva za čišćenje ruku i tijela (za osoblje koje radi istragu)
- 26) Šarafciger ravni i krstasti
- 27) Klješta
- 28) Klješta sječice
- 29) Dvogled
- 30) Ključ podesivi 200 mm drop forged

- 31) Plastične kesice i plastične folije
 - 32) Ljepljiva traka
 - 33) Alkotestovi
 - 34) Šator za boravak komisije za osnovno/dopunsko ispitivanje na terenu
- e) Poželjna sredstva u slučaju potrebe
- 1) Oprema za preživljavanje, u skladu sa zadatkom i uvjetima, u dovoljnom broju
 - 2) Odjeća u skladu sa godišnjim dobima, u dovoljnoj količini (kačket, kapa, jakne, i dr.)
 - 3) Pitka voda, maketa zrakoplova koji je pretrpio udes
 - 4) GPS, 1 kom.
 - 5) Traka papirna, maske za lice
 - 6) Kabanice, odgovarajućeg kvaliteta, u dovoljnoj količini
 - 7) Gumene čizme, odgovarajućeg kvaliteta, u dovoljnoj količini
 - 8) Dovoljna količina goriva, za agregat, te suhu hranu za komisiju na terenu
 - 9) Druga posebna potrebna oprema za komisiju

Oprema za ispitivanje udesa će se nalaziti na čuvanju i održavanju u letačkim jedinicama br ZS i PZO. Kada dođe do udesa, po zahtjevu predsjednika komisije, komandanti letačkih jedinica su dužni odmah ustupiti navedena sredstva na upotrebu komisiji.

POGLAVLJE IX. ISPITIVANJE UDESA ZRAKOPLOVA, UZIMANJE INFORMACIJA OD OSOBLJA I OČEVIDACA

Član 46. (Zrakoplovna znanja i iskustvo)

Za zadatke ispitivanja udesa ili vanrednih događaja treba određivati osobe koje imaju zrakoplovna znanja i iskustva. Da bi se postigao ovaj cilj, članove komisije za ispitivanje i oficire za sigurnost letenja, bez prijeke potrebe, ne treba mijenjati. Na ovaj način će ekipe koje se, u skladu sa znanjem i iskustvom, angažiraju na ispitivanju udesa ispunjavati željene standarde.

Član 47. (Cilj istraživanja komisija za ispitivanje udesa i vanrednih događaja)

- (1) Komisije su dužne da svaki udes ili vanredni događaj potpuno istraže i analiziraju, radi utvrđivanja činjenica i okolnosti pod kojima je došlo do udesa ili vanrednog događaja, a sa ciljem preduzimanja mjera kojima se sprječavaju novi udesi ili vanredni događaji. Istraživanje i analiza uzroka udesa ili vanrednog događaja nema za cilj utvrđivanje krivične, prestupne, prekršajne, disciplinske, građanskopravne ili neke druge pravne odgovornosti za udes ili vanredni događaj.

- (2) Komisija koja vrši ispitivanje udesa ili oficir za sigurnost letenja, uvijek će kod sebe imati dostupne sljedeće:
- a) Publicirane pravilnike i druge dokumente koji se odnose na ispitivanje zrakoplovnih udesa.
 - b) Vladati svim koracima i obavezama koje treba preduzeti tokom istrage i što je moguće prije stići na mjesto udesa.
 - c) Poznavati način ispravnoga popunjavanja izvještaja vezanih za udes ili vanredni događaj.
 - d) Biti upoznati sa ciljem ispitivanja, svojoj ulozi u sačinjavanju izvještaja.
 - e) Ne smije biti ni pod kakvim uticajem.
 - f) Tokom ispitivanja udesa, na licu mjesta udesa, vrednovati samo nađeno činjenično stanje i stanje koje se zatekne u tehničkoj dokumentaciji na dan udesa, i nikada se ne rukovoditi uzrocima ranijeg udesa i, u tom cilju, ne pasti u zamku prikupljanja dokaza u odnosu na raniji sličan udes.
 - g) Kada se utvrde uzroci udesa, u izvještaju napisati prijedlog mjera kako bi se ovakvi udesi spriječili u budućnosti. Detaljno definirati koja komanda će izvršiti implementaciju predloženih mjera.

Član 48.
(Samostalnost i nezavisnost komisije)

Komisije moraju biti samostalne u radu i nezavisno funkcionirati, bez obzira čiji interesi mogu biti suprotni zadacima i ovlaštenjima komisije. Niko ne smije da ograničava sadržaj i obim istraživanja, da utiče na sadržaj ili obim početnog ili završnog izvještaja o istraživanju udesa ili vanrednog događaja zrakoplova ili na sadržinu i obim sigurnosnih preporuka komisije.

Član 49.
(Organizacija i preliminarna istraga)

- (1) Organizacija i preliminarno ispitivanje se smatra prvom fazom ispitivanja. Tokom ove faze, predsjednik komisije okuplja komisiju i održava sastanak prije odlaska na mjesto udesa. Sastanak treba da rezultira stanjem da je svaki član upoznat sa područjem ispitivanja za što je on/ona odgovorna, saopćeni početni zadaci koji moraju biti izvršeni, i na koje podatke članovi komisije posebno moraju obratiti pažnju da bi izvještaj o udesu bio potpun. Također, komisija mora biti upoznata šta je jedinica kojoj pripada sredstvo ili druga jedinica OS BiH preduzela po pitanju udesa. Po dolasku na mjesto udesa stvara se "mentalna slika" fizičkog stanja, kao početni korak u njihovim individualnim zadacima. Međutim, pažnja mora biti usmjerena osiguravanju mjesto, što uključuje markere da se ne prilazi mjestu udesa.
- (2) Ako komisija nije stigla na mjesto udesa za vrijeme dnevne vidljivosti, preliminarno ispitivanje će biti odgođeno do ujutro, kada isto treba otpočeti.

Član 50.

(Principi ispitivanja udesa ili vanrednog događaja zrakoplova)

- (1) Na osnovu obavještenja o udesu ili vanrednom događaju Komanda brigade ZS i PZO je nadležna za organizaciju osnovnog ispitivanja istrage o udesima kategorija A, B, C i D ili vanrednim događajima i o tome obavještava OK OS BiH, dok će OK OS BiH izvijestiti ZŠ OS BiH, a ZŠ OS BiH MO BiH.
- (2) Kada dobije informaciju o udesu odnosno o učešću zrakoplova ili članova posade svoje jedinice u udesu, komandant letačke jedinice iz čijeg sastava je zrakoplov imao udes/vanredni događaj izdaje zadatak oficiru za sigurnost letenja, da odmah kreće sa prikupljanjem/izuzimanjem svih informacija o predmetnom letu udesa ili vanrednom događaju, od podataka iz AMB (Air Mission Brief- posadnog brifinga za misiju), preko IATF (Individual Aircrew Training Folder - lični letački dosje obuke) svakog letača i IFRF (Individual Flight Record File - Personalni dosje letača), osnovne knjižice zrakoplova, uzoraka goriva, ulja i drugih potrebnih podataka do dolaska komisije za osnovno ispitivanje udesa. Prilikom ovog postupka, treba se pridržavati Zakona o zaštiti ličnih podataka.
- (3) Ispitivanje iz stava 1. ovog člana vršit će sa osobljem iz komande brigade i letačkih jedinica, shodno ovom uputstvu.
- (4) U posebnim uvjetima kada postoji potreba da se formira komisija OK OS BiH za dopunsko ispitivanje udesa ili vanrednog događaja, istu treba formirati naređenjem komandanta OK OS BiH.
- (5) Komisija za osnovno ispitivanje udesa br ZS i PZO će, kada se formira komisija za dopunsko ispitivanje udesa OK OS BiH, istoj osigurati podršku, sve informacije i izvještaje.
- (6) Ukoliko je u zrakoplovnom udesu ili vanrednom događaju učestvovalo više zrakoplova, za svaki zrakoplov treba pripremiti poseban omot predmeta, ali dio „Zaključak i odluke“ će biti jedna cjelina i posebno će se objaviti.
- (7) Ako je nakon udesa jasno poznat razlog istog i, čak, ako je to sigurno, mora se provesti ispitivanje na licu mjesta udesa, jer će se na taj način doći do informacija koje nisu bile utvrđene od posade zrakoplova. Te informacije poslužit će da se takvi mogući udesi ili kritične situacije spriječe u budućnosti.
- (8) Predsjednici komisija i članovi komisija mogu predlagati mјere koje će biti sastavni dio zaključka i odluke zbog čega je došlo do udesa i oni mogu glasati kada za to dođe vrijeme. Pravo glasa nemaju specijalisti, tehnički inspektor i drugo osoblje koji nisu članovi komisije, a koje je komisija koristila tokom ispitivanja.
- (9) Komisija za osnovno ispitivanje priprema omot predmeta udesa za kategorije A, B, C i D i isti dostavlja Komandi br ZS i PZO, a br ZS i PZO za udes kategorija A i B sačinjava sveobuhvatni izvještaj sa prijedlogom mјera u pet primjeraka: jedan primjerak za OK OS BiH, jedan primjerak za ZŠ OS BiH, dva primjerka za MO BiH (jedan primjerak MO BiH dostavlja nadležnom tužilaštvu po zahtjevu) i jedan primjerak za arhivu. Predsjednici komisija za ispitivanje udesa su odgovorni za rad komisije od njenog imenovanja do okončanja ispitivanja.

- (10) Ukoliko dođe do udesa zrakoplova iz sastava br ZS i PZO sa civilnim zrakoplovima iz registra zrakoplova u BiH ili sa zrakoplovima koji lete iznad teritorije BiH, primjenjivat će se odredbe člana 108. Zakona o zrakoplovstvu BiH.
- (11) U toku vršenja uviđaja ispitivanja udesa (pored dogovora), članovi komisije i istražni organi dužni su da se uzajamno pomažu.
- (12) Materijal sa mesta udesa može da se ukloni tek kada to odobri komisija za osnovno ispitivanje udesa, osim kada je zbog sigurnosti letenja drugih zrakoplova potrebno uklanjanje sa PSS ili drugih objekata.
- (13) Stručnu ekipu, alat i vozila za evakuaciju povrijeđenih i poginulih, kao i oštećenog zrakoplovnog materijala, daje, načelno, zrakoplovna jedinica iz koje je zrakoplov a u pojedinim slučajevima (ako se udes dogodio na drugom aerodromu ili njegovoj blizini), na traženje predsjednika komisije, stručnu ekipu i sredstva daje zrakoplovna jedinica najbliža mjestu udesa. Cjelokupnom procedurom izvlačenja oštećenog zrakoplova rukovodi br ZS i PZO.

Član 51. (Ispitivanje udesa u ratnim uvjetima)

- (1) Udesi nastali na neprijateljskoj teritoriji u toku dejstva neprijateljske vatre, zbog prinudnih slijetanja ili zbog drugih uzroka, ne ispituju se, ali se registriraju i evidentiraju.
- (2) Za udes koji se dogode na neprijateljskoj teritoriji sačinjava se opći izvještaj i dostavlja br ZS i PZO. Izvještaj sastavlja oficir za sigurnost letenja, na osnovu izjava očevidaca (posade koje su učestvovali u izvršenju borbenog zadatka), a potpisuje ga komandant predmetne jedinice.

Član 52. (Osiguravanje mesta udesa ili vanrednog događaja zrakoplova)

- (1) Ako je došlo do udesa vojnog zrakoplova u urbanim područjima, nadležne policijske uprave/stanice će, u skladu sa svojim ovlaštenjima, vršiti osiguravanje mesta udesa i preduzeti sve mjere koje su potrebne za očuvanje tragova udesa ili vanrednog događaja, dok vojna policija, čim primi vijest da je došlo do udesa ili vanrednog događaja, ima obavezu da uputi svoj tim i sa pripadnicima nadležne policijske stanice/uprave nastavi vršiti preduzimanje svih mjeru potrebnih za očuvanje tragova udesa ili vanrednog događaja zrakoplova. Te mjeru uključuju fotografiranje ili na drugi način bilježenje svih dokaza koji bi mogli biti uklonjeni, izbrisani, izgubljeni ili uništeni, te nadzor nad zrakoplovom i njegovim ostacima kako bi se spriječilo daljnje oštećivanje, pristup neovlaštenih osoba, krađa ili daljnje pogoršavanje stanja.
- (2) Zrakoplov se ne smije ukloniti prije nego što se osigura očuvanje tragova i dobije saglasnost nadležnog tužioca u slučaju postojanja opravdane sumnje o postojanju krivičnog djela, odnosno komisije za ispitivanje udesa, shodno naredbi ovlaštene i nadležne osobe iz pravosudne institucije.

- (3) Zrakoplov se smije pomaknuti samo ako je to potrebno zbog izvlačenja osoba i stvari iz njega, da bi se spriječilo uništenje zrakoplova požarom ili na drugi način, ili da bi se uklonila opasnost, odnosno smetnja za odvijanje zračnog i ostalog saobraćaja.
- (4) Ako država registracije, država operatora, država u kojoj je zrakoplov projektiran ili država proizvodnje zrakoplova zatraži da zrakoplov, sve što se nalazi u zrakoplovu i drugi dokazi ostanu netaknuti do njihovog pregleda od ovlaštenog predstavnika te države, nastojat će se udovoljiti tom zahtjevu u mjeri u kojoj je to moguće, a da se ne naruši provođenje istrage ili nepotrebno odugovlačenje u vraćanju zrakoplova u upotrebu.
- (5) Jedinica iz koje je zrakoplov, obavezna je nakon završenog istraživanja preuzeti sve mjere za uklanjanje oštećenog ili uništenog zrakoplova.

