**KONOTACIJE VOJNOG SUSTAVA U NACIONALNOM PROGRAMU SIGURNOSTI ZRAČNOG PROMETA**

**Goran Strmečki, dipl. ing.**

**Prof. dr. sc. Sanja Steiner**

**Tomo Bagarić, dipl. ing.**

1. **Uvod**

Nacionalni program sigurnosti zračnog prometa1 je jedinstven dokument koji na nacionalnoj razini objedinjuje regulativu, aktivnosti i procese u sustavu sigurnosti zračnog prometa, a obuhvaća četiri glavne komponente i njima pripadajuće elemente: politiku i ciljeve, upravljanje rizicima, osiguravanje i promociju sigurnosti. SSP je okvir za djelovanje i interakciju, te spona između vlasti koje nadziru sigurnost i pružatelja usluga koji kroz interne procese uspostavljaju sustav upravljanja sigurnošću2 s ciljem dostizanja prihvatljive razine sigurnosti.

Iako je SSP temeljen na ICAO standardima i prihvatljivoj praksi3 kao cjelovit nacionalni dokument na odgovarajući način utvrđuje područje suradnje s vojnim sustavom i njegove odgovornosti unutar SSP, koje treba shvatiti dvojako:

* neposredno sudjelovanje u SSP kroz propisane nadležnosti Ministarstva obrane
* razvoj neovisne komponente SMS unutar vojnog sustava4, respektirajući SARPs ICAO koliko je to moguće, a uvodeći i propisujući posebnosti za dostizanje interoperabilnosti s ostalim članicama NATO saveza, tamo gdje to nalažu hrvatske vojne norme5 i zasebni podzakonski propisi Zakona o obrani (NN, br.: 33/02, 58/02, 76/07 i 153/09).

Predstavljeni pravni okvir zrakoplovne sigurnosti u SSP odnosi se na civilno zrakoplovstvo i glavni zahtjevi su definirani Zakonom o zračnom prometu (NN, 69/09 i 84/11) te podzakonskom regulativom na temelju njega. Operacije vojnog zrakoplovstva izuzete od su većine navedenih propisa6. Poštujući načelo jedinstva pravnog sustava, u skladu sa Zakonom o obrani posebno su propisane samo specifičnosti vojnog letenja, zrakoplovno- tehničkog održavanja, izvješćivanja i istraživanja okolnosti ugrožavanja sigurnosti letenja, vojni registar i znaci državne pripadnosti te vojno padobranstvo.

Uvođenje procesa upravljanja sigurnošću u vojni sustav nije nimalo jednostavan posao jer je stalno prisutan stanoviti prijepor. S jedne strane, uvesti u vojni sustav deklarirane standarde i norme prema uzoru na SARP ICAO, dok je, s druge strane, postavljena misija i zadaća. Vojno zrakoplovstvo mora djelovati s ugrađenim rizicima (prihvatljivi rizici) koji čine balans između promišljanja sigurnosti i prihvaćanja tih rizika definirajući prag rizika, a koje definira zapovjednik, odnosno sustav C27. Ciljevi vojnog sustava za dostizanje prihvatljive razine

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1 SSP (State Safety Program).

2 SMS (Safety Management System).

3 SARP (Standards, Recomanded Practices and Procedures) sadržani u annexima 1, 6, 8, 11, 13, i 14

Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu.

4 MSMS – Military Safety Management System.

5 HRVN STANAG (Standardisation Agreement)

6 Zakon o zračnom prometu, članak 1. stavak 7. i članak 20.

7 Command and control

sigurnosti se, zbog specifičnosti vojnih misija i zadaća, razlikuju, no ključni elementi koji definiraju prihvatljivu razinu sigurnosti, kako to propisuje SSP, su: mjerenje sigurnosti, mjerenje performanci sigurnosti, pokazatelji performansi sigurnosti i ciljevi performanci sigurnosti.

