



REPUBLIKA HRVATSKA
OPĆINSKI SUD U SPLITU
S P L I T

U I M E R E P U B L I K E H R V A T S K E

P R E S U D A

Općinski sud u Splitu, po sucu pojedincu Marjanu Saši, uz sudjelovanje zapisničarke Maje Rogošić, u kaznenom predmetu protiv okrivljenika Ivana Raosa, zbog kaznenog djela iz čl. 225. st. 6. u svezi st. 1. i 2. Kaznenog zakona („Narodne novine“ br. 125/11, 144/12, 56/15 i 61/15, dalje: KZ/11), po optužnici Općinskog državnog odvjetništva u Splitu pod poslovnim brojem br. KO-DO-666/2022 od 28. lipnja 2022., nakon javno održane i zaključene rasprave 29. lipnja 2026. u prisutnosti okrivljenika s braniteljem Ljubom Pavasovićem Viskovićem, odvjetnikom u Zagrebu, zamjenika opunomoćenika oštećenika Filipa Gregora, odvjetnika u Zagrebu te zamjenice ODO-a Split Ivane Mandalinić, a 2. srpnja 2026. objavio je i

p r e s u d i o j e

I. Na temelju odredbe čl. 453. toč. 3. Zakona o kaznenom postupku ("Narodne novine", broj 152/08, 76/09, 80/11, 121/11, 91/12 - Odluka i Rješenje USRH, 143/12, 56/13, 145/13, 152/14, 70/17, 126/19, 126/19, 130/20, 80/22, 36/24, 72/25 i 13/26, u daljnjem tekstu ZKP/08)

OKRIVLJENIK: IVAN RAOS, OIB: 22029378978, sin Mate i Zlate, rođene Šunjić, rođen 5. listopada 1975. u Splitu, s prebivalištem u Splitu, Krste Odaka 13, državljanin Republike Hrvatske, oženjen, bez djece, pilot s završen višom stručnom spremom na Fakultetu Aeronautike, zaposlen u Zračnoj luci Split na pola radnog vremena s mjesečnim primanjima od oko 1.000,00 eura, vlasnik stana na adresi u Splitu, Milićeva 37, veličine oko 30m², osobnog vozila marke „Škoda“ iz 2020., motocikla marke „Honda“ iz 1997., ½ zrakoplova marke „Cessna“ iz 1967. te trgovačkog društva SPLIT AIR d.o.o., srednjeg imovnog stanja, bez čina i odlikovanja, neosuđivan,

oslobađa se optužbe

da bi 25. lipnja 2015. oko 16:00 sati, u akvatoriju naselja Resnik, u Kaštel Štafiliću kao kopilot zrakoplova LA-4-200, reg. oznake: 9A-DLA, u vlasništvu tvrtke European Coastal Airlines (ECA) s pok. Ivanom Sivićem kao zapovjednikom zrakoplova i pok.

Vatshal Prakashukumar Upadhaya kao instruktorom letenja došao do zrakoplova iako prethodno pok. Ivan Sivić nije pribavio dozvolu za let od Direktora letačkih operacija tvrtke ECA niti je bio formalno određen kao zapovjednik zrakoplova sukladno čl. 24. Pravilnika o letenju zrakoplova („Narodne novine“ br. 128/14), pri čemu se u zrakoplovu nisu nalazile isprave i knjige zrakoplova sukladno čl. 72. st. 1. Zakona o zračnom prometu („Narodne novine“ br. 69/09, 84/11, 54/13, 127/13 i 92/14), te bez prethodnog obavljenog tehničkog pregleda ispravnosti zrakoplova, jer su motor zrakoplova startali pomoću vanjske baterije i kablova (tzv. „jump start“) i s upaljenim motorom ostali 15-20 minuta u parkirnoj poziciji na Zračnoj luci Split kako bi se baterija „dopunila“, a što predstavlja neispravnu bateriju jer je istu trebalo skinuti s zrakoplova od strane ovlaštenog mehaničara te upisati u Tehničku knjižicu zrakoplova A-DLA i neispravnost prijaviti tehničkoj službi (CAMO organizacija) tvrtke ECA na daljnje postupanje, a zrakoplov prizemljiti do otklanjanja neispravnosti, te bez obavljenog pred poletnog pregleda sukladno naputku iz Proizvođačevog Zrakoplova, a što nije učinio, nego je potom s pok. Ivanom Sivićem i pok. Vatshal Prakashukumar Upadhaya, sjeo u zrakoplov te bez odgovarajuće dozvole za klasu i tip aviona-jednopilotnog hidroaviona, i bez dozvole o osposobljenosti za prilagodbu na tipu zrakoplova-hidroavionu Lake LA-4-200 sukladno čl. 81. st. 1. i 2. Zakona o zračnom prometu („Narodne novine“ br. 69/09, 84/11, 54/13, 127/13 i 92/14) i bez valjanog certifikata o zdravstvenoj sposobnosti za kategoriju 1. broj HR. Med. 0323 sukladno Uredbi komisije (EU) broj: 1178/2011, čija je valjanost istekla 2. siječnja 2015., na mjestu kopilota poduzeo let i upravljao zrakoplovom Lake LA-4-200 Buccanner, svjestan da on nema odgovarajuće dozvole i da nema letačkog iskustva u slijetanju hidroavionom na vodene površine, pa je tako protivno čl. 102. st. 1 Zakona o zračnom prometu („Narodne novine“ br. 69/09, 84/11, 54/13, 127/13 i 92/14) letio na visini od oko 100-880 stopa (nešto više od 200), a što je za 50% ispod dozvoljene minimalne visine letenja u zoni Zračne luke Split koja iznosi 1500 stopa AGL (457 m), olako držeći da time neće ugroziti druge sudionike u zračnom prometu i izazvati zračnu nesreću, a do čega je i došlo, jer je zbog neispravne i ispražnjene baterije nakon 13 minuta leta došlo otkaza električnog sustava zrakoplova i prestanka rada motora, pa iako je s obzirom na povoljne meteorološke uvjete letenja toga dana, jer je cijeli Kaštelanski zaljev bio iskoristiv za hitno slijetanje nad vodom te su imali savršenu vodenu „stazu za slijetanje“ dužine 14,5 i širine 6,8 km Kaštelanskom zaljevu postupio suprotno napucima o postupanju u slučaju otkaza motora, te stvarnom stanju zrakoplova bez rada motora i prazne baterije zrakoplova, zbog čega se podvozje zrakoplova nije moglo izvući jer je zrakoplovima tipa Lake potrebno 300-400 m dužine staze za slijetanje, to nije učinio nego je okrenuo zrakoplov i pokušao se vratiti u zračnu luku čime je zrakoplov još više izgubio na visini i brzini, te kad je shvatio kako neće uspjeti u svojoj namjeri okrenuo je zrakoplov s namjerom slijetanja na morsku površinu, a u čemu nije uspio jer zrakoplov više nije imao dovoljno visine i brzine za prelet prepreke na obali, uslijed čega je počeo padati i pri padu udario u krov nadstrešnice ugostiteljskog objekta turističkog naselja Resnik, te pao u more neposredno ispred obale tog naselja, uslijed čega su članovi posade zrakoplova zapovjednik Ivan Sivić i instruktor Vatshal Prakashukumar Upadhaya zadobili višestruke tjelesne ozljede i to Ivan Sivić teške ozljede u vidu brojnih oguljotina, krvnih podljeva i razderotine glave, trupa i udova, otvoreni prijelom desne nadlaktice i lijeve podlaktice te prijelom čašice desnog kuka i vrata desne bedrene kosti, krvni podljev mekog oglavka čeono tjemeno lijevo, krvarenje u meke moždanice, prijelom štitne hrskavice grkljana, prijelom 7. vratnog i 1. prsnog kralješka s oštećenjem leđne moždine, prijelom prsne kosti, obostrani prijelom rebara, nagnječenje srca, razdore i nagnječenje pluća, razdor slezene s izljevom krvi u trbušnu šupljinu, i spuzvasti edem pluća, te Vatshal Prakashukumar Upadhaya teške ozljede u vidu

oguljotina, krvnih podljeva i rana razderotina lica, trupa i udova, prijelome nadlaktice, podlaktice, šake i natkoljenice desno, prijelome nadlaktice i natkoljenice lijevo, krvne podljeve mekog oglavka čeonu, nagnječenje mozga čeonu, krvarenje u meke moždanice, prijelome 7. vratnog i 1. prsnog kralješka s oštećenjem leđne moždine, prijelome 3-6 desnog rebra, razdore i nagnječenje pluća, spužvasti edem pluća, uslijed kojih ozljeda su trenutno preminuli na mjestu nesreće, a pri čemu je ujedno ugrozio živote većeg broja ljudi koji su se nalazili u blizini neposredno prije pada zrakoplova u more i pri tom je nastupila šteta na zrakoplovu Lake LA-4-200 u iznosu od najmanje 150.000,00 USD u kunsnoj protuvrijednosti,

dakle, da bi kao sudionik u zračnom prometu kršenjem propisa o sigurnosti prometa tako ugrozio promet da je izazvao opasnost za život ili tijelo ljudi i imovinu velikih razmjera, a kaznenim djelom je prouzročena smrt dvije osobe,

II. pa da bi time počinio kazneno djelo protiv sigurnosti prometa – ugrožavanje posebnih vrsta prometa – djelo opisano i kažnjivo po čl. 225. st. 6. u vezi sa st. 2. i 1. KZ/11.

III. Na temelju odredbe čl. 158. st. 3. ZKP/08 oštećenici pod 1. Stečajna masa iza EUROPSKI OBALNI AVIOPRIJEVOZNIK d.o.o. u stečaju, Cavtat, Vlahe Paljetka 12, OIB: 87194377362 i pod 2. CROATIA osiguranje d.d., Zagreb, Ulica Vatroslava Jagića 33, OIB: 26187994862, se s imovinskopравnim zahtjevima upućuju u parnicu.

IV. Na temelju odredbe čl. 149. st. 1. ZKP/08 troškovi kaznenog postupka iz čl. 145. st. 2. toč. 1. do 5. KZ/11 te nužni izdaci okrivljenika i nužni izdaci i nagrada njegovog branitelja padaju na teret proračunskih sredstava.

Obrazloženje

1. Općinsko državno odvjetništvo u Splitu je pred ovim sudom podiglo optužnicu broj KO-DO-666/2022 od 28. lipnja 2022. protiv okrivljenika Ivana Raosa zbog kaznenog djela ugrožavanja posebnih vrsta prometa iz čl. 225. st. 6. u svezi st. 1. i 2. KZ/11.

2. Ovlašteni tužitelj je na raspravi od 29. lipnja 2026. (list 1052 spisa) korigirao činjenični opis optužnog akta na način da je iznos prouzročene štete na predmetnom zrakoplovu LAKE LA-4-200 BUCCANNER označio u iznosu od najmanje 150.000,00 USD (u optužnici stajao iznos od 1.500.000,00 USD), stoga činjenični opis glasi kao u izreci presude.

3. Suglasnošću stranaka na temelju čl. 19.b st. 3. ZKP/08 rasprava je provedena pred predsjednikom vijeća kao sucem pojedincem.

4. Pozvan da se izjasni o tome kakav stav zauzima spram navoda iz optužnice, okrivljenik je izjavio da se ne smatra krivim za kazneno djelo koje mu se stavlja na teret optužnim aktom pa se pristupilo provođenju dokaznog postupka.

5. Tijekom postupka su ispitani svjedoci Martin Klaus Dieter, Damir Škripelj, Jasmin Mešetović i Ante Lažeta te sudski vještak za zračni promet, zrakoplovne nesreće, procjene štete i vrijednost zrakoplova Miljenko Čop.

5.1. U dokazne svrhe pregledana je i pročitana kaznena prijava EUROPSKOG OBALNOG AVIOPRIJEVOZNIKA d.o.o. (list 1-13 spisa), privremena izjava o nesreći zrakoplova LAKE LA-4-200 BUCCANNER, reg. oznake 9A-DLA, Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu od 25. lipnja 2015. (list 14-27 spisa), medicinska dokumentacija okrivljenika Ivana Raosa (list 290-297 spisa), službena zabilješka zamjenice Općinskog državnog odvjetništva u Splitu od 6. srpnja 2015. (list 316-317 spisa), službena bilješka policijskog službenika Sektora kriminalističke policije od 1. srpnja 2015. (list 325-328 spisa), izvješće o kriminalističko-tehničkoj pretrazi mjesta događaja od 2. srpnja 2015. (list 329-331 spisa), KZP izvještaj o događaju (list 351-352 i 475-477 spisa), dokumentacija dostavljena 20. listopada 2018. vještaku Miljenku Čopu od strane EUROPSKOG OBALNOG AVIOPRIJEVOZNIKA d.o.o. (list 408-427 spisa), preporuka Savezne uprave za zrakoplovstvo od 30. kolovoza 2013. (list 429-432 spisa), knjižica predmetnog zrakoplova (list 448-459 spisa), validacijski list za preminulog Upadhyaya Vatsala Prakashkumara s njegovom putovnicom i zdravstvenim kartonom (list 460-467 spisa), dnevnik putovanja predmetnog zrakoplova s priložima (list 478-551 spisa), tehnički dnevnici zrakoplova s priložima (list 552-576 spisa), izvještaj analize tehničke ispravnosti pogonskog i gorivnog sustava s priložima (list 588-617 i 630-634 spisa), imovinskopravni zahtjev oštećenika pod 2. CROATIA osiguranje d.d. od 21. siječnja 2022. s priložima (list 718-724 spisa), knjižice leta pokojnog Ivana Sivića i okrivljenika Ivana Raosa, povijesni izvadak iz Sudskog registra za ranijeg oštećenika EUROPSKI OBALNI AVIOPRIJEVOZNIK d.o.o. u stečaju (list 818-828 spisa), izvadak iz Sudskog registra za oštećenika pod 1. Stečajna masa iza EUROPSKI OBALNI AVIOPRIJEVOZNIK d.o.o. u stečaju (list 829 spisa), potvrda o otpuštanju predmetnog zrakoplova u upotrebu s obavljenim radovima na avionu od 10. srpnja 2014. (list 915-926 spisa), završno izvješće o nesreći predmetnog aviona od 25. lipnja 2015. (list 972-1029 spisa), tužba okrivljenika Ivana Raosa za naknadu štete u predmetu Općinskog suda u Splitu br. Pr-323/17 (list 1061-1062 spisa), presuda na temelju odricanja Općinskog suda u Splitu br. Pr-323/2017 od 10. travnja 2018. (list 1063-1064 spisa), preslika osobne iskaznice okrivljenika Ivana Raosa (list 1069-1070 spisa) te su reproducirane fotografije i audio zapisi predmetne avionske nesreće (list 446-447 spisa).

5.2. Suglasnošću stranaka u dokazne svrhe pročitano je i pregledano psihijatrijsko vještačenje okrivljenika Ivana Raosa od 21. listopada 2021. (list 302-310 spisa), zapisnik o očevidu Općinskog državnog odvjetništva u Splitu od 6. srpnja 2015. (list 318-320 spisa), zapisnici o obdukciji za pokojne Ivana Sivića i Upadhyaya Vatsala Prakashkumara od 26. lipnja 2015. (list 347-350, 354-357 i 383 spisa), kemijsko-fizikalno vještačenje Centra za forenzična istraživanja, ispitivanja i vještačenja „Ivan Vučetić“ od 31. srpnja 2015. (list 361-365 spisa), zapisnici o ispitivanju svjedoka Danijela Brčića pred državnim odvjetništvom od 11. ožujka 2022. (list 743-744 spisa) i svjedoka Željka Lipanovića pred državnim odvjetništvom od 18. ožujka 2022. (list 747-748 spisa) te sudsko-medicinsko vještačenje ozljeda za pokojne Ivana Sivića i Upadhyaya Vatsala Prakashkumara te okrivljenika Ivana Raosa od 7. ožujka 2022. (list 755-757 spisa).

5.3. Na temelju odredbe čl. 431. st. 2. ZKP/08 u dokazne svrhe pregledani su i pročitani zapisnici o ispitivanju svjedoka Damira Škripelja pred državnim odvjetništvom

od 17. ožujka 2022. (list 745-746 spisa), svjedoka Jasmina Mešetovića pred policijskim istražiteljem od 16. ožujka 2022. (list 752-753 spisa) i svjedoka Martina Klausa Dietera pred policijskim istražiteljem od 12. svibnja 2022. (list 762-767 spisa) te vještačenje zrakoplovne nesreće po stalnom sudskom vještaku Miljenku Čopu od 30. travnja 2019. s priložima i to: a) analizom tehničke ispravnosti pogonskog i gorivnog sustava zrakoplova i b) priložima (označeni kao „prilozi 1-10“, kao „prilog 11“ - (stranice od 1-27) i kao „prilozi 12-30“), te su reproducirane fotografije predmetne nesreće, audio zapis te povrat dokumentacije EUROPSKOM OBALNOM AVIOPRIJEVOZNIKU d.o.o. (označeni pod brojevima priloga 9, 17 i 18 vještva).

5.4. Osim toga, na temelju odredbe čl. 421. st. 1. toč. 3. ZKP/08 odbijeni su kao neprikladni dokazni prijedlozi državnog odvjetnika za čitanjem izjave Pawela Wolskog od 15. lipnja 2017. (list 28-38 i 434-445 spisa) i privatnog vještva predmetne zrakoplovne nesreće naručitelja EUROPSKOG OBALNOG AVIOPRIJEVOZNIKA d.o.o. (list 42-98 i 113-268 spisa) iz razloga što se u konkretnom slučaju ne radi o dokazima na kojima bi se mogla temeljiti sudska odluka. Naime, u slučaju prihvatanja ovih dokaznih prijedloga, isti bi zamijenili eventualni iskaz svjedoka Pawela Wolskog i vještvo sudskog vještaka Miljenka Čopa.

5.5. Kako nije bilo daljnjih prijedloga za nadopunu dokaznog postupka (ovdje treba spomenuti da su opunomoćenik oštećenika i branitelj okrivljenika odustali od dokaznog prijedloga da se sasluša svjedok Pawel Wolski s obzirom da je bilo vrlo teško stupiti u kontakt s njim, odnosno što je odbijao pristupiti pred sud budući da živi u Jakarti-Indonezija – list 970, 1039-1050 i 1052 spisa), kao ni primjedbi na provedeni dokazni postupak, na kraju su pregledani izvadci iz kaznene i prekršajne evidencije za okrivljenu (list 1035-1038 spisa).

6. Potom se pristupilo uzimanju obrane od okrivljenika, koji je na raspravi kao i prilikom prvog ispitivanja pred državnim odvjetništvom u bitnom kazao da nije počinio kazneno djelo koje mu se stavlja na teret.

6.1. Tako je istakao da se nažalost većine toga što se zbilo kobnog dana ne sjeća zbog pretrpljenih ozljeda, odnosno da se samo sjeća da je tog jutra došao s vozilom po pokojnog Ivana Sivića i da su otišli na aerodrom te da se potom probudio u bolnici i ugledao svoga oca koji da mu je rekao da je doživio zrakoplovnu nesreću.

6.2. Naknadno da je saznao da su pokojni Ivan Sivić i Upadhyaya Vatsal Prakashkumar te on uzletjeli i da im se avion srušio. S obzirom da su sva trojica bili piloti profesionalci s nekoliko tisuća sati letova da kritične prigode nisu ništa učinili protiv pravila i da je neistinita tvrdnja sudskog vještaka da nisu izvršili predpoletni pregled zrakoplova.

6.3. U konkretnom slučaju da se radilo o jednopilotnom zrakoplovu i da je kritične prigode zrakoplovom kao zapovjednik upravljao pokojni Ivan Sivić.

