

Temeljem članka 16. i članka 61. stavak (2) Zakona o upravi ("Službeni glasnik BiH", br. 32/02, 102/09 i 72/17) i članka 14. stavak (1) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 39/09 i 25/18), vršitelj dužnosti generalnog ravnatelja Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine donosi

**PRAVILNIK  
O USLUGAMA U ZRAČNOM PROMETU  
DIO PRVI – UVODNE NAPOMENE**

Članak 1.

(Predmet i cilj)

Predmet ovoga pravilnika je definiranje funkcija i zadatka nadležne zrakoplovne vlasti i pružatelja usluga u zračnom prometu u Bosni i Hercegovini, kako bi se omogućilo sigurno, redovito i efikasno odvijanje zračnog prometa.

Članak 2.

(Pojmovi i kratice)

(1) Pojmovi koji se upotrebljavaju u ovom pravilniku imaju sljedeće značenje:

a)	ADS-B ( <i>Automatic Dependent Surveillance - Broadcast</i> ): Sredstva pomoću kojih zrakoplov, vozila na aerodromu i ostali objekti mogu automatski slati i/ili primati podatke, kao što su identifikiranje, pozicija i dodatne podatke, kada je prihvatljivo, u modu za emitiranje putem data-link-a;
b)	ADS-C ( <i>Automatic Dependent Surveillance - Contract</i> ): Način na koji se uvjeti ADS-C sporazuma razmjenjuju između zemaljskih sustava i zrakoplova, navodeći pod kojim uvjetima se pokreću ADS-C izvješća i koji će podaci biti sadržani u izvješćima;
c)	ADS-C sporazum ( <i>Automatic Dependent Surveillance agreement</i> ): Plan izvješćivanja koji utvrđuje uvjete izvješćivanja ADS-C podataka (npr. Podaci koje zahtijeva ATS jedinica i učestalost ADS-C izvješća, koji se moraju dogovoriti prije početka korištenja ADS-C u pružanju ATS usluga);
d)	Aerodrom ( <i>Aerodrome</i> ): Definirani prostor na kopnu ili vodi (uključujući zgrade, instalacije i opremu) namijenjen, u cjelosti ili djelomično, za dolazak, odlazak i kretanje zrakoplova po tlu;
e)	Aerodromska kontrola zračnog prometa ( <i>Aerodrome Control Service</i> ): Usluga u zračnom prometu koja se pruža za potrebe aerodromskog prometa;
f)	Stajanka ( <i>Apron</i> ): Definirana površina na aerodromu, namijenjena za smještaj zrakoplova u svrhu utovara ili istovara putnika, pošte ili tereta, ukrcavanje goriva, parkiranje ili održavanje;
g)	Aerodromski kontrolni toranj ( <i>Aerodrome Control Tower</i> ): Jedinica uspostavljena u svrhu pružanja usluga kontrole zračnog prometa za potrebe aerodromskog prometa;
h)	Aerodromski prijavni biro ( <i>Air Traffic Services Reporting Office – ARO</i> ): Jedinica uspostavljena u svrhu prijema izvješća o

	uslugama u zračnom prometu i planovima leta podnešenim prije polaska;
i)	Aerodromski promet ( <i>Aerodrome Traffic</i> ): Ukupan promet na manevarskim površinama aerodroma i svi zrakoplovi u letu u blizini aerodroma;
j)	Reguliranje i kontrola zrakoplovnih informacija ( <i>Aeronautical Information Regulation and Control - AIRAC</i> ): Sustav sa svrhom pravodobnog najavljanja okolnosti koje zahtijevaju značajne izmjene u operativnoj praksi, zasnovan na zajedničkim, unaprijed određenim datumima stupanja na snagu;
k)	AIRMET ( <i>Air Meteorological Information Report</i> ): Informacija koja se odnosi na meteorološke pojave na ruti na malim visinama i koje mogu imati utjecaja na sigurnost letenja i koja nije uključena u prognozu za letove na malim visinama izdatu u FIR-u ili nekom njegovom dijelu;
l)	Alternativni aerodrom ( <i>Alternate Aerodrome</i> ): Aerodrom prema kome može da produži zrakoplov kada postane nemoguće ili nepreporučljivo da nastavi prema ili da sleti na aerodrom namjeravanog slijetanja, na kome su dostupne sve potrebne usluge, objekti i oprema, koji može zadovoljiti zahtjeve performansi zrakoplova i koji je otvoren u očekivanom vremenu korištenja. Alternativni aerodromi obuhvataju sljedeće: 1) Alternativni aerodrom za polijetanje ( <i>Take-off Alternate</i> ), aerodrom na koji bi zrakoplov mogao da sleti, ako to postane neophodno, kratko nakon polijetanja i nije moguće koristiti polazni aerodrom. 2) Alternativni aerodrom na ruti ( <i>En-route Alternate</i> ), aerodrom na koji bi zrakoplov mogao da sleti u slučaju da je preusmjerenje postalo neophodno dok leti na ruti. 3) Alternativni određeni aerodrom ( <i>Destination alternate</i> ), aerodrom na koji bi zrakoplov mogao da sleti u slučaju da postane nemoguće ili nepreporučljivo slijetanje na aerodrom namjeravanog slijetanja.
m)	Anemometar ( <i>Anemometer</i> ): Instrument za mjerenje brzine vjeta;
n)	Apsolutna visina ( <i>Altitude</i> ): Vertikalna udaljenost razine, točke ili nekog objekta koji se smatra točkom, mjerena od srednje razine mora;
o)	Apsolutna visina/visina nadvišavanja prepreka ( <i>Obstacle Clearance Altitude/Height-OCA/H</i> ): Najniža apsolutna visina/visina iznad nadmorske visine praga piste ili aerodroma koja se koristi u svrhu minimalnog nadvišavanja prepreka;