1. **Neposredno sudjelovanje vojnog sustava u SSP**

Neposredno sudjelovanje vojnog sustava u SSP predstavljeno je sudjelovanjem predstavnika MORH8 u Nacionalnom povjerenstvu za sigurnost zračnog prometa i nadležnostima Ministarstva obrane. Načelno se mogu izdvojiti tri razine djelovanja vojnog sustava: regulatorno - nadzorna, operativno - nadzorna i operativna. Samostalnoj službi za vojni zračni promet MORH je temeljem Uredbe o unutarnjem ustrojstvu Ministarstva obrane (N,N br.: 26/2012) utvrđena regulatorno-nadzorna zadaća u sustavu vojnoga zračnog prometa u Republici Hrvatskoj, a posebno:

* propisivanje i uspostava MSMS
* usmjeravanje i promocija politike sigurnosti
* licenciranje i certificiranje vojnoga zrakoplovnog osoblja i vojnih zrakoplova
* istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vojnih zrakoplova.

„Hrvatsko ratno zrakoplovstvo i protuzračna obrana grana je Oružanih snaga koja ima ulogu operatora zrakoplova i korisnika zračnog prostora (strategija, osposobljavanje i transport). Glavna svrha je osiguranje suverenosti zračnog prostora Republike Hrvatske, te pružanje zrakoplovne potpore drugim granama kao što su:

* nadzor i kontrola sigurnosti zračnog prostora
* pružanje pomoći kod prirodnih, humanitarnih i tehnoloških katastrofa
* operacije traganja i spašavanja
* potpora nadzoru proliferacije ljudi i materijalnih dobara itd.“ [1]

U sastavu HRZ i PZO djeluje Odjel sigurnosti letenja kao savjetodavni i nadzorni organ zapovjednika, koji sa zapovjedništvom HRZ i PZO provodi operativno-nadzorne zadaće sigurnosti vojnog letenja, te letačke postrojbe koje provode letačke operacije, neposredno upravljaju rizicima, istražuju i izvješćuju o događajima ugrožavanja sigurnosti letenja i sl.

„Ministarstvo obrane je kroz Hrvatsko ratno zrakoplovstvo i protuzračnu obranu i u suradnji s Državnom upravom za zaštitu i spašavanje nadležno za zrakoplovnu potragu i spašavanje9, medicinski prijevoz itd.“ [1]

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

8 SSVZP je samostalna služba unutar Ministarstva obrane Republike Hrvatske, koja se bavi pitanjima letačkih

operacija i vojnoga zračnog prometa, vojnih zrakoplovno-tehničkih standarda i istrage nesreća i ozbiljnih

nezgoda vojnih zrakoplova.

9 „Uredba o uvjetima i načinu obavljanja potrage i spašavanja zrakoplova“ (NN, br.: 129/2011).

U skladu s Uredbom (EC) br. 549/2004 Europskog parlamenta i vijeća o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (okvirna uredba iz koje slijede naredne

regulative) države članice potpisuju izjavu o vojnim pitanjima10 koja se odnose na jedinstveno europsko nebo, koju je usvojila i Republika Hrvatska. Od naredne regulative posebno treba spomenuti uredbu kojom je regulirana suradnja sa zrakoplovnim vlastima na pitanjima uspostave FAB-ova11. Republika Hrvatska je potpisnica FAB CE (*Functional Airspace Block Central Europe*) sporazuma od 10. svibnja. 2011.

Na slici je grafički prikaz okruženja hrvatskog zrakoplovstva s istaknutim segmentom vojnog zrakoplovstva, te linijama za suradnju.

ICAO

*Globalna razina*

Doc 9859

SARPs,

Global Aviation Safety Plan

|  |
| --- |
| *Europska razina*  EASA  EC  EASP  Standardizacijski nadzor |

Strategija, planovi na državnoj razini, regulativa

Regulativa

MMPI

*Nacionalna razina*

Izvješća o sigurnosti, nacionalna baza podataka, preporuke

HACZ

Izvješćivanje o događajima, procjena rizika, implementacija mjera za smanjenje rizika

Izvješća o sigurnosti Nacrt SSP

AZI

Nacionalno povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa

Civilno-vojna suradnja

MORH

Predlaganje ssp

MSMS

SSVZP

HRZiPZO, OKiSL

ZB, ESKADRILE

Hrvatska Vlada

Usvajanje SSP

DUZS

**Nacionalni program sigurnosti**

Primjena SSP na implementaciju SMS

Izvješćivanje o nesrećama, ozbiljnim nezgodama i događajima

Proizvođači

Operatori zrakoplova

Organizacije za osposobljavanje

Organizacije održavanja

Aerodromi

ANS pružatelji usluga

Implementacijska pravila, Odobrenje SMS, nadzor

Izvor: Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu, Nacrt revizija 1, prosinac 2011.