6.4. U svakom slučaju da za nesreću nisu krivi oni (pokojni Ivan Sivić i Upadhyaya Vatsal Prakashkumar te on) već Martin Klaus Dieter (vlasnik zrakoplova i društva EUROPSKI OBALNI AVIOPRIJEVOZNIK d.o.o.) budući da predmetni zrakoplov LAKE LA-4-200 BUCCANNER nije održavao u ispravnom stanju u skladu s propisima jer da su na zrakoplovu bili neispravni dijelovi pa da je bilo pitanje vremena kada će se zrakoplov

srušiti. Ove stvari da je saznao tek nakon nesreće i to iz završnog izvješća Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (u nastavku: Agencija) s obzirom da je utvrđeno da su u filteru goriva navedenog zrakoplova pronađene veće količine nečistoće pa da se motor u letu ugasio jer da gorivo zbog tih nečistoća nije moglo doći do motora.

6.5. Na koncu je dodao da mu je trebalo nekoliko godina da se od svih pretrpljenih ozljeda oporavi, međutim da će do kraja života trpjeti posljedice budući da je izgubio vid, odnosno da je trajno oslijepio. U bolnicu da su ga došli posjetiti svi prijatelji, osim Martina Klua Dietera pa da je i iz takvog ponašanja očito da je isti svoju odgovornost neodržavanja zrakoplova želio svaliti na njega i njegove poginule prijatelje.

6.6. Na posebna pitanja suda je odgovorio:

- da se sjeća nekih letova i detalja prije predmetne nesreće,
- da se ne sjeća tko je bio inicijator kobnog leta, ali da je u bolnici u razgovoru s Pawelom Wolskim saznao da je inicijator leta bio Ivan Sivić jer da je želio napraviti nekoliko školskih krugova i slijetanja na aerodromsku pistu,
- da je Martin Klaus Dieter njemu i Wolskom jedne prigode rekao „*Lake has to been float as much as possible*“, a što da je u prijevodu značilo da se navedeni zrakoplov mora koristiti, odnosno da se s njim mora letjeti što je više moguće. Dakle, da im je vlasnik Martin Klaus Dieter dao usmeni nalog da zrakoplov mogu uvijek koristiti pa da su ga i koristili, odnosno da su letjeli s njim nekoliko dana prije nesreće u Sinj. Pisane naloge u svezi odobravanja letova da Martin Klaus Dieter, niti netko drugi iz kompanije, nikada nije davao,
- da je bio osposobljen za upravljanje ovim zrakoplovom, ali samo ako se radilo o slijetanju na aerodromsku pistu, dok da nije bio osposobljen za slijetanje na vodenu površinu,
- da piloti pokojni Ivan Sivić i Marko Legović također nisu bili osposobljeni za upravljanje ovim zrakoplovom ako bi se radilo o slijetanju na vodenu površinu, da ne zna je li pilot Jasmin Mešetović bio osposobljen za slijetanje na morsku površinu te da su piloti Pawel Wolski i pokojni Upadhyaya Vatsal Prakashkumar bili osposobljeni za slijetanje na vodenu površinu,
- da navedeni zrakoplov nije bio nabavljen za komercijalne letove već isključivo za treninge i logističku podršku drugoj floti pa da je jednom s njim čak i izveden let na Mali Lošinj radi dostavljanja dijelova za drugi zrakoplov. Treninge da su mogli obavljati svi zaposleni piloti koji su imali dozvolu,
- da se ne sjeća kako su pokrenuli zrakoplov kritične prigode, ali da je tijekom ovog postupka, odnosno da je čak i ranije, saznao da su zrakoplov pokrenuli putem kablova za paljenje s akumulatorom od osobnog vozila. Ovakav način pokretanja motora zrakoplova da nije uobičajen u zrakoplovstvu i da se to ne radi često, međutim da se i na taj način motor zrakoplova može upaliti jer da proizvođač zrakoplova nije isključio tu mogućnost

budući da se u zrakoplovu nalazi utičnica koja da je predviđena za prespajanje na vanjsku bateriju,

- da se ne sjeća jesu li kritične prigode pokojni Ivan Sivić i Upadhyaya Vatsal Prakashkumar te on napravili predpoletni pregled zrakoplova, ali da je jednostavno nemoguće da bi njih troje s preko dvije tisuće sati letova pokrenuli zrakoplov i poletjeli bez obavljenog predpoletnog pregleda jer da bi to onda značilo da zrakoplov nije siguran za let,

- da prema transkriptu razgovora s kontrolom leta proizlazi da se nesreća dogodila u 15:37:41 sati po UTC vremenu, međutim da se ustvari dogodila u 17:37:41 sati jer da ljeti tom UTC vremenu u Republici Hrvatskoj treba dodati dva sata i da se onda dobije stvarno vrijeme,

- da letovi od 18. i 21. lipnja 2015. nisu upisani i evidentirani u njegovu knjižicu letenja jer da je takva praksa kod pilota da odrađene letove upisuju tek nakon nekoliko dana. Ustvari da se radi o njegovom nemaru budući da bi piloti odmah nakon upisa leta u knjižicu zrakoplova taj let trebali evidentirati i u svoju knjižicu letenja,

- da je 18. lipnja 2015. koristio predmetni zrakoplov na način da je letio s pilotom Markom Legovićem ili Pawelom Wolskim, ali da je netko u knjižicu zrakoplova naknadno upisao pilota Jasmina Mešetovića,

- da je 21. lipnja 2015. koristio predmetni zrakoplov na način da je letio s pilotom Pawelom Wolskim u Sinju pa da se motor zrakoplova prilikom taksiranja prema aerodromskoj pisti u Sinju, prije nego što su uzletjeli nazad prema Splitu, ugasio na način kao da je netko isključio ključ. Motor da su odmah uspjeli ponovno upaliti i da su nakon svih obavljenih radnji za siguran let uspješno poletjeli i vratili se u Split,

- da se ne može sjetiti je li o navedenom gašenju motora u Sinju obavijestio Martina Klausu Dietera, ali da je Martina o tome sigurno obavijestio Pawel Wolski jer da su Wolski i on (Raos) to komentirali,

- da iz audio zapisa komunikacije s kontrolom leta proizlazi da je on cijelo vrijeme komunicirao s kontrolom leta, a da je pokojni Ivan Sivić kazao samo zadnju rečenicu „*full-stop landing*“,

- da je u zrakoplovstvu uobičajeno da kopilot, odnosno osoba koja ne upravlja zrakoplovom komunicira s kontrolom leta, dok da pilot za to vrijeme obavlja radnje upravljanja zrakoplovom,

- da je „booster“ pumpa dodatna pumpa na zrakoplovu koja služi da pojača dotok goriva u motor i da se koristi u kritičnim fazama leta (polijetanje i slijetanje) ako dođe do kvara motorske pumpe. Nakon polijetanja zrakoplova da se ona gasi, ali da se može koristiti i u letu ako dođe do nekih problema s motorom, međutim da se ne sjeća je li ta „booster“ pumpa korištena kritične prigode,

- da nije siguran je li imao valjani zdravstveni certifikat za upravljanje zrakoplovom, ali da su mu u bolnici rekli da ga nije imao. U svakom slučaju da taj zdravstveni certifikat vrijedi jednu godinu i da se treba obnavljati,

- da mu je osiguravajuće društvo za ovaj štetni događaj na ime naknade štete isplatilo oko 300.000,00 eura,

- da ga u periodu nakon nesreće pa do danas Martin Klaus Dieter (vlasnik zrakoplova i tadašnjeg oštećenika) nije uopće kontaktirao.

7. Nakon ovako provedenog dokaznog postupka te detaljne analize svih izvedenih dokaza, sud je zaključio kako nije dokazano da je okrivljenik Ivan Raos počinio kazneno djelo ugrožavanje posebnih vrsta prometa iz čl. 225. st. 6. u vezi sa st. 1. i 2. KZ/11, za koje se optužuje.

8. Naime, navedeno kazneno djelo čini onaj (sudionik u zračnom prometu) tko iz nehaja kršenjem propisa o sigurnosti prometa tako ugrozi promet da izazove nesreću u kojoj je prouzročena smrt jedne ili više osoba.

9. Tijekom postupka nije bilo sporno da se 25. lipnja 2015. u 17:37:41 sati, akvatoriju naselja Resnik, u Kaštel Štafiliću, dogodila zrakoplovna nesreće na način da se jednomotorni amfibijski zrakoplov tipa i modela LAKE LA-4-200 BUCCANNER, reg. oznake 9A-DLA, vlasništvo društva EUROPSKI OBALNI AVIOPRIJEVOZNIK d.o.o. (u nastavku: ECA), srušio u more i da je tom prilikom potpuno uništen, uslijed čega da su dva člana letачke posade i to Ivan Sivić i Upadhyaya Vatsal Prakashkumar preminuli na mjestu nesreće, dok da je treći član letачke posade – okrivljenik Ivan Raos zadobio osobito tešku tjelesnu ozljedu.

9.1. Dakle, nije bilo sporno da je u navedenoj zrakoplovnoj nesreći:

a) Ivan Sivić preminuo nasilnom smrću zbog višestrukih ozljeda i to brojnih oguljotina, krvnih podljeva i razderotine glave, trupa i udova, kao i prijeloma desne nadlaktice, lijeve podlaktice, čašice desnog kuka i vrata desne bedrene kosti, krvnog podljeva mekog oglavka čeonu tjemenu lijevo, krvarenja u meke moždanice, prijeloma štitne hrskavice grkljana, 7. vratnog i 1. prsnog kralješka s oštećenjem leđne moždine, prijeloma prsne kosti, rebra, nagnječenje srca, razdora i nagnječenja pluća te razdora slezene s izljevom krvi u trbušnu šuplinu, a što da sve čini cjelinu koja predstavlja tešku tjelesnu ozljedu nastalu udarcem tijela o neki dio unutrašnjosti kabine zrakoplova s intenzitetom da dovede do smrtnog ishoda,

b) Upadhyaya Vatsal Prakashkumar preminuo nasilnom smrću zbog višestrukih ozljeda i to oguljotina, krvnih podljeva i rana razderotina lica, trupa i udova, prijeloma desne nadlaktice, podlaktice, šake i natkoljenice, prijeloma lijeve nadlaktice i natkoljenice, krvnog podljeva mekog oglavka čeonu, nagnječenje mozga čeonu obostrano, krvarenja u meke moždanice, prijelome 7. vratnog i 1. prsnog kralješka s oštećenjem moždine, prijeloma 3 do 6 desnog rebra, razdore i nagnječenje pluća s izljevima krvi u prsišta, a što da sve čini cjelinu koja predstavlja tešku tjelesnu ozljedu nastalu udarcem tijela o neki dio unutrašnjosti kabine zrakoplova s intenzitetom da dovede do smrtnog ishoda,

c) okrivljenik Ivan Raos zadobio brojne razderotine usnica usta, brade, obje očne jabučice s prijelomima svih kostiju lica, nagnječenjima mozga, prijelome rebra i lijeve lopatice, nagnječenja pluća sa sadržajem krvi i zraka u prsištu, prijelome 2. i 3. slabinskog kralješka, lijeve podlaktice i lijeve potkoljenice te zglobne čašice kuka s posljedičnim razvojem šoka zbog iskrvarenja, a što da sve čini cjelinu koja predstavlja osobito tešku tjelesnu ozljedu nastalu udarcem navedenih dijelova tijela u neki dio unutrašnjosti kabine zrakoplova. Također, da je okrivljenik kao posljedicu navedene teške traume izgubio vid, odnosno da trajna sljepoća oba oka sama po sebi predstavlja osobito tešku tjelesnu ozljedu.

9.2. Nije bilo sporno niti da su pokojni Ivan Sivić i okrivljenik Ivan Raos prije uzlijetanja kritične prigode utvrdili da je baterija zrakoplova prazna pa da su uz prisustvo Pawela Wolskog (pilot, kapetan i voditelj obuke za pilote u društvu ECA) obavili paljenje motora zrakoplova pomoću vanjske baterije i kablova (tzv. „jump start“), a sve iz razloga da bi se baterija „dopunila“ i da bi mogli poletjeti.

9.3. Također, kao nesporno je utvrđeno:

- da je predmetni zrakoplov imao ukupno 4 sjedala (1 pilotsko + 3 putnička) i da su postojale duple, odnosno dvostruke komande (za pilota i kopilota),

- da se pokojni Ivan Sivić u trenutku nesreće nalazio na prednjem lijevom pilotskom sjedalu te da je do trenutka nesreće imao 1:50 sati leta na predmetnom zrakoplovu (22. lipnja 2015. – povratni let na ruti Zračna luka Bari – Zračna luka Split),

- da se okrivljenik Ivan Raos u trenutku nesreće nalazio na prednjem desnom pilotskom sjedalu i da nije imao valjani certifikat o zdravstvenoj sposobnosti budući da mu je istekao 2. siječnja 2015. te da je do trenutka nesreće imao 40 minuta leta na predmetnom zrakoplovu (18. lipnja 2015. – let u zoni Zračne luke Split u trajanju od 25 minuta u svrhu obuke – treninga i 21. lipnja 2015. – let na ruti Zračna luka Split – Zračna luka Sinj u trajanju od 15 minuta u svrhu obuke – na ruti),

- da se Upadhyaya Vatsal Prakashkumar u trenutku nesreće nalazio na stražnjem putničkom sjedalu te da do trenutka nesreće nije imao nalete na predmetnom zrakoplovu,

- da su okrivljenik Ivan Raos i pokojni Ivan Sivić komunicirali s dežurnom kontrolom leta i to na način da je Raos komunicirao cijelo vrijeme, dok da je Sivić rekao samo zadnju rečenicu „full-stop landing“,

- da je zrakoplov u trenutku prestanka rada motora letio na visini od oko 700-800 stopa, odnosno nešto više od 200 metara,

- da je društvo ECA u vrijeme nesreće posjedovalo važeće potvrde i rješenja izdana od Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo i to prije svega: a) potvrdu o registraciji zrakoplova od 20. veljače 2015. (list 542 i 547 spisa), b) svjedodžbu o plovidbenosti zrakoplova od 18. kolovoza 2014. (list 548 spisa) i c) potvrdu o provjeri plovidbenosti s valjanošću do 18. kolovoza 2015. (list 544 spisa) te policu o osiguranju zrakoplova (list 545 spisa) i policu obveznog osiguranja od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama te putnicima (list 546 spisa).

9.4. Ovakva su utvrđenja utemeljena, kako na obrani okrivljenika, tako i na iskazima ispitanih svjedoka, zapisnikom o očevidu Općinskog državnog odvjetništva u Splitu od 6. srpnja 2015., izvješćem o kriminalističko-tehničkoj pretrazi mjesta događaja od 2. srpnja 2015. s priloženim fotografijama, zapisnicima o obdukciji za pokojne Ivana Sivića i Upadhyaya Vatsala Prakashkumara od 26. lipnja 2015. s nalazom i mišljenjem sudskog vještaka dr. Antonija Alujevića o zadobivenim ozljedama i uzroku smrti od 7. ožujka 2022., KZP izvještaju o događaju, knjižici predmetnog zrakoplova, tehničkom dnevniku zrakoplova, vještačenju zrakoplovne nesreće po stalnom sudskom vještaku Miljenku Čopu od 30. travnja 2019. s prilogima te usmenom nalazu i mišljenju vještaka Miljenka Čopa.

10. Ono što je bilo sporno i što je trebalo nedvojbeno utvrditi i razjasniti, a što je tijekom postupka okrivljenik negirao, jest prije svega pitanje ima li uzročne veze između postupanja okrivljenika i nastupile posljedice pa ako ima je li okrivljenik kriv za počinjenje kaznenog djela za koje se tereti.

10.1. Dakle, trebalo je utvrditi je li okrivljenik uopće kritične prigode upravljao predmetnim zrakoplovom te koji su ustvari pravi uzroci pada zrakoplova, odnosno radi li se u konkretnom slučaju o ljudskoj pogrešci uslijed eventualnog nepostupanja prema propisima i tehničkim pravilima o zaštitnim mjerama ili o drugim nepravilnim postupanjima prilikom održavanja zrakoplova.

11. S obzirom na navedeno, sud je osim obrani okrivljenika, posebnu pažnju posvetio procjeni iskaza svih saslušanih svjedoka, kao i priloženoj materijalnoj dokumentaciji te nalazu i mišljenju stalnog sudskog vještaka za zračni promet, zrakoplovne nesreće, procjene štete i vrijednost zrakoplova Miljenka Čopa.

12. Tako je svjedok Martin Klaus Dieter, vlasnik i direktor društva ECA u vrijeme zrakoplovne nesreće (list 762-767 i 888-895 spisa), u svom iskazu u bitnom naveo da je okrivljenika Ivana Raos zaposlio tri-četiri tjedna prije nesreće kao kopilota na drugoj vrsti zrakoplova i da je ovaj bio u teoretskom postupku obuke pa da posebnu obuku na ovom jednomotornom amfibijskom zrakoplovu tipa i modela LAKE LA-4-200 BUCCANNER nije prošao, zbog čega da nije ni bio ovlašten za upravljanje tim zrakoplovom. Ista situacija da je bila i s pokojnim Ivanom Sivićem, dok da je Upadhyaya Vatsal Prakashkumar već bio obučen kao pilot za amfibijske vrste zrakoplova.

12.1. Predmetni zrakoplov da je imao duple komande i u trenutku nesreće da je pokojni Ivan Sivić sjedio na prednjem lijevom pilotskom sjedalu, okrivljenik Ivan Raos na prednjem desnom pilotskom sjedalu, a pokojni Upadhyaya Vatsal Prakashkumar da se nalazio na stražnjem putničkom sjedalu. Zrakoplovom da je upravljao okrivljenik Ivan Raos jer da je ustvari obučavao Ivana Sivića pa da je isključivo on odgovoran za ovaj let. Okrivljenik Ivan Raos da je i komunicirao s kontrolom leta, međutim da u ovakvim slučajevima leta s pilotom i kopilotom, pilot odlučuje tko će ustvari upravljati zrakoplovom, a tko će komunicirati radio-vezom, međutim da se i ta zaduženja tijekom leta mogu mijenjati.

12.2. Kritičnog dana (25. lipnja 2015.) da je bilo predivno vrijeme te da je u Republici Hrvatskoj bio blagdan (tada Dan državnosti) pa da ECA nije radila, ali da se on

nalazio u Zračnoj luci Split u svom uredu i da ga je o nesreći obavijesti Željko Slijepčević, inače savjetnik u njegovom društvu, pa da se šokirao jer da je mislio da se zrakoplov nalazi u zračnoj luci. S obzirom da je ECA u neposrednoj blizini mjesta nesreće imala stanicu za zrakoplove da je odmah otišao do nje i uzeo brod za spašavanje te krenuo prema mjestu nesreće. Kada je došao na mjesto nesreće da je vidio da je zrakoplov srušen u more i da su hitne službe već odvele unesrećene. Na mjestu nesreće da je proveo još oko dva sata i da se potom vratio u ured te sazvao sastanak za hitne slučajeve. U tom trenutku da uopće nisu znali tko se nalazio u zrakoplovu jer da nije bilo predviđeno da se taj dan leti s zrakoplovom budući da nisu bile izdane dozvole za let. Nitko od unesrećenih pilota da nije dobio dozvolu za let. Svi zrakoplovi u vlasništvu ECA-e da se nisu mogli koristiti u privatne već isključivo u komercijalne svrhe pa da su svi letovi trebali biti unaprijed predviđeni s valjanim dopuštenjima za let.

12.3. Od Pawela Wolskog (pilot, kapetan i voditelj obuke za pilote u društvu ECA), da je naknadno saznao da su se kritične prigode u Zračnoj luci Split nalazili okrivljenik Ivan Raos i pokojni Ivan Sivić pa da su odlučili poletjeti („napraviti đir“) s predmetnim zrakoplovom, iako da nisu imali ovlaštenje za upravljanjem tim tipom i modelom zrakoplova (hidroavion) jer da nikakvu obuku nisu prošli. Osim toga, da nisu dobili ni usmenu, a ni pisanu, dozvolu za upravljanje zrakoplovom s obzirom da prije nesreće s tim zrakoplovom nikada nisu upravljali.