p)	ATC jedinica ( <i>ATC Unit</i> ): Opći pojam koji označava jedinicu oblasne kontrole zračnog prometa, prilazne kontrole zračnog prometa ili aerodromske kontrole zračnog prometa (aerodromski kontrolni toranj);		16. stavak (1), i Pravilniku kojim se uspostavlja okvir za stvaranje Jedinственog europskog neba, članak 5. stavak (1), i članku 4. Uredbe (EZ) broj 549/2004, koja se nalazi u Dodatku I navedenoga pravilnika;
r)	ATC odobrenje ( <i>Air Traffic Control Clearance</i> ): Odobrenje zrakoplovu za nastavak leta pod određenim uvjetima utvrđenim od strane kontrolora zračnog prometa;	ff)	Faza neizvjesnosti ( <i>Uncertainty Phase</i> ): Situacija kada postoji neizvjesnost u pogledu sigurnosti zrakoplova i putnika;
s)	ATS jedinica ( <i>Air Traffic Service Unit</i> ): Opći pojam koji označava jedinicu kontrole zračnog prometa, centar informiranja u letu ili ARO;	gg)	Faza nužde ( <i>Emergency Phase</i> ): Opći pojam koji označava fazu neizvjesnosti, fazu uzbune ili fazu opasnosti;
t)	ATS ruta ( <i>ATS Route</i> ): Specifična ruta projektovana za kanaliziranje protoka prometa, kao neophodna za pružanje usluga u zračnom prometu;	hh)	Faza opasnosti ( <i>Distress Phase</i> ): Situacija kada postoji razlog za uvjerenje da zrakoplovu i putnicima prijeti ozbiljna opasnost i da se zahtijeva hitna intervencija i pomoć;
u)	ATS usluge: Usluge u zračnom prometu;	ii)	Faza uzbune ( <i>Alert Phase</i> ): Situacija kada postoji opravdana bojazan u pogledu sigurnosti zrakoplova i ljudi u njemu;
v)	Barometarska visina ( <i>Pressure-altitude</i> ): Atmosferski tlak izražen kroz apsolutnu visinu koja odgovara tom tlaku u standardnoj atmosferi;	jj)	Geodetski datum ( <i>Geodetic Datum</i> ): Minimalni skup parametara potrebnih za definiranje lokacije i orijentacije lokalnog referentnog sustava u odnosu na globalni referentni sustav/okvir;
z)	Centar informiranja u letu ( <i>Flight Information Centre - FIC</i> ): Jedinica uspostavljena za pružanje usluga informiranja u letu i usluga uzbunjivanja;	kk)	Geoid ( <i>Geoid</i> ): Površina jednakih potencijala (ekvipotencijalna površina) u polju Zemljine gravitacije koja se poklapa sa mirnom površinom srednje razine mora (MSL) kontinuirano produženom kroz kontinente;
aa)	Centar oblasne kontrole zračnog prometa ( <i>Area Control Centre</i> ): Jedinica uspostavljena u svrhu pružanja usluga kontrole zračnog prometa za kontrolirane letove u kontroliranoj oblasti u njenoj nadležnosti;	ll)	Granica važenja odobrenja ( <i>Clearance Limit</i> ): Točka do koje je zrakoplov dobio ATC odobrenje;
bb)	Član letačke posade ( <i>Flight Crew Member</i> ): Licencirani član posade zadužen za dužnosti neophodne za izvođenje operacija zrakoplova tijekom radnog vremena predviđenog za letenje;	mm)	Gregorijanski kalendar ( <i>Gregorian Calendar</i> ): Općeprihvaćeni kalendar koji je prvi put uveden 1582. godine za izračunavanje godine koja je bliža tropskoj godini nego godina u Julijanskom kalendaru (ISO 19108);
cc)	Deklarirani kapacitet ( <i>Declared Capacity</i> ): Mjera sposobnosti ATC sustava ili bilo kog njegovog podsustava ili operativne pozicije da pruži uslugu zrakoplovu tijekom redovitih aktivnosti. Izražava se kao broj zrakoplova koji ulaze u određeni dio zračnog prostora u datom vremenskom periodu, uzimajući u obzir vremenske/meteorološke uvjete, konfiguraciju ATC jedinice, osoblje i raspoloživu opremu i sve druge faktore koji mogu utjecati na opterećenje kontrolora zračnog prometa odgovornog za taj dio zračnog prostora;	nn)	IFR let ( <i>IFR Flight</i> ): Let koji se obavlja prema pravilima za instrumentalno letenje;
dd)	Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine ( <i>Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation</i> ): Nadležna zrakoplovna vlast Bosne i Hercegovine;	oo)	Incident ( <i>Incident</i> ): Događaj, osim nesreće, povezan sa operacijama zrakoplova koji utječe ili može utjecati na sigurnost operacija;
ee)	Državna nadzorna vlast / Nacionalno nadzorno tijelo ( <i>National Supervisory Authority</i> ): označava tijelo ili tijela koje je imenovala ili ustanovila Bosna i Hercegovina, kao svoja nacionalna ovlaštena tijela, sukladno Zakonu o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine, članak	pp)	Informacije o prometu ( <i>Traffic Information</i> ): Informacija koju izdaje ATS jedinica kao upozorenje pilotu na drugi poznati ili posmatrani promet koji može biti u blizini položaja zrakoplova ili planirane rute leta i da pomogne pilotu da izbjegne sudar;
		rr)	Instrumentalni meteorološki uvjeti ( <i>Instrument Meteorological Conditions - IMC</i> ): Meteorološki uvjeti (vidljivost, udaljenost od oblaka i baza oblaka) manji od minimuma utvrđenih za vizualne meteorološke uvjete;
		ss)	Razina osiguranja integriteta podataka ( <i>Data Integrity Assurance Level</i> ): Stupanj sigurnosti da zrakoplovni podaci ili njihova vrijednost nisu izgubljeni ili izmijenjeni od nastanka do odobrene izmjene;