Član 53.
(Rad komisije)

- (1) Rad komisije za osnovno ispitivanje udesa ili vanrednih događaja:
 - a) Postupa shodno naredbi dežurnog tužioca Tužilaštva BiH,
 - b) vrši opći uvidaj na mjestu udesa,
 - c) vrši detaljni pregled zrakoplova ili njegovih ostataka,
 - d) fotografira i izrađuje skice mjesta udesa,
 - e) saslušava učesnike i saučesnike u udesu i uzima izjave od očevidaca i ljudstva koje je održavalo, opsluživalo i osiguravalo zrakoplov i letenje,
 - f) prikuplja i proučava podatke o posadi,
 - g) prikuplja i proučava podatke o letačkom materijalu,
 - h) proučava zadatak za let,
 - i) proučava planiranje, organiziranje i pripremu leta,
 - j) proučava kontrolu letenja i vođenje zrakoplova i komandovanje zrakoplovima pri dejstvima iz zraka,
 - k) proučava meteorološke uvjete i meteorološko osiguranje letenja,
 - l) proučava ostala osiguravanja letenja, posebno uticaj na smanjenje posljedica udesa,
 - m) rekonstruira let shematski i tekstrom,
 - n) utvrđuje materijalnu štetu nanesenu vojnoj imovini (na zrakoplovnom materijalu, ličnoj opremi letača, inžinerijsko - građevinskim instalacijama itd.) i imovini pravnih i privatnih lica,
 - o) analizira sve podatke i okolnosti i donosi zaključak o uzrocima i odgovornostima za udes i predlaže mjere koje treba preuzeti za daljnje sprječavanje udesa i
 - p) formira izvještaj o ispitivanju udesa.

(2) Priprema, izlazak na mjesto udesa i prethodne radnje

- a) Komisija, po saznanju, odmah provjerava da li je došlo do udesa na minsko sumnjivoj površini i nakon toga izlazi na mjesto udesa kako bi se iskoristili postojeći tragovi i dokazi i onemogućilo njihovo brisanje od učesnika ili drugih lica. Prema raspoloživim podacima upoznaje se sa mjestom udesa, organizacijom prevoza komisije na mjesto udesa, s obzirom na udaljenost, stanje komunikacija i raspoloživa sredstva; osiguranje potrebnog ljudstva, alata i vozila za evakuaciju; preuzimanje sredstava za ispitivanje udesa ili vanrednog događaja zrakoplova, shodno članu 45. Prevozna sredstva za potrebe komisije, načelno, daje br ZS i PZO, a u nemogućnosti osiguranja sredstava, ista daje prepostavljena komanda. To pitanje regulira autoritet koji organizira ispitivanje udesa, uz pomoć k-danta koji je imenovao komisiju. U skladu sa Pravilnikom o upotrebi vojnih zrakoplova OS BiH i aktima koji reguliraju ovu problematiku, komisija može da koristi helikopter za prevoženje.
- b) Ako na mjestu udesa radi ekipa za uklanjanje ubojnih sredstava, hemijskih i radioloških materija, komisija za osnovno ispitivanje udesa može da počne sa radom čim prethodna ekipa završi svoj dio posla. Predsjednik komisije je obavezan da se konsultira sa stručnim organima o opasnosti od eventualno preostalih sredstava i da postupi prema njihovim preporukama.
- c) Po dolasku na mjesto udesa, komisija provjerava da li su preduzete mjere, odnosno preduzima mjere za pravilno izvršenje prethodnih radnji kao što su:
 - 1) pružanje pomoći povrijeđenima i evakuacija do sanitetskih ustanova (ukoliko to nije učinjeno). Ako je u pitanju udes sa smrtnim posljedicama članova posade, putnika i drugih lica, zrakoplovni ljekar, član komisije, postupa prema odredbama ovog uputstva,
 - 2) osiguranje zrakoplova od požara i dalnjih oštećenja,
 - 3) sprječavanje da radoznala lica prilaze, diraju ili pomjeraju ostatke zrakoplova i time uklanjaju tragove udesa, izuzev ako je to neophodno zbog sklanjanja povrijeđenih i poginulih i
 - 4) postavljanje straže i zabrana pristupa ili fotografiranja svim licima, izuzev onima koji rade na ispitivanju udesa i evakuaciji.

(3) Uviđaj na mjestu udesa

Odmah poslije prethodnih radnji iz člana 53. stav 2. komisija pristupa općem uviđaju na mjestu udesa, koji treba da omogući rekonstrukciju događaja prije udesa i da objasni kako je zrakoplov dospio u stanje i položaj u kome ga je komisija našla. Rad komisije zavisit će od vrste udesa, stanja posade i zrakoplova. Pri izvršenju općeg uviđaja, treba imati u vidu:

- a) putanju i nagib zrakoplova prije udesa: da se prouče na zemlji, stajnom trapu i krajevima krila (nosećeg rotora), što omogućava da se odredi pravac, ugao uzdužnog i poprečnog nagiba zrakoplova neposredno prije udara u zemlju. Poznavajući pravac nailaska

zrakoplova, komisija će zaključiti u kom pravcu treba tražiti odbačene ili ranije otpale dijelove i gdje su se približno nalazili očevici udesa.

- b) stanje zrakoplova prije udara u zemlju: da u izvjesnim slučajevima, kao, naprimjer, pri lomu dijelova zrakoplova, požaru i eksploziji u zraku, pojedini dijelovi zrakoplova mogu da budu razbacani na velikoj površini, raspadanje zrakoplova u zraku može da bude uzrokovano preopterećenjem preko dozvoljenih granica, propraćeno pucanjem kao pri eksploziji i pojavi vatre, kao pri požaru. U tom slučaju će dijelovi zrakoplova biti razbacani više u jednom pravcu, i to duž putanje zrakoplova, a vatra će se pojaviti kasnije, tek poslije loma.
- c) ugao pada: da li je udes nastao u strmom poniranju ili obrušavanju, ako je zrakoplov duboko zariven u relativno maloj rupi. U tom slučaju, samo pojedini manji dijelovi bit će razbacani naokolo uslijed eksplozije, dok je sve ostalo potpuno deformirano i djelimično izgorjelo u rupi koja je stvorena prilikom udara.
- d) način udara: da u udesima koji su nastali pri suviše niskom vađenju iz poniranja i obrušavanja, mjesto prvog udara pokazuje odskok, a uz put su rasuti ostali dijelovi, već prema redu otpadanja i svojoj inerciji.
- e) stranu rotacije: da će u kovitu postojati razlike između načina udara i stepena oštećenja između lijevog i desnog krila (vanjsko krilo bit će manje oštećeno), pravac u kome su odletjeli pojedini dijelovi, a često i repne površine, pokazivat će smjer okretanja u kovitu, dijelovi zrakoplova će biti grupirani na srazmjerne maloj površini.
- f) liniju tragova: da će pri brišućem letu pojedini dijelovi i tragovi udesa biti duž jedne uske i dugačke linije. Obično su vidni i tragovi elise (rotora), čiji razmak pokazuje odnos između broja obrtaja i brzine leta.
- g) izdržljivost konstrukcije pri udaru: da bi se preduzela razna konstruktivna poboljšanja zrakoplova, potrebno je da se prema tragovima udesa ustanovi da li je požar prethodio udaru ili je nastao tek poslije udara o zemlju. U ovom drugom slučaju, trava koja gori, lišće ili grančice, ostavljaju čađavi otisak na dijelu koji gori, a metalni dijelovi koji se poslije udara dodirnu ostat će svijetli na mjestu dodira. U slučaju udesa - oštećenja zrakoplova, pažljivo izvršen opći uviđaj dat će nam korisne podatke, naprimjer: o mjestu i načinu pristajanja, postojanju traverze u pristajanju, jačini i načinu upotrebe kočnica, dužini trčanja poslije pristajanja, klizavosti staze itd.

Pri uviđaju i rekonstrukciji događaja na mjestu udesa, komisija, kao stručni organ, treba da ispolji inicijativu u cilju što potpunije obrade uzroka udesa.

Član 54.

(Saradnja sa ostalim državnim i agencijama drugih država)

- (1) Komisija za ispitivanje udesa može zatražiti pomoć od drugih agencija i država u smislu vještačenja uređaja, objekata i opreme za:
 - a) tehničku istragu olupine i opreme zrakoplova i drugih predmeta bitnih za istragu,
 - b) procjenu informacija iz uređaja za snimanje leta, i

- c) kompjutersku pohranu i procjenu podataka o udesu.
- (2) Na mjestu udesa komisija sarađuje prvenstveno sa sudskim organima, službom traganja i spašavanja, policijom, uredom patologa, medicinskim osobljem, vatrogasnom službom i drugim civilnim i vojnim organizacijama.
- (3) U udesima sa smrtnim posljedicama i pojedinim slučajevima kada je za ispitivanje udesa potrebna stručna pomoć, ili kada je udes nastupio na materijalu koji je pod garancijom proizvođača, autoritet koji organizira osnovno ispitivanje udesa dužan je da, preko više komande, odnosno MO BiH, pozove predstavnika proizvođača. Prepostavljena komanda dužna je da odmah odgovori da li će i kada predstavnik proizvođača ili stručna pomoć biti upućena.
- (4) Komisija za osnovno ispitivanje udesa je obavezna da do najavljenog dolaska predstavnika proizvođača sačuva netaknute sve tragove udesa. Stručnjaci mogu da uđu u sastav komisije ili da je pomažu svojim savjetima i mišljenjima. U oba slučaja, stručnjaci podnose autoritetu, koji ih je uputio, detaljan izvještaj na osnovu nalaza na licu mjesta ili na osnovu naknadnog ispitivanja donijetog materijala.
- (5) Za materijal pod garancijom, predstavnik proizvođača koji garantira za materijal, kao član komisije obrazovane u jedinici, potpisuje tehnički nalaz poslije kvara, kako je to regulirano zrakoplovno - tehničkim uputstvom.

Član 55.

(Uredaji za snimanje parametara leta zrakoplova)

Komisija je dužna da preduzme sve potrebne mjere kako bi u najkraćem roku bili očitani uređaji za snimanje parametara leta zrakoplova koji je predmet udesa ili vanrednog događaja. Ako u BiH ne postoji odgovarajuća oprema za očitavanje uređaja za snimanje leta zrakoplova, komisija će očitavanje uređaja za snimanje parametara leta obaviti na opremi koju joj strana država stavi na raspolaganje, uzimajući pri tome u obzir sposobnost opreme za očitavanje, vrijeme potrebno za očitavanje i mjesto gdje se oprema za očitavanje nalazi.

Ako je vojni zrakoplov OS BiH učestvovao u udesu ili vanrednom događaju na teritoriji strane države, kada sleti na teritoriju BiH, nadležnom organu strane države koji sprovodi istraživanje dostavljaju se, na njegov zahtjev, podaci o parametrima leta zrakoplova ili, ako je potrebno, uređaji za snimanje leta zrakoplova.

Član 56.

(Odnos sa istražnim organima)

Komisija je dužna da postupa po nalogima istražnih organa i da im pruži svu potrebnu stručnu i tehničku pomoć i da im, na njihov zahtjev, dostavi završni izvještaj o istraživanju udesa ili vanrednog događaja, te, po saznanju ili sumnji da je do udesa došlo uslijed protivpravne radnje, da odmah obavijesti nadležne istražne organe.

Član 57.

(Uzimanje izjava od osoba uključenih u udes i očevidaca)

Da bi komisija za osnovno ispitivanje udesa razjasnila uzroke i posljedice udesa, dužna je da prikupi pismene izjave od:

- (1) Preživjelih članova posade - u svim udesima,
- (2) Tehničkog osoblja koje je pripremalo i koje je odgovorno za pripremu zrakoplovnog materijala - u svim udesima,
- (3) Vođe grupe - ako je let vršen u grupi,
- (4) PVL koji je izdao zadatak za izvršenje leta, vršio pripremu posade, organizirao i rukovodio letenjem,
- (5) Očevidaca udesa ili vanrednog događaja,
- (6) Organa za osiguranje letenja - po potrebi,
- (7) Ljekara jedinice - o zdravstvenom stanju posade tog dana,
- (8) Ostalih svjedoka - koji svojim izjavama mogu da doprinesu rasvjetljavanju uzroka udesa,
- (9) Izjave očevidaca često su vrlo značajne, naročito u slučajevima udesa - smrti posade i udesa koji je nastao uslijed nediscipline u letenju. Lica koja će biti saslušana i od kojih će se uzeti izjave određuje komisija za osnovno ispitivanje udesa. Prilikom saslušanja i uzimanja izjava očevidaca - svjedoka, treba nastojati da se očevidac ili svjedok ne udalji od stvarnih činjenica,
- (10) Na početku saslušanja treba ustanoviti: kakav odnos prema udesu ima lice koje se saslušava, njegov stepen poznавanja zrakoplovstva, dužnost i vrsta rada, mjesto gdje se očevidac (posmatrač) nalazio u vrijeme udesa i položaj tog mjesta u odnosu na putanju zrakoplova ili mjesto udesa. Kada je mjesto udesa van aerodroma, zrakoplovno znanje očevidaca je obično malo. Preporučljivo je da svjedoci prikažu položaj i pokrete zrakoplova pomoću makete zrakoplova, a putanja zrakoplova u nekim slučajevima po sekciji ili skici. Većina očevidaca bit će u stanju da nas obavijesti o:
 - a) vremenu kada se udes dogodio,
 - b) vremenskim prilikama u rejonu mjesta udesa neposredno prije udesa,
 - c) pojavi dima, plamena, radu motora po zvuku, eksploziji, odvajanju pojedinih dijelova, načinu kako je došlo do sudara zrakoplova, iskakanju posade, niskom letenju, kako su izgledali pojedini manevri zrakoplova itd.,
 - d) saslušanja - uzimanje pojedinih izjava, vrše se uvijek pojedinačno, bez prisustva drugih očevidaca ili učesnika u udesu. Saslušanja - izjave se formiraju odmah i daju saslušanima na potpis,
 - e) djeca neće biti pošteđena od davanja izjava ukoliko su bili očevici.