12.4. Dakle, okrivljenik Ivan Raos i pokojni Ivan Sivić da su kritične prigode došli do zrakoplova i utvrdili da je baterija (akumulator) zrakoplova prazna budući da se ispraznila greškom jednog od kopilota koji da ju je dva dana ranije, kada je koristio zrakoplov, ostavio upaljenu. Zrakoplov da u takvom stanju nije bio plovao pa da su njih dvojica odmah trebali kontaktirati tehničku službu da se u ATL knjigu unese podatak da je baterija prazna jer da bi onda tehničari bateriju zamijenili. Protivno svim propisima da su njih dvojica donijeli bateriju od osobnog vozila i pomoću vanjskih kablova da su pokrenuli motor zrakoplova. Osim toga, da prije polijetanja nisu obavili obvezni pregled zrakoplova (tzv. predpoletni pregled ili „walk-around“), a što da bi ustvari predstavljalo radnje: a) vizualni pregled (ulje, gorivo i voda) koji treba upisati u ATL knjigu zrakoplova i b) pregled ATL knjige zrakoplova jer da se može dogoditi da je zrakoplov ranije bio u naletu pa da su utvrđene nekakve manjkavosti i nedostaci. Također, da su propustili ispustiti malu količinu goriva da bi voda koja se stvara putem kondenzacije mogla izaći iz zrakoplova te da na koncu ni ovlaštenu tehničara nije prije leta pregledao zrakoplov. Prije polijetanja da im se pridružio i pilot Upadhyaya Vatsal Prakashkumar te da je s njima poletio.

12.5. Potom je objasnio da je Tehnička knjiga zrakoplova (ATL knjiga) dokument zrakoplova koji u njemu uvijek mora biti budući da u nju piloti i tehnička služba upisuje sve promjene (kvarove, sate leta, imena pilota koji su upravljali zrakoplovom i dr.) te da kritične prigode ona nije bila u zrakoplovu pa da piloti nisu ni mogli znati pravo stanje zrakoplova i da ga po propisima nisu smjeli pokrenuti.

12.6. Pawel Wolski da se kritične prigode nalazio s okrivljenikom Ivanom Raosom i pokojnim Ivanom Sivićem u društvu pa da je vidio sve što su radili te da im je jasno kazao „*nema leta*“, odnosno da im je kao ovlaštena osoba ECA-e (pilot, kapetan i voditelj obuke za pilote u društvu ECA) zabranio let s obzirom da su nedopušteno pokrenuli zrakoplov,

da u zrakoplovu nije bila ATL knjiga i da ustvari nisu bili osposobljeni za upravljanje predmetnim zrakoplovom pa da se može zaključiti da je zrakoplov ukraden.

12.7. Prilikom polijetanja da su komunicirali s dežurnim kontrolorom leta, a koji da im je dao dopuštenje da polete pa da su napravili jedan krug i u jednom trenutku da im je motor zrakoplova počeo stvarati probleme i da se očito ugasio kada su bili u blizini Hotela Resnik pa da su se odlučili vratiti na aerodrom, a što da je bila kriva odluka jer da su odmah trebali sletjeti na morsku površinu. Kada su shvatili da se neće uspjeti vratiti na aerodrom da su okrenuli zrakoplov prema moru, međutim kako su nisko letjeli (na visini od samo 200 metara) da su pokušali dignuti zrakoplov i preletjeti hotel, što da su i uspjeli, ali da su odmah potom s zrakoplovom okomito pali u more. Ovo da je i tehnički obrazloženo jer da zrakoplov pada ako ne leti dovoljno brzo. Naime, propeler na navedenom zrakoplovu da je smješten iznad putničke kabine pa kada se daje gas da prednji dio zrakoplova pada i da zrakoplovu u tom trenutku struja izjednačava pogon te da onda zrakoplov leti normalno, ali da struje nije bilo da se pogon izjednači jer da je baterija bila neispravna. S obzirom da okrivljenik Ivan Raos i Ivan Sivić nisu prošli obuku da ove detalje nisu znali i da uopće nisu upotrijebili pumpu za nuždu jer da očito nisu ni znali da postoji. Zaključio je da je glavni razlog pada zrakoplova let s neispravnom (praznom) baterijom.

12.8. U svakom slučaju da je u zrakoplovu bio ugrađen novi motor i propeler te da su tehnika i održavanje bili besprijeckorni. Vrijednost uništenog zrakoplova da je 150.000,00 USD i da je zbog ove nesreće izgubljeno 150 radnih mjesta te da je investicija od 27.000.000,00 USD propala.

12.9. Na posebna pitanja suda je odgovorio:

- da iz audio zapisa komunikacije s kontrolom leta proizlazi da je okrivljenik Ivan Raos cijelo vrijeme komunicirao s kontrolom leta, a da pokojni Ivan Sivić kazao samo zadnju rečenicu „*full-stop landing*“ pa da je njegov iskaz pred policijskim istražiteljem od 12. svibnja 2022. „*Kada smo naknadno preslušavali snimke sa tornja, te kada je toranj kontaktirao avion i pitao što se dešava, odgovarao mu je Sivić što je znak da je Raos upravljao avionom*“, očito krivo prenesen u zapisnik,

- da su komande za upravljanje zrakoplovom za kopilota identične kao i one za pilota te da je zrakoplov predviđen za let s jednim pilotom, ali da postoje slučajevi kada lete instruktor (učitelj) i učenik pa da je onda predviđen za let s dva pilota. U konkretnom slučaju da je pokojni Ivan Sivić bio učenik i da je sjedio na prednjem lijevom pilotskom sjedalu, okrivljenik Ivan Raos da je bio instruktor i da je sjedio na prednjem desnom pilotskom sjedalu, a pokojni Upadhyaya Vatsala Prakashkumar da se nalazio na stražnjem putničkom sjedalu. Pokojni Ivan Sivić da nije bio obučen za let na ovom tipu i modelu zrakoplova jer da je imao samo 1:50 sati naleta s predmetnim zrakoplovom,

- da ne zna koliko je okrivljenik Ivan Raos imao naleta s predmetnim zrakoplovom, ali da je siguran da nije bio osposobljen za upravljanje ovim zrakoplovom pa da nije ni mogao biti instruktor pokojnom Ivanu Siviću, ali da mu je kritične prigode ipak bio jer da je imao licencu za instruktora na drugom tipu i modelu zrakoplova,

- da ECA nije imala centar za obuku na ovom tipu i modelu zrakoplova pa da pretpostavlja da je okrivljenik Ivan Raos smatrao da može biti instruktor jer da je posjedovao licencu za obučavanje na drugom tipu zrakoplova,

- da predmetni let uopće nije bio predviđen pa da je od Pawela Wolskog saznao da je okrivljenik Ivan Raos kritične prigode bio zapovjednik zrakoplova. Zapovjednika zrakoplova da određuje vlasnik zrakoplova, ali ako ga ne odredi, kao u ovom slučaju, da je zapovjednik instruktor. Zapovjednik zrakoplova da najčešće sjedi na prednjem lijevom pilotskom sjedalu, ali da može sjediti i na prednjem desnom pilotskom sjedalu jer da na tom sjedalu uvijek sjedi instruktor leta,

- da se na listu 453 spisa nalazi izvadak iz knjižice zrakoplova iz kojeg da se vidi tko je kada s istim upravljao. Broj 922 kod pilota Raosa da predstavlja ukupan broj sati leta zrakoplova,

- da se na listovima 563-564 spisa nalazi izvadak iz tehničke knjige zrakoplova te da „CMD Name“ predstavlja ime pilota koji sjedi na prednjem lijevom pilotskom sjedalu, dok „FO Name“ predstavlja ime onog tko sjedi na prednjem desnom pilotskom sjedalu, ali da to ustvari ne znači tko je zapovjednik zrakoplova. Stupac „CMD Signature“ da predstavlja mjesto gdje bi trebao potpisati zapovjednik zrakoplova, ali da to u praksi nije uvijek tako. Iz ove tehničke knjige da se ne može vidjeti izdana dozvola za let jer da se ta dozvola vidi u planu leta. Osoba koja daje ovlaštenje, odnosno dozvolu za let, da se ne treba fizički nalaziti na aerodromu u blizini zrakoplova već da može biti čak i u drugom gradu. U ECA-i da je dozvolu za let mogao dati: a) odgovorni rukovoditelj, odnosno on, b) direktora letačkih operacija Jasmin Mešetović i c) Operativni kontrolni centar kojeg da je činilo više osoba,

- da u knjižici leta za predmetni zrakoplov postoje podaci od 2005. do 2014. budući da je zrakoplov u tom periodu letio,

- da je od Pawela Wolskog saznao da je inicijator zrakoplova bio okrivljenik Ivan Raos,

- da ne zna koje je svrha leta bila jer da let nije bio odobren pa da može samo pretpostaviti da je svrha leta bila možda samo zabava,

- da je Pawel Wolski kritičnog dana prije ove nesreće letio s okrivljenikom Ivanom Raosom u zrakoplovu Raosove obitelji pa da nije po službenoj dužnosti društva ECA obavljao poslove na aerodromu,

- da je okrivljeniku Ivanu Raosu i Pawelu Wolskom dao odobrenje da samo provjeravaju stanje ovog zrakoplova jer da su stalno boravili u zračnoj luci, ali da to odobrenje nije značilo da zrakoplov mogu koristiti u svrhu leta,

- da u predmetnom zrakoplovu postoje dvije pumpe i to električna i motorska pumpa. Sudski vještak Miljenko Čop se potom uključio u raspravu i objasnio da za opskrbu motora gorivom iz glavnog spremnika goriva postoje dvije pumpe i to električna i motorska. Električna pumpa da dobavlja gorivo preko cjevovoda goriva do motorske pumpe i onda dalje od motorske pumpe do cilindra itd. U slučaju otkaza motorske pumpe

da će se uključivanjem električne pumpe nastaviti opskrba motora gorivom, međutim ako nema struje (električnog napajanja) da ova električna pumpa neće raditi. Također da se podvozje zrakoplova u slučaju otkaza hidrauličkog sustava može izvući ručnom pumpom. Motor zrakoplova da može raditi i kada električni sustav zrakoplova ne radi, međutim da je moguća i obrnuta situacija da se motor zbog nekog loma u motoru ugasi, a da električni sustav i dalje radi, ali da tada zrakoplov više neće moći letjeti. U priručniku za upravljanje predmetnim zrakoplovom da je određeno da električna pumpa mora biti uključena prilikom polijetanja i slijetanja kako bi u slučaju otkaza motorske pumpe preuzela njezin rad. Nakon polijetanja da se električna pumpa treba ugasiti jer da više nije potrebna i da se u letu uključuje samo ako se npr. pokvari motorska pumpa jer u tom slučaju ta električna pumpa preuzima funkciju opskrbe motora gorivom do slijetanja. Dakle, da zrakoplov može slobodno letjeti ako se za vrijeme leta pokvari električna pumpa jer da je u svakom zrakoplovu glavna motorska pumpa, a da je električna „booster“ pumpa pomoć u slučaju otkaza motorske pumpe. U korektnom slučaju da električna pumpa nije ni mogla raditi jer da u avionu nije bilo napajanja strujom,

- da je ovakav način paljenje motora zrakoplova pomoću vanjske baterije i kablova (tzv. „jump start“) strogo zabranjen i protivan zakonskim propisima,

- da je po njemu glavni razlog pada zrakoplova neispravna (prazna) baterija i to što prije polijetanja nije obavljen obvezni pregled zrakoplova,

- da je prije nesreće u zrakoplov bio ugrađen novi motor jer da je imao samo 13 sati leta, ali da te prigode nije bio promijenjen glavni spremnik za gorivo, međutim da mu se čini da je taj glavni spremnik za gorivo bio pregledan od ovlaštenih osoba,

- da ne zna jesu li u spremniku za gorivo pronađene nečistoće, ali da se u njemu uvijek nalaze nečistoće pa da zato i postoji više filtera,

- da se na listovima 429-432 spisa nalazi preporuka Savezne uprave za civilno zrakoplovstvo i da mu je ta preporuka poznata, ali da ECA nije po njoj postupila jer da je ista samo informativne, a ne obvezujuće naravi,

- da su stavke koje se odnose na gorivni sistem prilikom zadnjeg održavanja zrakoplova potpisane kao obavljene od ovlaštene osobe pa da nisu točni navodi Agencije da te stavke nisu potpisane kao obavljene od ovlaštene osobe,

- da ne zna je li se motor predmetnog zrakoplova 21. lipnja 2015. prilikom vožnje na aerodromu u Sinju ugasio te da ga o tome nitko nije obavijestio. S zrakoplovom da je bilo sve u redu jer da je nekoliko dana prije nesreće letio na ruti Zračna luka Split – Zračna luka Bari – Zračna luka Split,

- da nema saznanja da bi se zrakoplovu u ranijim letovima ugasio motor i da bi piloti morali prisilno sletjeti na more jer da je zrakoplov zadnjih deset godina bio u njegovom vlasništvu i da se takve stvari nisu događale,

- da pokojni Ivan Sivić i okrivljenik Ivan Raos nisu prije ovog događaja kršili procedure i postupke u ECA-i,

- da je Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo izvršila inspekcijski nadzor u ECA-i i da u prvih četiri-pet takvih nadzora nisu pronađene nikakve nepravilnosti te da su tek 16. kolovoza 2015. pronađene neke manje nepravilnosti,

- da su piloti Marko Legović, Pawel Wolski i Jasmin Mešetović imali obavljeno osposobljavanje za prilagodbu na ovaj zrakoplova jer da su s tim ovlaštenjima i zaposleni u ECA-i,

- da okrivljenik Ivan Raos u trenutku nesreće nije imao važeći certifikat o zdravstvenoj sposobnosti i da mu to nije bilo poznato s obzirom da se utvrdilo tek u istrazi. Okrivljenik Ivan Raos da je u ECA-i u vrijeme nesreće obavljao teoretsku obuku pa da mu taj zdravstveni certifikat nije bio niti potreban jer da ga se treba imati tek kada krene obuka za let. U svakom slučaju da je okrivljenik Ivan Raos isključivo odgovoran što nije imao valjani certifikat o zdravstvenoj sposobnosti pa da su njegovi letovi od 18. i 21. lipnja 2015. bili protuzakoniti jer da se bez tog certifikata ne smije letjeti.

12.10. Na pitanja ovlaštene tužiteljice, opunomoćenika oštećenika i zamjenice branitelja okrivljenika je kazao:

- da je prava namjena ovog zrakoplova bila komercijalne i tehničke (podrška drugim većim zrakoplovima – prijevoz dijelova i mehaničara) prirode,

- da mu je kao što je već rekao Pawel Wolski ispričao da je baterija zrakoplova bila prazna pa da su pokojni Ivan Sivić i okrivljenik Ivan Raos obavili paljenje motora zrakoplova pomoću vanjske baterije i kablova (tzv. „jump start“). Zrakoplovom da je kritične prigode upravljao Ivan Raos jer da mu je i to rekao Pawel Wolski.

12.11. Na pitanja okrivljenika se očitovao da mu Pawel Wolski nije odmah javio da su pokojni Ivan Sivić i okrivljenik Ivan Raos otuđili zrakoplov već da mu je to ispričao sutradan te da do nesreće nije došlo da ih ne bi pohvalio niti nagradio, ali da ne bi dobili otkaz već da bi ih upozorio da se u budućnosti tako ne mogu ponašati i da za svaki let moraju dobiti odobrenje.

13. Svjedoci Željko Lipanović i Danijel Brčić, kontrolori zračnog prometa u Zračnoj luci Split (743-744 i 747-748 spisa), su kazali da su kritične prigode komunicirali s predmetnim zrakoplova, odnosno da je pilot uobičajeno na engleskom jeziku komunicirao s Željkom Lipanovićem, dok da se Danijel Brčić nalazio na pauzi u blizini pa da je svjedočio toj komunikaciji.

13.1. Pilot da je zatražio da s zrakoplovom napravi četiri „školska kruga“, a što da podrazumijeva da zrakoplov treba poletjeti, napraviti krug i poravnati se s pistom te da je potom moguće napraviti niski prilaz („*low approach*“) ili slijetanje s pretrčavanjem („*touch and go*“). Svaki taj krug da podrazumijeva pet faza. Prva faza da je „*Upwind*“ (krak uz vjetar) što znači da zrakoplov polijeće u smjeru staze. Druga faza da se zove „*Crosswind*“ (bočni krak) što znači skretanje ulijevo za 90 stupnjeva. Treća faza da je „*Downwind*“ (krak niz vjetar) što podrazumijeva ponovno okretanje za 90 stupnjeva ulijevo i četvrta faza da je „*Base leg*“ (osnovni krak), odnosno ponovno okretanje za 90 stupnjeva ulijevo i da tada dolazi do pete faze – „*Final*“ jer da se zrakoplov ponovno okreće za 90 stupnjeva ulijevo

u smjeru staze i da se poravnava sa stazom. Ovaj „*Final*“ da je dakle zadnja faza u prvom krugu prije slijetanja.

13.2. Pilotu da je Željko Lipanović odobrio četiri „školska kruga“ pa da je zrakoplov poletio i da je pilotu preko radioveze rekao da mu javi tzv. „*Final*“ jer da kontrola leta nakon završetka svakog kruga mora znati hoće li zrakoplov sletjeti („*full stop landing*“) ili će napraviti niski prilaz – preletjeti stazu nisko („*low approach*“), odnosno slijetanje s pretrčavanjem – dodirnuti stazu i odmah poletjeti („*touch and go*“).

13.3. Nakon što je zrakoplov poletio da su ga pratili s tornja i da se nalazio na udaljenosti od oko jedan kilometar od njih te da im ništa u svezi leta nije bilo čudno pa da je Željko Lipanović nakon oko tri minute pitao pilota hoće li napraviti „*low approach*“ ili „*touch and go*“ pa da mu je pilot odgovorio „*full stop landing*“ zbog čega da je pilotu dao odobrenje za slijetanje na stazu br. 23 („*clear to land run way 23*“).

13.4. Zrakoplov da su nastavili promatrati i da se odjednom počeo čudno ponašati na način da se prvo okrenuo ulijevo prema moru i tada da se prevrnuo u lijevu stranu i „*upao u kovit*“, odnosno da se nekontrolirano počeo okretati i kao strijela padati prema moru. Od visine borova da s tornja nisu vidjeli direktan pad zrakoplova te da im nije poznato u kojem se trenutku zrakoplovu ugasio motor. Također da u niti jednom trenutku nisu znali koliko se osoba nalazilo u zrakoplovu i da im pilot prilikom komunikacije nije javio da mu se ugasio motor, odnosno da mu je potrebna pomoć. Od polijetanja zrakoplova pa do nesreće da je prošlo oko 6-7 minuta.

13.5. Pilot da prije leta nije dostavio pisano odobrenje za let s obzirom da to nije potrebno ako zrakoplov leti unutar zračne luke.

14. Iz KZP izvještaja o događaju s audio zapisom (list 351-352 i 475-477 spisa) proizlazi sve ovo o čemu su iskazivali svjedoci Željko Lipanović i Danijel Brčić. Dakle, komunikacija je započela u 17:31:07 sati („*Splite, 9ADLA dobar dan*“) i završila 15:37:25 sati („*DLA, cleared to land RWY23, wind 280 degrees 07 knots*“) te je kontrolor Željko Lipanović u 17:37:41 sati kazao „*Srušio nam se avion*“.

15. Svjedok Damir Škripelj, direktor zemaljskih operacija i voditelj sigurnosti za promet ECA-e (list 745-746 i 949-952 spisa), je istakao da je u ECA-i bio zaposlen od rujna 2014. do lipnja 2016. pa da je pod njegovom nadležnošću bio operativni centar koji da je bio u fazi osnivanja. Svrha tog centra da je bila priprema dokumentacije, najava i praćenje letova te izvještaji o eventualnim incidentima. Za obavješćavanje o incidentima da postojala je procedura za postupanje u izvanrednim situacijama.