tt)	Izješće iz zraka ( <i>Air Report</i> ): Izješće iz zrakoplova u letu koje je sastavljeno sukladno zahtjevima o javljanju pozicije i proslijeđivanju operativnih i/ili meteoroloških informacija;	ggg)	Komunikacija zasnovana na performansama ( <i>Performance Based Communication – PBC</i> ): Komunikacija zasnovana na specifikacijama performansi koje se primjenjuju na pružanje ATS usluga;
uu)	Jedinica transfera ( <i>Transferring Unit</i> ): ATC jedinica u procesu prijenosa odgovornosti za pružanje ATC usluga zrakoplovu sljedećoj ATC jedinici na ruti leta;	hhh)	Kontrolirana oblast ( <i>Control Area</i> ): Kontrolirani zračni prostor koji se prostire iznad utvrđene granice iznad zemlje;
vv)	Jedinica prilazne kontrole zračnog prometa ( <i>Approach Control Unit</i> ): Jedinica uspostavljena da pruža usluge kontrole zračnog prometa kontroliranim letovima koji dolaze na ili odlaze sa jednog ili više aerodroma;	iii)	Kontrolirana zona ( <i>Control Zone</i> ): Kontrolirani zračni prostor koji se prostire od zemlje do određene razine u visinu;
zz)	Kalendar ( <i>Calendar</i> ): Diskretni vremenski referentni sustav koji daje osnovu za definiranje vremenskog položaja do rezolucije od jednog dana (ISO 19108);	jjj)	Kontrolirani aerodrom ( <i>Controlled Aerodrome</i> ): Aerodrom na kome se aerodromskom prometu pruža usluga kontrole zračnog prometa;
aaa)	Klasifikacija integriteta ( <i>Integrity Classification</i> ): Klasifikacija zasnovana na potencijalnom riziku koji proizilazi iz korištenja oštećenih podataka. Zrakoplovni podaci se po integritetu klasificiraju kao: 1) Rutinski podaci: postoji vrlo mala vjerojatnoća da korištenjem oštećenih podataka nastavak sigurnog leta ili slijetanje zrakoplova bude vrlo rizično sa mogućnošću katastrofe. 2) Bitni podaci: postoji mala vjerojatnoća da korištenjem oštećenih podataka nastavak sigurnog leta ili slijetanje zrakoplova bude vrlo rizično sa mogućnošću katastrofe. 3) Kritični podaci: postoji velika vjerojatnoća da korištenjem oštećenih podataka nastavak sigurnog leta ili slijetanje zrakoplova bude vrlo rizično sa mogućnošću katastrofe.	kkk)	Kontrolirani let ( <i>Controlled Flight</i> ): Svaki let za koji je potrebno ATC odobrenje;
bbb)	Komercijalni zračni transport ( <i>Commercial Air Transport</i> ): Svaka zrakoplovna operacija koja uključuje transport putnika, tereta ili pošte za naknadu ili u najam;	lll)	Kontrolirani zračni prostor ( <i>Controlled Airspace</i> ): Zračni prostor određenih dimenzija u kojem je osigurana usluga kontrole zračnog prometa sukladno klasifikaciji zračnog prostora;
ccc)	Komunikacija kontrolor–pilot linkom za prijenos podataka ( <i>Controller–Pilot Data Link Communication – CPDLC</i> ): Sredstva komunikacije između kontrolora zračnog prometa i pilota koja koriste link za prijenos podataka za ATC komunikaciju;	mmm)	Kvaliteta podataka ( <i>Data Quality</i> ): Stupanj ili razina pouzdanosti da pruženi podaci ispunjavaju zahtjeve korisnika u pogledu točnosti, rezolucije i integriteta (ili ekvivalentne razine sigurnosti), slijedljivosti, pravodobnosti, potpunosti i formata;
ddd)	Komunikacija linkom za prijenos podataka ( <i>Data Link Communication</i> ): Način komunikacije namijenjen za razmjenu poruka putem linka za prijenos podataka;	nnn)	Ljudske mogućnosti ( <i>Human Performances</i> ): Ljudske sposobnosti i ograničenja koja utječu na sigurnost i efikasnost zrakoplovnih operacija;
eee)	Komunikacija zrak–zemlja ( <i>Air-ground communication</i> ): Dvosmjerna komunikacija između zrakoplova i stanice ili lokacije na površini zemlje;	ooo)	Manevarska površina ( <i>Manoeuvring Area</i> ): Dio aerodroma namijenjen za polijetanje, slijetanje i taksiranje, izuzev stajanki;
fff)	Konferencijska komunikacija ( <i>Conference Communications</i> ): Komunikacijska sredstva kojima se mogu voditi izravni razgovori između tri i više lokacija istovremeno;	ppp)	Meteorološki biro ( <i>Meteorological Office</i> ): Biro uspostavljen u svrhu pružanja meteoroloških usluga u zračnoj plovidbi;
		rrr)	Minimalna apsolutna visina/visina snižavanja ( <i>Minimum Descent Altitude/Height – MDA/H</i> ): Unaprijed utvrđena apsolutna visina/visina tijekom nepreciznog prilaženja ili prilaženja kruženjem ispod koje se snižavanje ne smije nastaviti bez potrebne vidljivosti zemaljskih orijentira;
		sss)	Međunarodni NOTAM ured ( <i>International NOTAM Office - NOF</i> ): Ured uspostavljen od strane države u svrhu razmjenjivanja NOTAM-a na međunarodnoj razini.
		ttt)	Mod ( <i>Mode</i> ): Broj ili slovo koje se odnosi na određeni razmak impulsa signala emitiranih od uređaja na zemlji (interogatora) koji šalju upite transponderu;
		uuu)	Nadzor zasnovan na performansama ( <i>Performance Based Surveillance – PBS</i> ): Nadzor zasnovan na specifikacijama performansi koje se primjenjuju na pružanje ATS usluga;