Član 58. **(Principi za uzimanje izjava)**

Prilikom uzimanja izjava od članova komisije ili oficira za sigurnost letenja, očevidaca, pridržavati se sljedećih principa:

- (1) Ne uzima se izjava pod zakletvom. Na postavljana pitanja očevidac odgovara-pojašnjava šta je zapazio/la tokom udesa i date informacije se objedinjuju u izvještaj i potpisuju,
- (2) Prije pristupanja uzimanju izjave očevicima se mora objasniti način uzimanja izjave kako je definirano u narednim tačkama i ohrabriti da govore istinu,
- (3) Istaći da je cilj uzimanja izjave utvrđivanje stvarnog uzroka udesa i preduzimanje preventivnih mjera kako bi se spriječilo ponavljanje ove vrste udesa,
- (4) Izjava se ne uzima da bi se neko kaznio ili teretio finansijski za izmirivanje štete,
- (5) Moguće je korištenje diktafona (bez skrivenog snimanja i uz dobijanje saglasnosti od očevica),
- (6) Tokom ispitivanja očevice ne usmjeravati.

Član 59. **(Informacije koje treba da budu sadržane u izjavama očevidaca)**

- (1) Ime i prezime očevica, čin, jedinica ili adresa i dužnost.
- (2) Mjesto na kom se očevidac nalazio/la u vrijeme udesa, tačno vrijeme, ugao posmatranja, položaj zrakoplova uočen od očevica (horizontalni let, desni zaokret, lijevi zaokret, nos prema dolje bez zaokreta, nos prema dolje uz zaokret, nos prema gore), da li je pored stradalog zrakoplova u zraku bilo drugih zrakoplova, ako je bilo, precizirati broj i blizinu između njih, zrakoplov je letio ispod oblaka, izašao iz oblaka, iz oblaka je izašao jedan zrakoplov i kasnije se pojavio drugi, i sl., da li je bilo dima koji je izlazio iz zrakoplova i ako jeste koje je boje i u kojem dijelu zrakoplova, ukoliko se radi o avionu da li je bilo izvučen stajni trap ili ne, položaj zakrilaca, da li se čuo rad motora, zvuk koji je proizvodio zrakoplov, te način udara i stanje.
- (3) Sve druge informacije koje su bitne za udes ili vanredni događaj su opažene od očevica, uključujući kako je udes nastao iz ugla očevica.
- (4) Za dokazivanje uzroka udesa sva druga pitanja.
- (5) Na kraju izjave mora stajati potpis davaoca izjave i datum.
- (6) U tekstu koji slijedi date su generalne smjernice o pitanjima koja treba postavljati posadi, kao i o potrebnom sadržaju informacija koje treba da sadrži izjava:
 - a) U izjavi treba da stoji ime i prezime, čin osobe od koje se uzima izjava, dužnost, pripadnost jedinici.
 - b) Serijski broj zrakoplova, zadatak, brifing, kontrola formi zrakoplova, pretpovjetni pregled zrakoplova, startiranje motora, rulanje, kontrole prije polijetanja, stanje zrakoplova,

vrijednosti instrumenata tokom provjere motora prije polijetanja, odvajanje od zemlje, penjanje, kontrola instrumenata, frazeologija između učesnika zračnog prostora i AKL, predznaci kvara i manifestacija zrakoplova kad je kvar nastao, po utvrđivanju kvara vrijednosti instrumenata, postupak posade, donošenje odluke o slijetanju na što je prije moguće na najbliži pogodan teren ili slijetanje iz autorotacije/prinudno slijetanje.

- c) Snižavanje; kontakt sa AKL, frazeologija, javljanje kontrolnih tačaka, putanja snižavanja, utvrđene vrijednosti instrumenata, komunikacija u zračnom prostoru koju je zrakoplov čuo, odobrenja od AKL, upozorenja AKL, postupci posade, vrijednosti instrumenata, meteorološke karte i analiziranje meteo situacije, stanje na ruti, kontrola goriva, vrijednosti instrumenata.
- d) Slijetanje; Pripreme za slijetanje, komunikacija sa AKL, izlazak u pravac piste, brzina prilaženja, upozorenja od AKL, rulanje na pisti, tragovi kočenja, faktor ili faktori koji su uticali na javljanje udesa, postupci posade prilikom napuštanja zrakoplova, vrijeme dolaska ekipa za spašavanje, gašenje požara i njihov učinak.
- e) Uzimajući u obzir gore navedene postupke, dobit ćemo željene informacije. U odnosu na zadatku koji je posada izvršavala, da bi se dobila potpuna slika šta se desilo, članovi komisije će, shodno karakteristikama udesa, postavljati sva željena pitanja tokom istrage. Izjave očevidaca date drugim ovlaštenim osobama na mjestu udesa koji nisu članovi komisije za ispitivanje udesa neće se uzimati u obzir prilikom odlučivanja o udesu. Na kraju izjave staviti datum uzimanja izjave i potpis osobe koja je dala izjavu.

Član 60. (Zaštita podataka)

- (1) Identitet ili adresa osobe koja je, u skladu s odredbama ovoga uputstva, podnijela izvještaj o događaju koji ugrožava sigurnost ili osobe na koju se izvještaj odnosi ili dala izjavu kao očevidac, ne smije se otkrivati osim u slučaju ako se to zahtijeva zakonom za potrebe sudskog postupka.
- (2) Ne dovodeći u pitanje primjenu kaznenog zakonodavstva, protiv osoba koje prijave događaj koji ugrožava sigurnost neće se pokrenuti postupak ako se radi o nehotičnom ili nenamjernom kršenju zakona za koje se saznao isključivo putem obavezognog izvještavanja o događajima koji ugrožavaju sigurnost, osim u slučajevima krajnje nepažnje.

Član 61. (Fotografiranje na mjestu udesa)

Fotografski snimci na mjestu udesa uzimaju se prema zahtjevu i uputstvu predsjednika komisije. Oni treba da dokumentiraju najvažnije okolnosti udesa i nastala oštećenja. Načelno se snimaju:

- (1) mjesto udesa sa četiri strane, od kojih je jedna iz pravca prvog dodira zrakoplova sa zemljom,
- (2) glavni dijelovi zrakoplova kao: motor, elisa, rotor, stajni trap, repne i noseće površine (ako su dijelovi odvojeni uslijed udara),

- (3) tijela piginulih na mjestu udesa i dijelovi tijela ako su razbacani,
- (4) položaj ručica i komandi u kabini,
- (5) položaj izvršnih mehanizama komandi leta, mehanizacije krila - rotora i stajnog trapa, elise uvodnika, izduvnog mlaznika motora i mehanizma ili uređaja koji na zrakoplovu ima važnu ulogu,
- (6) izgled objekata kojima je nanijeta veća imovinska šteta (po potrebi) i
- (7) detalje dijela koji je otkazao ili se slomio i prouzrokovao udes ili koji je pretrpio neočekivana oštećenja u samom udesu.

Sve fotografije moraju na poleđini imati legendu sa naznačenim ev. brojem zrakoplova, rednim brojem snimka i detaljnim obavještenjem onog što je bitno na snimku. Legenda se ovjerava, a fotografije međusobno spajaju. Uz fotografije se dostavlja ovjereni izvještaj u koji se unosi broj fotografija, vrijeme i uvjeti snimanja.

Član 62.

(Pregled zrakoplova poslije udesa)

Detaljan pregled zrakoplova ili njegovih ostataka na mjestu udesa treba da pruži sve podatke o oštećenju, bilo da su oni uzrok ili posljedica udesa. Načelno, tok pregleda je sljedeći:

- (1) pristupa se pregledu prostora za posadu i utvrđuje se kakvo je momentalno stanje - pokazivanje svih motornih instrumenata ako je ispitivanje uslijedilo brzo poslije udesa, i zapisuje se tačno vrijeme pregleda. Bilježe se nadene ekstremne vrijednosti (maksimalne i minimalne) na instrumentima koji te vrijednosti mogu da pokazuju (maksimalne i minimalne temperature, pritisci, ubrzanje itd.),
 - a) vrši se pregled položaja svih komandi i prekidača i pojedini ključni položaji se tačno opisuju. Po potrebi, uzimaju se dijagrami korekcije rada instrumenata u prostoru za posadu (kompass, brzinomjer, visinomjer i dr.),
 - b) utvrđuje se ispravnost svih natpisa i uputstava u prostoru za posadu ili putnike, a kasnije i svana na zrakoplovu. Pregleda se čistoća i provjerava da u prostoru za posadu i putnike nema stranih predmeta,
 - c) u vezi sa provjerom maksimalne težine (mase) i centraže, popisuju se svi dopunski vanjski i unutrašnji tereti, a naročito precizno treba utvrditi njihov položaj,
 - d) pregled zrakoplova vrši se od nosa prema repu, i to svih neispravnosti, bez obzira da li se one mogu ili ne mogu smatrati uzrocima udesa. Tom prilikom treba konstatirati postojeće količine goriva, ulja, hidroulja, tečnosti za hlađenje, medicinskog kiseonika, komprimiranog zraka i dr. i uzeti uzorke za analizu. Ispitati da li ima mehaničkih nečistoća u ovim tečnostima, kao i stanje svih filtera. Zabilježiti sva mesta na kojima curi tečnost. Ustanoviti da li ima razjedinjenih ili zaglavljenih komandi i tačna mesta tih neispravnosti. Prema tragu, izmjeriti iskorištene hodove amortizera i pritiske u gumama,

- (2) analizom tačno utvrditi koji su lomovi dijelova ili kvarovi agregata i uređaja uzroci, a koji posljedica udesa. Polomljeni dijelovi, agregati ili uređaji na kojima je došlo do kvarova, a koji su uzroci udesa, treba da budu na mjestu udesa skicirani i fotografirani u krupnom planu, jer kasnije pri transportu može da se poremeti njihov položaj i da oteža ili onemogući utvrđivanje uzroka. U neposrednoj okolini potražiti sve dijelove koji su otpali sa sklopova ili uređaja koji su uzroci udesa i ucrtati ih u skicu mjesta udesa,
- (3) ako je konstrukcija zrakoplova u stanju ruševine, prije ispitivanja dijelova treba nacrtati skicu mjesta udesa.

Pri skiciranju mjesta udesa ne pomjerati niti jedan dio konstrukcije zrakoplova prije nego što se svi razbacani dijelovi obilježe brojevima. Na skici obavezno prikazati površine na kojima se nalaze tragovi curenja (prolijevanja) tečnosti sa oznakom vrste tečnosti (npr. GM-1) i površine na kojima su vidni tragovi gorenja na zemlji. Ispisivanje arapskih cifara od jedan pa na dalje vršiti prema liniji leta, tako da se kasnije može reproducirati ne samo rastojanje dijelova već i njihov ugaoni položaj. Tek kada se završi skiciranje, komisija može da podiže pojedine dijelove, da izdvaja uzročne lomove od lomova koji su nastali kao posljedica udesa, da pregleda materijal, vrste opterećenja na osnovu prelomljenih mjesta i drugo.

Ukoliko se vrši naknadno ispitivanje u institutima, zavodima ili laboratorijama, treba pokupiti sve ostatke zrakoplova i pažljivo upakirati da ne bi došlo do naknadnih oštećenja, a naročito onih dijelova za koje se pretpostavlja da su uzročnici udesa i da se njihovim pregledom može doći do uzroka. Dijelove zrakoplovног materijala koji su uzročnici udesa čuvati do konačnog rješenja o udesu.