15.1. Predmetni zrakoplov da nije bio predviđen za komercijalne letove, niti za treninge (školski letovi) već da je bio predviđen kao podrška u slučaju kvarova drugih zrakoplova na način da se tim zrakoplovom dovoze mehaničar ili rezervni dijelovi. Stoga, da se nije pravio poseban raspored letenja na njemu kao kod zrakoplova koji su se koristili u komercijalne svrhe u kojim slučajevima se red letenja donosio najmanje 2-3 mjeseca prije leta i to po odobrenju direktora. Jasmin Mešetović da je bio direktor letačkih operacija i „*training manager*“ (osoba koja je zadužena za osposobljavanje novih i postojećih pilota) pa da je uz direktora Martina Klause Dietera i on imao ovlast dati dozvolu za treninge (školski letovi).

15.2. Predmetni let da uopće nije mogao biti formalno školski let jer da tada ECA nije imala službeno školski centar za obuku na tom tipu zrakoplova pa da bi se ovakav let mogao svrstati pod izvanredni let. Za te izvanredne letove da su se morali izdati pisani ili usmeni nalozi, a koje da su također davali direktora Martin Klaus Dieter i Jasmin Mešetović. Ako bi zrakoplov imao namjeru letjeti unutar aerodromske zone da tada nije postojala obveza popunjavanja planova (pisanih izvješća), nego da je bilo dovoljno prije leta komunicirati s kontrolom leta i obavijestiti ih o namjerama letenja u aerodromskoj zoni jer da bi kontrola leta u takvim situacijama uvijek dala odobrenje za let.

15.3. Kritičnog dana da se nalazio kući i da ga je o zrakoplovnoj nesreći telefonski obavijestio Željko Slijepčević, inače pravni savjetnik u ECA-i, pa da je odmah krenuo na mjesto nesreće i kada je došao da su tamo već bili vatrogasci i policija te da je vidio zrakoplov u moru. U tom trenutku da nije znao tko je sve stradao i da je po proceduri odmah obavijestio Agenciju.

15.4. Okrivljenik Ivan Raos i pokojni Ivan Sivić da se u ECA-i zaposlili nekoliko tjedana prije nesreće i da su bili tek u fazi osposobljavanja za pilote na zrakoplovima DHC 6 pa da nisu trebali letjeti u predmetnom avionu jer da isti, kao što je već rekao, nije bio predviđen za školske i komercijalne letove. Upadhyaya Vatshal Prakashukumar da je bio zaposlen u ECA-i kao pilot i da je bio osposobljen za upravljanje zrakoplovom DHC 6, ali da nije bio instruktor letenja.

15.5. Na posebna pitanja suda je odgovorio:

- da je za osposobljavanje novih pilota bio zadužen Jasmin Mešetović, ali da ECA nije imala školski centar za obuku na predmetnom tipu i modelu zrakoplova. Dakle, da je Jasmin Mešetović bio „*training manager*“ i instruktor letenja, ali da ne zna je li bio instruktor na ovom tipu i modelu zrakoplova. Osposobljavanje pilota da ide na više razina budući da piloti prije svega moraju proći osnovno osposobljavanje koje da prvo uključuje upoznavanje s zrakoplovom i svim njegovim sustavima te zatim upoznavanje s procedurama kompanije pa da tek onda dolazi do letenja, a koje da se nije moglo obaviti u ECA-i jer da nije postojao školski centar za obuku za let na ovom tipu i modelu zrakoplova i da ECA nije ni bila ovlaštena za obuku za letenje na ovom zrakoplovu. Jasmin Mešetović da bi organizirao obuku pilota do faze leta, a nakon toga da su se oni za let s instruktorom trebali osposobiti u drugoj kompaniji koja je imala taj centar za obuku,

- da su pokojni Ivan Sivić i okrivljenik Ivan Raos bili osposobljeni za let na jednomotornom tipu zrakoplova kao što je bio i ovaj predmetni zrakoplov, međutim da je ovaj zrakoplov bio i amfibija, odnosno da je mogao sletjeti na vodenu površinu, a da Sivić i Raos nisu prošli obuku za slijetanje na vodenu površinu. U konkretnom slučaju da to nije ni bitno jer da nisu imali namjeru sletjeti na vodenu površinu budući da su letjeli u krugu zračne luke s namjerom da slete na pistu,

- da ne zna jesu li pokojni Ivan Sivić i okrivljenik Ivan Raos prije nesreće upravljali predmetnim zrakoplovom i ako jesu da su to vlasnik Martin Klaus Dieter i direktor letačkih operacija Jasmin Mešetović morali znati. Pojasnio je da se svaki let upisuje u knjigu zrakoplova, a koja da se nalazila u zrakoplovu i prostorijama društva pa da su navedene ovlaštene odgovorne osobe uvijek imale podatke o svakom letu,

- da ne zna je li okrivljenik Ivan Raos imao odobrenje za let na ovom tipu zrakoplova radi njegova održavanja, ali da postoji mogućnost da je doista takvo odobrenje od ovlaštenih osoba imao jer da je nevjerojatno da bi netko s obzirom na točno određene procedure poduzeo let bez dopuštenja ovlaštenih osoba. Stoga, da je očito su piloti Sivić, Raos i Vatshal imali dopuštenje za korištenje ovog zrakoplova,

- da ne zna je li navedeni zrakoplov prije nesreće imao nekakve probleme s motorom da bi npr. došlo da gašenje motora, ali da je u izvješću Agencije bilo naznačeno da se motor zrakoplova jednom bio ugasio zbog problema s filterom goriva,

- okrivljenika Ivana Raosa da poznaje od 2000. kada je radio u Zračnoj luci Split i da su uvijek imali dobar i korektan odnos te da je Raos bio profesionalac, odnosno da se uvijek ponašao odgovorno i u skladu s procedurama pa da nije istina da bi okrivljenik Raos, Sivić i Vatshal kritične prigode poletjeli s zrakoplovom bez odobrenja nadležnih osoba,

- da je Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo izvršila inspekcijski nadzor nad ECA-om i da su do 2016., a do kada je bio i zaposleni ECA-i, pronađene neke manje nepravilnosti koje da se nisu odnosile na sigurnost letenja. Veće nepravilnosti da su utvrđene krajem ljeta 2016. i da su se prvenstveno odnosile na održavanje zrakoplova pa da su obustavljeni letovi na tri od četiri zrakoplova koje da je ECA tada posjedovala.

15.6. Na pitanja ovlaštene tužiteljice je kazao:

- da su okrivljeniku Ivanu Raosu odobrenje za let mogli dati samo vlasnik Martin Klaus Dieter i direktor letačkih operacija Jasmin Mešetović i da ih to nije naknadno pitao jer da je kao što je rekao nemoguće da piloti nisu imali odobrenje za let,

- da je za ove veće nepravilnosti u svezi obustave letova saznao preko medija i od Jasmina Mešetovića jer da u tom periodu više nije radio u ECA-i. Portal „Index“ da ga je čak kontaktirao u svezi toga, ali da je odbio dati komentar.

15.7. Na pitanja zamjenika opunomoćenika oštećenika je istakao:

- da mu je poznato da pokojni Ivan Sivić i okrivljenik Ivan Raos nisu imali u dozvolu profesionalnog pilota upisano ovlaštenje za klasu i tip predmetnog zrakoplova te da ne zna je li okrivljenik Ivan Raos imao valjani zdravstveni certifikat za upravljanje zrakoplovom. Taj zdravstveni certifikat da bi pilot trebao imati odmah prilikom zapošljavanja jer da nema smisla da se zapošljava pilota bez zdravstvenog certifikata,

- da ne zna jesu li vlasnik Martin Klaus Dieter i direktor letačkih operacija Jasmin Mešetović davali odobrenje pilotima da upravljaju zrakoplovom za koje nisu bili osposobljeni,

- da piloti, u slučaju da su imali odobrenje za let radi održavanja zrakoplova u ispravnom stanju, nisu trebali pismeno prijaviti let kontroli leta već da su samo trebali usmeno od kontrole leta zatražiti dopuštenje jer da se radilo o letu unutar kruga zračne luke. U slučaju da su piloti imali generalno odobrenje za korištenje aviona u svrhu leta

radi održavanja onda da okrivljenik Ivan Raos o letu nije trebao obavijestiti Martina Klausa Dietera ili Jasmina Mešetovića.

15.8. Na pitanja okrivljenika i njegovog branitelja je odgovorio da je okrivljenik Ivan Raos bio sposoban upravljati navedenim zrakoplovom jer da je bio osposobljen za let na sličnom zrakoplovu tipa Cessna te da uzrok nesreće u konkretnom slučaju ne može biti neovlašteno korištenje zrakoplova jer da to nije istina.

16. Svjedok Jasmin Mešetović, direktor letačkih operacija i „*training manager*“ u ECA-i od 2013./14. do 2017. (list 752-753 i 962-967 spisa) je naveo da se 18. lipnja 2015. nalazio u Puli na proslavi rođendana svoga sina i da je vjerojatno 22. lipnja 2015. otišao službeno u SAD na pregled jednog zrakoplova pa da se na dan nesreće (25. lipnja 2015.) nije nalazio u Republici Hrvatskoj. O nesreći da ga je obavijestio telefonski jedan prijatelj pa da je nazvao Martina Klausa Dietera i Damira Škripelja te da su mu i oni potvrdili da se dogodila nesreća, ali da detalje nisu znali.

16.1. O nesreći da je kasnije pričao s Martinom Klausom Dieterom, Pawelom Wolskim i okrivljenikom Ivanom Raosom pa da mu je Martin rekao da o letu nije znao ništa, a da se okrivljenik Raos ničega nije sjećao. Pawel Wolski da se nalazio u zračnoj luci kritične prigode sa stradalima i da su oni trebali samo premjestiti zrakoplov. Baterija zrakoplova da je bila prazna pa da su pokojni Ivan Sivić i okrivljenik Ivan Raos upalili motora zrakoplova pomoću vanjske baterije i kablova te se odlučili „malo provozati“, odnosno poletjeti i napraviti nekoliko krugova s zrakoplovom. Pokojni Ivan Sivić da se nalazio na prednjem lijevom pilotskom sjedalu, okrivljenik Ivan Raos na prednjem desnom pilotskom sjedalu, a pokojni Upadhyaya Vatsal Prakashkumar na stražnjem putničkom sjedalu. Nakon što su poletjeli da im je u prvom zaokretu otkazao motor pa su krenuli sletjeti na aerodrom i kada su vidjeli da neće uspjeti da su okrenuli zrakoplov prema moru te da su onda udarili u jednu nadstrešnicu ugostiteljskog objekta i da su se srušili u more. Ivan Sivić i Upadhyaya Vatsal Prakashkumar da su poginuli, a Ivan Raos da je bio teško ozlijeđen. U svakom slučaju da je sva navedena saznanja dobio od Pawela Wolskog i iz izvješća Agencije te da ne zna tko je kritične prigode upravljao zrakoplovom. Međutim, potvrdio je istinitost svog iskaza od 16. ožujka 2022. pred policijskim istražiteljem iz kojeg proizlazi da mu je Pawel Wolski ispričao da je pokojni Ivan Sivić kritične prigode upravljao zrakoplovom.

16.2. Na posebna pitanja suda je odgovorio:

- da su okrivljenik Ivan Raos i pokojni Ivan Sivić ranije letjeli na ovom zrakoplovu pa da je znao za let Sivića i Marka Legovića od 22. lipnja 2015., a da je za neke prelete do Sinja i slično saznao kasnije. Uglavnom da su za sve te letove, odnosno korištenje ovog zrakoplova ovlašteni u ECA-i morali znati te da su okrivljenik Raos i pokojni Sivić uvijek letjeli s pilotima koji su imali ovlaštenje za let u tom zrakoplovu,

- da 18. lipnja 2015. (knjižica leta – list 563 spisa) nije bio u Splitu već u Puli na rođendanu sina pa da s okrivljenikom Ivanom Raosom nije mogao imati zajednički let. Knjižicu leta da nije potpisao i da ju je umjesto njega po hijerarhiji mogao potpisati samo Pawel Wolski, ali da ne zna tko se umjesto njega potpisao, odnosno da ne zna je li ga okrivljenik Ivan Raos upisao kao pilota,

- da se na listovima spisa 563-564 nalaze dva različita leta od 18. lipnja 2015. i da se njihova vremena poklapaju pa da se vjerojatno radi o grešci ili o tome da je jedan od pilota upisao UTC vrijeme (vrijeme koje se koristi u zrakoplovstvu i koje je ljeti dva sata razlike s realnim vremenom u Republici Hrvatskoj),

- da su pokojni Ivan Sivić i okrivljenik Raos imali licencu za let na predmetnom zrakoplovu, ali samo u svezi slijetanja na kopno (aerodrom), ali da je nisu imali za slijetanje na vodenu – morsku površinu. Predmetni zrakoplov da je jednomotorni pa da nema razlike u upravljanju njime ili npr. zrakoplovom Cessna,

- da pokojnom Ivanu Siviću i okrivljeniku Ivanu Raosi nije davao dozvole za let na predmetnom zrakoplovu, ali da je kao što je rekao znao za let Sivića i Marka Legovića u Italiju (22. lipnja 2015.) jer da je dozvolu za let dao vlasnik Martin Klaus Dieter budući da su prevozili jednog njegovog poslovnog partnera,

- da je okrivljeniku Ivanu Raosu certifikat o zdravstvenoj sposobnosti istekao prije nego se zaposlio u ECA-i pa da mu je okrivljenik rekao da će ga obnoviti kada počne letjeti na zrakoplovu tipa DHC 6 Twin Otter, a zbog čega da su okrivljenik Raos i pokojni Ivan Sivić i bili zaposleni kao kopiloti u ECA-i,

- da okrivljenik Ivan Raos i Pawel Wolski nisu održavali predmetni zrakoplov jer da je ECA imala tehničku službu koja se brinula o njemu,

- da on pokojnom Ivan Siviću i okrivljeniku Ivanu Raosu nikada nije dao dopuštenje za let i korištenje predmetnog zrakoplova i da ne zna jesu li to dopuštenje imali od drugih. U svakom slučaju da su se okrivljenik Raos i pokojni Sivić u ECA-i ponašali odgovorno, dobro i korektno i da prije nesreće nije bilo nikakvih incidenata da bi okrivljenik Ivan Raos poduzimao letove bez odobrenja, ali da ne zna jesu li ove kritične prigode pokojni Sivić i okrivljenik Raos otuđili zrakoplov,

- da u zrakoplovnoj knjižici (list 453-454 spisa) u rubrici „priroda leta“ oznaka „TNG“ znači trening, a oznaka „RTE“ ruta i da mu nije jasno zašto za okrivljenika Ivana Raosa i pokojnog Ivana Sivića piše da su 18. i 22. lipnja 2015. obavili treninge na predmetnom zrakoplovu jer da ti letovi nisu mogli biti treninzi pa da su to očito sami napisali,

- da su u knjižici leta pilota Sivića (stranica 77) nalazi potpis zrakoplovnog ispitivača Nenada Delića u odnosu na let od 12. lipnja 2015.,

- da je knjižica zrakoplova bila dostupna odgovornim osobama u ECA-i jer da se nakon svakog leta donosila u prostoriju društva,

- da mu je poznata preporuka s lista 429-432 spisa i da ECA nije postupila po njoj jer da nije ni postojala obveza s obzirom da se radi samo o preporuci,

- da je naknadno od istražitelja nesreće saznao da se motor predmetnog zrakoplova 21. lipnja 2015. u Sinju ugasio te da nema saznanja da se to ranije događalo i da bi piloti morali onda prisilno sletjeti na more, ali da se to znalo događati na ovakvim tipovima zrakoplova,

- da je on bio instruktor za ovu klasu zrakoplova i da je mogao s njime upravljati, ali samo ako bi se radilo o slijetanja na kopno (aerodrom) pa da nije imao obavljeno osposobljavanje za slijetanje na vodenu – morsku površinu. Sveukupna da je proveo oko 3-4 sata leta u ovom zrakoplovu,

- da ECA nije imala službeni školski centar za obuku pilota na predmetnom tipu zrakoplova pa da je kao „*training manager*“ organizirao školovanje pilota prije praktičnog dijela, odnosno prije njihova leta. Dakle, da su pokojni Ivan Sivić i okrivljenik Ivan Raos imali licencu za let na predmetnom zrakoplovu, ali samo u svezi slijetanja na kopno (aerodrom) pa da su morali u ovlaštenoj organizaciji obaviti osposobljavanje za slijetanje na vodenu – morsku površinu. Školovanje za zrakoplov tipa DHC 6 Twin Otter da nije radila ECA već druga ovlaštena organizacija,

- da su se odobrenja za letove davala preko operativnog centra jer da su se posada i let trebali planirati. Za „školske krugove“ u zoni zračne luke i letove do Sinja i nazad da se odobrenja nisu davala, a što da je pogrešno jer da su i u tim slučajevima ona trebala biti dana od ovlaštenih osoba. S druge strane, da za privatne letove (let za potrebe vlasnika, let koji nije u komercijalne svrhe) od operativnog centra nije trebalo tražiti odobrenje,

- da vlasnik Martin Klaus Dieter iz prostorija društva u zračnoj luci nije mogao vidjeti kako pokojni Ivan Sivić i okrivljenik Ivan Raos upravljaju zrakoplovom,

- da pokojni Ivan Sivić i okrivljenik Ivan Raos nisu imali dopuštenje da npr. u svako doba polete s predmetnim zrakoplovom,

- da mu je Pawel Wolski ispričao da je baterija zrakoplova bila prazna pa da su pokojni Ivan Sivić i okrivljenik Ivan Raos upalili motora zrakoplova pomoću vanjske baterije i kablova. Takav način paljenja motora zrakoplova da nije dopušten i da se to nikada ne radi te da mu nije jasno odakle im uopće ideja da motor zrakoplova pokrenu na taj način,

- da Pawel Wolski i on imaju oko 30 godina staža u zrakoplovstvu pa da mu je nevjerojatno da Wolski nije reagirao kada su pokojni Ivan Sivić i okrivljenik Ivan Raos upalili motor zrakoplova pomoću vanjske baterije i kablova. Da se on nalazio na mjestu događaja da im ne bi to dopustio i da sigurno ne bi poletjeli,

- da je Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo u ECA-u dolazila u redovite nadzore, a nakon nesreće da je došla u izvanredni nadzor pa da su pronađene neke nepravilnosti, zbog čega da su nekim zrakoplovima zabranjeni letovi. Na jednom putničkom zrakoplovu da je došlo do puknuća komande kormila smjera i da je sreća što se to dogodilo na zemlji jer da se dogodilo u zraku da bi vjerojatno došlo do zrakoplovne nesreće budući da bi pilot izgubio kontrolu upravljanja zrakoplovom,

- da je ECA sigurnosne propuste prijavljivala putem sustava obveznog izvješćivanja.

16.3. Na pitanje opunomoćenika oštećenika je kazao:

- da pokojnom Ivanu Siviću i okrivljenom Ivanu Raosu s obzirom na njihovu važeću licencu i tip predmetnog zrakoplova ne bi dao dopuštenje za let na njemu iz razloga što su za let na tom tipu zrakoplovu trebali obaviti školovanje (osposobljavanje) s ovlaštenim pilotom. Let pokojnog Sivića s pilotom Markom Legovićem (22. lipnja 2015.) da se ne može nazvati osposobljavanjem jer da se pokojni Sivić nalazio na prednjem desnom pilotskom sjedalu pa da to nije bio trening i da osim toga pilot Marko Legović nije bio instruktor,

- da se baterija u slučaju ispražnjenja mora izvaditi i odnijeti tehničkoj službi.

