

### 3. RADNE METODE I OPERATIVNE PROCEDURE

Pružatelji usluga komunikacije, navigacije ili nadgledanja su u stanju da dokažu da su njihove radne metode i operativne procedure usklađene sa standardima iz Aneksa 10 o zrakoplovnim telekomunikacijama Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu u sljedećim verzijama u mjeri u kojoj su relevantni za pružanje usluga komunikacije, navigacije ili nadgledanja u predmetnom zračnom prostoru:

- (a) Tom I o radio-navigacionim sredstvima u šestom izdanju od jula 2006, uključujući sve izmjene i dopune do br. 85;
- (b) Tom II o komunikacionim postupcima uključujući one koje imaju status PANS u šestom izdanju od oktobra 2001, uključujući sve izmjene i dopune do br. 85;
- (c) Tom III o komunikacionim sistemima u drugom izdanju od jula 2007, uključujući sve izmjene i dopune do br. 85;
- (d) Tom IV o sistemima za radarski nadzor i izbjegavanje sudara u četvrtom izdanju od jula 2007, uključujući sve izmjene i dopune do br. 85;
- (e) Tom V o korištenju spektra zrakoplovnih radio frekvencija u drugom izdanju od jula 2001, uključujući sve izmjene i dopune do br. 85.

### DODATAK VI - POPIS PRIMJERA OZBILJNIH INCIDENATA

- 1) Niže navedeni incidenti su tipični primjeri incidenata za koje se može reći da pripadaju ozbiljnim incidentima. Lista nije konačna i služi samo kao smjernica u vezi sa definicijom "ozbiljnog incidenta":
  - 1) Blizak susret u zraku koji zahtijeva manevar izbjegavanja sa ciljem da se izbjegne sudar ili nebezbedna situacija ili pri kojem bi postupak izbjegavanja predstavljao odgovarajuću radnju;
  - 2) Kontrolirani let prema tlu (*CFIT*) koji je jedva izbjegnuto;
  - 3) Prekinuto polijetanje na zatvorenoj ili zauzetoj poletno-sletnoj stazi, na rulnoj stazi, osim odobrenih operacija helikoptera, ili sa nedodijeljene poletno-sletne staze;
  - 4) Polijetanje sa zatvorene ili zauzete poletno-sletne staze, sa rulne staze, osim odobrenih operacija helikoptera, ili sa nedodijeljene poletno-sletne staze;
  - 5) Slijetanje ili pokušaj slijetanja na zatvorenu ili zauzetu poletno-sletnu stazu, na rulnu stazu, osim odobrenih operacija helikoptera, ili na nedodijeljenu poletno-sletnu stazu, nemogućnost postizanja predviđenih performansi za vrijeme polijetanja ili početnog penjanja;
  - 6) Požar i dim u putničkom prostoru, u prostoru za tovar ili požar na motoru, čak iako su takvi požari ugašeni upotrebom sredstava za gašenje;
  - 7) Događaji kod kojih je letačka posada morala da koristi kiseonik za slučaj nužde;
  - 8) Kvar na konstrukciji zrakoplova ili raspad motora, uključujući i nekontrolirane kvarove na turbinskom motoru, koji se ne klasifikuju kao nesreća;
  - 9) Višestruki kvarovi jednog ili više sistema zrakoplova koji ozbiljno utiču na upravljanje zrakoplovom;
  - 10) Slučajevi onesposobljenosti letačke posade tokom leta;
  - 11) Situacije u kojim količina goriva zahtijeva da pilot proglaši vanredno stanje;
  - 12) Upadi na poletno-sletnu stazu, klasifikovani kao ozbiljnost A stepena prema Priručniku o sprečavanju upada na poletno-sletnu stazu (ICAO doc. 9870), a koji sadrži informacije o klasifikovanju ozbiljnosti;
  - 13) Incidenti pri polijetanju ili slijetanju;

- 14) Incidenti, kao što je slijetanje prije poletno-sletne staze, slijetanje sa zaustavljanjem preko kraja poletno-sletne staze ili izlijetanje bočno van granica poletno-sletne staze, kvarovi sistema, meteorološke nepogode, upravljanje zrakoplovom izvan odobrenih aerodinamičkih ograničenja ili druge pojave koje su mogle izazvati teškoće pri upravljanju zrakoplovom, kvar više od jednog sistema u redundantnom sistemu koji je obavezan za vođenje leta ili navigaciju.

### 1227

Temeljem članka 16. i članka 61. stavak (2) Zakona o upravi ("Službeni glasnik BiH", broj 32/02 i 102/09) i članka 14. Zakona o zrakoplovstvu BiH ("Službeni glasnik BiH", broj 39/09), generalni direktor Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine donosi

### PRAVILNIK O IZMJENAMA I DOPUNAMA PRAVILNIKA O AERODROMIMA

#### Članak 1.

U članku 2. dodati sljedeće pojmove:

- 98) **Kartografski podaci o aerodromu** (*Aerodrome mapping data*): podaci koji se prikupljaju u svrhu objedinjavanja kartografskih informacija o aerodromu za zrakoplovne potrebe.
- 99) **Baza kartografskih podataka o aerodromu** (*Aerodrome mapping database*): zbirka kartografskih podataka o aerodromu koji su organizirani i posloženi u strukturirani skup podataka.
- 100) **Kritična točka** (*Hot spot*): lokacija (mjesto) na operativnoj površini aerodroma na kojoj se ranije dogodio ili postoji potencijalni rizik da se dogodi sudar ili neodobreni upad na uzletno-sletnu stazu, te na kojoj je potreban povećan oprez pilota/vozača.
- 101) **Sustav upravljanja sigurnošću** (*SMS*): visoko organizirani pristup u upravljanju sigurnošću uključujući: neophodne organizacione strukture, odgovornosti, politiku i procedure.
- 102) **Klasifikacija integriteta** (zrakoplovni podaci): Klasifikacija zasnovana na potencijalnom riziku koji proističe iz korištenja oštećenih podataka. Zrakoplovni podaci se klasifikuju kao:
  - a) rutinski podaci: postoji veoma mala vjerojatnoća da će pri korištenju oštećenih rutinskih podataka siguran nastavak leta i slijetanje zrakoplova biti ozbiljno ugroženi uz mogućnost katastrofe;
  - b) bitni podaci: postoji mala vjerojatnoća da će pri korištenju oštećenih bitnih podataka siguran nastavak leta i slijetanje zrakoplova biti ozbiljno ugroženi uz mogućnost katastrofe; i
  - c) kritični podaci: postoji velika vjerojatnoća da će pri korištenju kritičnih podataka siguran nastavak leta i slijetanje zrakoplova biti ozbiljno ugroženi uz mogućnost katastrofe.
- 103) **Sigurnosna površina kraja uzletno-sletne staze** (*RESA*): površina simetrična sa produženom središnjom crtom uzletno-sletne staze koja se nalazi uz završetak staze i čija je prvenstvena namjena smanjenje rizika od oštećenja zrakoplova u slučaju da sleti ispred ili se zaustavi iza površine uzletno-sletne staze.

#### Članak 2.

U odjeljku 3. Certificiranje aerodroma članak 6. stavak (1) mijenja se i glasi:

(1) Nacionalna zrakoplovna vlast će certifikovati aerodrome koji se koriste za međunarodne operacije u skladu sa nacionalnim propisima.

Kao dio procesa certifikacije, nacionalna zrakoplovna vlast će osigurati da aerodromski priručnik sadrži sve važne informacije o aerodromskoj lokaciji, infrastrukturi, službama, opremi, operativnim procedurama, organizaciji i uključujući sustav upravljanja sigurnošću bude dostavljen od strane podnositelja zahtjeva za odobrenje/prihvatanje prije izdavanja aerodromske svjedodžbe.