Član 63. **(Tehnički nalaz poslije udesa)**

Tehnički nalaz poslije udesa namijenjen je za potpunije tehničko sagledavanje i analizu svakog udesa i isti se popunjava:

- (1) u četiri primjerka kada je komisija za osnovno ispitivanje udesa tačno ustanovila uzrok udesa, i to: prvi primjerak se prilaže uz izvještaj o udesu, drugi se prilaže uz izvještaj o udesu koji se upućuje u br ZS i PZO/prepostavljenim komandama, treći se stavlja u djelovodnik kvarova jedinice, a četvrti organu za ZTSI,
- (2) u pet, odnosno šest primjeraka, kada komisija predlaže da se zmaj, odnosno motor ili cijeli zrakoplov uputi na opravku. Pri tome se sa prva četiri primjerka postupa na isti način kao u prethodnom sastavu, dok se peti primjerak dostavlja sa zmajem, a šesti sa motorom,
- (3) u sedam primjeraka kada komisija za osnovno ispitivanje udesa predlaže da se zrakoplov rashoduje. U tom slučaju se sa prva tri primjerka postupa kao u trećem stavu ove tačke, dok se četvrti i peti primjerak upućuje organu za ZTSI, dok se šesti i sedmi primjerak dostavljaju zrakoplovnoj jedinici sa materijalom i
- (4) za jedan primjerak više od broja primjeraka datih u naprijed navedenim slučajevima kada je udes prouzrokovao kvarom materijala koji je pod garancijom, a proizvođač se nije odazvao pozivu jedinice da uputi svog predstavnika, odnosno u dva primjerka više ukoliko je

proizvođač uputio svog predstavnika. Od viška primjeraka, jedan se dostavlja proizvođaču, odnosno zrakoplovno-tehničkoj kontroli koja garantira za materijal, dok drugi primjerak zadržava predstavnik proizvođača za sebe.

Pri popunjavanju tehničkog nalaza poslije udesa, treba se strogo pridržavati Pravila zrakoplovno tehničke službe (PZtSl).

Član 64. **(Proučavanje podataka o zrakoplovu)**

Proučavanje podataka o zrakoplovu pruža komisiji opći uvid u stanje zrakoplova. Organ ZTSI odmah poslije udesa uzima i čuva svu dokumentaciju zrakoplova, motora, opreme i naoružanja i stavlja je na raspolaganje komisiji za osnovno ispitivanje udesa. Komisija treba da prouči sva pravila i uputstva koja reguliraju korištenje tog tipa zrakoplova, kao i sva postojeća pravila koja su u neposrednoj vezi sa okolnostima i uzrocima udesa. Poslije toga treba ispitati:

- (1) datum vršenja, izvršioca i kontrolu izvršenja svih propisanih pregleda, radova, promjena, remonta, opravki, revizija, kao i svih ostalih radova propisanih tehničkim naređenjima. Utvrditi da li su vršeni radovi, postupci ili modifikacije koje nisu odobrila nadležna lica, odnosno koji nisu propisani za taj tip zrakoplova i sve ostalo propisano PZTSI (Pravilo zrakoplovno-tehničke službe),
- (2) stanje resursa, produžavanje ili prekoračenje resursa, koliko, po čijem odobrenju ili naređenju i nadležnosti tih lica,
- (3) da li je izvršena zamjena dijelova, agregata, uređaja ili sklopova sa dijelovima i ostalim iz iste, slične ili druge vrste ili tipa, kao i da li je ta zamjena bila odobrena, kontrolirana i moguća,
- (4) korištenje propisanoga potrošnog i pogonskog materijala (ispravnost goriva, raznih ulja, masti, medicinskog kiseonika i dr.), kao i određene količine i punjenja (količina goriva, raznih ulja, tečnosti za hlađenje, pritisak medicinskog kiseonika, komprimiranog zraka i sl.),
- (5) datum provjere rada instrumenata (kompass, brzinomjer, visinomjer i dr.) i ispravnost dijagrama popravki, njihovih grešaka, kao potpunost ostalih propisanih dijagrama, uputstava i natpisa na zrakoplovu ili u njemu,
- (6) potpunost, urednost i ažurnost u vođenju dokumentacije o kontroli materijala od organa zrakoplovno-tehničke službe, i
- (7) ispravnosti postupaka i radnji prema općim pravilima i uputstvima zrakoplovno-tehničke službe (pravilnost izvršenja raskonverzacije, propisan rad motora na malom režimu novog motora ili motora sa revizije, upotreba kiseoničkog uređaja, uređaja protiv zaledivanja i sl.).

Član 65. **(Vraćanje dokumentacije ZTSI)**

- (1) Pošto oformi izvještaj, komisija za osnovno ispitivanje udesa vraća dokumentaciju organu za ZTSI koji je odgovoran za njenu kompletnost i čuvanje do konačnog rješenja predmeta o udesu sa težim posljedicama, odnosno udesu za koji nije utvrđen i materijalno dokazan

uzrok ili odgovornost, pa se zaključak komisije za osnovno ispitivanje zasniva na prepostavkama.

- (2) Ukoliko zbog prikupljanja dopunskih podataka predmet ne može da se riješi u roku, a pojedina dokumenta su potrebna radi upućivanja materijala na opravku ili daljnje korištenje zrakoplova, odgovorni za ZTSI osigurat će fotokopiju cijele dokumentacije, pojedinih dijelova dokumentacije ili samo pojedinih stranica, već prema potrebama.
- (3) Komisija za osnovno ispitivanje ima za cilj da tačno utvrdi da li je u pripremi leta izvršeno potpuno opremanje letačkoga materijala za predviđene ili stvarne uvjete leta pod kojim se udes dogodio.
- (4) Ako je pregledom materijala i dokumentacije ustanovljena njihova kompletnost prilikom udesa, treba provjeriti stanje povremenih radova, pravovremenos obaveznih pregleda, pripreme za zimsku eksploataciju, sve ranije opravke, kao i opravke neposredno prije posljednjeg letačkog dana, odnosno posljednjeg leta. Posebno provjeriti kvalitet radova i pregleda na zrakoplovnom materijalu, specijalno za posljednje zadatke i posljednji let. Naročitu pažnju posvetiti radu i dokumentiranju kontrolnih organa, odnosno rukovodioca zrakoplovno-tehničke službe. Ukoliko jedan od uzroka udesa leži u kvaru ili otkazu materijala koji se pojavljivao ranije na tom zrakoplovu ili tipu zrakoplova, ustanoviti tačno kako je otklonjen kvar ili otkaz.
- (5) Ustanoviti u kojem obimu je posada prije izvršenja zadatka pregledala zrakoplov. Na eventualne primjedbe posade, ispitati kakav je kvalitet izvršenih radova radi otklanjanja neispravnosti.

Član 66.

(Prikupljanje i proučavanje podataka o posadi)

Prikupljanje i proučavanje podataka o posadi treba jasno da osvijetli osposobljenost i pripremljenost posade za zadatak koji je vršila, njenu odgovornost za udes, držanje za vrijeme udesa, kao i mјere koje treba preduzeti u konkretnom slučaju. U tom smislu, treba proučiti:

- (1) broj sati i letova (nalet posade) ukupno i u posljednjem mjesecu na tom i na svim ostalim tipovima zrakoplova pri vizuelnom i instrumentalnom letenju, stepen osposobljenosti i stanje trenaže na dotičnomu tipu zrakoplova uopće u vršenju sličnih zadataka, teoretsku stručnu spremu, poznavanje uputa za korištenje zrakoplova, instrukcije za sigurnost letenja i korištenje aerodroma, kada je izvršena provjera posade i po kojim elementima,
- (2) letačku ocjenu posade, disciplinu u izvršenju letačkih zadataka, da li je posada imala u blizini mјesta udesa ili na maršruti rodbinu ili poznanike,
- (3) ocjenu psihofizičkog stanja posade (medicinsko-psihološki podaci o razvoju i psihofizičkom stanju posade u toku letačke službe neposredno pred let koji se završio udesom),
- (4) raniji udesi posade (kratak opis okolnosti i uzroka tih udesa, držanje posade u njima), i
- (5) ostale okolnosti koje su mogle da utiču na posadu (zamor - odmor u posljednja 24 h, porodične brige, neprilike u službi itd.). Komisija uzima podatke o posadi iz letačkih

knjižica, ocjena, zdravstvene knjižice, kartona evidencije zdravlja letača i saslušavanjem - izjavama svjedoka, u prvom redu komandanta skvadrona i prijatelj dotičnog pilota.

Član 67.
(Proučavanje pripreme leta)

- (1) Proučavanje pripreme posade za let treba povezati sa proučavanjem stepena njene osposobljenosti i zadatka koji je izdat. Ako su udesi uzrokovani slabom pripremom kategoriziraju se kao greške u rukovođenju, treba razmotriti stručnu osposobljenost PVL koji je vršio pripremu za let u smislu pravilnosti, potpunosti i metodičnosti.
- (2) Važno je ustanoviti da li je prilikom pripreme provjereno da li posada poznaje ona pitanja u kojima je ranije bila nesigurna i da li su, u kojem obimu i na kakav način, prorađeni oni elementi zadatka koji su za letače novi. Podatke o pripremi posade daje preživjela posada, PVL koje je vršilo pripremu, i uvidom u knjigu pripreme i analize leta i radnu bilježnicu pilota.

Član 68.
(Proučavanje zadatka za let)

Proučavanjem zadatka za let komisija utvrđuje:

- (1) da li je zadatak izdat saglasno odredbama pravila letenja, programu letačke obuke (PLO) i metodskom uputstvu za provođenje obuke,
- (2) da li je zadatak bio u skladu sa letačkim mogućnostima i drugim karakteristikama zrakoplova, meteorološkim uvjetima, zemaljskim sredstvima za osiguranje letenja i drugim uvjetima koji utiču na sigurno izvršenje zadatka,
- (3) da li je stepen dotadašnje osposobljenosti letača davao garanciju za uspješno izvršenje zadatka, i
- (4) da li stepen trenaže posade garantira sigurnost izvršenja zadatka.

Podatke o zadatku daje preživjela posada i PVL koje neposredno izdaje zadatak posadi.

Član 69.
(Proučavanje planiranja i organiziranja letenja)

Komisija u svim slučajevima provjerava radnje i postupke vezane za planiranje i organiziranje letenja:

- (1) da li su pravilno procijenjeni uvjeti i elementi potrebni za donošenje odluke o letenju, propisani pravilom letenja i drugim propisima,
- (2) da li su pravilno provedene sve radnje i postupci za koordinaciju u procesu planiranja,
- (3) da li su pravilno provedene sve djelatnosti, postupci i mjere za organiziranje letenja u br. ZS i PZO i AKL propisane pravilom letenja i drugim propisima.

U proučavanju, komisija koristi propisana dokumenta i uputstva koja reguliraju letačku obuku, rad ZTSI i organa AKL. Proučava stvarno stanje planiranja i organiziranja letenja i njegov uticaj

na nastajanje udesa ili eventualno povećanje posljedica. Ako se uvidom na licu mjesta ili saslušanjem svjedoka ustanove nedostaci u vezi sa navedenim pitanjima, dužnost je komisije da prikupi sve potrebne podatke, da ih prouči, ocijeni i obrazloži u kojoj su mjeri uticali na udes.

Član 70.

(Proučavanje kontrole letenja i vođenja zrakoplova, osiguranje letenja i komandovanje zrakoplovima pri dejstvima iz zraka)

Ako postoji vjerovatnoća da je udes nastao zbog propusta u kontroli letenja i vođenju zrakoplova ili zbog propusta u osiguranju letenja, komisija proučava:

- (1) da li je instrukcijom za korištenje aerodroma/letjelišta pravilno i cijelishodno propisano uređenje i korištenje manevarskih površina aerodroma i zračnog prostora zone aerodroma/letjelišta,
- (2) da li su uputstvima za rad organa i rad zrakoplovne jedinice pravilno i cijelishodno propisani postupci ekipa za osiguranje letenja i da li je pravilno postavljena organizacija službe traganja i spašavanja u zoni AKL,
- (3) da li su za letenje osigurane sve potrebne ekipe i sredstva za kontrolu letenja i vođenja zrakoplova iz br ZS i PZO i AKL,
- (4) da li je sprovedena prethodna i izvršna priprema tih ekipa u odnosu na zadatke letenja i let u kome se dogodio udes,
- (5) da li su organi ekipa za kontrolu letenja i vođenja zrakoplova pravilno vršili svoje dužnosti i postupali u skladu sa okolnostima u kojima se dogodio udes i poslije udesa,
- (6) da li su ekipe za osiguranje letenja pravilno vršile svoje dužnosti, da li su sredstva ekipa i međusobna veza pravilno funkcionalni i da li su ekipe blagovremeno izašle na mjesto udesa i doprinijele smanjenju posljedica udesa,
- (7) da li su pravilno izvršena sva ostala osiguranja letenja, ispravnost manevarskih površina i obilježavanja opasnih mjesta, osiguranje i uređenje poligona, ornitološko osiguranje i ostala,
- (8) da li su zemaljska radio-navigacijska sredstva (ZRNS) pravilno funkcionalna i da li je propisno vršeno bilježenje radio i telefonskog saobraćaja,
- (9) da li su za komandovanje zrakoplovima pri dejstvima iz zraka određeni propisani organi za navođenje, odnosno osposobljenje vođe grupe i odgovarajuća sredstva za praćenje i navođenje zrakoplova,
- (10) da li su organi za navođenje pravilno pratili i davali posadama pravilne podatke i komandovali dejstvima, odnosno manevrima zrakoplova - grupa, uključujući vatrena dejstva po objektima,
- (11) da li je osiguranje zadatka i obuke u skladu sa instrukcijom za sigurnost letenja u br ZS i PZO,
- (12) komisija prikuplja podatke proučavanjem instrukcija uputstava i drugih propisa koji reguliraju kontrolu letenja, vođenje zrakoplova i osiguranje letenja na aerodromu (zoni

AKL-Aerodromska kontrola letenja), preslušavanjem magnetofonskih zapisa i saslušanjem ili izuzimanjem izjava od organa i sastava ekipa. Važno je ustanoviti i da li su nakon udesa preduzete sve mjere da se posljedice udesa smanje, počev od aktiviranja službe traganja i spašavanja pa do izlaska ekipa na mjesto udesa i njihovih postupaka.