16.4. Na pitanja branitelja okrivljenika je istakao:

- da su se letovi od 18. i 22. lipnja 2015. vjerojatno dogodili jer da su upisani u zrakoplovnu knjižicu,

- da pokojni Ivan Sivić i okrivljenik Ivan Raos nisu trebali proći nikakva posebna osposobljavanja za let na ovom tipu zrakoplova ako bi se radilo o slijetanju na kopno (aerodrom), a što znači da se ne bi radilo o kršenju zrakoplovnih propisa jer da su kao što je rekao bili osposobljeni za upravljanje ovim zrakoplovom u slučaju slijetanja na kopno. On da im ipak ne bi dao dozvolu za let jer da bi takva bila njegova procjena (diskrecijska odluka), ali da ne zna bi li im netko drugi dao dopuštenje za let jer da formalna zapreka u propisima za nedavanje dozvole u konkretnom slučaju nije postojala,

- da zrakoplov u slučaju premještanja na pisti nije trebalo paliti jer da se mogao premjestiti i vučom.

16.5. Na pitanje okrivljenika je naveo da u zrakoplovu doista postoji utičnica u koju da se može priključiti vanjska baterija (akumulator), ali da se u tu utičnicu uključuje isključivo vanjski generator (a ne neka druga vrsta izvora energije) koji da mora biti određene snage i kapaciteta za startanje motora. Dakle, da ova utičnica da nije predviđena za startanje motora na način kako su to piloti kritične prigode napravili. Također, da postoji poseban akumulator tzv. „Power Pack“ koji da je licenciran i da se pomoću njega može startati motor, ali da u svakom slučaju baterija (akumulator) nikada ne smije biti prazna.

17. Svjedok Ante Lažeta (list 968-970 spisa) je kazao da je od rujna 2015. do travnja 2018. bio direktor Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo, ali da je mnogo ranije radio kao kontrolor plovidbenosti pa da je upoznao sve vlasnike zrakoplova u Republici Hrvatskoj jer da je obavljao preglede njihovih aviona. Martina Klause Dietera da je upoznao desetak godina prije nesreće i to kada je radio u ministarstvu budući da je isti učestalo podnosio zahtjeve da postane operater zrakoplova pa da mu je ministarstvo odbio niz tih zahtjeva jer da nisu bili ispravno popunjeni, a osim toga da Martin u to vrijeme nije posjedovao nikakav zrakoplov i da zbog toga nije mogao postati operater zrakoplova. Uglavnom da je u zrakoplovstvu od 2002..

17.1. Okrivljenika Ivana Raosa i njegova oca da je upoznao prije otprilike dvadesetak godina kada je došao u Split vršiti pregled njihovih zrakoplova. U tom periodu da se s okrivljenikom Raosom sprijateljio pa da ga je nakon nesreće došao posjetiti u bolnicu.

17.2. Na posebna pitanja suda je odgovorio:

- da se nadzor nad operaterima zrakoplova obavlja na temelju tehničkih podataka, parametara, učinkovitosti i rizika pa da je Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo krenula od rujna 2015. u pojačani nadzor ECA-e zbog pojave niza problema i prijava nepravilnosti. ECA da je čak jedne prigode zatražila na Splitskoj rivi linijsku postaju za održavanje zrakoplova i kada su došli u provjeru da su zatekli samo prazan kontejner bez potrebne opreme pa da su taj zahtjev morali odbili. Dakle, da u Hrvatsku agenciju za civilno zrakoplovstvo počinje u tom jednom periodu dolaziti niz prijava u svezi nepravilnosti koje se događaju u ECA-i pa da je tako prijavljeno da je na jednom zrakoplovu pukla sajla, dok da je na drugom putničkom zrakoplovu uslijed slijetanja otkazao motor. Prilikom nadzora da su naišli na političke pritiske i da im nije bilo jednostavno prizemljiti jednu cijelu flota pa da su se dugo vremena mislili što napraviti, ali da su onda u kolovozu 2016. dobili prijavu od Europske agencije za sigurnost zračnog prometa jer da je netko od zaposlenika ECA-e prijavio toj instituciji nepravilnosti u ECA-i. U prijavi da je bilo niz fotografija i navoda koji da su ukazivali na veliki broj nedostataka u održavanju zrakoplova (kvarovi u zrakoplovima da se nisu upisivali u ovlaštene knjige, potvrde o puštanju zrakoplova u upotrebu da su potpisivale neovlaštene osobe, rezervni dijelovi u hangarima da su bili bez prateće dokumentacije, dijelovi na zrakoplovima da nisu imali svoju povijest, serijski brojevi na tim rezervnim dijelovima da nisu odgovarali, radovi kvarova na zrakoplovima da su se odgađali bez termina, kompleksni poslovi da se nisu radili s potrebnom dvostrukom inspekcijom, da se događao veliki broj ponavljajućih kvarova bez potrebne analize – npr. gorivna pumpa da ne radi pa da se napiše samo „očišćeno“ ili da se ta pumpa prebaci s drugog zrakoplova). Po toj prijavi da su tri inspektora bila u kontroli i kada su utvrdili navedene nepravilnosti da ECA-i nije oduzet certifikat već da je došlo do privremenog suspendiranja tog certifikata, odnosno da je praktički cijela flota ECA-e bila prizemljena s zabranjenim letovima,

- da mu se čini da nepravilnosti u odnosu na pilote nisu pronašli,

- da je okrivljenik Ivan Raos bio osposobljen za upravljanjem zrakoplovom Cessna pa da ga je za upravljanjem predmetnim zrakoplovom trebao samo netko familijarizirati, odnosno poučiti ga kako letjeti i da je to onda trebalo upisati u knjižicu leta s tim da se ova familijarizacija odnosila samo za slijetanja na kopno (aerodrom), dok da je za slijetanje na vodenu – morsku površinu trebao proći obuku,

- da je ECA sigurnosne propuste prijavljivala Hrvatskoj agenciji za civilno zrakoplovstvo, ali da je to radila selektivno, odnosno da nije prijavljivala sve kvarove jer da su vodili dvostruke knjige. U navedenoj prijavi Europskoj agenciji za sigurnost zračnog prometa da je bilo navedeno da su vlasnik Martin Klaus Dieter i odgovorna osoba za održavanje vršili pritisak na zapovjednike da ne prijavljuju kvarove i to vjerojatno zbog troškova popravka i pojačanog nadzora,

- da je sigurnost u ECA-i bila na vrlo niskom nivou pa da su joj zbog toga i suspendirali certifikate. Na jednom zrakoplovu koji je bio namijenjen za slijetanje na morsku površinu da su utvrdili da ima ugrađenu sajlu koja se ugrađuje u zrakoplove koji slijeću na slatku vodu, a što da mu je bilo nevjerojatno. Pojasnio je dakle da postoje dvije različite sajle, ovisno o tome slijeće li zrakoplov na slatku ili slanu vodu,

- da je ECA nakon suspendiranja certifikata krenula u rješavanje navedenih problema pa da je jednom zrakoplovu bio vraćen certifikat i dopušten let, ali da su ovlaštene osobe ECA-e ubrzo odustale od uklanjanja nedostataka pa da su prošli predviđeni rokovi i da je Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo trajno ECA-i oduzela certifikate i da je tada ECA pokrenula niz sporova protiv njega, ostalih inspektora i Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo. Svi ti sporovi da su završeni u korist agencije.

17.3. Na pitanje opunomoćenika oštećenika je naveo da je navedena prijava Europskoj agenciji za sigurnost zračnog prometa bila anonimna, međutim da je i praksa kod ovakvih prijava da se one prilikom prosljeđivanja anonimiziraju da bi se poticalo prijavljivanje nepravilnosti. Na koncu, da su nepravilnosti potvrđene kao istinite.

17.4. Na pitanje branitelja okrivljenika je kazao da navedenu prijavu nije mogao sačiniti netko tko nije bio zaposlenik ECA-e budući da je bila kompleksna i potkrijepljena s dokumentacijom i fotografijama.

18. U postupku je u odnosu na inkriminirano djelo naloženo provođenje vještačenja predmetne zrakoplovne nesreće po stalnom sudskom vještaku za zračni promet, zrakoplovne nesreće, procjene štete i vrijednost zrakoplova Miljenku Čopu, a radi utvrđivanja uzroka pada zrakoplova.

18.1. U svom nalazu i mišljenju vještak je u bitnom naveo:

- da se u konkretnom slučaju radi o amfibijskom zrakoplovu tipa i modela LAKE LA-4-200 BUCCANNER (donja strana trupa da mu je oblikovana kao čamac i omogućava uzlijetanje i slijetanje na vodene površine, a hidrauličko uvlačivo podvozje zrakoplova da se koristi za uzlijetanje i slijetanje na kopnene površine), reg. oznake 9A-DLA, vlasništvo ECA-e, koji da je certificiran za izvođenje operacija s jednim pilotom s ukupnim brojem sjedala 4 (1 pilotsko + 3 putnička), ali da se prema priručniku ECA-e mogao koristiti: a) za komercijalni zračni prijevoz, prelete zrakoplova i prelete s putnicima u kojim slučajevima da je jedan pilot u funkciji zapovjednika zrakoplova i b) za letove u svrhu školovanja i provjera u letu kada sudjeluju dva pilota i da je u tom slučaju instruktor letenja određen kao zapovjednik zrakoplova. Zrakoplov da je proizveden 1979. i da je od tada pa do nesreće (25. lipnja 2015.) imao sveukupno 926:10 sati naleta te da je bio plovidben (sposoban za sigurnu zračnu plovidbu) od 18. kolovoza 2014. do 18. kolovoza 2015.,

- da se motor zrakoplova tijekom normalnog rada konstantno opskrbljuje gorivom iz glavnog spremnika pomoću mehaničke pumpe goriva koju pokreće motor, ali da postoji i električna pumpa čija da je svrha u pomoćnom opskrbljivanju motora gorivom ako otkáže motorna pumpa pa da ta električna pumpa mora biti uključena u kritičnim fazama leta (uzlijetanje i slijetanje) da ne bi došlo do prekida opskrbe motora gorivom i do gubitka snage ili do potpunog prestanka rada motora. Prekidač za uključivanje i isključivanje električne pumpe da se nalazi na lijevoj pilotskoj komandnoj ploči,

- glavni filter goriva da je smješten na sredini nosača motora, odnosno u liniji opskrbljivanja motora gorivom između električne i mehaničke pumpe motora i da je njegova svrha pročišćivanje goriva koje se distribuira do motora te da ga je prema

proizvođačevim radnim karticama potrebno u intervalima svakih 100-500 sati naleta pregledati i po potrebi promijeniti,

- pet drenažnih ventila goriva da se nalaze u najnižim točkama spremnika i da im je svrha ispuštanje eventualnih nakupina vode u sustavu goriva, a koja da bi mogla dovesti do gubitka snage ili do potpunog prekida rada motora pa da je dreniranje goriva (oko 2dl goriva) potrebno izvršiti prije svakog leta, a posebno nakon dužeg stajanja zrakoplova, nadopune zrakoplova gorivom ili nakon operacija koje su uključivale slijetanje na vodu,

- da se prema privremenoj izjavi i završnom izvješću o nesreći Agencije nesreća predmetnog zrakoplova dogodila 25. lipnja 2015. u 17:37:41 sati prema lokalnom vremenu (LT) prilikom pada zrakoplova u more pored plaže turističkog naselja Resnik, a koje da je udaljeno oko 700m zračne linije od praga uzletno-sletne staze br. 23. Zračne luke Split. Zrakoplov da je 25. lipnja 2015. u 17:31 sati aerodromskoj kontroli zračnog prometa u pripremi leta kao svrhu leta prijavio četiri leta u školskom krugu s produžavanjem pa da je dobio odobrenje uz uputu da javi završni prilaz („Final“). U 17:37:18 sati da je od aerodromske kontrole leta uslijedio upit zrakoplovu o namjeri prilaznja pisti (niski prilaz ili slijetanje s produžavanjem) i da je tri sekunde nakon toga (17:37:21 sati) odgovoreno kontroli leta „*Split full stop landing*“ pa da je zrakoplov dobio odobrenje za slijetanje na pistu br. 23.. Pilot da je nakon prestanka rada motora prvo pokušao usmjeriti zrakoplov prema zračnoj luci, a zatim vidjevši da neće uspjeti doseći prag piste da je okrenuo zrakoplov s namjerom slijetanja na morsku površinu. U završnom dijelu prilaza za slijetanje da zrakoplov više nije imao dovoljno visine i brzine za prelet prepreke na obali pa da je udario u krov nadstrešnice ugostiteljskog objekta i srušio se u more pod velikim upadnim kutom. U 17:37:41 sati da je aerodromska kontrola leta javila da se zrakoplov srušio. U nesreći da su smrtno stradala dva člana letачke posade, a treći da je zadobio teške tjelesne ozljede. Zrakoplov da je prilikom pada potpuno uništen i da je ostao ležati u plitkoj morskoj vodi na dubini od oko 100cm pa da mu je motor bio djelomično uronjen u vodu. Ostaci zrakoplova da su nakon očevida premješteni u hangar Zračne luke Split i da je naknadno obavljen njegov detaljni pregled pa da je prilikom pregleda glavnog spremnika utvrđeno da je neoštećen te da je iz njega izvađeno 60 litara goriva (dovoljno za 2 sata leta). U filteru goriva da je bila pronađena znatna količina nečistoća, a baterija da je bila prazna. Predpoletni pregled zrakoplova da nije evidentiran u prateću dokumentaciju zrakoplova i da se ta dokumentacija nije nalazila u zrakoplovu. Meteorološki uvjeti da su bili povoljni za letenje i da nisu bili od utjecaja na nesreću. Neposredni uzroci predmetne nesreće da su nastali uslijed otkaza motora neposredno nakon polijetanja u fazi penjanja i neoptimalne reakcije pilota u nastaloj situaciji,

- da je pokojni pilot Ivan Sivić:

- a) imao dozvolu profesionalnog pilota aviona s upisanim ovlaštenjima za klasu i sposobnostima: 1) jednomotornih jednopilotnih aviona s klipnim motorom i ovlaštenjem instruktora za instrumentalno letenje na avionu, 2) višemotornih aviona s klipnim motorom s ovlaštenjem instruktora za instrumentalno letenje na avionu i 3) završenu teoriju za dozvolu prometnog pilota aviona,
- b) imao važeći certifikat o zdravstvenoj sposobnosti bez ograničenja,

- c) imao ukupan nalet prema knjižici letenja do 22. lipnja 2015. od 2083:00 sati leta i 2008 letova (na zrakoplovima tipa Cessna 172 i 182 – 1074:49 sati leta i 662 letova, na zrakoplovu tipa Piper PA-34-200T Seneca II – 7:11 sati leta i 19 letova, na zrakoplovu tipa Cessna 421C – 19:39 sati leta i 6 letova, na zrakoplovu tipa Piper Pa-28 RT-201T – 75:55 sati leta i 30 letova i na zrakoplovu tipa LAKE LA-4-200 Buccanner – 1:50 sati leta i 1 let),
- d) imao nalet na predmetnom zrakoplovu 22. lipnja 2015. na povratnom letu Zračna luka Bari – Zračna luka Split u vremenu od 1:50 sati,
- e) u knjižici letenja pilota nije imao evidentiranih podataka o školovanju i preobuci za predmetni zrakoplov, kao i podataka o praktičnoj osposobljenosti za operacije uzlijetanja/slijetanja na vodene površine, odnosno da u njegovoj dozvoli profesionalnog pilota nema evidentiranih podataka o ovlaštenju za upravljanje predmetnim zrakoplovom,
- f) u trenutku nesreće bio na prednjem lijevom pilotskom sjedalu, a što da bi značilo da se nalazio u funkciji zapovjednika zrakoplova i da je upravljao zrakoplovom, međutim da detaljnom analizom cjelokupne dokumentacije nije bilo moguće sa sigurnošću utvrditi je li se u trenutku nesreće na tom mjestu nalazio u funkciji zapovjednika zrakoplova radi osposobljavanja za razlike na predmetnom zrakoplovu ili radi osposobljavanja za upoznavanje druge varijante aviona unutar iste klase.

- da je okrivljeni pilot Ivan Raos:

- a) imao dozvolu profesionalnog pilota aviona s upisanim ovlaštenjima za klasu i sposobnostima: 1) jednomotornih jednopilotnih aviona s klipnim motorom i i 2) završenu teoriju za dozvolu prometnog pilota aviona,
- b) nije imao važeći certifikat o zdravstvenoj sposobnosti jer da mu je istekao 2. siječnja 2015. (napomena: postojalo ograničenje u certifikatu o zdravstvenoj sposobnosti – jednom godišnje je trebalo provjeriti tonalnu audiometriju),
- c) imao ukupan nalet prema knjižici letenja do 12. lipnja 2015. od 1289:57 sati leta i 1883 letova (na zrakoplovima tipa Cessna 152, 172 i 182 – 594:58 sati leta i 567 letova, na zrakoplovu tipa Piper PA-34-200T Seneca II – 2:12 sati leta i 7 letova, na zrakoplovu Socata Rally 180 TS – 2:24 sati leta i 30 letova, na zrakoplovu tipa Champion 8GCBC Scout – 10:28 sati leta i 68 letova, na zrakoplovu tipa Polikarpov PO-2 – 1:45 sati leta i 5 letova i na zrakoplovu tipa LAKE LA-4-200 Buccanner – 40 minuta leta i 2 leta),
- d) imao nalete na predmetnom zrakoplovu i to: 1) 18. lipnja 2015. (zona Zračne luke Split u trajanju od 25 minuta u funkciji zapovjednika zrakoplova – na prednjem lijevom sjedalu u svrhu obuke (TNG) na zrakoplovu s pilotom Jasminom Mešetovićem – na prednjem desnom sjedalu i 2) 21. lipnja 2015. (ruta Zračna luka Split – Aerodrom Sinj u trajanju od 15 minuta u funkciji zapovjednika zrakoplova – na prednjem lijevom sjedalu u svrhu obuke (TNG)

na zrakoplovu s pilotom Pawelom Wolskim – na prednjem desnom sjedalu, a koji letovi nisu evidentirani u njegovoj knjižici letenja,

- e) u knjižici letenja pilota nije imao evidentiranih podataka o školovanju i preobuci za predmetni zrakoplov, kao i podataka o praktičnoj osposobljenosti za operacije uzlijetanja/slijetanja na vodene površine, odnosno da u njegovoj dozvoli profesionalnog pilota nema evidentiranih podataka o ovlaštenju za upravljanje predmetnim zrakoplovom,
- f) u trenutku nesreće bio na prednjem desnom pilotskom sjedalu, međutim da detaljnom analizom cjelokupne dokumentacije nije bilo moguće sa sigurnošću utvrditi je li se u trenutku nesreće na tom mjestu nalazio u funkciji instruktora pilotu Ivanu Siviću u svrhu osposobljavanja na predmetnom zrakoplovu radi osposobljavanja za upoznavanje druge varijante aviona unutar iste klase ili samo kao putnik,

- da je pokojni pilot Upadhyaya Vatsal Prakashkumar:

- a) imao dozvolu profesionalnog pilota aviona s upisanim ovlaštenjima za klasu i sposobnostima: 1) jednomotornih jednopilotnih aviona s klipnim motorom, 2) višemotornih aviona s klipnim motorom, 3) jednomotornih jednopilotnih klipnih hidroaviona, 4) višemotornih klipnih hidroaviona čija snaga ne prekoračuje 200 KS, 5) amfibijskog zrakoplova DHC-6 Float Plane i 6) za letenje prema pravilima instrumentalnog letenja,
- b) imao važeći certifikat o zdravstvenoj sposobnosti bez ograničenja,
- c) imao ukupan nalet od 3314:00 sati leta i 3057 letova te da je letačko iskustvo stekao većim dijelom na dvomotornom amfibijskom zrakoplovu tipa DHC-6 Twin Otter te da nije imao evidentiranih naleta na predmetnom zrakoplovu, ali da je u trenutku nesreće od svih pilota u zrakoplovu imao ovlaštenje za slijetanje s jednomotornim i dvomotornim hidroavionima na vodene površine,
- d) u trenutku nesreće bio na stražnjem putničkom sjedalu, međutim da detaljnom analizom cjelokupne dokumentacije nije bilo moguće sa sigurnošću utvrditi u kojoj se funkciji u trenutku nesreće nalazio na tom mjestu, odnosno je li bio u funkciji instruktora letenja ili samo kao putnik,