*Slika. Grafički prikaz okruženja hrvatskog zrakoplovstva*

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10 „*Decisions relating to the content, scope or carrying out of military operations and training do not fall within*

*the sphere of competence of the Community.*

*The Member States have adopted a general statement on Military issues related to the single European sky.*

*According to this statement ,Member States should, in particular, enhance civil-military cooperation and, if*

*and to the extent deemed necessary by all Member States concerned, facilitate cooperation between their*

*armed forces in all matters of air traffic management.”* [2]

11 Functional Airspace Blocks – *„ Member states shell, within the context of the common transport policy, take*

*the necessary steps to ensure that written agreements between the competent civil and military authorities or*

*equivalent legal arrangements are established or renewed in respect of the management of specific airspace*

blocks“.[3]

1. **Regulatorni okvir MSMS i politika sigurnosti vojnog sustava**

Izmjenama Zakona o obrani iz 2007. započet je proces približavanja civilnih i vojnih zrakoplovnih standarda sigurnosti, te njihova harmonizacija sa standardima zemalja članica NATO saveza. Procesi certificiranja i registra vojnih zrakoplova, licenciranja vojnoga zrakoplovnog osoblja, uspostave kontrole i nadzora poslova značajnih za sigurnost vojnoga zračnog prometa, izvješćivanja i istraživanja događaja ugrožavanja sigurnosti letenja, samostalnog istraživanja nesreća i ozbiljnih nezgoda vojnih zrakoplova uspostavljeni su prema uzoru na postojeću civilnu regulativu. Uz činjenicu da se na uvjete, način, pravila i postupke letenja vojnih zrakoplova odgovarajuće primjenjuju opći propisi o zračnom prometu daljnje aktivnosti na donošenju vojne zrakoplovne regulative usmjerene su na donošenje šest pravilnika kojima se uređuje: vojno letačko zvanje; vojno letenje; registar i označavanje, te održavanje vojnih zrakoplova i zrakoplovne tehnike; izvješćivanje i istraživanje okolnosti ugrožavanja sigurnosti letenja vojnih zrakoplova te vojno padobranstvo.

Proces sustavnog uređenja područja upravljanja sigurnošću letenja započet je donošenjem Pravilnika o izvješćivanju i istraživanju okolnosti ugrožavanja sigurnosti letenja (NN, br.: 105/09). Kao slijedni podzakonski propis Zakona o obrani uređuje niz pitanja vezanih uz izvješćivanje i istraživanje okolnosti ugrožavanja sigurnosti letenja vojnih zrakoplova, od kojih treba posebno izdvojiti:

* + obvezu i postupak službenog izvješćivanja o ugrožavanju sigurnosti
  + istraživanje kritičnih situacija i nezgoda zrakoplova uz prijedlog korektivnih mjera
  + postupak samostalnog istraživanja nesreća vojnog zrakoplova
  + godišnje izvješćivane ministra obrane o stanju sigurnosti letenja
  + prikupljanje, čuvanje i analiza podataka značajnih za sigurnost letenja
  + predviđanje uvođenja sustava povjerljivog izvješćivanja.

Daljnji napori u izmjenama i dopunama navedenog Pravilnika usmjereni su na njegovo približavanje „Pravilniku o izvješćivanju i istraživanju događaja koji ugrožavaju sigurnost, te nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova“ (NN, br.: 69/09) na pitanjima zajedničke civilno-vojne istrage zrakoplovne nesreće, izjednačavanja kategorija ugrožavanja sigurnosti (vojni pravilnik ne poznaje kategoriju ozbiljne nezgode), te daljnje izgradnje modela MSMS-a kao zasebne komponente SSP. Konačni kvalitativni iskorak na utvrđivanju sigurnosne regulative bit će učinjen propisivanjem u Zakonu o obrani posebnog poglavlja „Vojnog zrakoplovstva“, gdje će na pravno slijedni način biti uređeni svi standardi i norme sigurnosti, koji su po analogiji propisani kod civilnog sustava u Zakonu o zračnom prometu.