Član 71.

(Proučavanje meteoroloških uvjeta i meteorološkog osiguranja)

Ako postoji vjerovatnoća da je udes nastao uslijed nepovoljnih meteoroloških uvjeta, komisija je dužna da ispita;

- (1) da li je vršeno prethodno ili dopunsko izviđanje vremena iz zraka i da li je bilo pravilno i stručno i koliko je izviđanje vremena uticalo na nastajanje udesa,
- (2) kakve su bile stvarne vremenske prilike na maršruti i u rejonu udesa za vrijeme leta,
- (3) da li je meteorološka služba dala tačnu prognozu vremena,
- (4) da li je aerodromska meteorološka služba blagovremeno obavijestila AKL i letačke jedinice o iznenadnom pogoršanju vremena,
- (5) da li su komande zrakoplovnih jedinica i AKL pravilno koristile podatke meteorološke službe, upoznavale posadu i preduzimale izmjene zadataka,
- (6) da li je posada koristila meteorološke podatke u pripremi i tokom leta, i
- (7) da li su letači bili dovoljno osposobljeni za izvršenje zadataka pod stvarnim meteorološkim uvjetima.

Podatke o predviđenim i stvarnim meteorološkim uvjetima komisija uzima iz dokumentacije AKL i meteoroloških stanica, iz saslušanja posada koje su u vrijeme udesa letjele u tom rejonu, kao i iz izjava drugih svjedoka.

Član 72.

(Proučavanje podataka o radu sredstava za vezu)

Proučavanje podataka o funkciranju radio veze, o pravilnosti korištenja i funkciranja radio-navigacijskih sredstava, treba da pokaže ispravnost funkciranja tih sredstava, pravilnost njihovog korištenja i uticaj uočene ispravnosti ili neispravnosti na okolnosti i uzroke udesa.

Ove podatke komisija uzima iz dnevnika rada pojedinih sredstava, iz saslušanja lica koja tim sredstvima rukuju, iz saslušanja posade i drugih lica koja su bila na prijemu na istom talasu ili kanalu.

Član 73.

(Rekonstrukcija leta)

Potpunom rekonstrukcijom i proučavanjem leta od izdavanja zadatka, pripreme posade i materijala, organizacije i rukovodenja letenjem, pa do samog udesa, komisija će jasno ustanoviti kojim pravcem treba da usmjeri ispitivanje. Analizom svih činilaca i eliminiranjem faktora koji nisu uticali i stepenovanjem faktora koji su uticali na nastajanje udesa, komisija ocjenjuje koji su neposredni, a koji posredni uzroci udesa i na njih usmjerava težište rada. Zatim utvrđuje lica koja

su odgovorna za udes i određuje stepen odgovornosti pojedinaca. Komisija je dužna da izvještaj o udesu detaljno i savjesno obradi, obuhvatajući sve postupke ispitivanja, pri čemu će voditi računa da ga ne pretrpa podacima koji ne doprinose objašnjenju udesa.

Član 74.
(Utvrđivanje materijalne štete)

Utvrđivanje materijalne štete, prouzrokovane udesom, fizičkim i pravnim licima, vojnoj imovini, vrši se u duhu Pravilnika o postupku za naknadu materijalne štete vojnih osoba na službi u MO i OS BiH; Standardnih operativnih procedura za primjenu pravilnika o postupku za naknadu materijalne štete vojnih osoba na službi u MO i OS BiH.

Član 75.
(Rad na sjednicama)

Nakon završetka istraživanja na mjestu udesa ili vanrednog događaja, komisija nastavlja rad na sjednicama. Sjednicama rukovodi predsjednik komisije ili drugi član komisije koga on ovlasti.

Član 76.
(Izvještaj komisije za osnovno ispitivanje udesa)

Podaci, iskustvo i zaključci do kojih dođe komisija tokom ispitivanja treba da se obrazloženo i dokumentirano iznesu u izvještaju da bi postali punopravna zakonska osnova, kako za donošenje rješenja po konkretnom udesu, tako i za preduzimanje potrebnih mjera za sprječavanje sličnih udesa ubuduće.

Izvještaj komisije za osnovno ispitivanje udesa služi:

- (1) da se jasno sagledaju uzroci i odgovornosti za udes i kao osnov za preduzimanje preventivnih mjera u borbi protiv udesa,
- (2) da se pokrene postupak o rashodovanju, odnosno opravci zrakoplova ili druge vojne imovine,
- (3) da se doneše rješenje o naknadi imovinske štete koja je zbog udesa pričinjena državi, pravnim i fizičkim licima,
- (4) kao dokument za donošenje rješenja za isplatu odštetnih zahtjeva i svih vrsta osiguranja zbog povreda i smrti lica prouzrokovanih udesom,
- (5) za izricanje disciplinskih i stručnih mjera za odgovorne i propuste otkrivene tokom ispitivanja i kao dokazni materijal za krivični postupak,
- (6) kao materijal za studije konstrukcijskih i tehnoloških izmjena i poboljšanja na zmaju, motoru i cjelokupnoj opremi zrakoplova,
- (7) kao materijal za studiju i propisivanje izmjena i dopuna u izdatim naređenjima i uputstvima za upotrebu i održavanje zrakoplova i način izvođenja obuke na njima, kao i rada svih službi vezanih za pripremu i osiguranje letenja, i
- (8) za psihološko - medicinsku studiju udesa.

Da bi izvještaj komisije odgovorio svojoj namjeni, mora da bude tačan, potpun i dokumentiran. U njemu moraju da budu detaljno navedeni uzroci udesa i sve okolnosti pod kojima je do udesa došlo, zatim kakve je posljedice udes imao po život i zdravlje ljudstva i šta je sve od materijala i druge imovine uništeno. Odgovorna lica (krivce) treba detaljno saslušati o svim okolnostima u vezi sa utvrđenim greškama koje su učinili da bi se mogla donijeti odluka o njihovoj disciplinskoj, krivičnoj ili stručnoj, odnosno imovinskoj-pravnoj (materijalnoj) odgovornosti.

Za odgovornu osobu koja izriče mjeru i preduzima ostale preventivne mjere nije dovoljno da komisija poznaće činjenično stanje, već da svi nalazi i prijedlozi komisije budu dokumentirani dokaznim materijalom koji se priključuje komisijskom izvještaju.

Član 77.
(Izdvajanje mišljenja)

Član komisije koji se ne složi sa ostalim članovima komisije u pogledu sadržine zaključaka o udesu ili nekog drugog dijela završnog izvještaja, ima pravo na izdvojeno mišljenje i isto mora obrazložiti u pisanoj formi, obrazlažući sve činjenice i razloge zbog kojih se piše izdvojeno mišljenje, što predstavlja sastavni dio izvještaja.

Član 78.
(Komentar ovlaštenih predstavnika organa stranih država)

Ukoliko su u radu komisije učešće uzeli predstavnici nadležnih stranih država, MO BiH će preko BHDCA nadležnim organima njihovih država proslijediti kopiju nacrtu završnog izvještaja. Komentari koji budu dostavljeni komisiji nakon isteka vremena 60 dana od dana pripreme završnog izvještaja, smatrati će se kao nepravovremeni i neće biti uzeti u razmatranje i komisija će publicirati izvještaj. Ukoliko bude pravovremenih komentara, komisija je dužna da iste detaljno analizira i one sa kojima se slaže treba uključiti u prilogu završnog izvještaja.

Član 79.
(Komentari komisije MO BiH i OS BiH)

Ako je predstavnik MO BiH ili OS BiH bio uključen u istraživanje udesa ili vanrednog događaja zrakoplova OS BiH i kada BHDCA odnosno MO BiH primi nacrt završnog izvještaja o istraživanju udesa koji je izradio nadležni organ strane države koji sprovodi istraživanje, BHDCA, u saradnji sa MO BiH, imenovat će komisiju. U ovom slučaju, MO BiH može od OS BiH tražiti da oformi komisiju sa liste kandidata za ispitivanje udesa ili vanrednih događaja zrakoplova.

Komisija ima rok 60 dana od dana kad je BiH primila nacrt završnog izvještaja da dostavi komentare na nacrt završnog izvještaja organu države koji sprovodi istraživanje.

Komisija ne može objaviti bilo koji dio završnog izvještaja, niti dozvoliti pristup bilo kojem dijelu nacrtu završnog izvještaja ili drugom dokumentu, bez saglasnosti nadležnog organa države koji vrši istraživanje, izuzev ako su nacrt izvještaja ili dokument već objavljeni.

Član 80. **(Sigurnosne preporuke)**

Tokom istraživanja udesa ili vanrednog događaja, ukoliko postoji potreba, komisija je dužna da nadležnim organima, uključujući i organe stranih država, uputi sigurnosne preporuke koje sadrže mјere koje treba preduzeti kako bi se povećala sigurnost zrakoplovstva. Mora se uzeti u obzir da li sigurnosna preporuka treba propisati određeno rješenje za problem ili preporuka treba biti dovoljno elastična da dozvoli primaocu širinu u načinu primjene, kako cilj preporuke može biti postignut.

Sigurnosna preporuka treba identificirati kakva mјera se zahtijeva, ali osobama za implementaciju treba ostaviti znatan raspon da odrede kako će problem biti riješen.

Komisija/vijeće OK OS BiH za udesu i sigurnost letenja, i na zemlji će, ukoliko bude potrebe za davanjem sigurnosnih preporuka, iste slati putem lanca komandovanja MO BiH, koje će proslijediti BHDA, a BHDA nadležnoj službi strane države.

POGLAVLJE X. PRIPREMANJE IZVJEŠTAJA O UDESIMA I PRINCIPI DOSTAVLJANJA

Član 81.

(Izvještaji o udesu ili vanrednom događaju zrakoplova OS BiH i stepen tajnosti)

- (1) Izvještaji o udesima A i B kategorije: Ako je rezultat istrage udesa ovih kategorija komisija će koristiti formu iz priloga-A sa dodacima.
- (2) Izvještaji o udesima C i D kategorije: Ako je rezultat istrage udesa ovih kategorija oficir za sigurnost letenja će pripremiti izvještaje u skladu sa formom iz priloga-E.
- (3) Svi izvještaji o ispitivanju udesa zrakoplova moraju biti klasificirani kao povjerljivi izvještaji. *Tajno klasificirati* izvještaje koji obrađuju uzroke i posljedice udesa koji se moraju držati u tajnosti, a to su: eksploracija novog i važnog ratnog materijala, poboljšanja – ispitivanja ratnog materijala i patenti i pronalasci u vezi sa zrakoplovom.

Obavještenja, publikacije i izvodi iz izvještaja moraju da se klasificiraju istim stepenom tajnosti kao i izvještaj o ispitivanju udesa.

Član 82.

(Popunjavanje izvještaja o udesima kategorija A i B i njegova distribucija)

- (1) Izvještaj o udesu popunjava komisija za ispitivanje udesa kako je propisano ovim uputstvom, u skladu sa formom izvještaja u slučaju udesa zrakoplova iz priloga-A ovog uputstva.
- (2) Ukoliko dođe do udesa u kojem su uključena dva i više zrakoplova, u izvještaju treba razmatrati posebno svaki zrakoplov, dok će zaključak i prijedlog mјera-odлуka biti jedinstven dio.

- (3) Komisija za ispitivanje udesa je dužna od početka svog rada, najkasnije u narednih 60 dana, završiti izvještaj o udesu. Na zahtjev predsjednika komisije, uz adekvatno obrazloženje, komandant OK OS BiH ili načelnik ZŠ OS BiH može odobriti probijanje roka od 60 dana za ispitivanje udesa.
- (4) Za popunjavanje izvještaja o udesu je odgovoran predsjednik komisije za ispitivanje udesa. Kod glasanja o udesu niko od članova ne može ostati suzdržan. Članovi komisije koji nisu učestvovali u izradi izvještaja moraju pismeno obrazložiti svoje odsustvo. Članovi komisije koji su učestvovali u glasanju, ukoliko se ne slažu sa nekim segmentima, mogu pismeno obrazložiti svoj stav što se prilaže uz izvještaj.
- (5) Komanda br ZS i PZO, komandanti letačkih jedinica i jedinice za održavanje zrakoplova OS BiH, nastoje utvrditi da li ima lica koja žele dati svoju viziju udesa ili vanrednog događaja od pilotskog, tehničkog i osoblja koje pruža podršku letenju. Ukoliko ima, isti moraju biti dostavljeni k-dantima jedinica u pismenoj formi, nakon čega k-dant jedinice piše mišljenje o navedenim prigovorima, i navedeni prigovori, zajedno sa mišljenjem k-danta, dostavljaju se komisiji za ispitivanje udesa. Mišljenje komandanta jedinice uraditi po sljedećim tačkama:
- Mišljenje u odnosu na prigovor/zapažanje pilota ili tehničkog ili zemaljskog osoblja svoje jedinice.
 - Ukoliko komandant nije učestvovao u utvrđivanju uzroka udesa, rezultatima istrage i donošenju odluke, piše svoj stav.
 - Predlaže mjere i preporuke za sprječavanje sličnih udesa u jedinicama ili na drugim nivoima.
 - Detaljno opisuje druge potrebne dijelove koji se odnose na udes.
- (6) Komisija priprema stav u odnosu na zadnji izvještaj, gdje vrednuje prigovore/zapažanja pripadnika komande i jedinica br ZS i PZO, poredi ih sa izvještajem komisije, nakon čega piše svoj stav koji priprema u 2 primjerka, od čega 1 primjerak šalje u Komandu br ZS i PZO i jedan primjerak ostaje u arhivi komisije.
- (7) Materijal koji se odnosi na udes, pripremljen u skladu sa navedenim procedurama, kada bude zaprimljen u Komandi br ZS i PZO, bit će pregledan, i nakon utvrđivanja da u istom nema grešaka, na kraju istrage će se poslati vijeću OK OS BiH za udesu, vanredne događaje i sigurnost letenja. Ukoliko vijeće OK OS BiH utvrdi nepravilnosti u izvještaju, isti vraća Komandi br ZS i PZO, a Komanda br ZS i PZO je zadužena da izvrši traženu izmjenu ili da pošalje objašnjenje za određene tačke ili neke dijelove detaljnije objasni ili da prije slanja vijeću OK OS BiH traži pojašnjenja iz svojih potčinjenih jedinica.