- da je predmetni zrakoplov u periodu od 2. kolovoza 1979. do 26. kolovoza 1987. (8g/0mj/24d) bio u američkom registru i ukupno da je naletio 426:10 sati (prosječno 53:25 sata godišnje). U periodu od 24. studenog 1987. do 28. rujna 2001. (13g/10mj/4d) da je bio u kanadskom registru i ukupno da je naletio 479:80 sati (prosječno 34:27 sati godišnje) te da je tada prešao u Hrvatski registar civilnih zrakoplova i u periodu od 26. rujna 2003. do 28. travnja 2005. da je naletio 12:26 sati, odnosno sveukupno 918:27 sati od datuma njegove proizvodnje. Od tada (28. travnja 2005.) pa do 10. srpnja 2014. (9g/2mj/12d) da u knjižici zrakoplova nema zabilježenih podataka o naletu, skladištenju motora na neodređeno vrijeme prema servisnom pismu proizvođača motora, redovnom ili izvanrednom održavanju zrakoplova u vremenu te duže neaktivnosti, kao i podataka o smještaju zrakoplova (na otvorenom prostoru ili u hangaru). U periodu od 20. svibnja

2014. do 10. srpnja 2014. da je zrakoplov bio u Republici Sloveniji na servisu pa da su izvršeni radovi: redovni povremeni, izvanredni i godišnji pregled zrakoplova, radovi obnove (revizije) motora, magneti, elise i regulatora koraka elise te ostali radovi predviđeni servisnim biltenom, a zbog čega da je zrakoplov 10. srpnja 2014. dobio „Potvrdu o povratku zrakoplova u uporabu“. U periodu od 13. prosinca 2014. do nesreće 25. lipnja 2015. (6mj/12d) da je zrakoplov naletio 8:43 sati (prosječno 1:40 sati mjesečno), odnosno sveukupno 926:10 sati od datuma njegove proizvodnje. Zadnji upis u knjižicu zrakoplova da je bio let na ruti Zračna luka Bari – Zračna luka Split od 22. lipnja 2015. u trajanju od 1:44 sati s pokojnim Ivanom Sivićem u svrhu obuke (TNG/RTE) te da piloti Legović/Sivić ili ovlašteni tehničar za održavanje zrakoplova nisu upisali primjedbe o mogućim neispravnostima zrakoplova. Dakle, da je zrakoplov od proizvodnje 1979. do nesreće 25. lipnja 2015. u tijeku eksploatacije (dok je bio u letnom stanju) bio održavan sukladno proizvođačevim priručnicima, dok da za period neletnog stanja zrakoplova u u ukupnom trajanju od 11g/11mj/1d nema zabilježenih podataka i zapisa o naletu zrakoplova, skladištenju motora na neodređeno vrijeme, redovnom ili izvanrednom održavanju zrakoplova u vremenu te duže neaktivnosti i stajanja, kao i podataka o smještaju zrakoplova (na otvorenom prostoru ili u hangaru),

- da u operativnom dnevniku zrakoplova za 25. lipnja 2015., prije nastanka nesreće, nema upisanih podataka s imenima letačke posade zrakoplova, tipom i registracijskom oznakom zrakoplova, datumom namjeravanog leta, podacima o aerodromu uzlijetanja, upisom izvršenja i ovjerom predpoletnog pregleda stanja zrakoplova od strane pilota zrakoplova,

- da je baterija zrakoplova bila uronjena u more i da je pretrpjela manja mehanička oštećenja. Mjerenjem napona baterije da je utvrđeno da daje radni napon od samo 6 volti, umjesto minimalnih 12 volti pa da nije bilo moguće utvrditi je li taj napon od 6 volti postojao i prije nesreće s obzirom da je baterija i većina električne opreme bila uronjena u more,

- glavni spremnik goriva da je proizveden u ožujku 1979. kada i zrakoplov te da je uvidom u tehničku dokumentaciju utvrđeno da je glavni spremnik pregledan na nečistoće, curenja i generalno stanje prilikom servisa od 10. srpnja 2014. i da nisu zabilježeni nalazi vezani za nečistoće u glavnom spremniku (zrakoplov od tada do nesreće naletio oko 8 sati). Međutim, da je vizualnim pregledom glavnog spremnika goriva uočeno da je u najnižoj točki nataložena velika količina nečistoća pa da je zbog detaljnog pregleda glavni filter demontiran i da je nakon te demontaže potvrđena ona veća količina nečistoća utvrđena kod vizualnog pregleda. Nečistoće da su klasificirane kao produkt korozije metalnih komponenti unutar spremnika, a budući da nije ustanovljen prodor morske vode u glavni spremnik da je zaključeno da su te komponente u takvom stanju bile i u vrijeme nesreće,

- da je Savezna uprava za civilno zrakoplovstvo 30. kolovoza 2013. izdala upozorenje u vidu specijalnog biltena (2. rujna 2013. usvojen od Europske agencije za civilno zrakoplovstvo) vezano za plovidbenost zrakoplova LAKE LA-4-200 BUCCANNER (list 429-432 spisa) u kojem da se upozoravaju vlasnici, operatori i osoblje uključeno u održavanje navedenih zrakoplova o mogućem ugrožavanju sigurnosti zrakoplova uslijed gubitka snage motora tijekom uzlijetanja zbog nedovoljnog protoka goriva za neometani rad motora. Napomenuto je da je u zrakoplovu u originalu ugrađen gorivni filter proizvođača Bendix model 450-OK, a koji da se više ne proizvodi, jer da mu je glavni

nedostatak što je postavljen u horizontalnoj poziciji budući da zbog toga onemogućava sedimentima vode da se pravilno dreniraju već da se nakupljaju u njemu. Također da ovaj tip filtera nema mogućnost da se zaobilaznim putem („bypass“) motor opskrbi gorivom ako bi iz bilo kojeg razloga postao neprohodan. Zbog svega toga da je preporučena predložena zamjena navedenog filtera s drugačijim tipom filtera većeg protoka i opremljenog „bypass“ sustavom u narednih 25 sati leta od izdavanja biltena (30. kolovoza 2013.). Osim toga, naglašeno je: a) da se piloti trebaju pridržavati postupka predpoletnog pregleda s posebnim naglaskom na važnost dreniranja gorivnog sustava, b) da električna pomoćna (booster) pumpa mora biti uključena prilikom uzlijetanja i c) da gorivni filter treba redovito pregledavati ili mijenjati svakih 100 sati leta ili jednom godišnje (što prije nastupi),

- da se usporednom analizom izvješća o tehničkoj ispravnosti pogonskog i gorivnog sustava zrakoplova može zaključiti da je do prekida rada motora u kratkom horizontalnom letu nakon uzlijetanja s Zračne luke Split najvjerojatnije došlo zbog:

- a) kontaminacije goriva zagađenom vodom u sustavu dobave goriva do motora, a koja da se uslijed vlage nakupila u glavnom spremniku goriva i tako rezultirala značajnijim gubitkom snage i prestanka rada motora, i
- b) otkaza električnog sustava zrakoplova zbog ispražnjene baterije zbog čega da pomoćna električna („booster“) pumpa goriva, koja u slučaju otkaza motorske pumpe goriva preuzima njenu ulogu, nije mogla stvoriti potreban tlak za opskrbu motora gorivom do slijetanja zrakoplova. Zbog ispražnjenosti baterije zrakoplova i nedostatka električne struje da nije bilo moguće paljenje motora u letu.

- da glavni uzrok nesreće nije u prestanku rada motora već u nemogućnost kontroliranja i upravljanja zrakoplovom budući da nije bilo napajanja električnom strujom jer da se potisna sila motora kompenzira silom na trimeru kormila visine. Dakle, da kod jednomotornih zrakoplova prestanak rada motora ne predstavlja ozbiljan problem i da se u ovom slučaju taj problem mogao kompenzirati hitnim slijetanjem na morsku površinu (savršena vodena "staza za slijetanje" dužine 14,5km i širine 6,8km u Kaštelanskom zaljevu – predmetnom zrakoplovu potrebno samo 300-400 metara staze za slijetanje) pa da su piloti Sivić i Raos (bez obzira što nisu imali ovlaštenja za slijetanje jednomotornim hidroavionom) uz pomoć pilota Upadhyaya Vatsala Prakashkumara (imao ovlaštenje za slijetanje jednomotornim hidroavionom) mogli pokušati sletjeti na morsku površinu. Njihov pokušaj povratka u zračnu luku da je u suprotnosti s naputcima o postupanju u slučaju otkaza motora jer da zbog male visine, na kojoj se zrakoplov nalazio, više nisu imali vremena okrenuti zrakoplov i sletjeti na morsku površinu budući da se zrakoplov zbog otkaza električne energije više nije mogao kontrolirati, niti biti pravilno trimovan (sustav trimovanja nije bio dostupan zbog neispravne baterije i nedostatka električne struje),

- da je zrakoplov u trenutku prestanka rada motora letio na visini od oko 700-800 stopa, odnosno nešto više od 200 metara, a što da je skoro za 50% ispod dozvoljene minimalne visine letenja u zoni Zračne luke Split koja da iznosi 1500 stopa AGL (457 m).

18.2. Stoga, prema zaključcima vještačenja:

- a) okolnosti koje nisu bile od utjecaja na zrakoplovnu nesreću su:

- predmetni zrakoplov da je prije nastanka nesreće imao valjanu Potvrdu o provjeri plovidbenosti,
- da nije bilo dokaza o bilo kakvom prethodnom nedostatku ili kvaru zrakoplova s zadnjim upisanim letom od 22. lipnja 2015.,
- meteorološki uvjeti za 25. lipnja 2015. da su bili povoljni,
- ECA da nije ovlaštena ATO organizacija za školovanje pilota.

b) okolnosti koje su bile od utjecaja na zrakoplovnu nesreću su:

- zapovjednik zrakoplova pokojni Ivan Sivić u trenutku nesreće u dozvoli profesionalnog pilota aviona da nije imao upisano ovlaštenje za klasu i tip aviona – jednopilotnog hidroaviona,
- pilot zrakoplova okrivljenik Ivan Raos u trenutku nesreće u dozvoli profesionalnog pilota aviona da nije imao upisano ovlaštenje za klasu i tip aviona – jednopilotnog hidroaviona,
- pilot zrakoplova okrivljenik Ivan Raos da u trenutku nesreće nije imao valjani certifikat o zdravstvenoj sposobnosti,
- piloti pokojni Ivan Sivić i okrivljenik Ivan Raos da nisu bili osposobljeni za prilagodbu na tipu zrakoplova – hidroavionu LAKE LA-4-200 BUCCANNER, niti da su imali letačkog iskustva u slijetanju hidroavionom na voden površine,
- u knjižici predmetnog zrakoplova i tehničkoj knjižici da nema upisa o namjeravanom letu za 25. svibnja 2015., kao niti evidentiranog predpoletnog pregleda,
- baterija zrakoplova da je bila neispravna i kao takva da nije bila zamijenjena ispravnom,
- zrakoplov zbog neevidentiranog predpoletnog pregleda i upisane neispravnosti baterije u knjižice zrakoplova u trenutku nesreće da nije bio u tehnički ispravnom i plovidbenom stanju pa da se nije smjelo poletjeti,
- nepoštivanje zrakoplovnih propisa i podzakonskih akata od strane pilota u pripremi leta (nalog za let, izvršenje predpoletnog pregleda, prijava nesigurnosti na zrakoplovu, plan leta, knjige i isprave u zrakoplovu za vrijeme leta, nepridržavanje uputa proizvođača zrakoplova i operativnih priručnika ECA-e),
- prestanak rada motora u letu uslijed kontaminacije goriva zagađenom vodom u sustavu dobave goriva do motora, koja da se uslijed kondenzacije

vlage nakupila u glavnom spremniku goriva i tako rezultirala značajnim gubitkom snage i zaustavljanjem motora,

- otkaz električnog sustava zrakoplova zbog neispravne i ispražnjene baterije zrakoplova, radi čega da pomoćna električna („booster“) pumpa goriva nije mogla stvoriti potreban tlak za daljnju opskrbu motora gorivom do slijetanja zrakoplova. Zbog ispražnjenosti baterije zrakoplova i nedostatka električne struje da nije bilo moguće ponovno paljenje motora u letu.

18.3. Zaključno je mišljenje vještaka da su vjerojatni uzroci koji su doveli do ove zrakoplovne nesreće sa smrtnim posljedicama nakon prekida rada motora u letu nastali uslijed:

- nemogućnosti kontroliranja i upravljanja zrakoplovom od strane pilota nakon prestanka rada motora u letu i gubitka napajanja električnom strujom radi čega da se zrakoplov zbog gubitka hidrauličnog sustava trimovanja nije mogao postaviti u ravnotežni položaj i tako kontrolirati putanju leta zrakoplova,
- let na visini ispod dozvoljene minimalne visine letenja u zoni Zračne luke Split,
- pogrešna procjena i reakcija pilota, koji da nakon prestanka rada motora na visini ispod dozvoljene i gubitka brzine zrakoplova nisu pokušali s slijetanjem na morsku površinu u izvanrednoj situaciji već su se pokušali vratiti u zračnu luku, a čime da su još više izgubili na visini i brzini zrakoplova.

18.4. Na raspravi (list 907-913) je vještak je ostao pri svome nalazu i mišljenju te na pitanja suda odgovorio:

- da je predmetni zrakoplov imao duple, odnosno dvostruke komande koje da su međusobno povezane pa da na kopilotskom sjedalu reagiraju onako kako s njima upravlja zapovjednik zrakoplova. Kod nekih putničkih zrakoplova da čak postoji i mogućnost da zapovjednik zrakoplova isključi kopilotske komande, ali da u ovom zrakoplovu takva mogućnost nije postojala. U slučaju da kapetan zrakoplova komande koristi u npr. jednom smjeru, a kopilot u drugom smjeru da će zrakoplov reagirati na način kako želi ona osoba koja jače upravlja tim komandama,

- da je zrakoplov bio predviđen za komercijalni zračni prijevoz i da je takvo odobrenje imao od Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo pa da u tom slučaju njime upravlja samo jedan pilot u funkciji zapovjednika zrakoplova. Također, da je s obzirom na dvostruke komande mogao sudjelovati i za školovanje pilota. Ako se koristi u komercijalno putničke svrhe da zapovjednik uvijek sjedi na prednjem lijevom pilotskom sjedalu, a ako se koristi za letove u svrhu školovanja i provjera u letu da onda pilot instruktor letenja (nastavnik) sjedi na prednjem desnom pilotskom sjedalu i da je u funkciji zapovjednika zrakoplova, dok da pilot koji se školuje sjedi na prednjem lijevom pilotskom sjedalu,

- da ne zna je li kritične prigode zrakoplovom upravljala jedna ili dvije osobe te da u ovakvim slučajevima zrakoplova s duplim komandama jedan od pilota zna reći „*my command*“ i da tada on upravlja zrakoplovom do slijetanja i zaustavljanja,

- da je po njemu pokojni Ivan Sivić bio zapovjednik zrakoplova kritične prigode budući da uopće nije mogao utvrditi u kojoj su funkciji bili okrivljenik Ivan Raos i pokojni Sivić, odnosno jesu li letjeli u svrhu školovanja, treninga ili osposobljavanja. Taj podatak da nije uspjela utvrditi ni Agencija jer da piloti Sivić i Raos nisu imali ovlaštenje za let na ovom tipu zrakoplova pa da se u njemu nisu smjeli nalaziti. Jedino da je pokojni Upadhyaya Vatsal Prakashkumar imao ovlaštenje za ovaj tip zrakoplova i za slijetanje na vodenu – morsku površinu. Za hidroavione da se mora proći teoretski i praktički dio osposobljavanja za slijetanje na vodenu – morsku površinu i za taj tip zrakoplova,

- da u konkretnom slučaju pokojni Ivan Sivić i okrivljenik Ivan Raos nisu mogli biti instruktori leta već da je to mogao biti samo pok. Upadhyaya Vatsal Prakashkumar pa da su Sivić i Raos s obzirom na bogato iskustvo leta u drugim zrakoplovima po njegovim uputama mogli sletjeti na more i da bi u tom slučaju vjerojatno oštetili avion, ali da bi preživjeli,

- da se na listu 43 vještva radi o omašci jer da je okrivljenik Ivan Raos do trenutka nesreće imao 40 minuta leta na predmetnom zrakoplovu. Omaška u pisanju da postoji i u prvom retku na listu 48 vještva jer da se radi o datumu „12. lipnja 2015.“, a ne o datumu „12. lipnja 2017.“,

- da ECA nije imala službeni školski centar za obuku na ovom zrakoplovu (nije imala poseban certifikat od Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo) pa da ne zna tko je pokojnog Ivana Sivića i okrivljenika Ivana Raosa mogao obučavati za let na predmetnom zrakoplovu,

- da je Jasmin Mešetović u ECA-i bio „*training manager*“, odnosno osoba koja vodi školski centar za osposobljavanje pilota pa da mu uopće nije jasno kako je mogao obučavati pilote kada društvo nije imalo školski centar za obuku. Dakle, da pilote nije mogao obučavati za let na predmetnom zrakoplovu,

- da mu svrha leta kritične prigode nije poznata jer da let nije bio predviđen budući da su djelatnici Zračne luke Split tražili samo premještanje zrakoplova s jedne pozicije na drugu s obzirom na povećani promet za vrijeme ljetne sezone. To premještanje da se moglo obaviti taksiranjem pomoću vuče od strane traktora s aerodroma ili vožnjom zrakoplova po aerodromu bez polijetanja. Pretpostavlja da je let bio u svrhu vježbe ili osposobljavanja s obzirom da je od kontrole leta zatraženo dopuštenje za četiri školska kruga,

- da je uobičajeno da s kontrolom leta od početka leta do slijetanja komunicira kopilot, a koji da radi i druge manje radnje kao npr. uvlačenje podvozja zrakoplova. Dakle, u ovakvim slučajevima da kopilot s kontrolom leta komunicira od trenutka paljenja motora zrakoplova pa sve do njegova gašenja na drugoj destinaciji, ali da u slučaju bilo kakve opasne situacije zapovjednik zrakoplova preuzima komunikaciju s nadležnom kontrolom leta. Također da postoji i treća verzija da se zapovjednik zrakoplova i kopilot dogovore da

će kopilot upravljati zrakoplovom od točke A do točke B pa da u tom slučaju zapovjednik zrakoplova komunicira s kontrolom leta,

- da ne zna jesu li piloti Marko Legović, Jasmin Mešetović i Pawl Wolski imali obavljeno osposobljavanje za prilagodbu na ovaj tip zrakoplova jer da nije vidio njihove dozvole i ovlaštenja, ali da pretpostavlja da su imali to obavljeno osposobljavanje budući da bez toga nisu mogli biti instruktori letenja,

- da u svojim 40 godina zrakoplovnog iskustva nije vidio, a ni čuo da se baterija zrakoplova u slučaju ispražnjenosti puni pomoću kablova i vanjske baterije od osobnog vozila. Zrakoplovna baterija da je različita od automobilske baterije jer da ima svoje zahtjeve za održavanjem i to cikluse punjenja i pražnjenja pa da se u slučaju ispražnjenosti mora prespojiti na poseban avionski punjač, a što da je i naznačeno u priručnicima za održavanje tih baterija. Piloti da ne smiju puniti i prazniti avionsku bateriju jer da to nije njihov zadatak budući da je za održavanje baterije isključivo nadležna tehnička služba. U konkretnom slučaju da se baterija ispraznila greškom jednog od pilota koji da je prije nesreće koristio zrakoplov jer da je zaboravio isključiti glavni osigurač pa da je cijela elektronika ostala uključena,