vvv)	Naredno odobrenje ( <i>Downstream Clearance</i> ): Odobrenje izdato zrakoplovu od strane ATC jedinice koja trenutno ne vrši kontrolu nad zrakoplovom;	cccc)	Razina ( <i>Level</i> ): Opći pojam koji se odnosi na vertikalni položaj zrakoplova u letu i ima različito značenje: relativna visina, apsolutna visina ili razina leta;
zzz)	Navigacija zasnovana na performansama zrakoplova ( <i>Performance Based Navigation – PBN</i> ): Prostorna navigacija zasnovana na zahtjevima performansi za zrakoplove koji lete duž ATS rute, po proceduri instrumentalnog prilaza ili u određenom zračnom prostoru;	dddd)	Razina leta ( <i>Flight Level</i> ): Označava površinu stalnog atmosferskog tlaka određenu u odnosu na specifičnu vrijednost tlaka od 1013,2 hPa, koja je od drugih takvih površina razdvojena određenim intervalima tlaka;
aaaa)	Navigacijske specifikacije ( <i>Navigation Specification</i> ): Skup zahtjeva zrakoplova i letачke posade potrebnih za podršku operacija za navigaciju zasnovanu na performansama zrakoplova u određenom zračnom prostoru;	eeee)	Razina krstarenja ( <i>Cruising Level</i> ): Razina leta održavana tijekom značajnog dijela leta;
bbbb)	<p>Nesreća (<i>Accident</i>): Događaj koji je u vezi sa operacijom zrakoplova, kada se radi o zrakoplovu sa posadom, a dešava se u vremenskom periodu kada se bilo koja osoba ukrca u avion sa namjerom da poleti i kada se ta osoba iskrcala iz aviona, ili u slučaju zrakoplova bez posade, koji se dešava u vremenskom periodu između momenta kada je zrakoplov spreman za let do momenta kada se prizemlji i kada se glavni pogonski sustavi isključe, a u kome:</p> <p>1) je osoba smrtno ili ozbiljno ozlijeđena kao rezultat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- boravka u zrakoplovu,</li> <li>- kontakta sa bilo kojim dijelom zrakoplova, uključujući dijelove koji su otpali ili otkinuti sa zrakoplova,</li> <li>- izravne izloženosti eksploziji, osim ukoliko ozljede nisu nastale prirodnim uzrocima samoozljeđivanjem ili ozljeđom od strane drugih lica, ili su povrede nanešene slijepim putnicima skrivenim izvan područja dostupnih putnicima i posadi; ili</li> </ul> <p>2) zrakoplov trpi oštećenje ili otkaz dijela konstrukcije koji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ima negativan efekat na izdržljivost konstrukcije, performanse ili karakteristike zrakoplova; i</li> <li>- obično zahtijeva veće popravke ili zamjene oštećenih dijelova, osim otkaza ili oštećenja motora, kada je šteta ograničena na jedan motor, uključujući njegovu oplatu ili dodatke propelera, vrhova krila, antena, lopatica, sonde, guma, kočnica, točkova, aerodinamičke oplata, dijelova oplata, vrata stajnog trapa, vjetrobranskog stakla, (kao što su manja udubljenja ili rupe na oplati zrakoplova), ili manja oštećenja glavnih elisa, repnih elisa, stajnog trapa i onih nastalih od grada ili udara ptica (uključujući rupe na kućištima antena);</li> </ul> <p>3) je zrakoplov nestao ili je u potpunosti nedostupan.</p>	ffff)	NOTAM ( <i>Notice to Airmen</i> ): Telekomunikacijski distribuirana poruka koja sadrži informacije o uspostavljanju, stanju ili izmjeni zrakoplovnog sredstva, usluge, postupka ili opasnosti, čije je blagovremeno poznavanje neophodno osoblju koje učestvuje u pripremi i izvršavanju letenja;
		gggg)	Oblasna kontrola zračnog prometa ( <i>Area Control Service</i> ): Usluga kontrole zračnog prometa uspostavljena za kontrolirane letove u kontroliranoj oblasti;
		hhhh)	Oblast informiranja u letu ( <i>Flight Information Region - FIR</i> ): Dio zračnog prostora definiran dimenzijom unutar koga se pružaju usluge letnih informacija i usluge uzbuđivanja;
		iiii)	Ograničena zona ( <i>Restricted Area</i> ): Dio zračnog prostora definiranih dimenzija, iznad zemlje i teritorijalnih voda neke države, unutar kojeg je letenje zrakoplova ograničeno sukladno određenim uvjetima;
		jjjj)	Opasna zona ( <i>Danger Area</i> ): Zračni prostor definiranih dimenzija unutar kojeg, u određenim periodima, mogu postojati aktivnosti opasne po letenje zrakoplova;
		kkkk)	Operativna površina ( <i>Movement Area</i> ): Dio aerodroma određen za polijetanje, slijetanje i taksiranje zrakoplova, koji se sastoji od manevarske površine i stajanki;
		llll)	Operator ( <i>Operator</i> ): Lice, organizacija ili poduzeće koje je angažirano ili nudi da se angažuje u operacijama zrakoplova;
		mmmm)	Generalna avijacija ( <i>General Aviation</i> ): Sve operacije zrakoplova osim komercijalnog zračnog prometa ili radova iz zraka;
		nnnn)	Organizacija: Pružatelj usluga zračne plovidbe ili subjekt koji osigurava upravljanje protokom zračnog prometa ili upravljanje zračnim prostorom;
		oooo)	Plan leta ( <i>Flight Plan</i> ): Određene informacije koje se dostavljaju ATS jedinicama, a odnose se na namjeravani let ili dio leta zrakoplova;
pppp)	Podatak ( <i>Datum</i> ): Bilo koja veličina ili red veličina koje mogu služiti kao referenca ili osnova za izračunavanje drugih veličina (ISO 19104);		