Na navedeni način, vijeće OK OS BiH će od Komande br ZS i PZO dobiti 2 (dva) primjerka izvještaja i izvršit će uvid, sagledati činjenično stanje i prijedlog mjera, te na osnovu toga sačiniti zajednički završni izvještaj.

Član 83. (Pripremanje završnog izvještaja)

- (1) Kada komisija na nivou br ZS i PZO pripremi omot predmeta o udesu ili vanrednom događaju, isti će klasificirati „POVJERLJIVO“ i isti nasloviti na ruke, tj. na ime osobe kojoj se izvještaj upućuje. Vijeće OK OS BiH za udesu i sigurnost letenja i sigurnosti na zemlji će zaprimljeni omot predmeta analizirati i pripremiti zajednički završni izvještaj koji će sadržavati sljedeće tačke:
 - a) Predmet
 - b) Događaj
 - c) Ispitivanje/Istraga
 - d) Rezultati istrage i odluka i
 - e) Preporuke i prijedlozi
- (2) Vijeće OK OS BiH za udesu/vanredne događaje iz sigurnosti letenja i sigurnosti na zemlji priprema i potpisuje zajednički izvještaj i isti šalje na odobrenje komandantu OK OS BiH.
- (3) Rezultati istrage i odluka o udesu u izvještaju odobrenom od komandanta OK OS BiH postaje zvaničan stav o uzrocima udesa.
- (4) Odobreni izvještaj od komandanta OK OS BiH se šalje preko Uprave za operacije i obuku ZŠ OS BiH na odobrenje načelniku ZŠ OS BiH, nakon čijeg odobravanja se šalje u MO BiH i povratno objavljuje zrakoplovnim jedinicama u sastavu br ZS i PZO, putem lanca komandovanja.

Član 84. (Popunjavanje izvještaja o udesima kategorija C i D i njihova distribucija)

- (1) Za udesu iz kategorija C i D izvještavanje se vrši u skladu sa izvještajem iz Priloga-E ovog uputstva i isti se popunjava od oficira za sigurnost letenja jedinice, uz nadzor oficira za sigurnost letenja Komande br ZS i PZO.
- (2) Ako je prisutno ranjavanje ili povrede osoblja, u omot predmeta se prilaže zdravstveni izvještaj. Komanda brigade ZS i PZO može angažirati komisiju ili jednog člana komisije za ispitivanje udesa, koji će sa oficirima za sigurnost letenja izvršiti popunjavanje izvještaja o udesu.
- (3) U ovom slučaju, komisija/član za ispitivanje ili oficir za sigurnost letenja u roku od 10 (deset) dana je dužna završiti istragu/i sačiniti izvještaj u 4 primjerka komisiji Komande br ZS i PZO za ispitivanje udesa kategorija C i D. Komisija za ispitivanje br ZS i PZO analizira izvještaj i sa mišljenjem komandanta šalje izvještaj u 2 primjerka ka OK OS BiH.

Član 85. (Naknadno dobijanje informacija koje se odnose na udes)

U slučaju dobijanja značajnih informacija koje se odnose na udes nakon finaliziranja zajedničkog završnog izvještaja, ove informacije se dostavljaju komandama kako je definirano ovim

uputstvom, u istoj količini koliko je ranije poslato. Ako ove informacije utiču na promjenu kategorije udesa, postupak je sljedeći:

- (1) Ako je došlo do povećanja vremena potrebnog za terapiju-oporavak ili ako je došlo do povećanja stvarne vrijednosti udesa, na osnovu čega će doći do promjene kategorije udesa:

U ovakvim situacijama, do potpisivanja zajedničkog završnog izvještaja, vijeće za udesu iz sigurnosti letenja i sigurnosti na zemlji OK OS BiH će uraditi potrebne korekcije. Nakon potpisivanja zajedničkog izvještaja od komandanta OK OS BiH ponovnu korekciju nije moguće uraditi, ali ukoliko dođe do promjene podataka isti će se koristiti samo za ažuriranje statističkih podataka.

- (2) Ako je došlo do smanjenja stvarne vrijednosti udesa, na osnovu čega dolazi do smanjenja kategorije udesa:

U ovakvim situacijama, do potpisivanja zajedničkog izvještaja, vijeće za udesu iz sigurnosti letenja i sigurnosti na zemlji OK OS BiH će uraditi potrebne korekcije. Nakon potpisivanja zajedničkog završnog izvještaja od komandanta OK OS BiH ponovnu korekciju nije moguće uraditi, ali ukoliko dođe do promjene podataka isti će se koristiti samo za ažuriranje statističkih podataka.

Član 86.

(Ovjeravanje i čuvanje završnog izvještaja)

Završni izvještaj potpisuju predsjednik komisije i ostali članovi komisije, a predsjednik komisije svojim parafom ovjerava svaku stranicu završnog izvještaja. Potpisani završni izvještaj, s prilozima završnog izvještaja, ovjerava pečatom komisije ili, ako isti nije izrađen, pečatom komande koja je imenovala komisiju. Original završnog izvještaja komisije, pod stepenom tajnosti „povjerljivo“, s prilozima, trajno se dostavlja i čuva u Zajedničkom štabu/Ministarstvu odbrane BiH.

POGLAVLJE XI. SADRŽAJ OMOTA PREDMETA KOJI SE ODNOŠI NA UDES ILI VANREDNI DOGAĐAJ I NAČIN POPUNJAVANJA

Član 87.

(Sadržaj omota predmeta za udesu kategorija A i B)

- (1) Izvještaj o udesu zrakoplova (Prilog-A),
- (2) Izvještaj o zdravstvenom stanju osoba koje su bile uključene u udes (Prilog-F),
- (3) Tehnički izvještaj (nalaz poslije udesa) o zrakoplovu koji je predmet udesa (Prilog C),
- (4) Knjižica osnovnog održavanja zrakoplova na dan udesa (Forme 2408-12 i 2408-13-1/3),
- (5) Meteorološki izvještaj,
- (6) Izvještaj o oštećenju nepokretne imovine civilnih osoba,
- (7) Izvještaj o generalnom stanju zrakoplova,

- (8) Izvještaj sa svakog mjesta gdje je vršeno tehničko ispitivanje zrakoplova,
- (9) Naređenje k-danta j-ce za izvršavanje posebnog zadatka i AMB (Air Mission Briefing) ili odobreni plan letenja k-danta jedinice (mission schedule) za školsko letenje i formular brifinga sa listom brifing oficira za školsko letenje, te ICAO plan kada se zadaci izvršavaju van zona dodijeljenih za obuku i sva druga naređenja za predmetni let,
- (10) Potpisane izjave posade i drugih učesnika udesa,
- (11) Potpisane izjave očevidaca,
- (12) Potpisane izjave osoba koje su bile uključene u realizaciju zadatka, a koje je komisija smatrala potrebnim da budu uzete,
- (13) Primjerak prigovora na rezultate i odluku o udesu,
- (14) Originalni obrasci za proračunavanje težine i balansa zrakoplova,
- (15) Skica mjesta udesa,
- (16) Fotografije zrakoplova koji je predmet udesa sa četiri strane (prednja, zadnja, bočne strane). U zavisnosti od udesa, može biti više fotografija. Potrebno je osigurati sredstva za osvjetljenje mesta udesa kako bi se izvršilo adekvatno slikanje instrumenata ili drugih dijelova zrakoplova,
- (17) Tehnička uputstva koja nisu poštovana,
- (18) Analiza rada AKL i magnetofonske trake sa AKL,
- (19) Sve druge informacije koje se odnose na udes.

Član 88.

(Sadržaj omota predmeta za udesu kategorija C i D)

- (1) Izvještaj o udesima kategorija C i D se ne priprema u skladu sa izvještajem o udesu zrakoplova iz Priloga-A. Izvještaj o udesima kategorija C i D se popunjava od oficira za sigurnost letenja Komande brigade ZS i PZO, uz asistenciju oficira za sigurnost letenja jedinice, po obrascu iz Priloga-E.
- (2) Izvještaj o zdravstvenom stanju, ukoliko je došlo do ranjavanja i povreda posade i drugih putnika zrakoplova, u skladu sa formom iz Priloga-F.
- (3) Ukoliko je određena komisija ili angažiran jedan član komisije, tehnički izvještaj treba pripremiti u kratkom obliku. Primjer: u izvještaju koji utvrđuje vrijednost tehničkog oštećenja istaći šta je urađeno ili šta treba uraditi da bi sredstvo bilo popravljeno, koji dijelovi su zamijenjeni ili ih treba zamijeniti i jedan akt koji predstavlja ukupnu vrijednost oštećenja.

POGLAVLJE XII. AKTIVNOSTI KOJE JE POTREBNO PREDUZETI NAKON ISPITIVANJA UDESA

Član 89.

(Čuvanje mesta udesa)

U odnosu na mjesto udesa zrakoplova i lokaciju stradalog zrakoplova nakon ispitivanja udesa, vojna policija, u saradnji sa civilnom policijom ili, ako se naredi, komandantom najbliže vojne jedinice OS BiH, dužni su i odgovorni preuzeti sljedeće radnje:

- (1) Dovoljnim brojem personala vršiti osiguranje mesta udesa i stradalog zrakoplova, uz pridržavanje sljedećih postupaka:
 - a) Pristup udesa dozvoliti samo ovlaštenom osoblju.
 - b) Jedinica za osiguranje se pridržava naređenja lica koje je određeno kao nosilac aktivnosti za izvlačenje olupine zrakoplova koji je pretrpio udes.
 - c) Uprava za finansije i budžet ZŠ OS BiH će osigurati dopune za mobilni telefon vođe osiguranja, ukoliko nije moguće na drugi način ostvarivati komunikaciju sa osiguranjem mesta udesa.
 - d) Uprava za finansije i budžet ZŠ OS BiH će osigurati sredstva za plaćanje troškova noćenja kod fizičkih lica, ukoliko je došlo do udesa na nepristupačnom području koje je u neposrednoj blizini kuće fizičkog lica.

Član 90.

(Izvlačenje olupine zrakoplova)

- (1) Aktivnost izvlačenja olupine zrakoplova sa mesta udesa može nastupiti kada komisija završi ispitivanje udesa i kada ostvari koordinaciju sa vijećem OK OS BiH za udesu i sigurnost letenja na zemlji i u zraku. Za izvlačenje zrakoplova odgovorna je jedinica u kojoj je zrakoplov bio na korištenju, u saradnji sa Komandom brigade ZS i PZO.
- (2) Naređenje za daljnje čuvanje olupine na mjestu udesa radi dodatne istrage je u nadležnosti komande kojoj je potčinjena komisija za ispitivanje udesa ili komandanta OK OS BiH. U ovom slučaju, nastavlja se čuvanje olupine zrakoplova kako je precizirano ovim uputstvom.
- (3) Ako je zbog karakteristika terena gdje je došlo do udesa potrebno odmah izvršiti izvlačenje olupine zrakoplova, oficir za sigurnost letenja, kao član komisije za ispitivanje udesa, izvršit će adekvatno fotografiranje mesta udesa i nastojati identificirati sve potrebne podatke bitne za istragu. U ovom slučaju, izvlačenje zrakoplova je u nadležnosti jedinice OS BiH koja je najbliže mjestu gdje je došlo do udesa. Prilikom realizacije operacije izvlačenja zrakoplova, koja ima hitni karakter, br ZS i PZO će pružiti punu podršku nadležnoj jedinici OS BiH.

Član 91.

(Ostavljanje olupine zrakoplova na mjestu udesa)

- (1) Stradali zrakoplov, nakon završenih aktivnosti ispitivanja, transportirati u jedinicu za održavanje, što je prije moguće.