- da knjižicu pilota ispunjava pilot, a tehnički dnevnik zrakoplova da ispunjava pilot i tehničko osoblje. Knjižicu zrakoplova da također ispunjavaju pilot i tehničko osoblje i to na način da je prije leta ispunjava pilot koji da je dužan obaviti predpoletni pregled zrakoplova i u toj knjižici naznačiti datum, posadu, svrhu leta i rutu, a tehnička služba da je ispunjava u slučaju ako pilot uoči neki kvar na zrakoplovu i naznači ga pa da oni moraju na tu primjedbu pilota u toj knjižici odgovoriti. U konkretnom slučaju da su piloti trebali u knjižicu zrakoplova upisati ovaj problem s baterijom i da nisu smjeli letjeti dok se kvar ne ukloni,

- da je okrivljenik Ivan Raos u svojoj knjižici letenja propustio upisati letove od 18. i 21. lipnja 2015.,

- da se knjižica zrakoplova i tehnički dnevnik zrakoplova moraju nalaziti u zrakoplovu i da podaci iz njih ne moraju biti poznati vlasniku zrakoplova. Ako se na zrakoplovu izvode neki radovi da se onda ove isprave nalaze u tehničkoj službi i da se moraju vratiti u zrakoplov čim se radovi završe,

- da uspoređujući razlike u knjižici zrakoplova (list 453-454 spisa) s tehničkim dnevnikom (list 565 spisa) u svezi leta Legolić/Sivić od 22. lipnja 2015. ne vidi ništa sporno budući da je u knjižici zrakoplova naznačeno vrijeme leta od 09:01 sati do 10:25 sati (polijetanje-slijetanje), dok da je u tehničkom dnevniku naznačeno vrijeme od 08:56 sati do 10:31 sati rada motora od startanja do gašenja i da se to zove „*block time*“,

- da se na listu 428-432 spisa nalazi specijalni informativni bilten za plovidbenost izdan od Američke savezne uprave za civilno zrakoplovstvo i da se radi o preporuci informativne, a ne obvezujuće naravi pa da tehnička služba ECA-e nije bila po tome dužna zamijeniti/premjestiti filter goriva u narednih 25 sati leta. Pored toga da bi piloti trebali slijediti standardne postupke provjere iz priručnika za letenje zrakoplovom, a što da uključuje: a) pražnjenje svih pumpi spremnika goriva i drugih otvora za dreniranje goriva na avionu, b) da električna pomoćna („booster“) pumpa mora biti uključena prilikom

uzlijetanja i c) da gorivni filter treba redovito pregledavati ili mijenjati svakih 100 sati leta ili jednom godišnje (što prije nastupi),

- da je u vještvu detaljno objasnio koja letачko-tehnička dokumentacija zrakoplova nedostaje jer da je želio ući u povijest zrakoplova od 1979. pa do vremena nesreće, ali da zbog nedostataka određenih podataka kada je zrakoplov bio u američkom i kanadskom registru to nije uspio napraviti,

- da se uočena nedosljednost u zapisima o izvršenoj obnovi motora odnosi na motor tipa Lycoming serijskog broja 834228-R koji da se prethodno nalazio na predmetnom zrakoplovu, a 10. srpnja 2014. da je izvršena obnova motora pa da je u zrakoplov ugrađen motor serijskog broja L-20514-51A (list 58 vještva),

- da iz liste izvršenih radova u servisu od 10. srpnja 2014. (list 915-926 spisa) nije vidljivo da su radovi bili izvršeni na glavnom spremniku goriva i da ne zna je li uopće pregledan. Nakon nesreće da su u glavnom spremniku bile pronađene nečistoće i da je glavni spremnik goriva bio korodiran, ali da je ta korozija mogla nastati od morske vode jer da je zrakoplov nekoliko sati bio uronjen u more. AERO STANDARD d.o.o. (tvrtka specijalizirana za pregled, popravak, održavanje i tehničku podršku u zrakoplovstvu) da je napisala na listu 19 svog izvješća da je glavni spremnik pregledan na nečistoće i curenja posljednji put 10. srpnja 2014., ali da on taj podatak u izvršenim radovima ne nalazi. Ako je glavni spremnik doista tada pregledan da se količina nađenih nečistoća u njemu nije mogla nataložiti do vremena nesreće jer da je u periodu od zadnjih izvršenih radova do nesreće prošlo samo 8 sati naleta zrakoplova pa da pretpostavlja da spremnik 10. srpnja 2014. u servisu uopće nije bio pregledan,

- da iz liste izvršenih radova u servisu od 10. srpnja 2014. (list 915-926 spisa) proizlazi da stavke koje se odnose na gorivni sistem nisu obavljene i potpisane od ovlaštene osobe pa da mu nije jasno kako je predmetni zrakoplov mogao dobiti svjedodžbu o plovidbenosti, odnosno da nije mogao dobiti avioregistraciju,

- da se na listu 94 svoga vještva (list 28 presude) detaljno i precizno očitovao o razlozima prekida rada motora zrakoplova,

- da ne zna je li prvo došlo do prekida rada motora ili električnog sustava, ali da pretpostavlja da je prvo došlo do otkaza električnog sustava na zrakoplovu i tek onda do prekida rada motora jer da je bilo obrnuto da bi se mogla uključiti pomoćna električna („booster“) pumpa i opskrbljivati motor gorivom. Radio veza da ne može raditi ako nema struje. Komunikacija s kontrolom leta da je uključivala navod „*full-stop landing*“, odnosno „*slijetanje s zaustavljanjem*“, ali da u tom trenutku piloti još nisu prijavili „*emergency situation*“ – situaciju u nuždi,

- da u zrakoplovnim nesrećama uvijek postoji više uzroka nesreće pa da u konkretnom slučaju postoji mogućnost da je do prekida rada motora došlo zbog prodora nečistoća u glavni spremnik goriva, ali da postoji i mogućnost da se motor ugasio zbog otkaza električnog sustava zrakoplova,

- da je napon (snaga) baterije predmetnog zrakoplova 12V (volti), ali da ne zna kolika je bila snaga baterije u vrijeme nesreće i koliko je baterija bila ispražnjena. Baterija

da je nakon nesreće bila uronjena u more da se i ne može utvrditi njena voltaža u trenutku nesreće. Agencija da je u završnom izvješću navela da je baterija bila ispražnjena,

- da je glavni uzrok nesreće nemogućnost kontroliranja i upravljanja zrakoplovom iz razloga što je prvo stao motor zrakoplova, a potom da je također zrakoplov ostao i bez napajanja električnom energijom. Također, da se zrakoplov nalazio na maloj visini pa da je jedini način da se izbjegne nesreća bilo sletjeti hitno na morsku površinu,

- da nije došao do podataka da se i ranije motor ovog zrakoplova gasio pa da se smatra da se to nije dogodilo jer da taj podatak nigdje nije zabilježen. Isto tako, da nema saznanja da je predmetni zrakoplov prije nesreće zbog otkaza motora morao prisilno sletjeti na morsku površinu,

- da je okrivljenik Ivan Raos isključivo odgovoran što nije imao važeći certifikat o zdravstvenoj sposobnosti i da ne postoje protokoli koji bi obvezali ECA-u da pilota uputi na zdravstveni pregled te da ne zna smatra li se prekršajem u zračnom prometu zapošljavanje pilota bez važećeg certifikata o zdravstvenoj sposobnosti. U svakom slučaju da mu se čini da pilot sve do praktičnog osposobljavanja ne treba imati važeći zdravstveni certifikat.

18.5. Na posebna pitanja okrivljenika je kazao da se s pola napunjene baterije može bez problema upravljati zrakoplovom i da u tom slučaju ne bi došlo do otkaza električnog sustava zrakoplova te da električni sustav nije uzrok gašenja motora jer da će motor u slučaju otkaza električnog sustava i dalje nastaviti rad zbog ugrađenih dvostrukih magneta koji strujom opskrbljuju svjećice motora.

19. S obzirom na sve navedeno, a imajući posebno u vidu složenost ovog predmeta i činjenicu da su dvije osobe smrtno stradale i da je okrivljenik osobito teško tjelesno ozlijeđen s trajnom posljedicom gubitka vida na oba oka, trebalo je prije svega odlučiti jesu li zaključci (toč. 19. vještva i odlomak 18.2.) i mišljenje (toč. 20. vještva odlomak 18.3.) vještaka prihvatljivi ili ne. Odgovor na ta pitanja je bio ključan u ovom postupku i nije se mogao dati prije detaljne analize cjelokupne dokazne građe.

20. Stoga, razmatrajući, detaljno analizirajući i uspoređujući prije svega iskaz svjedoka Martina Klausa Dietera (vlasnik i direktor ECA-e) s obranom okrivljenika, iskazima saslušanih svjedoka i vještaka te ostalom materijalnom dokumentacijom, dođe se do zaključka da je njegov iskaz neuvjerljiv, pristran, pun nelogičnosti i proturječja te usmjeren isključivo optuživanju okrivljenika jer je zainteresiran za ishod ovog postupka (i naknadu štete) pa mu sud ne može pokloniti vjeru. Njegova zainteresiranost za ovaj kazneni postupak jasno proizlazi iz toga što okrivljenika Ivana Raosa optužuje odgovornim za gubitak 150 radnih mjesta i propast investicije od 27.000.000,00 USD, a osim toga mu je kao ovlaštenoj osobi ranijeg oštećenika ECA-e isplaćena 4. siječnja 2017. šteta od osiguravajućeg društva u iznosu od 77.500,00 USD (list 719 i 723 spisa) s obzirom da je po polici o osiguranju zrakoplova (list 545 i 720 spisa) stvarna i ugovorena vrijednost zrakoplova bila 80.000,00 USD (napomena: odbitna franšiza – 2.500,00 USD po događaju). Zbog toga se njegovi navodi o vrijednosti zrakoplova u iznosu od 150.000,00 USD, odnosno u skoro dvostruko većem iznosu od stvarne vrijednosti zrakoplova, ne mogu prihvatiti jer se očito radi o preuveličavanju ili čak obijesti, a što nažalost ovlašteni tužitelj nije prepoznao pa je upravo taj iznos u činjeničnom opisu

optužnice označio kao iznos prouzročene štete na predmetnom zrakoplovu. Dakle, u konkretnom slučaju se ne može raditi o nepristranom svjedoku.

20.1. Prilikom svoga iskaza pokušao je sud dovesti u zabludu da se pogrešno protumače činjenice pa je tako pred policijskim istražiteljem prvo kazao da je na temelju preslušanog audio zapisa komunikacije zrakoplova i kontrole leta utvrdio da je kritične prigode pokojni Ivan Sivić komunicirao s kontrolom leta i da je to dokaz da je okrivljenik Ivan Raos upravljao zrakoplovom, dok je na raspravi izjavio da je ipak okrivljenik Raos komunicirao s kontrolom leta. Kada mu je reproduciran audio zapis komunikacije naveo je da je okrivljenik Ivan Raos cijelo vrijeme komunicirao s kontrolom leta, a da je pokojni Ivan Sivić kazao samo zadnju rečenicu „*full-stop landing*“ i da je njegov raniji iskaz krivo prenesen u zapisnik, a što sud ne može prihvatiti jer je zapisnik potpisao i na njega nije imao primjedbe (list 767 spisa).

20.1.1. Isto vrijedi i za njegove navode o osposobljenosti pokojnog Sivića i okrivljenika Raosa za upravljanjem predmetnim zrakoplovom budući da je u početku svoga iskaza pred policijskim istražiteljem tvrdio da njih dvojica nikada nisu upravljali ovim zrakoplovom prije nesreće da bi taj svoj iskaz na kraju promijenio govoreći da je pokojni Sivić za razliku od okrivljenika Raosa ipak imao 1:50 sati leta s tim zrakoplovom. Na raspravi nije znao koliko je naleta imao okrivljenik Raos na zrakoplovu prije nesreće, ali se iz njegova odgovora „...*ali da je siguran da nije bio osposobljen za upravljanje ovim zrakoplovom...*“ može iščitati da je znao da okrivljenik Raos ipak prije nesreće upravljao navedenim zrakoplovom, a što je u konačnici i potvrđeno jer je kao nesporno utvrđeno da do trenutka nesreće imao 40 minuta leta na predmetnom zrakoplovu. Naravno da je ovaj podatak svjedok Martin Klaus Dieter vrlo dobro znao kada je davao iskaz pred policijskim istražiteljem jer ga je vidio u knjižici zrakoplova, završnom izvješću Agencije i predmetnom vještvu pa se može zaključiti da ga je svjesno i namjerno prešućivao nadajući se da to može biti ključan dokaz za pokretanje ovog postupka.

20.1.2. Stoga, sasvim je jasno da svjedok Martin Klaus Dieter manipulira s iskazom na način da ga prilagođava onako kako mu to u kojem trenutku odgovara, odnosno da ga mijenja kada ga se suoči s dokazima.

20.1.3. Međutim, u pravu je kada tvrdi da okrivljenik Raos i pokojni Sivić nisu bili osposobljeni za upravljanje predmetnim zrakoplovom budući da iz Uredbe komisije (EU) 1178/2011 – FCL.725.A (list 40 vještva) jasno proizlazi da letačko osposobljavanje za ovlaštenje za klasu ili tip jednopilotnog hidroaviona mora sadržavati najmanje 8 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom ako podnositelj zahtjeva ima ovlaštenje za relevantnu klasu ili tip na kopnu, ili 10 sati ako nema navedeno ovlaštenje, a što je i objasnio svjedok Lažeta kada je govorio o familijarizaciji pa je doista nevjerojatno da ostali zaposlenici/piloti ECA-e (Damir Škripelj i Jasmin Mešetović) ne znaju zrakoplovne propise jer tvrde da su piloti Raos i Sivić imali obavljeno osposobljavanje za upravljanje predmetnim zrakoplovom u slučaju slijetanja na kopno. Još nevjerojatnije zvuči podatak da ni direktor letačkih operacija i „*training manager*“ Jasmin Mešetović nije bio osposobljen za upravljanje ovim zrakoplovom budući da je imao samo oko 3-4 sata naleta u zrakoplovu. Na koncu, podatak kojeg je Martin Klaus Dieter također pokušao prešutjeti, a koji proizlazi iz Završnog izvješća Agencije (list 39 i 42 izvješća), da ustvari nitko od zaposlenih pilota koji su predmetnim zrakoplovom letjeli posljednju godinu dana prije nesreće (Wolski, Legović, Sivić, Mešetović i Raos) nije imao obavljeno osposobljavanje

za prilagodbu na ovaj tip zrakoplova, spada rubriku „vjerovali ili ne“ pa se postavlja pitanje čemu je uopće služio predmetni zrakoplov i na koji način ga je ECA namjeravala koristiti kada zaposleni piloti nisu mogli s njime letjeti. Zrakoplov je imao od Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo odobrenje za komercijalni zračni prijevoz, ali očito je da se u te svrhe nije namjeravao koristiti kako to i tvrde okrivljenik Raos i svjedok Škripelj. Dakle, kompanijska kultura (način rada i ponašanje) u ECA-i je bila takva da se ovakvi letovi nisu trebali odobravati i da se zrakoplov u svako doba mogao koristiti, odnosno da su piloti imali dopuštenje za korištenje zrakoplova, a što potvrđuju svjedoci Škripelj i Mešetović kada navode da se za ovakve vrste letova („školski krugovi“ i letovi do Sinja) odobrenja nisu davala te da su se pokojni Sivić i okrivljenik Raos uvijek ponašali odgovorno i u skladu s procedurama pa da kritične prigode bez dopuštenja ne bi poletjeli. Osim toga, uredi ECA-e nalazili su se u zračnoj luci pa zvuči nestvarno, odnosno nije životno i logično, da bi piloti otuđili zrakoplov i napravili nekoliko školskih krugova jer bi ih naravno netko iz ECA-e mogao primijetiti. Zbog toga su i neprihvatljivi navodi svjedoka Martina Klause Dietera da je Pawel Wolski kritične prigode okrivljeniku Raosu i pokojnom Siviću zabranio let jer bi ga oni kao starijeg kolegu, kapetana, voditelja obuke u ECA-i i pilota s iskustvom od 14.000 sati naleta sigurno poslušali i Wolski bi vjerojatno odmah o neovlaštenom korištenju zrakoplova obavijestio vlasnika Martina Klause Dietera, a koji se i nalazio u to vrijeme u neposrednoj blizini u uredu ECA-e.

20.2. Nadalje, iako iz knjižica zrakoplova ne proizlazi da je kritične prigode prije leta izvršen predpoletni pregled zrakoplova i da je ATL knjiga pregledana, a što i nalažu propisi o kontinuiranoj plovidbenosti (Uredba Komisije-EU br. 1321/2014 – M.A.301., Provedbena uredba br. 923/2012 – SERA.4001, čl. 72. i 150. Zakona o zračnom prometu, čl. 41. Pravilnika o letenju zrakoplova, Uredba 965/2012 – list 98, 100-101, 103-105 vještva), ne mogu se prihvatiti navodi da piloti prije kobnog leta nisu napravili predpoletni pregled zrakoplova jer je doista nemoguće kako kaže okrivljenik Raos da bi piloti s toliko iskustva i sati letova to propustili učiniti. Isto vrijedi i za navode da nisu izvršili drenažu goriva. Što se tiče ATL knjige treba reći da se doista nije nalazila u zrakoplovu i da očito nije bila pregledana jer se po dotadašnjim običajima ECA-e (kompanijska kultura) nalazila u prostorijama društva budući da su se sve knjižice zrakoplova, po iskazima svjedoka Škripelja i Mešetovića, nakon svakog leta donosile u ured ECA-e. Propust koji se stavlja pilotima na teret – da nisu izvršili pregled ATL knjige radi utvrđenja jesu li na zadnjem letu utvrđene neke manjkavosti, nedostaci i nepravilnosti, nije uopće od ključne važnosti u konkretnom slučaju jer je u postupku kao nesporno utvrđeno da na zadnjem letu zrakoplova prije nesreće (22. lipnja 2015.) nije bilo nedostataka ili kvarova, niti je nešto slično bilo upisano u ATL knjigu, a što je pokojni Sivić vrlo dobro znao budući da je upravo on tada upravljao zrakoplovom na povratom letu Zračna luka Bari – Zračna luka Split u vremenu od 1:50 sati.

20.3. Neprihvatljivi su i njegovi navodi da je od Pawela Wolskog saznao da je kritične prigode zrakoplovom upravljao okrivljenik Ivan Raos jer da je ustvari bio instruktor i obučavao pokojnog Ivana Sivića. Ovo jednostavno nije istina. Naime, svjedok Mešetović je sudu ispričao da mu je Pawel Wolski kazao da je zrakoplovom upravljao pokojni Ivan Sivić, a na što upućuju i ostali dokazi provedeni u postupku. Prije svega, okrivljenik Raos nije mogao biti instruktor pokojnom Ivanu Siviću na predmetnom zrakoplovu jer je pokojni Sivić imao više sati leta na predmetnom zrakoplovu od okrivljenika Raos, a osim toga iz njihovih knjižica letenja proizlazi da je pokojni Sivić za razliku od okrivljenika Raosa imao

ovlaštenja instruktora na drugim tipovima zrakoplova. Također, Sivić je bio i iskusniji pilot s obzirom da je imao skoro duplo više sati letova.

20.3.1. Zaključak da je pokojni Ivan Sivić upravljao zrakoplovom proizlazi i iz navoda vještaka Čopa da je uobičajeno da s kontrolom leta od početka leta do slijetanja komunicira kopilot, ali da u slučaju bilo kakve opasne situacije zapovjednik zrakoplova preuzima komunikaciju s nadležnom kontrolom leta. Točno se ovakva situacija nažalost i dogodila jer iz audio zapisa komunikacije s kontrolom leta proizlazi da je okrivljenik Ivan Raos kao kopilot cijelo vrijeme komunicirao s kontrolom leta i da je pokojni Sivić kada je motor otkazao kao zapovjednik zrakoplova preuzeo komunikaciju i kazao „*full-stop landing*“.