rrrr)	Poletno-sletna staza ( <i>Runway</i> ): Definirana pravokutna površina na kopnenom aerodromu pripremljena za slijetanje i polijetanje zrakoplova;	fffff)	Pružatelj usluga u zračnom prometu: Bilo koje pravno ili fizičko lice koje pruža usluge u zračnom prometu za opći zračni promet, uključujući i organizaciju koja je podnijela zahtjev za dobijanje certifikata za pružanje tih usluga;
ssss)	Prag ( <i>Threshold</i> ): Početak dijela poletno-sletne staze upotrebljiv za slijetanje;	ggggg)	Pružatelj usluga zračne plovidbe: Bilo koje pravno ili fizičko lice koje pruža usluge zračne plovidbe za opći zračni promet, uključujući i organizaciju koja je podnijela zahtjev za dobijanje certifikata za pružanje tih usluga;
tttt)	Prijelazna apsolutna visina ( <i>Transition Altitude</i> ): Apsolutna visina na kojoj, odnosno, ispod koje se vertikalna pozicija zrakoplova izražava u vidu apsolutne visine (mjerena na temelju QNH tlaka);	hhhhh)	Putanja ( <i>Track</i> ): Projekcija putanje zrakoplova u odnosu na površinu zemlje čiji je smjer u bilo kojoj točki obično izražen u stupnjevima u odnosu na sjever (stvarni, magnetni ili koordinatni);
uuuu)	Prijelazna razina ( <i>Transition level</i> ): Prva razina leta iznad prijelazne apsolutne visine koja se može koristiti;	iiiiii)	Radio-navigacijska usluga ( <i>Radio navigation service</i> ): Usluga koja pruža informacije za navođenje ili podatke o poziciji za efikasne i sigurne operacije zrakoplova, uz podršku jednog ili više radio-navigacijskih sredstava;
vvvv)	Prijelazna točka ( <i>Change-over Point</i> ): Točka na kojoj se očekuje da zrakoplov, navođen po segmentu ATS rute definiranom u odnosu na VOR, promijeni primarno radio-navigacijsko sredstvo u odnosu na koje se navodi sa onog iza na ono ispred zrakoplova;	jjjjj)	Radio-telefonska komunikacija ( <i>Radiotelephony</i> ): Oblik radio-komunikacije prvenstveno namijenjen razmjeni informacija putem govora;
zzzz)	Prepreka ( <i>Obstacle</i> ): Svi nepokretni (privremeni ili stalni) i pokretni objekti ili njihovi dijelovi koji: a) su smješteni na površini namijenjenoj za kretanje zrakoplova po tlu, ili b) probijaju definiranu površinu koja treba biti slobodna od prepreka zbog sigurnosti zrakoplova u letu, ili c) se nalaze izvan definiranih površina i ocijenjeni su kao opasni za zrakoplovnu navigaciju;	kkkkk)	RNAV ruta ( <i>Area Navigation Route</i> ): ATS ruta uspostavljena za uporabu od strane zrakoplova sposobnih da koriste prostornu navigaciju;
aaaaa)	Prilazna kontrola zračnog prometa ( <i>Approach Control Service</i> ): Usluga kontrole zračnog prometa za dolazne i odlazne kontrolirane letove;	lllll)	Ruta na kojoj se pružaju savjetodavne usluge ( <i>Advisory Route</i> ): Određena ruta duž koje je dostupna savjetodavna usluga u zračnom prometu;
bbbbb)	Principi ljudskog faktora ( <i>Human Factor Principles</i> ): Principi koji se primjenjuju u projektovanju i dizajniranju, certificiranju, obuci, operacijama i održavanju u zrakoplovstvu i koji teže sigurnom povezivanju između ljudi i drugih komponenti sustava uzimajući u obzir ljudske mogućnosti;	mmmmm)	Savjet za izbjegavanje prometa ( <i>Traffic Avoidance Advice</i> ): Savjet koji pruža ATS jedinica navodeći maneuvre da pilotu pomogne da izbjegne sudar;
ccccc)	Prognoza ( <i>Forecast</i> ): Izjava o očekivanim meteorološkim uvjetima za određeno vrijeme ili period i za određenu oblast ili dio zračnog prostora;	nnnnn)	Savjetodavne usluge u zračnom prometu ( <i>Air Traffic Advisory Service</i> ): Usluge koje se pružaju unutar zračnog prostora deklariranog za pružanje savjetodavnih usluga, kako bi se osiguralo razdvajanje, u mjeri u kojoj je to moguće, između zrakoplova koji lete po IFR planovima leta;
ddddd)	Prostorna navigacija ( <i>Area Navigation - RNAV</i> ): Način navigacije koji dozvoljava operacije zrakoplova na bilo kojoj željenoj putanji leta unutar dometa zemaljskih ili svemirskih navigacijskih sredstava ili u granicama mogućnosti sredstava koja se nalaze na zrakoplovu ili njihove kombinacije;	ooooo)	Certifikacija ( <i>Certification</i> ): Predstavlja postupak utvrđivanja da proizvod, usluga, organizacija ili pojedinac ispunjavaju zahtjeve relevantnog standarda. Postupak se završava zvaničnom potvrdom – certifikatom o usaglašenosti i upisom imatelja certifikata u relevantan registar;
eeeee)	Provjera ciklične redundancije ( <i>Cyclic Redundancy Check - CRC</i> ): Matematički algoritam primijenjen na digitalno predstavljanje podataka koji obezbjeđuje razinu sigurnosti od gubitka ili izmjene podataka;	ppppp)	Certifikat za pružanje usluga u zračnoj plovidbi: Javna isprava koju izdaje Državna nadzorna vlast / Nacionalno nadzorno tijelo, kojom se potvrđuje da pružatelj usluga u zračnoj plovidbi ispunjava uvjete za pružanje jedne ili više usluga u zračnoj plovidbi;