#### Članak 3.

U odjeljku 3. Certificiranje aerodroma u stavku (1) iza riječi "certificirani" dodati sljedeće:

"U okviru certifikacije aerodroma, zrakoplovne vlasti su dužne da se pobrinu da, prije nego što aerodromskom operatoru izdaju svjedodžbu za aerodrom, podnositelj zahtjeva dostavi aerodromski priručnik na odobrenje/prihvatanje koji sadrži relevantne informacije o lokaciji aerodroma, njegovim objektima, službama, opremi, operativnim postupcima, organizaciji i upravi, uključujući i sustav upravljanja sigurnošću.

U odjeljku 3. Certificiranje aerodroma članak 6. stavak (1) masa 2730 kg mijenja se u 2370 kg.

#### Članak 4.

U odjeljku 4. Upravljanje sigurnošću članak 7. stavak se mijenja i glasi:

(1) "Aerodromski operator će u cilju postizanja prihvatljive razine sigurnosti aerodromskih operacija uspostaviti sustav upravljanja sigurnošću na aerodromu koji će biti usklađen sa nacionalnim programom sigurnosti".

#### Članak 5.

U odjeljku 5. Projektovanje aerodroma članak 8. dodati stavak (3) koji glasi:

(3) "Na dostavljenu lokacijsku ili tehničku dokumentaciju (glavni projekat, idejno rješenje, studije, elaborati itd.) vezanu za izgradnju, dogradnju, rekonstrukciju aerodroma, objekata na aerodromu i manevarskih površina, Direkcija za civilno zrakoplovstvo BiH izdaje suglasnost na iste."

#### Članak 6.

U članku 10. stavak (2) se mijenja i glasi:

(2) "Operator aerodroma ili države ugovornice osiguravaju održavanje cjelovitosti zrakoplovnih podataka tijekom cijelog procesa njihove obrade – od premjeravanja/izvora do sljedećeg korisnika kojem su namijenjeni. Primjenjuju se sljedeće klasifikacije i razine cjelovitosti podataka, a temeljem primjenjivih klasifikacija cjelovitosti, postupcima validacije i verifikacije se:

- za rutinske podatke: izbjegava oštećenje tijekom cijelog procesa obrade podataka;
- za bitne podatke: obezbjeđuje se da ni u jednoj fazi cjelokupnog procesa ne dođe do oštećenja i može po potrebi uključivati dodatne procese da bi se riješili potencijalni rizici u ukupnoj arhitekturi sustava da bi se dodatno obezbjedila cjelovitost podataka na ovoj razini; i
- za kritične podatke: obezbijediti da ni u jednoj fazi cjelokupnog procesa ne dođe do oštećenja i uključiti dodatne postupke obezbjeđivanja cjelovitosti da bi se u potpunosti ublažile posljedice grešaka koje su temeljnom analizom ukupne arhitekture sustava prepoznate kao potencijalni rizici po cjelovitost podataka.

#### Članak 7.

U članku 15. (Nosivost kolnika)

Stavak (5) pod točkom c) tabela se mijenja u:

Najveća dozvoljena kategorija pritiska u gumama točkova zrakoplova	KOD
Neograničeno: bez ograničenja pritiska	W
Visoka: pritisak ograničen na 1,75 Mpa	X
Srednja: pritisak ograničen na 1,25 Mpa	Y
Niska: pritisak ograničen na 0,50 Mpa	Z

Stavak (6) pod točkom b) Primjer 2 - najveći dozvoljeni pritisak u gumama točkova zrakoplova mijenja se u 1,25 Mpa.

#### Članak 8.

U članku 18. stavak (3) pod točkom c) brisati riječ "ili" i dodati zarez iza riječi bljuzgavicu i led i dodati iza riječi led i "mraz".

U članku 18. stavak (3) pod točkom f) brisati riječ "ili" i dodati zarez iza riječi uzletno-sletnoj stazi, a iza riječi stazi za voženje dodati riječi "ili stajanci".

U članku 18. stavak (3) iza riječi "stazi za voženje" dodati sljedeće:

"ili drugih nečistoća kao što su: blato, prašina, pijesak, vulkanski dim, ulje i guma".

#### Članak 9.

U članku 18. u stavku (5) točka c) se briše i zamjenjuje sa sljedećim:

Opis pojave	Izraz za označavanje pojave
c) U smislu performansi zrakoplova, uzletno-sletna staza na kojoj je više od 25 procenata njene površine (bilo da se radi o izoliranim mjestima ili ne) koja se koriste u okviru zahtijevane dužine i širine pokriveno vodom koja je dublja od 3 mm.	Stajaća voda

dok se točka d) u potpunosti briše.

#### Članak 10.

U članku 18. stavak (8) u točki a) iza riječi zrakoplova dodati sljedeće:

"i o tome se pravi izvješće SNOWTAM".

U članku 18. dodati stavak (9) koji glasi:

(9) "Kad god je prisutan i prijavljen snijeg, bljuzgavica, led ili mraz u opisu uvjeta na površini uzletno-sletne staze, treba koristiti sljedeće pojmove: suvi snijeg, mokri snijeg, zbijeni snijeg, mokri zbijeni snijeg, bljuzgavica, led, mokar led, mraz, suvi snijeg po ledu, mokar snijeg po ledu, tretiran hemijskim sredstvima, pijesak prisutan i treba obuhvatiti, gdje je to primjenjivo, procjenu debljine nanosa nečistoće."

#### Članak 11.

U članku 31. stavak (2) se mijenja i glasi:

(2) Asfaltirana uzletno-sletna staza treba biti tako izgrađena da osigura koeficijent trenja na ili iznad minimalne razine trenja dozvoljene od strane zrakoplovne vlasti.

U stavku (4) iza broja 1,0 mm dodaje se "Da bi se obezbjedila neophodna svojstva trenja površine, treba voditi računa o makroteksturi i mikroteksturi."

U članku 31. dodaje se stavak (6) koji glasi:

(6) "Površinu kolničke (asfaltne i/ili betonske) uzletno-sletne staze treba izmjeriti nakon što je izgrađena ili obnovljena da bi se utvrdilo da svojstva trenja uzletno-sletne staze zadovoljavaju projektne ciljeve".

#### Članak 12.

U članku 35. (RESA) dodati stavak (10) i (11) koji glase:

(10) Ako je instaliran EMAS sustav (*Engineered Material Arresting System*) sustav za zaustavljanje zrakoplova, onda se dužina RESA-e može smanjiti temeljem specifikacija dizajniranog sustava ali uz prihvatanje/odobrenje zrakoplovne vlasti.

(11) Zaštitna površina kraja uzletno-sletne staze se treba pružati, ukoliko je izvodljivo od kraja osnovne staze uzletno-sletne staze do najmanje:

- a) 240 m kada je kodni broj 3 ili 4, ili kraće kada je postavljen zaustavni sustav –EMAS,  
 b) 120 m kada je kodni broj 1 ili 2, a uzletno-sletna staza instrumentalnog tipa, ili kraća kada je postavljen zaustavni sustav,  
 c) 30m kada je kodni broj 1 ili 2, a uzletno-sletna staza neinstrumentalnog tipa.

Članak 13.