U sklopu implementacije partnerskih ciljeva, odnosno ciljeva snaga nakon punopravnog članstva Republike Hrvatske u NATO savezu započet je proces harmonizacije zrakoplovnih sigurnosnih standarda sa zemljama članicama, te je u siječnju 2012. ratificiran paket STANAG

normi iz područja sigurnosti letenja12.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

12 HRVN STANAG 3101 FS *Exchange of Safety Information Concerning Aircraft and Missiles*; HRVN

STANAG 3102 FS *Flight Safety CO-operation in Common Ground/Air Space*; HRVN STANAG 3117

*Aircraft Marshalling Signals*; HRVN STANAG 3230 FS *Emergency Markings on Aircraft*; HRVN STANAG

3531 FS *Safety Investigation and Reporting of Accidents/Incidents Involving Military Aircraft and/or*

*Missiles*; HRVN STANAG 3533 FS *Flying and Static Displays*; HRVN STANAG 3564 FS *Rules for Live Air*

*Weapons Demonstration*; HRVN STANAG 3879 *Birdstrike Risk/Warning Procedure (Europe)* i HRVN

STANAG 7160 FS *Aviation Safety* (AFSP-1).

Ove STANAG norme uređuju interoperabilnost13 u području sigurnosti letenja između članica NATO saveza, a izrađene su prema ICAO standardima, preporučenom praksom i procedurama. Norme se stalno prate i redovito dopunjuju, a svaka zemlja članica može uložiti rezervaciju na dijelove sporazuma koje nije u mogućnosti implementirati.

*Aviation Safety (AFSP-1)*14 jedokument izrađen prema metodologiji i modelu SMM15 ICAO, kao prvi u paketu objedinjene publikacije utvrđuje pitanja opće politike i smjernica za sigurnost u vojnom zrakoplovstvu. Nadopunjuje druge publikacije, a oslanja se na podređenu i nacionalnu dokumentaciju za dopunu proceduralnih pitanja. Države članice mogu usvojiti AFSP-1 kao vlastiti priručnik standarda sigurnosti letenja u vojnom zrakoplovstvu ili ga koristiti kao dopunu i/ili jačanje postojećih nacionalnih propisa. MORH je ove godine ratificirao predmetne dokumente i u tijeku je proces implementacije navedenih normi u regulativu i praksu unutar vojnog sustava Republike Hrvatske.

Sustav sigurnosti letenja je kompleksan sustav koji zahtijeva interdisciplinarni i interoperabilni pristup, te dobro poznavanje sustava ze identificiranje prilika za poboljšanje i prioriteta za ulaganje. Pri tom je posebno važno razmjenjivati iskustva o pojedinim događajima, raspravljati o prioritetnim pitanjima i učiti na iskustvima drugih zemalja koji SMS razvijaju već dugi niz godina. Prilika za to je kroz sudjelovanje u radu AFFSC(E)16, na kojemu od ove godine Republika Hrvatska sudjeluje kao stalna članica.

1. **Okvir za civilno-vojnu istragu zrakoplovne nesreće i ozbiljne nezgode**

„Ako je u nesreći ili ozbiljnoj nezgodi sudjelovao civilni i vojni zrakoplov, istraživanje nesreće ili ozbiljne nezgode zajednički provode Agencija za istraživanje i predstavnici koje imenuje ministar nadležan za poslove obrane17.“ Navedeno daje pravni okvir za zajedničku civilno-vojnu istragu nesreće i ozbiljne nezgode, a sporazumom o razumijevanju između Agencije za istraživanje i MORH utvrđuju se pitanja i područja za suradnju:

* + tko pokreće i vodi istragu, te prema kojem propisu
  + postupanja i pomoći Agenciji za istraživanje prilikom nesreća koje imaju obilježje tehničko-tehnološke katastrofe
  + standardnog operativnog postupka i procedura angažiranja snaga

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

13 Harmonizacija postupaka i procedura: razmjene informacija o sigurnosti letenja, procedure notificiranja o

događajima ugrožavanja sigurnosti letenja unutar NATO zemalja, prava i obveze zemlje članice kao strane u

događaju, suradnja na pitanjima sigurnosti letenja tijekom zajedničkih operacija, standardi sigurnosti prilikom

zrakoplovnih priredbi, pitanja suradnje tijekom provedbe zajedničkih zemaljskih/zračnih operacija, procedure

praćenja i izvješćivanja o sudaru s pticama vojnih zrakoplova.

14 *Allied Flight Safety Publication*, posebno razrađuje područja: politike sigurnosti; nadležnosti, i odgovornosti;

istraživanja ugrožavanja sigurnosti letenja; analize informacija i podataka; publiciranja, edukacije i treninga;

upravljanja u kriznoj situaciji zrakoplovne nesreće; upravljanja rizikom u vojnom zrakoplovstvu; upravljanja

rizikom plovidbenosti zrakoplova (ARM); snimača podataka u letu; nacionalnih definicija i leksikon pojmova.

15 *Safety Management Manual*

16 *Air Forces Flight Safety Committee (Europe)* – zajednica koja okuplja predstavnike vojnih zrakoplovstava

(MAA) više od 30 zemalja NATO i šire (nije NATO aktivnost). Ove godine je 140. sjednica u Pragu. U radu

komiteta posebno se ističe suradnja s civilnim sustavom, svi sudionici prezentiraju vlastita iskustva i najbolju

praksu, izdvajaju se posebna pitanja za raspravu od općeg interesa za sigurnost i na kraju se donosi zajednička

izjava o smjernicama daljnjeg razvoja sustava sigurnosti u zajednici.

17 Zakon o zračnom prometu, članak 106, stavak 2.

* + razmjene podataka, iskustava, opreme kad je to potrebno
  + troškova zajedničke civilno-vojne istrage
  + zaštite tajnosti podataka i informacijske sigurnosti.

Kako vojni sustav trenutno ne prepoznaje ozbiljnu nezgodu, to dovodi do kolizije u klasificiranju događaja i različitim nadležnostima u istrazi događaja. Navedeni prijepor se treba riješiti izjednačavanjem klasifikacije događaja prema Annexu 13 ICAO i HRVN STANAG 7160 i 3531 najavljenim izmjenama i harmonizacijom vojne regulative.

Iako se Uredba (EU) 996/2010 Europskog parlamenta i vijeća o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu ne odnosi na zrakoplove koji obavljaju vojne, carinske, policijske ili slične zadaće, njene odredbe su značajne i za razvoj sposobnosti samostalne istrage zrakoplovne nesreće u smjeru prevencije i razvoja kulture nekažnjavanja, te stvaranja ozračja povjerenja u sustav.

„Budući da je ključno osigurati jasna prava za istrage koje se odnose na sigurnost, države članice morale bi, u skladu s važećim pravnim propisima o ovlastima tijela odgovornih za sudske istrage i, prema potrebi, u tijesnoj suradnji s tim tijelima, osigurati da tijela koja su odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost mogu izvršavati svoje zadaće pod najboljim mogućim uvjetima u interesu sigurnosti zračnog prometa. Tijela koja su odgovorna za istrage koje se odnose na sigurnost trebala bi stoga imati brz i neograničen pristup mjestu nesreće te bi im trebalo staviti na raspolaganje sve elemente potrebne za ispunjenje zahtjeva istrage koja se odnosi na sigurnost, ne dovodeći u pitanje ciljeve sudske istrage.“ [6]

1. **Implementacija MSMS**

U procesu implementacije MSMS po uzoru na načelni plan implementacije u SSP i u skladu s faznim pristupom ICAO, mogu se identificirati četiri faze:

* + planiranje implementacije MSMS, provedeno na Konferencijama o sigurnosti letenja u HRZ i PZO i kroz inicijative SSVZP u predstavljanju koncepta MSMS
  + reaktivni procesi upravljanja sigurnošću, razvojem sposobnosti samostalnog istraživanja zrakoplovnih nesreća, istraživanja kritičnih situacija i nezgoda, te implementacijom HRVN STANAG 3531 FS *Safety Investigation and Reporting of Accidents/Incidents Involving Military Aircraft and/or Missiles*
  + proaktivni i prediktivni pristup sigurnosti, implementacijom HRVN STANAG 7160 FS *Aviation Safety* (AFSP-1), utvrđivanjem prihvatljive razine sigurnosti
  + osiguravanje operativne sigurnosti, sigurnosnim nadzorima, auditima kontrole kvalitete i analizama operativnih i plovidbenih rizika i permanentnim ocjenjivanjem prihvatljive razine sigurnosti.

1. **Zaključak**

Sustav upravljanja sigurnosti letenja vojnih zrakoplova predstavlja takav pristup upravljanju sigurnosti koji uključuje potrebnu organizacijsku strukturu, odgovornosti, politiku procese i procedure. Niz navedenih elemenata već postoji unutar vojne organizacije, koji kroz implementaciju sigurnosnih standarda poprima sustavni oblik. Tri su ključna aspekta koji karakteriziraju taj sustav: sistematičnost, proaktivni pristup i eksplicitnost. Drugim riječima, sve aktivnosti upravljanja sigurnošću provode se prema prethodno determiniranom planu koji se konzistentno provodi unutar organizacije, naglašavajući identifikaciju opasnosti, kontrolu i

smanjenje rizika prije nastanka događaja koji mogu utjecati na sigurnost, dok su sve aktivnosti upravljanja sigurnošću dokumentirane i vidljive. „Proces planiranja sigurnosti uključuje model „od dna prema vrhu“, u kome se koristi ekspertiza raspoloživa unutar organizacije kako bi se identificirali potencijalni rizici i započeo novi proces „od vrha prema dnu“, počevši sa značajnim rizicima koji proizlaze iz podataka prikupljenih preko sustava izvješćivanja o događajima, nesrećama i ozbiljnim događajima, obavljenih nadzora, statističkog praćenja i ostalih izvora podataka.“ [1]

Valorizirajući trenutno stanje možemo zaključiti da se nalazimo u drugoj fazi uz činjenicu da je u pripremi niz aktivnosti, praćeno i organizacijskim promjenama za provedbu treće faze, no u ovoj fazi je posebno važno izgrađivati povjerenje u sustav i osigurati najbolje moguće uvjete u interesu sigurnosti zračnog prometa.

Iako je vojni sustav izuzet od većine propisa o civilnom zračnom prometu, nadležnosti i aktivnosti koje proizlaze iz SSP moguće je rješavati dobrom suradnjom, dok će u izgradnji zasebnoga vojnog sustava upravljanja sigurnošću ICAO standardi, prihvatljiva i preporučena praksa naći najveću moguću primjenu. Novi kvalitativni iskorak i daljnji kontinuitet razvoja sustava očekuje se propisivanjem zasebnog poglavlja vojnog zrakoplovstva u Zakonu o obrani čime će biti osigurana slijednost normi i standarda sigurnosti kako to uređuje Zakon o zračnom prometu.

**Literatura**

1. *Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu, Nacrt revizija 1, prosinac 2011.*
2. Uredba (EC) 549/2004 Europskog parlamenta i vijeća, 10. ožujka 2004.
3. Uredba (EC)1070/2009 Europskog parlamenta i vijeća, 21. listopada 2009.
4. HRVN STANAG 7160 FS *Aviation Safety* (AFSP-1)
5. HRVN STANAG 3531 FS *Safety Investigation and Reporting of Accidents/Incidents Involving Military Aircraft and/or Missiles.*
6. Uredba (EC) 996/2010 Europskog parlamenta i vijeća, 20. listopada 2010.
7. Uredba o uvjetima i načinu obavljanja potrage i spašavanja zrakoplova“ (NN, 129/2011)
8. Uredba o unutarnjem ustrojstvu Ministarstva obrane (NN, 26/2012)