rrrrr)	SIGMET informacija ( <i>SIGMET information</i> ): Informacija koju izdaje služba meteorološkog bdijenja, a odnosi se na javljanje ili očekivano javljanje određenih vremenskih pojava na ruti koje mogu utjecati na sigurnost leta;	eeeeee)	Točka transfera odobrenja kontrole ( <i>Transfer of Control Point</i> ): Definirana točka smještena duž putanje leta zrako-plova, na kojoj se odgovornost za pružanje ATC usluga zrakoplovu prenosi s jedne ATC jedinice ili kontrolorske pozicije na drugu;
sssss)	Sustav upravljanja sigurnošću ( <i>Safety Management System – SMS</i> ): Sustavni pristup upravljanju sigurnošću, uključujući neophodnu organizacijsku strukturu, odgovornosti, politike i procedure;	ffffff)	Točka na ruti ( <i>Waypoint</i> ): Specifična geografska lokacija koja se koristi za definiranje oblasne navigacijske rute ili zračnog puta zrakoplova koji koristi RNAV;
ttttt)	Sustav za izbjegavanje sudara u zraku ( <i>Airborne Collision Avoidance System - ACAS</i> ): Sustav koji na temelju signala transpondera sekundarnog nadzornog radara ( <i>SSR</i> ), koji radi neovisno od zemaljske opreme, daje savjet pilotu o zrakoplovima koji ga potencijalno ugrožavaju, a koji su opremljeni <i>SSR</i> transponderima;	gggggg)	Točnost podataka ( <i>Data Accuracy</i> ): Stupanj podudaranja između predviđene ili izmjerene vrijednosti i stvarne vrijednosti;
uuuuu)	Spasilačko-koordinacijski centar ( <i>Rescue Coordination Centre</i> ): Jedinica odgovorna za promoviranje efikasne organizacije službi traganja i spašavanja i za koordinaciju vođenja operacija traganja i spašavanja unutar regiona traganja i spašavanja;	hhhhhh)	Taksiranje ( <i>Taxiing</i> ): Kretanje zrakoplova na površini aerodroma uz uporabu sopstvenog pogona, isključujući polijetanje i slijetanje;
vvvvv)	Specifikacija potrebnih komunikacijskih performansi ( <i>Required Communication Performance – RCP Specification</i> ): Skup zahtjeva za pružanje ATS usluga, pripadajuću zemaljsku opremu, mogućnosti zrakoplova i operacije potrebne za podršku komunikacija zasnovanih na performansama;	iiiiii)	Transponder ( <i>Transponder</i> ): Radarski primopredajnik na zrakoplovu koji automatski prima radio-sigale od svih uređaja na zemlji koji šalju upite (interogatora) i koji odgovara pomoću impulsa ili grupe impulsa samo na one upite koji rade u modu na koji je podešen da odgovara;
zzzzz)	Specifikacija potrebnih performansi nadzora ( <i>Required Surveillance Performance – RSP Specification</i> ): Skup zahtjeva za pružanje ATS usluga, pripadajuću zemaljsku opremu, mogućnosti zrakoplova i operacije potrebne za podršku nadzora zasnovanog na performansama;	jjjjjj)	Upravljanje stajankom ( <i>Apron Management Service</i> ): Usluga koja se pruža u svrhu reguliranja aktivnosti i kretanja zrakoplova i vozila na stajanci;
aaaaa)	Specijalni VFR let ( <i>Special VFR flight</i> ): VFR let odobren od ATC za izvođenje u kontroliranoj zoni pri meteorološkim uvjetima ispod VMC;	kkkkkk)	Upravljanje protokom zračnog prometa ( <i>Air traffic Flow Management – ATFM</i> ): Usluga uspostavljena sa ciljem doprinošenja sigurnom, redovitim i ekspeditivnom protoku zračnog prometa, osiguravajući da je kapacitet ATC usluga maksimalno iskorišten i da obim prometa odgovara kapacitetima koje je deklarirao pružatelj ATC usluga;
bbbbb)	SSR kod ( <i>SSR Code</i> ): Broj koji emitira transponder kada uređaj koji šalje upit (interogator) na zemlji i transponder na zrakoplovu rade istodobno na istom modu i kodu;	llllll)	Usluge ( <i>Services</i> ): Usluge u zračnoj plovidbi ili skup usluga u zračnoj plovidbi;
ccccc)	Štampana komunikacija ( <i>Printed Communication</i> ): Komunikacije koje automatski osiguravaju trajni štampani zapis svih poruka na svakom terminalu u sustavu a koje prolaze kroz takav sustav;	mmmmmm)	Usluge informiranja u letu ( <i>Flight Information Service</i> ): Usluge koje se pružaju u svrhu davanja savjeta i informacija korisnih za sigurno i efikasno odvijanje zračnog prometa;
ddddd)	Točka izvješćivanja/javljanja ( <i>Reporting Point</i> ): Određena geografska lokacija u odnosu na koju se može prijaviti pozicija zrakoplova;	nnnnnn)	Usluge kontrole zračnog prometa ( <i>Air Traffic Control Services - ATC</i> ): Usluge koje se pružaju u svrhu: a) sprječavanja sudara: 1) između zrakoplova, i 2) na manevarskim površinama između zrakoplova i prepreka, i b) ubrzavanja i održavanja redovitog protoka zračnog prometa;
		oooooo)	Usluge u zračnom prometu ( <i>Air Traffic Services - ATS</i> ): Opći pojam koji označava usluge informiranja u letu, usluge uzbunjivanja, savjetodavne usluge i usluge kontrole zračnog prometa (oblasne kontrole zračnog prometa, prilazne kontrole zračnog prometa ili aerodromske kontrole zračnog prometa);