U članku 59. Tabela 4-1. Dimenzije i nagibi površina ograničenija prepreka - staze za slijetanje zamjenjuje se tabelom:

## STAZE ZA SLIJETANJE

KLASIFIKACIJA STAZA										
Površina i dimenzije <sup>a</sup>	Neinstrumentalne				Instr. neprecizni prilaz			Instr. precizni prilaz kat.		
	Kodni broj				Kodni broj			I	II ili III	
	1	2	3	4	1,2	3	4	Kodni broj	Kodni broj	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
STOŽASTA										
Nagib	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Visina	35m	55m	75m	100m	60m	75m	100m	60m	100m	100m
UNUTARNJA HORIZONTALNA										
Visina	45m	45m	45m	45m	45m	45m	45m	45m	45m	45m
Radius	2000 m	2500m	4000m	4000m	3500m	4000m	4000m	3500m	4000m	4000m
UNUTARNJA PRILAZNA										
Širina	-	-	-	-	-	-	-	90m	120m <sup>e</sup>	120m <sup>e</sup>
Udaljenost od praga	-	-	-	-	-	-	-	60m	60m	60m
Duljina	-	-	-	-	-	-	-	900m	900m	900m
Nagib	-	-	-	-	-	-	-	2,5%	2%	2%
PRILAZNA										
Duljina unutarnjeg ruba	60m	80m	150m	150m	150m	300m	300m	150m	300m	300m
Udaljenost od praga	30m	60m	60m	60m	60m	60m	60m	60m	60m	60m
Divergencija (svaka strana)	10%	10%	10%	10%	15%	15%	15%	15%	15%	15%
Prva sekcija										
Duljina	1600m	2500m	3000m	3000m	2500m	3000m	3000m	3000m	3000m	3000m
Nagib	5%	4%	3,33%	2,5%	3,33%	2%	2%	2,5%	2	2%
Druga sekcija										
Duljina	-	-	-	-	-	3600m <sup>b</sup>	3600 m <sup>b</sup>	12000m	3600 m <sup>b</sup>	3600 m <sup>b</sup>
Nagib	-	-	-	-	-	2,5%	2,5%	3%	2,5%	2,5%
Horizontalna sekcija										
Duljina	-	-	-	-	-	8400 m <sup>b</sup>	8400 m <sup>b</sup>	8400 m <sup>b</sup>	8400 m <sup>b</sup>	8400 m <sup>b</sup>
Ukupna duljina	-	-	-	-	-	15000m	15000m	15000m	15000m	15000m
PRIJELAZNA										
Nagib	20%	20%	14,3%	14,3%	20%	14,3%	14,3%	14,3%	14,3%	14,3%
UNUTARNJA PRIJELAZNA										
Nagib	-	-	-	-	-	-	-	40%	33,3%	33,3%
KLASIFIKACIJA STAZA										
Površina i dimenzije <sup>a</sup>	Neinstrumentalne				Instr. neprecizni prilaz			Instr. precizni prilaz kat.		
	Broj koda				Broj koda			I	II ili III	
	1	2	3	4	1,2	3	4	Broj koda	Broj koda	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
POVRŠINA PREKINUTOG SLIJETANJA										
Duljina unutarnjeg ruba	-	-	-	-	-	-	-	90m	120m <sup>e</sup>	120m <sup>e</sup>
Udaljenost od praga	-	-	-	-	-	-	-	c	1800m <sup>d</sup>	1800m <sup>d</sup>
Divergencija (svaka strana)	-	-	-	-	-	-	-	10%	10%	10%
Nagib	-	-	-	-	-	-	-	4%	3,33%	3,33%

a. Sve dimenzije su mjerene horizontalno osim ukoliko nije drukčije utvrđeno.  
 b. Varijabilna duljina  
 c. Udaljenost do kraja osnovne staze ili  
 d. do kraja uzletno-sletne staze, već prema tome što je kraće.  
 e. Gdje je slovo koda F (stupac 3 tabele 1-1), širina se povećava na 155 m. Za informacije o zrakoplovima kodnog slova F, koji su opremljeni digitalnom avionikom koja omogućuje naredbama za upravljanje održavanje uspostavljenog pravca tijekom manevra kruženja, vidi Kružno 301 – Novi veći zrakoplovi – Povreda zone bez prepreka: Operativne mjere i aeronautička studija.

## Članak 14.

U članku 63. u stavku (1) u točki a) slovo "i" se zamjenjuje sa "i/ili".

U stavku (1) u točki b) iza riječi općina dodaje se novi red koji glasi:

- dokaz o uplati administrativne takse i naknade.

U članku 63. stavak (2) se mijenja u novi stavak koji glasi:

- (2) "Za sve nove objekte, koji se planiraju graditi izvan granica površina ograničenija prepreka, čija je planirana visina 45m iznad tla na kome se planiraju graditi i koji su izvan naseljenih mjesta, obvezna je suglasnost Direkcije za civilno zrakoplovstvo BiH, utemeljena na upućenom zahtjevu za suglasnost, te (uz zahtjev) dostaviti dokumentaciju navedenu u stavku (1) navedenog članka.

Objekti u zonama koje se nalaze izvan granica površina ograničenja prepreka, čija je planirana visina 150m i više iznad tla na kome se planiraju graditi, smatrat će se preprekama, osim ako posebna aeronautička studija koju izrađuje i dostavlja podnositelj zahtjeva ne pokaže da ovi objekti neće predstavljati opasnost za zrakoplove.

Ova studija može uzeti u obzir prirodu predmetnih operacija i može razlikovati dnevne i noćne operacije."

#### Članak 15.

U članku 64. dodaju se novi stavak (3) i (4) koji glase:

- (3) "Prije izgradnje objekata izvan granica površina za ograničavanje prepreka, a koji se pružaju iznad naseljenih mjesta, potrebno je pribaviti suglasnost Direkcije za civilno zrakoplovstvo."
- (4) "Drugi objekti izvan površina za ograničenje prepreka trebaju biti označeni i/ili/osvijetljeni od strane podnositelja zahtjeva kada zrakoplovna studija ukazuje da bi objekt mogao predstavljati opasnost za zrakoplove."
- (5) "Nadzemne žice, kabeli itd., koji prelaze rijeku, vodeni put, dolinu ili autoput trebaju biti označeni od strane podnositelja zahtjeva, a njihovi noseći tornjevi označeni ili osvijetljeni kada zrakoplovna studija ukazuje da žice ili kabeli mogu predstavljati opasnost za zrakoplov."

#### Članak 16.

U članku 77. stavak (3) se briše i zamjenjuje sljedećim.

"Kada za to postoje uvjeti:

- a) Dodatno istaknuta oznaka središnje crte staze za vožnju proteže se od pozicije za čekanje oblik A (prikazano na slici 5-6: Oznake staze za vožnju) u dužini od najviše 47m u smjeru kretanja od uzletno-sletne staze. Vidjeti sliku 5-7 (a).
- b) Ako se dodatno istaknuta oznaka središnje crte staze za vožnju križa na udaljenosti manjoj od 47m sa drugom oznakom pozicije za čekanje, npr. sa pozicijom za čekanje na uzletno-sletnoj stazi kategorije II ili III sa preciznim prilazom, dodatno istaknuta oznaka središnje crte staze za vožnju se

izvodi na način da se prekida na udaljenosti od 0,9m ispred i iza oznake pozicije za čekanje sa kojom se križa. Dodatno istaknuta središnja linija staze za vožnju koja se križa sa oznakom pozicije za čekanje mora se produžiti iza točke križanja za najmanje 3 isprekidane linije ili do ukupne dužine od 47m, u zavisnosti od toga šta je veće dužine. Vidjeti sliku 5-7 (b).

- c) Ako dodatno istaknuta središnja linija staze za vožnju prolazi kroz križanje dvije staze za vožnju na udaljenosti manjoj od 47m od oznake pozicije za čekanje, dodatno istaknuta središnja linija mora biti izvedena na način da se prekida na udaljenosti od 1,5m ispred i iza točke u kojoj središnja linija staze za vožnju, sa kojom se križa, prelazi preko dodatno istaknute središnje crte staze za vožnju. Dodatno istaknuta središnja linija staze za vožnju, koja prolazi kroz križanje dvije staze za vožnju, mora se produžiti iza točke križanja za najmanje 3 isprekidane linije ili do ukupne duljine od 47m, u zavisnosti od toga šta je veće dužine. Vidjeti sliku 5-7(c).
- d) Kada se dvije središnje crte staze za vožnju spajaju na oznaci ili prije oznake pozicije za čekanje, isprekidana linija sa unutarnje strane ne smije biti kraća od 3m. Slika 5-7(d).
- e) Kada su dvije oznake pozicije za čekanje postavljene jedna nasuprot drugoj na udaljenosti manjoj od 94m, dodatno istaknute oznake središnje crte staze za vožnju moraju biti izvedene u punoj dužini između tako postavljenih pozicija za čekanje. Dodatno istaknute oznake središnje crte staze za vožnju ne protežu se ni preko jedne ni preko druge oznake pozicije za čekanje. Slika 5-7(e).