- (2) Ako nije ekonomski isplativ transport olupine zrakoplova koji je bio predmet udesa, treba postupiti na sljedeći način:
 - a) Ako se doneše odluka za ostavljanje olupine zrakoplova na mjestu udesa, o istoj sačiniti zabilješku, u kojoj treba jasno istaći razloge ostavljanja olupine na mjestu udesa.
 - b) Na karti napraviti skicu i obilježiti mjesto gdje se olupina ostavlja. Članovi komisije trebaju izvršiti slikanje olupine i mjesta na kom ista ostaje i to priložiti uz izvještaj.
 - c) Po donesenoj odluci da se olupina ostavi na mjestu udesa i uz korištenje kapaciteta na licu mjesta, uz prethodno skidanje isplativih vitalnih sklopova i dijelova, pod nadzorom oficira za sigurnost letenja izvršiti ukopavanje ili paljenje olupine, a predsjednik komisije može donijeti odluku da se olupina ostavi na licu mjesta udesa.
- (3) Pored slikanja sa zemlje, osigurati slikanje olupine koja se ostavlja na terenu iz zraka, i to treba obilježiti na karti.
- (4) Ako je udes rezultat gubljenja orijentacije, u tom slučaju čekati rezultate traganja i spašavanja i, ako je pored svih pokušaja bilo nemoguće pronaći ostatke zrakoplova, predsjednik komisije će o istome sačiniti izvještaj.
- (5) Ukoliko je došlo do udesa na vodenoj površini i ako je potonula olupina zrakoplova koji je pretrpio udes, br ZS i PZO ili OK OS BiH će, putem organa dežurne službe/lanca komandovanja, hitno izvijestiti OCK2IOBIH/prepostavljene komande, kako bi se putem Ministarstva sigurnosti BiH hitno uputio zahtjev prema entitetskim upravama za civilnu zaštitu radi akcija spašavanja i izvlačenja olupine zrakoplova od specijaliziranih službi za spašavanje unesrećenih na vodi.

Član 92.

(Odgovornost za udes ili vanredni događaj zrakoplova)

- (1) Uzročnik odgovara za udes ili vanredni događaj zrakoplova krivično, disciplinski, materijalno i moralno.
- (2) Krivična odgovornost uzročnika utvrđuje se u skladu sa odredbama zakona o krivičnom postupku u BiH.
- (3) Materijalna odgovornost uzročnika utvrđuje se u skladu sa odredbama Pravilnika o postupku za naknadu materijalne štete vojnih lica u MO i OS BiH ("Službeni glasnik BiH", broj: 69/12).
- (4) Komandant jedinice, na prijedlog vijeća za udese –vanredne događaje sa nivoa jedinice, donosi odluku za upućivanje članova posade na vijeće OK OS BiH za udese iz sigurnosti letenja i sigurnosti na zemlji. Komandanti jedinica su odgovorni za proradu izvještaja o udesu u svojoj jedinici i za obnavljanje znanja i naučenih lekcija iz udesa i vanrednih događaja, kako bi se spriječilo ponovno javljanje sličnih udesa, shodno naređenju komandanta br ZS i PZO.

Član 93. (Isključivanje podataka)

Isključivanje podataka uključuje sve komunikacije između lica koja su uključena u operacije zrakoplova, medicinske ili lične informacije koje se odnose na lica koja su pretrpjela udes, a koje su uzete od komisije, kao i registratore govora u pilotskoj kabini i snimke i transkripte iz njih, zapise i snimke koji se odnose na kontrolu letenja, mišljenja koja su dio analize, uključujući informacije o parametrima leta zrakoplova – mogu da se koriste samo u svrhe ispitivanja ili za potrebe postupka koji se vodi pred pravosudnim organima.

Član 94. (Ponovno pokretanje istraživanja)

Ako se nakon istrage udesa ili vanrednog događaja dođe do novih i bitnih činjenica i dokaza, ministar odbrane ili načelnik Zajedničkog štaba može narediti da se udes ponovno istraži. Ako je komisiji istraživanje udesa povjerila strana država, za ponovno istraživanje potrebna je i saglasnost nadležnog organa te države.

Član 95. (Materijalna odgovornost)

- (1) Pripadnik Oružanih snaga dužan je nadoknaditi štetu koju u vezi s vršenjem službe učini Bosni i Hercegovini, namjerno ili iz krajnje nepažnje.
- (2) Obaveza lica iz stava (1) ovog člana i odgovornost Bosne i Hercegovine za štete koju pripadnici Oružanih snaga u vezi s vršenjem službe pričine trećim licima utvrđuje se prema općim propisima o naknadi štete i odredbama člana 8. Zakona o upravi („Službeni glasnik BiH“, br.: 32/02).

Član 96. (Saradnja sa medijima)

Distribucija informacija tokom istrage na terenu, posebno na mjestu udesa, bit će ograničena na faktičko stanje i bit će urađena shodno Uputstvu za provođenje aktivnosti odnosa s javnošću u Ministarstvu odbrane i OS BiH.

Sve informacije koje se tiču udesa ili vanrednog događaja, dostupne bilo kojoj osobi ili organizaciji koji participiraju u istrazi, moraju se proslijediti predsjedniku komisije ili komisiji za ispitivanje, kroz odgovarajuće kanale, prije nego što budu dostupne bilo kojem licu van istrage.

Sva lica koja su po bilo kom osnovu vezana za udes, a članovi komisije posebno, ne smiju da daju nikakve podatke, zaključke i izjave o udesu, osim kada su to obavezni po službenoj dužnosti, u okviru svoje nadležnosti. Za davanje podataka i obavještenja o udesu sredstvima javnog informiranja nadležno je Ministarstvo odbrane BiH/ lice/a kojemu ministar odbrane izda odobrenje za obraćanje javnosti po predmetnoj problematiki.

Informacije koje se tiču udesa ili vanrednog događaja ne mogu biti distribuirane medijima ili bilo kojoj osobi, prije početnog objavljivanja, od lica kojemu ministar odbrane izda odobrenje za obraćanje javnosti/BDHCA.

Član 97.

(Slučajevi, odnosno postupci koji čekaju pravosnažno rješenje)

"Svi slučajevi, odnosno postupci koji do dana stupanja na snagu ovog propisa nisu pravosnažno okončani, završit će se po odredbama propisa koji je bio na snazi u vrijeme nastanka događaja".

POGLAVLJE XIII. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Član 98.

(Prestanak važenja entitetskih uputstava za sprječavanje i ispitivanje zrakoplovnih udesa)

Danom stupanja na snagu ovog uputstva prestaje da važi Uputstvo za sprječavanje i ispitivanje vazduhoplovnih udesa, int.br.: 117-121 od 19.08.1987.godine (bivše JNA) i Uputstvo za sprječavanje i ispitivanje zrakoplovnih udesa, broj: 27-14-11-02-2-42-8/06 od 04.08.2006.godine (bivše Komande zračnih snaga Vojske F BiH).

Član 99.

(Stupanje na snagu Uputstva)

Ovo Uputstvo stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku BiH“.

Broj: 06-02-3-37-44/18
Sarajevo, 08.10.2018.godine



MINISTRICA

Marina Pendeš

IZVJEŠTAJ O UDESU ZRAKOPLOVA							
OPĆE ODREDBE							
1.Mjesto udesa	2.Datum udesa:	Vrijeme udesa:					
3.Kategorija udesa: Udes za vrijeme leta zrakoplova <input type="checkbox"/> Udes nije nastao tokom letenja <input type="checkbox"/>							
4.Reg.broj zrakoplova:	5.Tip zrakoplova:	6.Jedinica koja koristi zrakoplov:					
7.Plan leta iz u				Lokalno <input type="checkbox"/>	VFR <input type="checkbox"/>	IFR <input type="checkbox"/>	
8.Vrsta letenja u kojem je došlo do udesa: Školsko <input type="checkbox"/> Posebni zadatak <input type="checkbox"/> Drugo <input type="checkbox"/>							
9.Zadnje mjesto polijetanja:		10.Ostanak u zraku			11.Zadatak:		
12.Visina leta u trenutku udesa ft		13. Visina mjesta udesa ft					
14. Požar: Ne <input type="checkbox"/> U letu <input type="checkbox"/> Pri udaru <input type="checkbox"/>		15. Eksplozija: Ne <input type="checkbox"/> U letu <input type="checkbox"/> Na zemlji <input type="checkbox"/>					
16. Visina aerodroma/mjesta gdje je došlo do udesa ft, Dužina pisteft, Pređena udaljenost na pisti ft , Pravac piste Vrsta piste: Asfalt <input type="checkbox"/> Beton <input type="checkbox"/> Drugo <input type="checkbox"/>							
Stanje na pisti: Suho <input type="checkbox"/> Mokro <input type="checkbox"/> Snijeg <input type="checkbox"/> Led <input type="checkbox"/> Drugo <input type="checkbox"/> Stanje sredstava za prilaz na aerodromu, osvjetljenje, barijere, kuke i drugo:							
17.Nepoštivanje Pravila letenja i drugih regulativa i naređenja o letenju: Ima <input type="checkbox"/> Nema <input type="checkbox"/>							
18.Faza leta u kojoj je došlo do udesa: (Polijetanje, penjanje, u letu, u prilazu, na slijetanju i sl.):							
19.Stanje na mjestu udesa: (npr.Točkovi za slijetanje uvučeni ili izvučeni, sudar u zraku, požar u zraku ili eksplozija, kratak prilaz, strm prilaz i dr.).							
20. Meteo situacija na mjestu udesa, te u zoni mjesta udesa:							
Donja baza	Vidljivost	Vjetar	Temperatura	Tačka rose	Pritisak	Drugoo	
PODACI O ČLANOVIMA POSADE ZRAKOPLOVA KOJI JE PREDMET UDESA							
1.Ime i Prezime	2.Čin	3. Index	4.Nacionalnost	5.Datum rođenja	6. Rod		
7.Jedinica:	8.Jedinica u kojoj izvršava letačke aktivnosti:						
9. FM:	10. Letačko zvanje			11.Kategorija SBO:			
12. IFR certifikat:	13. Datum refrišmenta:			14.Dužnost u zrakoplovu:			
15. Stanje obučenosti pilota:	Ukupan broj sati naleta:			Broj sati instrumentalnog letenja:			
Ukupno sati u oblaku:				Ukupan broj sati na tipu:			
Ukupan broj sati na tipu u zadnjih mjesec dana:				Letenje u zadnja 24 sata:			
Ukupan broj sati na tipu u zadnja 3 mjeseca:							
Datum i trajanje zadnjeg leta na tipu koji je predmet udesa:							
16.Osoblje koje je pretrpjelo efekte udesa u zrakoplovu i van zrakoplova :							
Dužnost	Ime i Prezime	Čin	Zanimanje	Jedinica	Zdravstveno stanje	Korišten padobran?	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	Da	Ne

UZROCI (FAKTORI) UDESA				
PILOTSKI FAKTOR				
a.Faktor rasuđivanja	%	b. Tehnika upravljanja zrakoplovom %		
c.Faktor nepažnje	%	d.Faktor nediscipline %		
e.Faktor neznanja	%	f.Zdravstveni faktor %		
OTKAZ ZRAKOPLOVNIH MATERIJALA				
a. Tehnički faktor	%	b.Faktor održavanja %.....		
ADMINISTRATIVNI FAKTOR				
a.	b.Administrativna nedisciplina			
NEPRIJATELJSKA DJELATNOST/DJELATNOST NEKOALICIJSKIH SNAGA				
a. Dejstva neprijatelja iz zraka i sa zemlje u okviru borbenih dejstava %....	b.Diverzije i sabotaže %.....			
OSTALI UZROCI				
OŠTEĆENJE ZRAKOPLOVA				
1.Kategorija	2.Kategorija	3.Kategorija	4.Kategorija	5. Popravljivo
6. Ne može se popraviti	7. Olupina zrakoplova izvučena	8.Olupina zrakoplova ostavljena na mjestu udesa	9.Oštećenje lične imovine: Ima	Nema
OBRAZLOŽENJE UDESA, ANALIZA I REZULTATI				
10. Ako je potrebno dodati stranicu (na svakoj dodatoj stranici potrebno je naglasiti da je stranica dodana i da se na svakoj stranici nalazi potpis)				
PRIJEDLOZI				
Dato je pravo prigovora na izvještaj o udesu	Nije bilo prigovora			
Koja komisija je vršila ispitivanje udesa :	Datum:			
Komisija za ispitivanje i sigurnost letenja:				
Član (predsjednik)	Član (AVUM/AVIM)	Član (Pilot standard./pilot)	Član (Doktor)	Član (pilot)
Član (probni pilot)	Član (TI/tehn. za konstrukciju)	Član (TI/tehn. za rotor)	Član (TI za motor)	Član (TI za hidro sis.)
Član (TI za elektro opremu i instrumente)	Član (TI za radio-navig.oprema)			

POČETNI IZVJEŠTAJ O UDESU

1. Datum, mjesto i vrijeme udesa.
2. Tip zrakoplova, serijski broj, j-ca korisnik - mjesto baziranja zrakoplova.
3. Čin pilota, Ime i Prezime, jedinica, da li je korišten padobran i zdravstveno stanje.
4. Ako je pilot pripadnik neke druge jedinice, precizirati jedinicu i mjesto baziranja (ako nije za ovu tačku napisati da piloti „nisu“ iz sastava drugih jedinica).
5. Imena i prezimena ostalih članova posade i putnika, ili pripadnost jedinici ili drugoj organizaciji, zdravstveno stanje, korištenje padobrana.
6. Kratko obrazloženje kako je došlo do udesa, navodeći broj poginulih, teže i lakše povrijeđenih članova posade, putnika i ostalih lica.
7. Procjena glavnih uzroka udesa/Vjerovatan uzrok udesa.
8. Da li je prema raspoloživim podacima došlo do nepoštivanja Pravila letenja, regulativa i drugih naređenja koja se odnose na letenje.
9. Plan leta iz u; ili lokalno.
10. Letački zadatak.
11. Meteo situacija u vrijeme udesa.
12. Stepen oštećenja.
13. Sigurnosne preporuke, ako je potrebno.