pppppp)	Usluge uzbunjivanja ( <i>Alerting Service</i> ): Usluge koje se obavljaju u cilju izvješćivanja nadležnih organizacija, a tiču se zrakoplova kome je potrebna pomoć traganja i spašavanja i pomoć takvim organizacijama u akcijama traganja i spašavanja;		b) najveće udaljenosti na kojoj se svjetla jačine 1000 kandela mogu vidjeti i identificirati u odnosu na neosvijetljenu pozadinu;
rrrrrr)	Usluga dizajniranja IFR procedura ( <i>Instrument Flight Procedure Design Service</i> ): Usluga uspostavljena za projektovanje, dokumentaciju, validaciju, održavanje i periodičnu reviziju IFR procedura, neophodnih za sigurnost, valjanost i efikasnost zračne plovidbe;	ffffff)	Vidljivost duž poletno-sletne staze ( <i>Runway Visual Range - RVR</i> ): udaljenost do koje pilot zrakoplova može vidjeti oznake na površini poletno-sletne staze ili svjetla koja označavaju poletno-sletnu stazu ili svjetla centralne linije poletno-sletne staze;
ssssss)	Zrakoplov ( <i>Aircraft</i> ): Svaka mašina koja se održava u atmosferi zbog reakcije zraka, osim reakcije zraka u odnosu na zemljinu površinu;	ggggggg)	Vidljivost pri zemlji ( <i>Ground Visibility</i> ): Vidljivost na aerodromu koju je utvrdila ovlaštena stručna osoba;
tttttt)	Zrakoplovna mobilna usluga ( <i>Aeronautical Mobile Service</i> ): Mobilna usluga između zrakoplovnih stanica i stanica na zrakoplovu ili između stanica na zrakoplovima, u kojima mogu učestvovati stanice plovila za preživljavanje, također mogu učestvovati radio-predajnici za označavanje položaja u slučaju nužde, na frekvencijama određenim za slučajevne nužde i hitne slučajevne;	hhhhhhh)	Vidljivost u letu ( <i>Flight Visibility</i> ): Vidljivost iz pilotske kabine u smjeru kretanja zrakoplova;
uuuuuu)	Zrakoplovna stacionarna usluga ( <i>Aeronautical Fixed Service - AFS</i> ): Telekomunikacijska usluga između određenih fiksnih točaka koja se prvenstveno pruža za potrebe odvijanja sigurne zračne plovidbe i redovitog, efikasnog i ekonomičnog odvijanja zračnog prometa;	iiiiiii)	Visina ( <i>Height</i> ): Vertikalno rastojanje razine, točke ili objekta koji se smatra točkom, mjereno od utvrđene vrijednosti;
vvvvvv)	Zrakoplovna telekomunikacijska stanica ( <i>Aeronautical Telecommunication Station</i> ): Stanica u zrakoplovnim telekomunikacijskim uslugama;	jjjjjjj)	Vizualni meteorološki uvjeti ( <i>Visual Meteorological Conditions - VMC</i> ): Meteorološki uvjeti izraženi kao vidljivost, rastojanje od oblaka i baza oblaka jednaki ili veći od utvrđenih minimuma;
zzzzzz)	Zračni prostor u kome se pružaju savjetodavne usluge ( <i>Advisory Airspace</i> ): Zračni prostor definiranih dimenzija ili određena ruta, u okviru kojih je dostupna savjetodavna usluga u zračnom prometu;	kkkkkkk)	Vizualni prilaz ( <i>Visual Approach</i> ): Prilaženje zrakoplova tijekom IFR leta, u kome jedan dio ili cijeli postupak instrumentalnog prilaznja nije završen, pa se prilaznje odvija uz vidljivost zemlje;
aaaaaa)	Zračni prostori u kojima se pružaju ATS usluge ( <i>Air Traffic Services Airspaces</i> ): Zračni prostori definiranih dimenzija, alfabetski označeni, u kojim se mogu obavljati određene vrste letova i za koje su utvrđene ATS usluge i operativna pravila;	lllllll)	Voda zrakoplova ( <i>Pilot-in-command</i> ): Pilot određen od operatora ili, u slučaju generalne avijacije, vlasnika, kao ovlašten i zadužen za sigurno izvođenje leta;
bbbbbb)	Zračni put ( <i>Airway</i> ): Kontrolirana zona ili njen dio uspostavljen u obliku koridora;	mmmmmmm)	Zabranjena zona ( <i>Prohibited Area</i> ): je zračni prostor definiranih dimenzija iznad zemlje ili teritorijalnih voda neke države u kojem je letenje zrakoplova zabranjeno;
cccccc)	Zračni promet ( <i>Air Traffic</i> ): Svi zrakoplovi u letu ili se kreću po manevarskim površinama aerodroma;	nnnnnnn)	Značajna točka ( <i>Significant Point</i> ): Specifična geografska lokacija koja se koristi u definiranju ATS rute ili putanje leta zrakoplova i za druge navigacijske i ATS svrhe;
dddddd)	VFR let ( <i>VFR flight</i> ): Let koji se obavlja prema pravilima za vizualno letenje;	oooooooo)	Završna kontrolirana oblast ( <i>Terminal Control Area</i> ): Kontrolirana oblast koja se uobičajeno uspostavlja na mjestu gdje se slivaju ATS rute u blizini jednog ili više velikih aerodroma;
eeeeee)	Vidljivost ( <i>Visibility</i> ): Vidljivost za zrakoplovne potrebe je veća od: a) najveće udaljenosti na kojoj se određeni crni objekat odgovarajućih dimenzija, smješten blizu tla, može vidjeti i prepoznati u odnosu na svijetlu pozadinu,	ppppppp)	Završno prilaznje ( <i>Final Approach</i> ): Dio postupka instrumentalnog prilaznja koji započinje na utvrđenom fiksnu ili točki završnog prilaznja, a ukoliko takav fiks ili točka završnog prilaznja nisu određeni: a) koji započinje na kraju posljednjeg proceduralnog, osnovnog ili doletnog zaokreta prilazne procedure, ukoliko je određena, b) koji počinje u točki priključenja posljednjoj utvrđenoj putanji utvrđenoj u proceduri prilaznja, c) koji završava u točki u okolini aerodroma sa koje slijetanje može biti obavljeno ili započeta procedura neuspjelog prilaznja;