#### Članak 17.

Postojeću sliku 5-7 zamijeniti sa slikom 5-7 - Oznaka središnje crte staze za vožnju

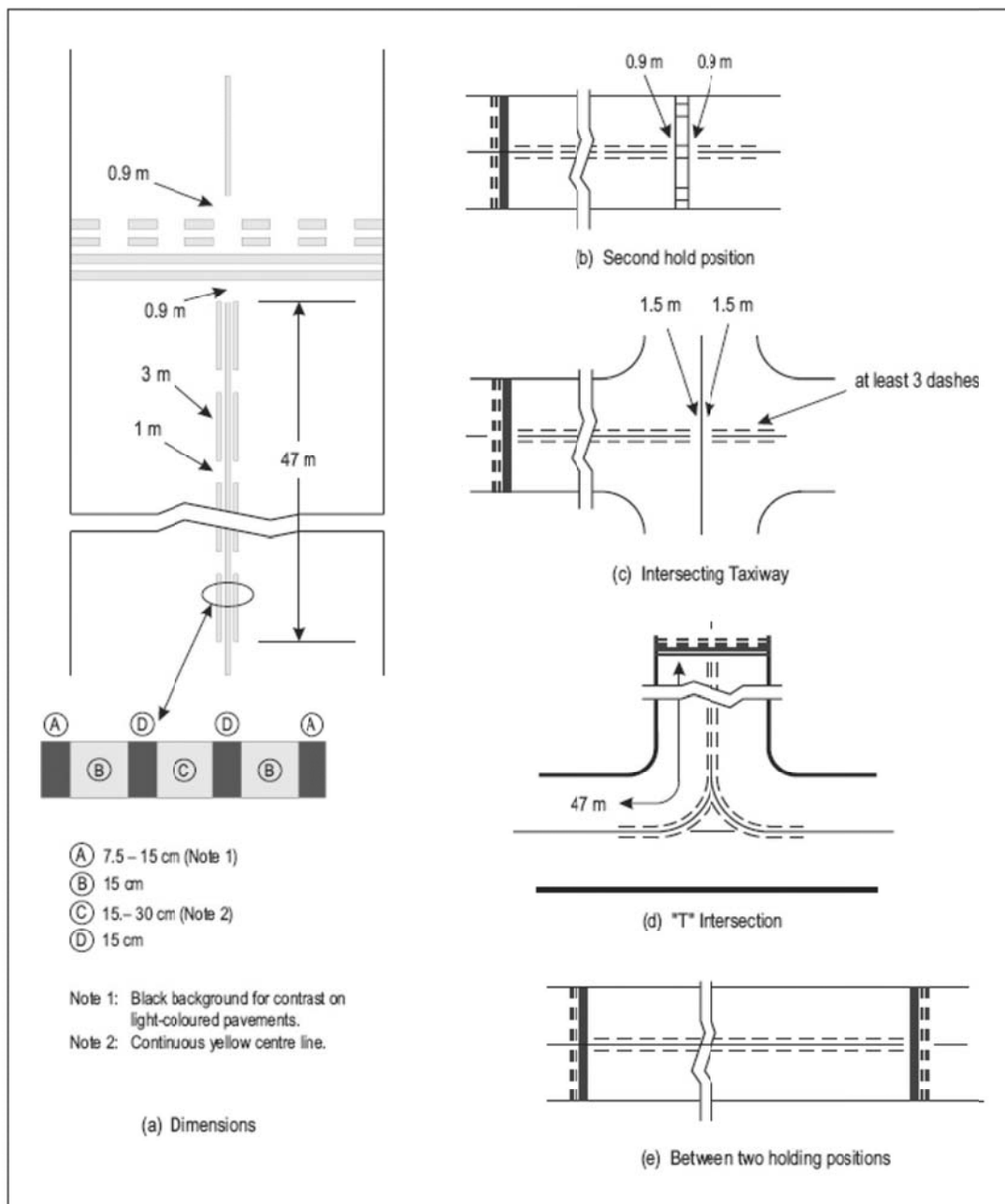


Figure 5-7. Enhanced Taxiway Centre Line Marking

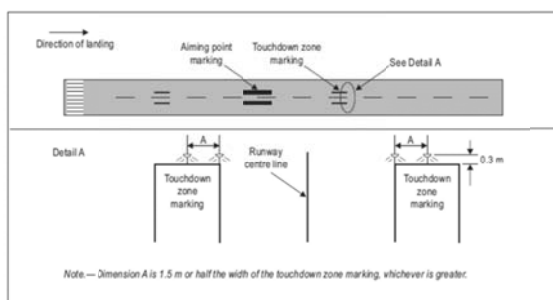
## Članak 18.

U članku 108. dodaje se novi stavak (8) koji glasi:

- (8) "Jednostavni sustav osvjjetljenja zone dodira postavlja se u cilju lakšeg uočavanja zone dodira u svim uvjetima vidljivosti, kako bi pilot mogao odlučiti o odustajanju od slijetanja u slučaju da zrakoplov nije sletio na uzletno-sletnu stazu do određene njene točke. Od velike je važnosti da piloti koji izvode operacije na aerodromima koji koriste jednostavni sustav osvjjetljenja zone dodira budu upoznati sa namjenom ovih svjetala.

Lokacija - Jednostavni sustav osvjjetljenja zone dodira sastoji se od dva para svjetala postavljenih sa svake strane središnje crte uzletno-sletne staze na udaljenosti od 0,3 metra ispred završnog ruba oznake zone dodira, posmatrano u smjeru slijetanja zrakoplova. Poprečna udaljenost između dva unutarnja svjetla jednostavnog sustava osvjjetljenja zone dodira mora biti jednaka poprečnoj udaljenosti između dvije paralelne linije koje su sastavni dio oznake zone dodira. Razmak između dva svjetla jednog para svjetala ne smije biti veći od 1,5m ili 50% od širine linije oznake zone dodira na kojoj su postavljeni, u zavisnosti od toga šta je veće. (Slika 5-24a) Jednostavni sustav osvjjetljenja zone dodira.

Rasvjetna tijela jednostavnog sustava osvjjetljenja zone dodira moraju biti učvršćena i emitovati jednosmjerni snop bijelog svjetla promjenjivog intenziteta usmjerenog na način da budu vidljiva pilotu zrakoplova u prilazu uzletno-sletnoj stazi."



Slika 5-24a Jednostavni sustav osvjjetljenja zone dodira

## Članak 19.

U članku 138. iza točke b) stavljamo točku c) a iza nje točku d).

## Članak 20.

U članku 139. dodaju se stavak (3) i (4) koji glase:

- (3) "Nepokretni objekt koji nije prepreka, a nalazi se u blizini auto-puta ili korita rijeke (koji se koriste za navigaciju u uvjetima VFR letenja), i/ili se aeronautičkom studijom utvrdi da taj objekt može predstavljati opasnost za zrakoplov u letu, mora biti označen i osvijetljen od strane podnositelja zahtjeva."
- (4) "Električni dalekovodi i drugi kabeli postavljeni iznad riječnog toka, ili vodenog puta, ili doline, ili se aeronautičkom studijom utvrdi da mogu predstavljati opasnost za zrakoplov u letu, moraju biti označeni od strane podnositelja zahtjeva."

## Članak 21.

U članku 114. dodaje se stavak (19) koji glasi:

- (19) "Kada se više od jedne zaustavne prečke odnosi na određeno križanje staze za vožnju i uzletno-sletne staze, samo jedna smije biti osvijetljena u datom trenutku."

## Članak 22.

U članku 140. iza riječi "označen" briše se slovo "i" a umjesto njega stavljamo zarez (,) i slovo "a".