Dan	Mjesto	Jedinica	Broj djelovodnika udesa					
Udesa		Jedinica						
KLASIFIKACIJA UDESA		Tip	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	b.Stepen ošteć.zrakopl. I kat. <input type="checkbox"/>	II kat. <input type="checkbox"/>	
		III kat. <input type="checkbox"/>	IV kat. <input type="checkbox"/>					
TEHNIČKI NALAZ POSLIJE UDESA								
OPĆI PODACI								
NAIMENOVANJE		ZMAJ	PRVI		DRUGI	TREĆI	ČETVRTI	
			MOTOR					
Tip								
Broj								
Iznos izvršenih O.O.								
Ostatak sati dd roka rada								
Vrsta udesa								
Sat	Min.	Sat	Min.	Gorivo	Mazivo	Vrsta		
Polijetanje	Udesa	U litrima prije polijetanja				Goriva	Maziva	
Stanje ispravnosti zrakoplova prije polijetanja								
STANJE NAĐENO NA MJESTU UDESA								
Položaj ručica, prekidača, slavine, stajnog trapa, potkrilaca, zračnih kočnica, koraka elise i trimera, pokazuje mjerila u pilotskom prostoru, nađena količina goriva, maziva, hladiva i hidro ulja, kao i stanje njihovih prečistača i vjerovatnost nađenog stanja.								

**OPIS I POSTOCI OŠTEĆENJA ZMAJA, MOTORA, ZRAKOPLOVNE OPREME I
NAORUŽANJA**

PODACI O SKLOPU KOJI SE SMATRA UZROČNIKOM KVARA

Naziv sklopa			
Tip		Garantni rok	
Model		Propsani rok rada	
Broj dijela		Dan	
Proizvođač		Broj	Reklamiranja
Jemac			

PODACI O DIJELU KOJI JE U KVARU

Naziv	Broj	Vrsta kvara	Uzrok kvara

PREDZNACI I OPIS KVARA

KOMISIJSKI ZAKLJUČAK

OKOLNOSTI POD KOJIMA JE DOŠLO DO UDESA

OSNOVNI, NEPOSREDNI I POSREDNI UZROCI UDESA

ODGOVORNI SA KRATKIM OBRAZLOŽENJEM NJIHOVE ODGOVORNOSTI

IZNOS ŠTETE

PRIJEDLOG MJERA KOJE TREBA PREDUZETI

ISPLATIVOST OPRAVKE ILI PRIJEDLOG O RASHODU NA LICU MJESTA

PRILOZI			Potpis članova komisije
Dan		Žig jedinice koja je komisiju odredila	(M.P.)
ODLUKA I PRIJEDLOG MJERA PRVOSTEPENOG TEHNIČKOG RUKOVODIOCA			
Dan	Žig	Čin	Potpis
ZAKLJUČAK DRUGOSTEPENOG TEHNIČKOG RUKOVODIOCA			
Dan	Žig	Čin	Potpis

PLAN U SLUČAJU ZRAKOPLOVNOG UDESA

1. CILJ

2. SVRHA

3. ODGOVORNOST:

Planom reagiranja u slučaju zrakoplovnog udesa propisuju se *procedure i akcije* koje ljudstvo treba ranije da uvježbava i da preduzme u slučaju udesa ili ozbiljne nezgode, način obavještavanja/uzbunjivanja, faze reakcije na znak uzbune, komandovanje fazama, te definiranje ovlaštenja, nadležnosti i područja odgovornosti svih sudionika prilikom sproveđenja Plana.

4. PRINCIPI

Dijelovi Plana u slučaju udesa su sljedeći:

- a. Lista personala koji će se angažirati,
- b. Potrebni materijali, sredstva i oprema za komisiju za ispitivanje udesa i oficira za sigurnost letenja,
- c. Sistem uzbunjivanja kada dođe do zrakoplovnog udesa:
 - (1) Postojeći telefonski/žični sistem veza,
 - (2) Ukoliko se ne može osigurati poseban telefonski sistem, koristiti postojeći žični sistem veza, radi čega treba pripremiti:
 - (a) Listu komandi sa brojevima telefona koje treba obavijestiti da je došlo do zrakoplovnog udesa,
 - (b) Navedenu listu dostaviti svim potrebnim komandama,
 - (c) Osobe koje će izvještavati o udesu moraju biti upoznate i imati informacije o udesu,
 - (d) Na navedenu listu obavezno uključiti članove komisije za ispitivanje udesa, oficira za sigurnost letenja i članove tehničkog sastava.
 - d. Prva pomoć i spašavanje: Radi ispravnoga načina pružanja prve pomoći pripremiti odgovarajuću instrukciju koja će se primjenjivati kod reagiranja. Instrukcija će sadržavati sljedeće principe:
 - (1) **Ekipa za prvu pomoć:**
 - (a) Držati spremnim za reagiranje ambulantno vozilo, ljekara i medicinske tehničare,
 - (b) Definirati način reagiranja pomenute ekipe za prvu pomoć,
 - (c) Precizirati koja sredstva će medicinska ekipa sa sobom nositi (uključujući kartu),
 - (d) Definirati dužnosti za ekipu prve pomoći.

(2) Ekipa za spašavanje:

- (a) Odrediti personal za ovu ekipu i držati ga spremnim za reagiranje,
- (b) Precizirati koja sredstva će ekipa za spašavanje sa sobom nositi (uključujući kartu),
- (c) Odrediti ko će komandovati ekipom,
- (d) Definirati dužnosti za ekipu za spašavanje.

(3) Ekipa za gašenje požara:

- (a) Odrediti personal za ovu ekipu i držati ga spremnim za reagiranje,
- (b) Odrediti sastav ekipe, vozilo, sredstva (uključujući kartu),
- (c) Odrediti ko će komandovati ekipom,
- (d) Definirati dužnosti za ekipu za gašenje požara,
- (e) Odrediti način pokretanja ove ekipe.

(4) Ekipa za osiguranje:

- (a) Odabrati personal za ovu ekipu i držati ga spremnim za reagiranje,
- (b) Odrediti sredstva i opremu,
- (c) Odrediti ko će komandovati ekipom,
- (d) Definirati dužnosti ekipe,
- (e) Način pokretanja.

(5) Sve druge radnje i postupke koji će pomoći da se adekvatno reagira kada dođe do udesa ili ozbiljne nezgode.

IZVJEŠTAJ O ZRAKOPLOVNIM UDESIMA KATEGORIJA C i D

1. Datum, mjesto i vrijeme udesa.
2. Tip zrakoplova, serijski broj (spojiti i forme koje se odnose na let).
3. Stepen oštećenja.
4. Jedinica kojoj pripada zrakoplov.
5. Čin pilota, Ime i Prezime, jedinica.
6. Stepen povreda.
7. Imena i prezimena ostalih članova posade i putnika, ili pripadnost jedinici ili drugoj organizaciji, zdravstveno stanje, ako nema, samo napisati „nema“.
8. Naređenje za zadatak.
9. Udes za vrijeme leta zrakoplova ili van letenja zrakoplova.
10. Povrede propisa i nedisciplina.
11. Obrazloženje kako je došlo do udesa, analiza i glavni uzroci udesa.
12. Ako ima nekih kontraindikacija navesti broj izvještaja, datum i kome je isti poslat.
13. U postotcima izraziti uzroke udesa.
14. Plan leta iz u; ili lokalno.
15. Meteo situacija u vrijeme udesa.
16. Let zrakoplova (vizuelno ili instrumentalno).
17. Materijalna šteta na vojnoj imovini ili imovini trećih lica i u kojoj vrijednosti.
18. Prijedlozi.

POTPIS
Čin, Ime i Prezime

IZVJEŠTAJ O ZDRAVSTVENOM STANJU PERSONALA KOJI JE PRETRPIO UDES				
OPĆE ODREDBE				
1. Ime i Prezime:	2. Index.	3.Čin	4.Zanimanje:	
5. Dužnost u trenutku udesa:				
6. Stvarno FM:	7.Godina rođenja:	8.Datum i vrijeme udesa:		
9. Mjesto udesa:				
10.Tip zrakoplova i serijski broj:		11.Jedinica kod koje je na korištenju zrakoplov:		
ZDRAVSTVENE INFORMACIJE				
1. Povrede: Ne <input type="checkbox"/> Lahke <input type="checkbox"/> Pov.ne izaz.invalid <input type="checkbox"/> Teške tjetl.povi <input type="checkbox"/> Smrtn <input type="checkbox"/> Nestao <input type="checkbox"/>				
2. Zadnji datum pregleda:	3.Uputnica za bolnicu:	Da <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>	
4. Datum i vrijeme smrti:	5.Da li je urađena autopsija:Da <input type="checkbox"/>	Ne <input type="checkbox"/>		
6.Uzrok povrjedivanja/ranjavanja i smrti:				
7. Koja metoda je korištena za raspoznavanje tijela:				
FIZIOLOGIJA				
1. Tip zadatka:	2.Faza leta:			
3.Pritisak u trenutku udesa:	4.Pritisak na zemlji: Izmjeren <input type="checkbox"/> Nije izmjerен <input type="checkbox"/>			
5.Oksigen nije korišten prije leta: Da <input type="checkbox"/> Ne <input type="checkbox"/>	6.Podešenost regulatora oksigena:			
7.Zadnja kontrola regulatora oksigena:	8.Tip regulatora:			
9.Pritisak oksigena u trenutku udesa:	10.Pritisak oksigena na polijetanju:			
11.Zadnji datum kontrole sistema kisika:	12.Tip maske:			
13.Spavao/la: Dobro <input type="checkbox"/> Loše <input type="checkbox"/>				
14.Zadnji nalazi krvi: (CO, CO2, šećer, masnoća i dr.)				
PSIHOLOŠKI FAKTORI				
Obilježiti moguće i vidljive psihološke faktore koji su uticali na udes:				
Starost <input type="checkbox"/> Alkohol <input type="checkbox"/> Nedisciplina <input type="checkbox"/> Strah <input type="checkbox"/> Povučenost <input type="checkbox"/> Preveliko samopouzdanje <input type="checkbox"/> Panika <input type="checkbox"/>				
Umor <input type="checkbox"/> (G) Sila <input type="checkbox"/> Trovanje <input type="checkbox"/> Bolest <input type="checkbox"/> Glad <input type="checkbox"/> Slabljjenje morala <input type="checkbox"/>				
Gubljenje svijesti <input type="checkbox"/>				
Vertigo <input type="checkbox"/> Emocije <input type="checkbox"/> Čudni stavovi <input type="checkbox"/> Odsutnost <input type="checkbox"/> Drugo				
LOKALNI FAKTORI				
Promjene pritiska zraka <input type="checkbox"/> Hladnoća <input type="checkbox"/> Vrućina <input type="checkbox"/> Svjetlost <input type="checkbox"/> Buka <input type="checkbox"/> Dim <input type="checkbox"/>				
Drugoo <input type="checkbox"/>				
OBUKA KOJU JE ZAVRŠIO PERSONAL KOJI JE PREDMET UDESA				
1.Obuka na stolici za izbacivanje iz zrakoplova :				
2.Obuka za spašavanje (Voda, Šuma i dr.):				
3.Skakanje iz padobrana:				
4.Fiziološka obuka: Datum : Mjesto :				
5.Zadnja kontrola u sobi pod pritiskom: Datum Mjesto :				
6.Druga završena obuka:				

OPREMA ZA ZAŠTITU I SPAŠAVANJE

(Kaciga, maska, rukavice, čizme, odgovarajući kombinezon, čamac, katapult, da li su korišteni ili ne):

SKAKANJE SA PADOBRANOM

1.Izvršeno katapultiranje Padobran se otvorio Slijetanje na kopno: Ravničarsko podr.
Brdovito područje Prisustvo leda Pokriveno snijegom Šumsko područje
Slijetanje na vodu: Mirna voda Mirna duboka Drugo

SPAŠAVANJE

1.Radnje preduzete radi spašavanja:

2. Jedinica koja je izvršila spašavanje Udaljenost do mjesta udesa

.....
3.Da li je upućen poziv za pomoć tokom katapultiranja Da Ne 4.Vrijeme potrebno za spašavanje

5.Način dobijanja informacije o katapultiranju ili način pronalaska mjesta gdje je isto izvršeno:

6.Način spašavanja: Helikopterom Prevoznim sredstvom na vodi m/v na kopnu
Drugo

NALAZ LJEKARA I PRIJEDLOZI

Mišljenje o uzrocima ranjavanja i smrti, uloga opreme prilikom ranjavanja, odjeća, rentgenski nalazi i laboratorijski nalazi sa prijedlozima, bit će napisani u ovom dijelu.

Jedinica : Datum izvještaja:

Doktor član tima: Ime i Prezime čin

Potpis