20.3.2. Ovdje još treba spomenuti da ECA nije odredila zapovjednika zrakoplova za kobni let pa se prema čl. 24. tada važećeg Pravilniku o letenju zrakoplovom ("Narodne novine" br. 128/14) smatra da je zapovjednik zrakoplova onaj pilot koji sjedi na prednjem lijevom pilotskom sjedalu, zbog čega i vještak Čop zaključuje da je po njemu pokojni Ivan Sivić bio zapovjednik zrakoplova kritične prigode jer da uopće nije mogao utvrditi u kojoj su se funkciji nalazili okrivljenik Raos i pokojni Sivić, odnosno jesu li letjeli u svrhu školovanja, treninga ili osposobljavanja.

20.4. Što se tiče certifikata o zdravstvenoj sposobnosti, u postupku nije bilo sporno da ga okrivljenik Ivan Raos u trenutku nesreće nije imao jer je valjanost tog certifikata istekla 2. siječnja 2015. pa se pojavilo pitanje je li okrivljenik Raos trebao imati taj certifikat i tko bi bio odgovoran za to što ga nije imao. Vještak Čop i svjedok Martin Klaus Dieter smatraju da pilot sve do praktičnog osposobljavanja (prvog leta) ne treba imati važeći zdravstveni certifikat i da bi isključivo pilot (okrivljenik Raos) bio odgovoran što taj certifikat nije imao, međutim sud se ne može u potpunosti složiti s tim zbog sljedećih ključnih razloga. Kao prvo, naravno da je pilot odgovoran što nema valjani certifikat o zdravstvenoj sposobnosti (u konkretnom slučaju što ga nije obnovio), međutim zbog čega je uopće ECA zaposlila pilota bez tog certifikata jer to doista, kako kaže svjedok Škripelj, nema nikakvog smisla s obzirom da postoji mogućnost da pilot prođe teorijsku obuku, a potom ne zadovolji na liječničkom pregledu, posebno imajući u vidu da je okrivljenik Raos imao upisano ograničenje u tom certifikatu (provjera tonalne audiometrije jednom godišnje). Drugo, Jasmin Mešetović je kao ovlaštena osoba ECA-e (direktor letačkih operacija i „training manager“) znao da okrivljenik Raos nema valjani zdravstveni certifikat jer mu je to ovaj kazao pa naravno da vlasniku Martinu Klausu Dieteru taj podatak nije mogao ostati nepoznat kako tvrdi u svom iskazu. Treće, vlasnik Martin Klaus Dieter je znao za letove okrivljenika Raosa od 18. i 21. svibnja 2015. na predmetnom zrakoplovu jer tako tvrde Škripelj i Mešetović, odnosno odobrio ih je, slijedom čega i on snosi odgovornost što je pilotu bez valjanog zdravstvenog certifikata dopustio letjeti, a za koji prekršaj je i propisana novčana kazna za operatore zrakoplova u iznosu od 2.654,46 do 13.272,28 eura, odnosno za odgovorne osobe operatera zrakoplova u iznosu od 663,61 do 1.990,84 eura (čl. 150. st. 1. toč. 20. i st. 2. Zakona o zračnom prometu). Dakle, kao što je već rečeno, kompanijska kultura u ECA-i je bila takva da je čak i let bez valjanog zdravstvenog certifikata bio „prihvatljivo ponašanje“.

20.5. Vjerodostojnost svjedočenja Martina Klause Dietera dovedena je u pitanje i kada tvrdi: a) da u zrakoplovnoj knjižici predmetnog zrakoplova postoje podaci od 2005. do 2014. budući da je zrakoplov u tom periodu letio, b) da je glavni spremnik za gorivo

prilikom servisa od 10. srpnja 2014. bio pregledan od ovlaštenih osoba i c) da su stavke koje se odnose na gorivni sistem prilikom servisa obavljene i potpisane od ovlaštene osobe, obzirom da ni to nije istina jer ga je vještak Čop u svom nalazu i mišljenju demantirao i zaključio da 10. srpnja 2014. u servisu u Sloveniji glavni spremnik za gorivo nije bio pregledan od ovlaštenih osoba na nečistoće, curenja i generalno stanje, da stavke koje se odnose na gorivni sistem nisu obavljene i potpisane od ovlaštene osobe pa da mu nije jasno kako je predmetni zrakoplov mogao dobiti svjedodžbu o plovidbenosti te da od travnja 2005. pa do 10. srpnja 2014. (9g/2mj/12d) u knjižici zrakoplova nema zabilježenih podataka o naletu, skladištenju motora na neodređeno vrijeme, redovnom ili izvanrednom održavanju zrakoplova u vremenu te duže neaktivnosti, kao i podataka o smještaju zrakoplova (na otvorenom prostoru ili u hangaru).

20.6. Na koncu, navodi i tvrdnje svjedoka Martina Klause Dietera idu toliko daleko da okrivljenika Ivana Raos optužuje odgovornim za stečaj ECA-e, odnosno za gubitak 150 radnih mjesta i propast investicije od 27.000.000,00 USD što je nelogično, apsurdno i protivno zdravom razumu te očito isključivo motivirano optuživanju okrivljenika da bi sa sebe skinuo odgovornost kako je to ispravno primijetio branitelj okrivljenika. Martin Klaus Dieter kao da je zaboravio razloge zbog kojih je ECA izgubila certifikate operatera zrakoplova, a o čemu je detaljno iskazivao svjedok Lažeta (odlomak 17.2. al. 1., 4., 5. i 6.). Toliko utvrđenih nepravilnosti i ozbiljnih sigurnosnih propusta te selektivno prijavljivanje istih putem sustava obaveznog izvješćivanja zvuči nevjerovatno i sud ne može prihvatiti činjenicu da je ovakvom operateru zračnog prometa u Republici Hrvatskoj bilo dopuštene obavljanje zračnog prijevoza.

21. Kod takvog stanja stvari, sud ocjenjuje obranu okrivljenika uvjerljivom i iskrenom kada tvrdi da za predmetnu zrakoplovnu nesreću nije odgovoran, ali to ne znači da je njegovo ponašanje bilo besprijekorno, što i sam potvrđuje kada govori da nije redovito evidentirao letove u svoju knjižicu leta.

21.1. Dakle, sud prihvaća obranu okrivljenika u većem njenom dijelu, odnosno u odnosu na odlučne činjenice, ali se ipak ne može prihvatiti dio okrivljenikove obrane kada tvrdi (kao i ostali svjedoci) da je bio osposobljen za upravljanje ovim zrakoplovom ako bi se radilo o slijetanju na kopno (odlomak 20.1.3.).

21.2. Neprihvatljiv je i dio njegove obrane da je 18. lipnja 2015. letio s pilotom Legovićem ili Wolskim, ali da je netko u knjižicu zrakoplova naknadno upisao pilota Jasmina Mešetovića jer je to praktički nemoguće budući da se u rubriku FO NAME upisuje ime kopilota pa Mešetovića nitko ne bi mogao dodati, odnosno napisati ga preko imena Legovića ili Wolskog. Osim toga, okrivljenik Raos se potpisao kao zapovjednik zrakoplova pa je jasno da je on kao kopilota upisao Mešetovića, a koji toga dana uopće nije bio u Splitu. Međutim, s obzirom na već spomenutu kompanijsku kulturu ECA-e, može se zaključiti da je i ovo bilo „prihvatljivo ponašanje“ i da je odobreno od vlasnika Martina Klause Dietera jer je isti naravno znao za ovaj let i upise u knjižicu zrakoplova.

22. Preostalim saslušanim svjedocima sud poklanja vjeru u većem dijelu onog što su iskazivali, međutim ipak i dijelovi njihovih iskaza imaju nedostataka pa ih se ne može u cijelosti prihvatiti kao vjerodostojne.

22.1. Tako se kao što je već rečeno svjedocima Damiru Škripelju i Jasminu

Mešetoviću ne može pokloniti vjera kada navode da su pokojni Sivić i okrivljenik Raos bili osposobljeni za upravljanje predmetnim zrakoplovom ako bi se radilo o slijetanju na kopno (odlomak 20.1.3.).

23. Zbog svega navedenog sud prihvaća kao logičan, argumentiran, visoko-stručan i kvalitetno obrazložen nalaz i mišljenje vještaka Čopa, ali ipak ne prihvaća u cijelosti njegove zaključke (toč. 19. vještva i odlomak 18.2.).

23.1. Kao prvo, predmetni zrakoplov nije mogao dobiti valjanu Potvrdu o provjeri plovidbenosti jer prilikom servisa od 10. srpnja 2014. stavke koje se odnose na gorivni sistem nisu obavljene i potpisane od ovlaštene osobe pa je i vještaku ostalo nejasno kako je ECA-i ta potvrda bila izdana. Dakle, ovo je okolnost koja bi bila od utjecaja na zrakoplovnu nesreću, a ne obrnuto kako tvrdi vještak.

23.1.1. Nadalje, okolnosti: a) da okrivljenik Ivan Raos u trenutku nesreće nije bio ovlašten za upravljanje predmetnim zrakoplovom i da nije imao valjani certifikat o zdravstvenoj sposobnosti, b) da u knjižici predmetnog zrakoplova i tehničkoj knjižici zrakoplova nisu bili evidentirani predpoletni pregled i navedeni let od 25. svibnja 2015., c) da zrakoplov zbog neevidentiranog predpoletnog pregleda u knjižicu zrakoplova u trenutku nesreće nije bio u tehnički ispravnom i plovidbenom stanju i d) nepoštivanje zrakoplovnih propisa od strane pilota (nalog za let, izvršenje predpoletnog pregleda, plan leta, knjige i isprave u zrakoplovu za vrijeme leta, nepridržavanje uputa proizvođača zrakoplova i operativnih priručnika ECA-e) nisu bile od utjecaja za zrakoplovnu nesreću s obzirom da je u postupku kao nesporno utvrđeno da okrivljenik Raos nije upravljao zrakoplovom, da je predpoletni pregled zrakoplova prije leta obavljen i da je kompanijska kultura ECA-e bila takva da je nepoštivanje navedenih zrakoplovnih propisa bilo „prihvatljivo ponašanje“.

23.1.2. Baterija zrakoplova je doista bila neispravna (ispražnjena) pa ju je trebalo zamijeniti i tu neispravnost upisati u knjižice zrakoplova, a za što je prema zakonskim propisima (čl. 24. st. 1. Pravilnika o letenju zrakoplovom, Provedbena uredba 923/2012 – SERA.2010, Uredba Komisije-EU br. 965/2012 – list 101-103 vještva) odgovoran isključivo zapovjednik zrakoplova, odnosno u konkretnom slučaju pokojni Ivan Sivić.

24. Što se tiče završnog mišljenja o uzrocima nesreće (toč. 20. vještva) sud ga prihvaća, iako je vještak Čop nekim svojim odgovorima otežao sudu utvrđenje činjeničnog stanja. To se prije svega odnosilo na pitanje je li prvo otkazao motor ili električni sustav zrakoplova jer je vještak Čop kazao da pretpostavlja da je prvo došlo do otkaza električnog sustava na zrakoplovu i tek onda do prekida rada motora jer da je bilo obrnuto da bi se mogla uključiti pomoćna električna („booster“) pumpa i opskrbljivati motor gorivom. Ovakav zaključak je kasnije promijenio, očito zbog toga što je shvatio da je radio veza u zrakoplovu u vrijeme prestanka rada motora još radila, pa je naveo da je ipak prvo otkazao motor zrakoplova, a tek onda električni sustav. Dodao je zatim da ipak ne postoji mogućnost da se motor zrakoplova ugasio zbog otkaza električnog sustava, a koju varijantu je ranije naveo da je moguća, jer da motor u slučaju otkaza električnog sustava i dalje nastavlja raditi zbog ugrađenih dvostrukih magneta koji strujom opskrbljuju svjećice motora.

24.1. Na sličan način je vještak Čop promijenio svoje mišljenje u svezi glavnog

spremnika goriva jer je u svom vještvu napisao da je taj spremnik prilikom servisa od 10. srpnja 2014. pregledan na nečistoće, curenja i generalno stanje da bi na raspravi kazao da iz liste izvršenih radova s navedenog servisa ne proizlazi da je glavni spremnik bio pregledan i da se količina nađenih nečistoća u njemu nije u mogla nataložiti u samo 8 sati naleta zrakoplova (od 10. srpnja 2014. do 25. lipnja 2015.).

24.2. Navedene promijenjene zaključke vještaka sud prihvaća, ali ne prihvaća njegov navod s rasprave, različit od onog iz vještva, da je korozija na glavnom spremniku mogla nastati uslijed prodora morske vode kada je iz Završnog izvješća Agencije i Analize tehničke ispravnosti gorivnog sustava zrakoplova društva AERO STANDARD d.o.o. utvrđeno da nije ustanovljen prodor morske vode u glavni spremnik.

24.3. Stoga, sud prihvaća mišljenje vještaka Čopa da su glavni uzroci zrakoplovne nesreće:

a) nemogućnost kontroliranja i upravljanja zrakoplovom iz razloga što je prvo otkazao motor zrakoplova, a potom i električni sustav. Do prestanka rada motora je došlo zbog nedovoljnog protoka goriva prema motoru uslijed začepljenja filtera nečistoćama koje su u njega dospjele iz spremnika za gorivo. Za ovaj propust je isključivo odgovoran vlasnik Martin Klaus Dieter jer 10. srpnja 2014. u servisu u Sloveniji glavni spremnik za gorivo nije bio pregledan od ovlaštenih osoba na nečistoće, curenja i generalno stanje te stavke koje se odnose na gorivni sistem nisu bili obavljene i potpisane od ovlaštene osobe, odnosno zrakoplov zbog toga uopće nije bio plovidben, bez obzira što je potvrdio o provjeri plovidbenosti imao. Nesreća bi se dakle spriječila da je vlasnik Martin Klaus Dieter: a) postupio po obveznim proizvođačevim radnim karticama prema kojima je glavni filter goriva u intervalima svakih 100-500 sati naleta trebalo pregledati/promijeniti ili b) postupio po preporuci Američke savezne uprave za civilno zrakoplovstvo (list 428-432 spisa) i u narednih 25 sati leta zamijenio original ugrađeni filter goriva jer su vlasnici predmetnog zrakoplova upozoreni o mogućem ugrožavanju sigurnosti zrakoplova uslijed gubitka snage motora tijekom uzlijetanja zbog nedovoljnog protoka goriva za neometani rad motora, a što se upravo u konkretnom slučaju dogodilo. Za otkaz električnog sustava zrakoplova zbog neispravne (ispražnjene) baterije je odgovoran zapovjednik zrakoplova kritične prigode pokojni Ivan Sivić (odlomak 23.1.2.),

b) let na visini ispod od 700-800 stopa (odnosno nešto više od 200 metara), a za koji može biti odgovoran samo zapovjednik zrakoplova Ivan Sivić,

c) pogrešna procjena i reakcija zapovjednika zrakoplova Ivana Sivića, koji nakon prestanka rada motora i gubitka brzine zrakoplova nije pokušao sletjeti na morsku površinu u izvanrednoj situaciji već se pokušao vratiti u zračnu luku, a čime je zrakoplov još više izgubio na visini i brzini.

25. Prema svemu navedenom nije dokazana uzročna veza između postupanja okrivljenika Ivana Raosa i nastanka zrakoplovne nesreće pa ga je valjalo osloboditi optužbe u skladu s odredbom čl. 453. toč. 3. ZKP/08 te posebno napomenuti sljedeće.

25.1. Da bi sud prema čl. 455. st. 1. ZKP/08 izrekao presudu kojom se okrivljenik proglašava krivim treba nedvojbeno utvrditi da je počinio kazneno djelo za koje je optužen. Taj najviši dokazni standard označava potrebu da okrivljenikova krivnja mora biti

pouzdana, sigurna i da ne smije ostavljati nikakvu dvojbu, čak ni tračak sumnje koji dovodi u pitanje osudu. Takav najviši dokazni standard je sasvim razumljiv jer osuda u kaznenom postupku ima za posljedicu i ograničenje ustavnih prava neke osobe, a i obveze koje mogu slijediti. Zato za osudu moraju biti izvedeni dokazi koji jasno i nedvojbeno upućuju na jedini mogući zaključak (izvan svake razumne sumnje) da je okrivljenik počinilo kazneno djelo za koje je optužen. Navedeno proizlazi i iz čl. 3. st. 3. ZKP/08 prema kojem one činjenice koje idu na štetu optuženika moraju biti utvrđene izvjesno, dakle na način da je njihovo postojanje, kako je to prethodno navedeno, izvan svake razumne sumnje, a odlučne činjenice koje idu u korist optuženika treba uzeti dokazanima čak i kada su samo vjerojatne, dakle kada postoji sumnja na njihovo postojanje pa čak i onda kada bi postojanje one činjenice koja bi išla na štetu okrivljenika bilo vjerojatnije nego postojanje činjenice koja mu ide u korist.

26. Na temelju odredbe čl. 158. st. 3. ZKP/08 oštećenici pod 1. Stečajna masa iza EUROPSKI OBALNI AVIOPRIJEVOZNIK d.o.o. u stečaju, Cavtat, Vlahe Paljetka 12, OIB: 87194377362 i pod 2. CROATIA osiguranje d.d., Zagreb, Ulica Vatroslava Jagića 33, OIB: 26187994862, se s imovinskopравnim zahtjevima upućuju u parnicu.

27. Budući da je okrivljenik oslobođen optužbe troškovi kaznenog postupka iz čl. 145. st. 2. toč. 1. do 5. KZ/11, nužni izdaci okrivljenika te nužni izdaci i nagrada branitelja idu na teret proračunskih sredstava.

U Splitu, 2. srpnja 2026.

SUDAC
Marjan Saša

POUKA O PRAVNOM LIJEKU: Protiv ove presude može se podnijeti žalba u roku od 15 dana od dana primitka pisanog otpravka iste. Žalba se podnosi u četiri primjerka ovom sudu. O žalbi odlučuje Županijski sud.

DNA:

- okrivljeniku Ivanu Raosu, Split, Krste Odaka 13
- branitelju okrivljenika Ljubi Pavasoviću Viskoviću, odvjetniku u Zagrebu
- ODO Split
- opunomoćeniku oštećenika pod 1. Stečajna masa iza EUROPSKI OBALNI AVIOPRIJEVOZNIK d.o.o. u stečaju, Čedi Prodanoviću, odvjetniku u Zagrebu
- oštećeniku pod 2. CROATIA osiguranje d.d., Zagreb, Ulica Vatroslava Jagića 33
- oštećenici pod 3. Senki Skenderović (supruga pok. Ivana Sivića), Zadar, Ulica Luke Botića 22
- oštećeniku pod 4. Timu Siviću (sinu pok. Ivana Sivića), putem zz Senke Skenderović, Zadar, Ulica Luke Botića 22
- oštećeniku pod 5. obitelj pok. Upadhyaya Vatsala Prakashkumara, Indija, 382006 Gujarat, Gandhinagar, Plot 249/2, Sektor 4A
- HZMO, Zagreb, Antuna Mihanovića 3 na br. KLASA: 140-01/21-29/367, URBROJ: 341-99/24-07/1-23-7 (po pravomoćnosti)
- u spis

Broj zapisa: **9-3088b-78f80**

Kontrolni broj: **034eb-8d0cf-2ae86**

Ovaj dokument je u digitalnom obliku elektronički potpisan.

Vjerodostojnost dokumenta možete provjeriti na sljedećoj web adresi:

<https://e-komunikacija.pravosudje.hr/provjera-vjerodostojnosti>



unosom gore navedenog broja zapisa i kontrolnog broja dokumenta.

Provjeru možete napraviti i skeniranjem QR koda. Sustav će u oba slučaja prikazati izvornik ovog dokumenta.

Ukoliko je ovaj dokument identičan prikazanom izvorniku u digitalnom obliku, **Općinski sud u Splitu** potvrđuje vjerodostojnost dokumenta.