## Članak 23.

U članku 141. iza riječi "označen" briše se slovo "i" a umjesto njega stavljamo zarez (,) i slovo "a".

## Članak 24.

U članku 142. u stavku (6) iza riječi "rijeke" dodati riječ "vodeni put" i iza riječi "označeni" slovo "i" zamjeniti sa "ili".

## Članak 25.

U članku 143. mijenja se naslov u **Označavanje i/ili osvjjetljavanje objekata**.

U članku 143. u stavku (3) iza riječi "zastavicama" dodaje se sljedeća rečenica:

"Kada se pokretni objekti označavaju bojom, treba koristiti samo jednu upadljivu boju, najpoželjnije je crvenu ili žuto-zelenu za vozila hitnih službi, a žutu za servisna vozila."

U članku 143. dodaje se stavak (4) i (5) koji glase:

- (4) Postojanje objekata koji moraju biti osvijetljeni, kao što je navedeno u članku 144. na slici 6.2, se pokazuje svjetlima niskog, srednjeg ili visokog intenziteta, ili kombinacijom tih svjetala.
- (5) Svjetla niskog intenziteta prepreka, tipa A, B, C, i D svjetla srednjeg intenziteta za označavanje prepreka tipa A, B i C, svjetla visokog intenziteta za označavanje prepreka tipa A i B, su u skladu sa specifikacijama u Tabeli 6-3 – Karakteristike svjetala prepreka i Dodatku 1 Pravilnika o aerodromima.

## Članak 26.

U članku 145. dodati stavak (7) koji glasi:

- (7) "Kada se utvrdi da nadzemnu žicu, kabel, itd. treba označiti, ali nije izvodljivo postaviti oznake na žici, kabelu, onda na njihovim nosećim tornjevima treba obezbijediti svjetla visokog intenziteta za označavanje prepreka, tipa B."

## Članak 27.

U članku 147. u stavku (4) dodaje se rečenica koja glasi:

"Svjetla niskog intenziteta za označavanje prepreka, tipa C, na vozilima povezanim sa hitnim ili službama obezbjeđenja su trepćuće-plava, a ona na ostalim vozilima trepćuće-žuta."

U članku 147. u stavku (8) dodati točke c, d, e, f i g, koje glase:

- c) Kada se koriste svjetla visokog intenziteta za označavanje prepreka, tipa A, ona se raspoređuju na jednakim intervalima koji ne prelaze 105m između razine zemljišta i svjetla/svjetala na vrhu, osim kada je objekt koji treba označiti okružen zgradama, pa se pri utvrđivanju broja razine svjetala, visina vrhova zgrada može koristiti kao ekvivalent razine zemljišta.
- d) Kada, po mišljenju nadležnog tijela, korištenje svjetala visokog intenziteta za označavanje prepreka, tipa A, noću može zaslijepiti pilote u blizini aerodroma (unutar radijusa od približno 10 000 m) ili izazvati ozbiljnu zabrinutost za zaštitu okoline, treba koristiti sama svjetla srednjeg intenziteta za označavanje prepreka, tipa C, dok svjetla srednjeg intenziteta za označavanje prepreka, tipa B, treba koristiti sama ili u kombinaciji sa svjetlima niskog intenziteta za označavanje prepreka, tipa B.
- e) Kada je neki objekt označen svjetlima srednjeg intenziteta za označavanje prepreka, tipa A, na srednjim razinama se osiguravaju dodatna svjetla. Ova dodatna srednja svjetla treba rasporediti što je moguće više jednako, između svjetala na vrhu i na razini

- zemljišta ili razini vrhova okolnih zgrada, u zavisnosti od situacije, sa razmakom koji ne prelazi 105 m.
- f) Kada je neki objekt označen svjetlima srednjeg intenziteta za označavanje prepreka, tipa B, na srednjim razinama se osiguravaju dodatna svjetla. Ova dodatna srednja svjetla su naizmjenično svjetla niskog intenziteta za označavanje prepreka, tipa B, i svjetla srednjeg intenziteta za označavanje prepreka, tipa B, i treba ih rasporediti što je moguće više jednako, između svjetala na vrhu i na razini zemljišta ili razini vrhova okolnih zgrada, u zavisnosti od situacije, sa razmakom koji ne prelazi 52 m.
- g) Kada je neki objekt označen svjetlima srednjeg intenziteta za označavanje prepreka, tipa C, na srednjim razinama se osiguravaju dodatna svjetla. Ova dodatna srednja svjetla treba rasporediti što je moguće više jednako, između svjetala na vrhu i na razini zemljišta ili razini vrhova okolnih zgrada, u zavisnosti od situacije, sa razmakom koji ne prelazi 52 m.

## Članak 28.

U članku 148. stavak (6) iza riječi "razinama" dodati rečenicu:

"Ova dodatna srednja svjetla treba rasporediti što je moguće više jednako, između svjetala na vrhu i na razini zemljišta ili razini vrhova okolnih zgrada, u zavisnosti od situacije, sa razmakom koji ne prelazi 105 m."

## Članak 29.

U članku 149. u Tabeli 6-2 u prvoj koloni riječ IRT mijenjati u AGL (*Above Ground Level*) - iznad razine zemlje.

## Članak 30.

U članku 151. dodati stavak (5) koji glasi:

- (5) "Svjetla visokog intenziteta za označavanje prepreka su namijenjena za korištenje danju kao i noću. Treba obratiti pažnju na to da ova svjetla ne stvore zbunjujuće zasljepljivanje. Smjernice o projektovanju, radu i lokaciji svjetala visokog intenziteta za označavanje prepreka su date u Priručniku za projektovanje aerodroma, (Doc 9157) Dio 4."

U članku 151. Tabela 6-3 - Karakteristike svjetala za označavanje prepreka se zamjenjuje sljedećom Tabelom:

1	2	3	4			7
			Vršni intenzitet (cd) pri datoj osvjetljenosti pozadine			
Vrsta svjetla	Boja	Vrsta signala/stopa bljeskanja	Dan (iznad 500cd/m <sup>2</sup> )	Sumrak (50-500 cd/m <sup>2</sup> )	Noć (ispod 50cd/m <sup>2</sup> )	Tabela za distribuciju svjetala
Niski intenzitet, Tip A (fiksirana)	Crvena	Fiksiran	N/A	N/A	10	6-X
Niski intenzitet, Tip B (fiksirana)	Crvena	Fiksiran	N/A	N/A	32	6-X
Niski intenzitet, Tip C (mobilna prepreka)	Žuta/plava (a)	Bljeskanje (60-90) fpm	N/A	40	40	6-X
Niski intenzitet, Tip D (vozila za vođenje)	Žuta	Bljeskanje (60-90) fpm	N/A	200	200	6-X
Srednji intenzitet, Tip A	Bijela	Bljeskanje (20-60) fpm	20 000	20 000	2 000	6-Y
Srednji intenzitet, Tip B	Crvena	Bljeskanje (20-60) fpm	N/A	N/A	2 000	6-Y
Srednji intenzitet, Tip C	Crvena	Fiksiran	N/A	N/A	2 000	6-Y
Visoki intenzitet, Tip A	Bijela	Bljeskanje (40-60) fpm	200 000	20 000	2 000	6-Y
Visoki intenzitet, Tip B	Bijela	Bljeskanje (40-60) fpm	100 000	20 000	2 000	6-Y

a) Vidi članak 147. stavak (4)

U članku 151. dodaju se nove tabele kako slijedi:

Tabela - 6-X Distribucija svjetala za svjetla niskog intenziteta za označavanje prepreka

	Minimalni intenzitet (a)	Maksimalni intenzitet (a)	Vertikalno prostiranje	
			Maksimalno prostiranje snopa	Intenzitet
Tip A	10cd (b)	N/A	10°	5cd
Tip B	32cd (b)	N/A	10°	16cd
Tip C	40cd (b)	400cd	12° (d)	20cd
Tip D	200cd (c)	400cd	N/A (e)	N/A

*Napomena - Ova tabela ne uključuje preporučeno horizontalno prostiranje snopa ali zahtijeva pokrivanje od 360° oko neke prepreke. Stoga će broj svjetala potrebnih da se ispuni ovaj zahtjev zavisiti od horizontalnog prostiranja svakog svjetla kao i oblika prepreke. Tako će, što je prostiranje snopa uže biti potrebno više svjetala.*

- (a) 360° horizontalno. Za bljeskajuća svjetla, intenzitet se tumači kao efektivni intenzitet kako je utvrđen u

skladu sa Priručnikom za projektovanje aerodroma, Dio 4.

- (b) Između 2 i 10° vertikalno. Visinski vertikalni uglovi su upućeni na horizontalne kada je svjetlo istog položaja.
- (c) Između 2 i 20° vertikalno. Visinski vertikalni uglovi su upućeni na horizontalne kada je svjetlo istog položaja.
- (d) Vršak intenziteta bi trebao biti lociran na približno 2.5° vertikalno.
- (e) Vršak intenziteta bi trebao biti lociran na približno 17° vertikalno.
- (f) Prostiranje snopa je definisano kao ugao između horizontalnog plana i smjerova za koje intenzitet premašuje onaj pomenut u stupcu "intenziteta".

Tabela -6-Y Distribucija svjetala srednjeg i visokog intenziteta za označavanje prepreka prema mjerilima intenziteta iz tabele 6-3

Referentne vrijednosti intenziteta	Minimalni zahtjevi					Preporuke				
	Vertikalni visinski ugao (b)			Vertikalno prostiranje snopa		Vertikalni visinski ugao (b)			Vertikalno prostiranje snopa	
	0°		1°	(c)		0°	-1°	-10°	(c)	
	Minimalni prosječni intenzitet	Minimalni intenzitet (a)	Minimalni intenzitet (a)	Minimalno prostiranje snopa	Intenzitet (a)	Maksimalni intenzitet (a)	Maksimalni intenzitet (a)	Maksimalni intenzitet (a)	Maksimalno prostiranje snopa	Intenzitet (a)
200 000	200 000	150 000	75 000	3°	75 000	250 000	112 500	7 500	7°	75 000
100 000	100 000	75 000	37 500	3°	37 500	125 000	56 250	3 750	7°	37 500
20 000	20 000	15 000	7 500	3°	7 500	25 000	11 250	750	N/A	N/A
2 000	2 000	1 500	750	3°	750	2 500	1 125	75	N/A	N/A

*Napomena - Ova tabela ne uključuje preporučeno horizontalno prostiranje snopa ali zahtijeva pokrivanje od 360° oko neke prepreke. Stoga će broj svjetala potrebnih da se ispuni ovaj zahtjev zavisi od horizontalnog prostiranja svakog svjetla kao i oblika prepreke. Tako će, što je prostiranje snopa uže biti potrebno više svjetala.*

- (a) 360° horizontalno. Svaki intenzitet je izražen u kandelima. Za bljeskajuća svjetla, intenzitet se tumači kao efektivni intenzitet kako je utvrđen u skladu sa Priručnikom za projektovanje aerodroma, Dio 4.
- (b) Visinski vertikalni uglovi su upućeni na horizontalne kada je svjetlo istog položaja.

Prostiranje snopa je definirano kao ugao između horizontalnog plana i smjerova za koje intenzitet premašuje onaj pomenut u stupcu "intenziteta"

- (c) Prostiranje snopa je definirano kao ugao između horizontalnog plana i smjerova za koje intenzitet premašuje onaj pomenut u stupcu "intenziteta".

#### Članak 31.

U članku 178. dodati novi stavak (15) koji glasi:

- (15) "Treba izvršiti procjenu prilaznih i odlaznih područja unutar 1000 metara od praga uzletno-sletne staze da bi se utvrdile mogućnosti koje su na raspolaganju za intervenciju."

#### Članak 32.

U članku 180. stavak (5) riječ: "Agenciju" mijenjati u "Direkciju za civilno zrakoplovstvo BiH".

#### Članak 33.

U članku 183. briše se stavak (7).

U članku 183. stavak (8) postaje stavak (7) i glasi:

- (7) "Radar za kontrolu površinskog kretanja na manevarskoj površini treba postaviti na aerodrom ukoliko su gustoća prometa i operativni uvjeti takvi da se alternativnim postupcima i uređajima ne može osigurati redoviti i siguran promet".

#### Članak 34.

U članku 184. (Postavljanje opreme i instalacije na operativnim površinama) u stavku (1) i (2) iza riječi "navigacijskih potreba" dodaju se riječi: "ili za sigurnost zrakoplova".

#### Članak 35.

U članku 186. u stavku (1) dodati točku f) elektro sustavi.

U članku 186. u stavku (2) brisati "i dostavljaju Direkciji na suglasnost".

#### Članak 36.

U članku 187. stavak (5) iza riječi "ukloniti" dodati riječi "sa površine uzletno-sletne staze u upotrebi".

U članku 187. dodati novi stavak koji glasi:

- (6) "Kada kolovoz koriste veoma veliki zrakoplovi ili zrakoplovi sa pritiskom guma u višim kategorijama, posebnu pažnju treba posvetiti ispravnosti svjetlosnih instalacija u kolovozu i spojevima kolovoza."
- (7) "Asfaltirana uzletno-sletna staza se održava u stanju u kom se osiguravaju karakteristike površinskog trenja na ili iznad minimalne razine trenja koju je odredila država."
- (8) "Rulne staze se trebaju održavati bez snijega, bljuzgavice, leda itd. u opsegu koji je neophodan da se omogući rulanje zrakoplova do i sa operativne uzletno-sletne staze."
- (9) "Stajanke se trebaju održavati bez snijega, bljuzgavice, leda itd. u opsegu koji je neophodan da se omogući bezbjedno manevrisanje zrakoplova, ili kada je potrebno vučenje ili guranje."
- (10) "Kada se čišćenje snijega, bljuzgavice, leda itd. sa različitih dijelova manevarskih površina ne može vršiti istovremeno,

redosljed prioriteta nakon uzletno-sletne staze/ staza u upotrebi treba utvrditi uz konsultacije sa zainteresiranim stranama kao što su službe spašavanja i gašenja požara, što treba dokumentirati u planu za snijeg."

#### Članak 37.

U članku 188. dodaje se novi stavak (6) koji glasi:

- (6) "Novi sloj kolnika se treba graditi i održavati iznad minimalne razine trenja".

#### Članak 38.

U članku 189. dodati stavak (19) koji glasi:

- (19) "Ušteda energije dioda koje emituju svjetlost (LEDs) je velikim dijelom rezultat činjenice da one ne proizvode infra-crveni toplotni signal koji imaju inkandescentne (standardne) svjetiljke. Operatori aerodroma, koji očekuju da se led i snijeg tope ovim toplotnim signalom, možda poželes ocijeniti da li je u toku takvih uvjeta potreban modificirani raspored održavanja, ili ocijeniti moguću operativnu vrijednost instaliranja LED uređaja sa elementima grijanja."

#### Članak 39.

U prilogu A Bilješke kao dopuna Pravilniku o aerodromima u točki 7.9. riječ: "RH" mijenja se u riječ: "BiH".

#### Članak 40.

U Prilogu 1. izmjena i dopuna Pravilnika o aerodromima dat je sadržaj Pravilnika o aerodromima.

#### Članak 41.

Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH".

Broj 1-3-02-2-1110-1/15

23. prosinca 2015. godine  
Banja Luka

Generalni direktor  
**Đorđe Ratkovića, v. r.**

### Prilog 1

#### SADRŽAJ

DIO PRVI - OSNOVNE ODREDBE	
<b>OPĆE</b>	
Predmet i područje primjene	1
Pojmovi, skraćenice i simboli	1-9
<b>ODJELJAK 2. ZAJEDNIČKI REFERENTNI SUSTAV</b>	
Horizontalni - položajni referentni sustav	10
Vertikalni - visinski referentni sustav	10
Vremenski referentni sustav	10
<b>ODJELJAK 3. CERTIFICIRANJE AERODROMA</b>	
<b>ODJELJAK 4. UPRAVLJANJE SIGURNOŠĆU</b>	10
Sustav upravljanja sigurnošću	10-12
<b>ODJELJAK 5. PROJEKTOVANJE AERODROMA</b>	
Opći zahtjevi	12
<b>ODJELJAK 6. REFERENTNI KOD AERODROMA</b>	
Utvrđivanje referentnog koda	12
<b>DIO DRUGI - PODACI O AERODROMU</b>	
Aeronautički podaci	13-14
Referentna točka aerodroma	14
Nadmorska visina aerodroma i uzletno-sletnih staza	14
Referentna temperatura aerodroma	14
Dimenzije aerodroma i pripadajuće informacije	14-16
Nosivost kolovoza	16-18
Lokacija za kontrolu visinomjera prije leta	18
Objavljene dužine USS-a	19
Uvjeti na površinama za kretanje zrakoplova i povezanim sadržajima	19-20
Uklanjanje nepokretnog zrakoplova	20
Sustavi vizuelnog pokazatelja prilaznog nagiba	21
Koordinacija između službe za aeronat.inf. i uprave aerodrome	21
<b>DIO TREĆI - FIZIČKE KARAKTERISTIKE</b>	
<b>GLAVA 1. UZLETNO-SLETNA STAZA</b>	
Broj i orijentacija uzletno-sletnih staza	21-22
Dozvoljene maksimalne komponente bočnog vjetrova	22



Lokacija praga	22	Oznake obavjesti	75-76
Stvarna dužina USS-a	22-23	GLAVA 3. SVJETLA	76
Širina USS-a	23	Svjetla koja mogu ugroziti sigurnost zrakoplova	76
Najmanja dozvoljena udaljenost između paralelnih USS-a	23-24	Laserske zrake koje mogu ugroziti sigurnost zrakoplova	76
Uzdužni nagibi	24-25	Svjetla koja mogu prouzročiti zabunu	76
Poprečni nagibi	25-26	Stojeća prilazna svjetla	78
Nosivost kolovoza USS-a	26	Ostala stojeća svjetla	78
Površina USS-a	26	Svjetla ugrađena u kolovoznu konstrukciju	78-79
Ramena USS-a	26-27	Intenzitet i kontrola svjetala	79
GLAVA 2. OKRETIŠTA	27-28	Rasvjeta u slučaju ugrožavanja sigurnosti - emergency lighting	79-80
GLAVA 3. OSNOVNA STAZA USS	28-31	Aerodromski svjetlosni far	80
GLAVA 4. SIGURNOSNA POVRŠINA KRAJA USS – RESA	31-32	Svjetlosni identifikacijski far	81
GLAVA 5. ČISTINA	32	Sustavi prilazne rasvjete	81-89
GLAVA 6. STAZA ZA ZAUSTAVLJANJE – STOPWAY	32-33	Sustavi svjetlosnih pokazivača nagiba prilaza T-VASIS i AT-VASIS	89-94
GLAVA 7. PODRUČJE RADA RADIO-VISINOMJERA	33	Sustavi svjetlosnih pokazivača nagiba prilaza PAPI I APAPI	94-100
GLAVA 8. STAZA ZA VOŽENJE	33-37	Površina koja mora biti slobodna od prepreka za sustave T-VASIS, AT-VASIS, PAPI i APAPI	100-102
Brze izlazne staze za voženje	37-38	Sustav svjetala za kružno navođenje	102-103
Staza za voženje na mostovima	38	Svjetlosni sustavi za uvođenje zrakoplova na USS	103
Ramena staze za vožnju	38-39	Svjetlosni sustav za identifikaciju praga USS	103-104
GLAVA 9. OSNOVNA STAZA ZA VOŽENJE	39-40	Sustav ivičnih svjetala USS	104-105
GLAVA 10. POVRŠINA ZA ČEKANJE, POZ. ZA ČEKANJE, MEĐUPOZICIJA ZA ČEKANJE, MEĐUPOZ. ZA ČEKANJE I POZICIJA ZA ČEKANJE NA CESTI	40-42	Sustavi svjetala praga USS i krilnih prečki	105-107
GLAVA 11. STAJANKA	42-43	Svjetla kraja USS	108
Površina za odleđivanje/zaštitu od zaleđivanja zrakoplova	43-44	Sustav svjetala središnje crte USS	108-110
<b>DIO ČETVRTI - OGRANIČENJE I UKLANJANJE PREPREKA</b>	45	Sustav svjetala područja dodira	110
Površine ograničenja prepreka	45	Svjetlosni pokazivači brzih izlaznih staza za voženje	111-112
Vanjska horizontalna površina	45	Sustav svjetala staze za zaustavljanje	112
Konusna površina	45	Sustav svjetala središnje crte staze za vožnju	113-117
Unutarnja horizontalna površina	45	Sustav ivičnih svjetala za vožnju	118-119
Prilazna površina	46	Sustav svjetala okretišta USS	119
Unutarnja prilazna površina	46	Sustav svjetala zaustavne prečke	120-121
Prelazne površine	46-49	Sustav svjetala međupozicije za čekanje	121-122
Unutarnje prelazne površine	49	Sustav svjetala izlaska s površine za uklanjanje i sprečavanje stvaranja leda	122
Površina prekinutog slijetanja	49	Sustav sigurnosnih svjetala USS	122-124
Odletna površina	49-50	Rasvjeta platform-reflektorima	124-125
Zahtjevi u pogledu ograničenja prepreka prema broju koda i opremljenosti USS-a	50	Svjetlosni sustav za navođenje zrakoplova na poziciju s aviomostom	125-127
USS za neinstrumentalni prilaz	50-51	Napredni svjetlosni sustav za navođenje a/c na poziciju s aviomostom- A-VDGS	127-129
USS sa instrumentalnim nepreciznim prilazom	51-52	Sustav svjetala za navođenje a/c na poziciju	129-130
USS opremljene sustavom za instrumentalni precizni prilaz	52-53	Svjetlo mjesta čekanja na cesti	130
USS opremljene sustavom za instrumentalni precizni prilaz kategorije 2 i 3	53	GLAVA 4. ZNAKOVI	130
Staze za polijetanje	53-54	Karakteristike znakova	130-133
Objekti izvan površina ograničenja prepreka	54-56	Znakovi naredbe	133-136
Ostali objekti	57	Informativni znakovi	136-139
<b>DIO PETI – VIZUELNA SREDSTVA ZA NAVIGACIJU</b>	57	Znak VOR kontrolne točke aerodroma	139
GLAVA 1. - POKAZIVAČI I UREĐAJI ZA SIGNALIZACIJU	57	Aerodromski identifikacijski znak	139-140
Pokazivač pravca vjetra	57	Identifikacijski znak parkirališnog mjesta a/c	140
Pokazivač pravca slijetanja	57-58	Znak mjesta čekanja na cesti	140
Signalna svjetiljka	58	Označivači	141
Signalne ploče i signalno područje	58	Označivač ivica uzletno-sletne staze bez konstruktivnog kolovoza	141
GLAVA 2. OZNAKE NA KOLOVOZU OPERATIVNE POVRŠINE	58	Označivači ivica staze za zaustavljanje	141
Prekidanje horizontalnih oznaka USS-a	58-59	Označivači ivica USS pokrivenih snjegom	141-142
Boja i uočljivost	59	Označivači ivica staze za vožnju	142
Oznaka USS-a	59-61	Označivači središnje crte staze za voženje	142
Oznaka središnje crte	62	Označivači ivica staze za voženje bez konstruktivnog kolovoza	142
Oznaka praga USS	62-64	Označivači granice	143
Oznaka ciljne točke na USS	64-65	<b>DIO ŠESTI - OZNAČAVANJE PREPREKA</b>	143
Oznaka područja dodira na USS - touchdown zone marking	65-66	Objekti koji se moraju označiti	143
Oznaka ivica USS	67	Nepokretan objekt koji nije prepreka	144
Oznaka središnje crte staze za vožnju	67-69	Nepokretan objekt koji prodire kroz prilaznu ili prelaznu površinu	144
Oznaka okretišta	69-70	Nepokretan objekt koji prodire kroz horizontalnu površinu	144
Oznaka pozicije za čekanje	70	Nepokretni objekt koji prodire kroz površine ograničenja prepreka	144-145
Oznaka međupozicije za čekanje	71	Označavanje objekata	145
Oznaka kontrolne točke ad za uređaj VOR	71	Način označavanja objekata	145-148
Oznaka parkirališnog mjesta zrakoplova	72-73	Upotreba označivača	148
Sigurnosne linije na stajanci	73	Upotreba zastavica	148
Oznaka mjesta čekanja na servisnoj saobraćajnici	73-74	Osvjetljavanje objekata - upotreba jediničnih izvora svjetala za označavanje prepreka	149
Oznake naredbi	74	Položaj jediničnih izvora svjetala za označavanje prepreka	149-151
		Jedinični izvori svjetla za označavanje prepreka niskog intenziteta	151-152
		Jedinični izvori svjetla za označavanje prepreka srednjeg intenziteta	152

Jedinični izvori svjetla za označavanje prepreka visokog intenziteta	152-154
Označavanje vjetroagregata	154
Osvjetljenje vjetroagregata	154
<b>DIO SEDMI - VIZUELNA SREDSTVA ZA OZNAČAVANJE POVRŠINA OGRANIČENE UPOTREBE</b>	154
Oznaka zatvoreno	154
Zatvorene USS i staze za vožnju	155
Zatvoreni dijelovi USS i staze za vožnju	155
Karakteristike oznake zatvoreno	155
Trajno zatvorene USS i staze za vožnju, ili njihovi dijelovi	155
Sustavi rasvjete na zatvorenoj USS i stazi za vožnju	155
Križanje zatvorenih USS ili staza za voženju sa USS ili stazom za vožnju koje su u upotrebi	155-156
Površine sa nedovoljnom nosivošću	156
Oznaka bočne strane vozne površine	156
Karakteristike oznake bočne strane vozne površine	156
Površina ispred praga	156-157
Oznaka u obliku slova "V" postavljenog naopačke	157
Karakteristike oznake u obliku slova "V" postavljenog naopačke	157
Površine izvan upotrebe	157
Razmak između označivača područja izvan upotrebe	157
Karakteristike označivača za označavanje površina izvan upotrebe	158
Karakteristike jediničnih izvora svjetla za označavanje površina izvan upotrebe	158
Karakteristike konusa za označavanje površina izvan upotrebe	158
Karakteristike zastavica za označavanje površina izvan upotrebe	158
Karakteristike označivača za označavanje površina izvan upotrebe u obliku ploče	158
<b>DIO OSMI - ELEKTRIČNI SUSTAVI</b>	158
Sustavi električnog napajanja za sustave zrakoplovne navigacije	158-159
Vizuelna sredstva	159-160
Projektovanje sustava	160
Nadzor	160-162
<b>DIO DEVETI - AERODROMSKE OPERATIVNE SLUŽBE, OPREMA I INSTALACIJE</b>	163
Planiranje za slučajeve izvanrednih događaja na aerodromu	163-165
Uklanjanje neispravnog zrakoplova	165
Smanjenje opasnosti od kretanja i zadržavanja divljih životinja na području aerodroma	165
Punjenje zrakoplova gorivom	165
Operacije aerodromskih vozila	165-166
Sustavi za vođenje i kontrolu površinskog kretanja	166-167
Postavljanje opreme i instalacija na operativnim površinama	167-168
Ograde	168
<b>DIO DESETI - ODRŽAVANJE AERODROMA</b>	168
Opće	168
Kolnici operativne površine	168
Nosivi slojevi kolovoza USS	169
Vizuelna sredstva	169-171
<b>Dodaci i prilozi</b>	171
Dodaci tiskani uz ovaj Pravilnik su:	
a) Dodatak 1: Boje za aeronautička svjetla na tlu, oznake, znakove i ploče.	173
b) Dodatak 2: Značajke aeronautičkih svjetala na tlu	183
c) Dodatak 3: Obvezne horizontalne oznake i oznake obavijesti	198
d) Dodatak 4: Zahtjevi u pogledu projektiranja znakova za navođenje po stazi za vožnju	203
e) Dodatak 5: Zahtjevi u pogledu kvalitete aeronautičkih podataka	214
f) Dodatak 6: Lokacija svjetala na preprekama	218
g) Dodatak 7: Aeronautička studija	222
Prilozi tiskani uz ovaj Pravilnik su:	
a) Prilog A: Bilješke kao dopuna Pravilniku o aerodromima	224
b) Prilog B: Površine ograničenja prepreka	254

Na osnovu člana 16. i člana 61. stav (2) Zakona o upravi ("Službeni glasnik BiH", broj 32/02 i 102/09) i člana 14. Zakona o vazduhoplovstvu BiH ("Službeni glasnik BiH", broj 39/09), generalni direktor Direkcije za civilno vazduhoplovstvo Bosne i Hercegovine donosi

## ПРАВИЛНИК

### О ИЗМЈЕНАМА И ДОПУНАМА ПРАВИЛНИКА О АЕРОДРОМИМА

Члан 1.

У члану 2. додати следеће појмове:

- 98) **Картографски подаци о аеродрому** (*Aerodrome mapping data*): подаци који се прикупљају у сврху обједињавања картографских информација о аеродрому за ваздухопловне потребе.
- 99) **База картографских података о аеродрому** (*Aerodrome mapping database*): збирка картографских података о аеродрому који су организовани и посложени у структурирани скуп података.
- 100) **Критична тачка** (*Hot spot*): локација (мјесто) на оперативној површини аеродрома на којој се раније догодио или постоји потенцијални ризик да се догоди судар или неодобрени упад на полетно-слетну стазу, те на којој је потребан повећан опрез пилота/возача.
- 101) **Систем управљања безбједношћу** (*SMS*): високо организовани приступ у управљању безбједношћу, што укључује: неопходне организационе структуре, одговорности, политику и процедуре.
- 102) **Класификација интегритета** (ваздухопловни подаци): Класификација заснована на потенцијалном ризику који проистиче из коришћења оштећених података. Ваздухопловни подаци се класификују као:
  - a) рутински подаци: постоји веома мала вјероватноћа да ће при коришћењу оштећених рутинских података безбједан наставак лета и слијетање ваздухоплова бити озбиљно угрожени уз могућност катастрофе;
  - b) битни подаци: постоји мала вјероватноћа да ће при коришћењу оштећених битних података безбједан наставак лета и слијетање ваздухоплова бити озбиљно угрожени уз могућност катастрофе; и
  - c) критични подаци: постоји велика вјероватноћа да ће при коришћењу критичних података безбједан наставак лета и слијетање ваздухоплова бити озбиљно угрожени уз могућност катастрофе.
- 103) **Безбједносна површина краја полетно-слетне стазе** (*RESA*): површина симетрична са продуженом централном линијом полетно-слетне стазе која се налази уз завршетак стазе и чија је првенствена намјена смањење ризика од оштећења ваздухоплова у случају да слети испред или се заустави иза површине полетно-слетне стазе.

Члан 2.

У одјељку 3. Сертификовање аеродрома члан 6. став (1) мијења се и гласи:

- (1) Национална ваздухопловна власт ће сертификовати аеродроме који се користе за међународне операције у складу са националним прописима. Као дио процеса сертификације, национална ваздухопловна власт ће обезбиједити да аеродромски приручник садржи све важне информације о аеродромској локацији, инфра-структури, службама, опреми, оперативним процедурама, организацији и укључујући систем управљања безбједношћу буде достављен од стране подносиоца