rrrrrr)	Zalutali zrakoplov ( <i>Strayed Aircraft</i> ): Zrakoplov koji je značajno skrenuo sa namjeravane putanje ili koji prijavi da se izgubio;
---------	---

(2) Kratice upotrijebljene u ovom pravilniku imaju sljedeće značenje:

a)	AIP ( <i>Aeronautical Information Publication</i> ): Zbornik zrakoplovnih informacija;
b)	AIS ( <i>Aeronautical Information Services</i> ): Usluge zrakoplovnog informiranja u zračnoj plovidbi;
c)	ALERFA: Kodna riječ koja se koristi za označavanje faze uzbune;
d)	ASM ( <i>Air Space Management</i> ): Upravljanje zračnim prostorom;
e)	ATC ( <i>Air Traffic Control Services</i> ): Usluge kontrole zračnog prometa;
f)	ATFM ( <i>Air Traffic Flow Management</i> ): Upravljanje tokom zračnog prometa;
g)	ATIS ( <i>Automatic Terminal Information Service</i> ): Usluga automatskog informiranja u završnoj kontroliranoj oblasti;
h)	ATS ( <i>Air Traffic Services</i> ): Usluge u zračnom prometu;
i)	BHDCA ( <i>Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation</i> ): Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine;
j)	CNS ( <i>Communication, Navigation or Surveillance</i> ): Usluge komunikacije, navigacije ili nadzora u zračnoj plovidbi;
k)	CRC ( <i>Cyclic Redundancy Check</i> ): Provjera ciklične redundancije;
l)	DETRESFA: Kodna riječ koja se koristi za označavanje faze opasnosti;
m)	FIR ( <i>Flight Information Region</i> ): Oblast informiranja u letu;
n)	ft (feet): Stopa;
o)	HF ( <i>High Frequency</i> ): Visoka frekvencija 3 – 30 MHz;
p)	IAS ( <i>Indicated Airspeed</i> ): Instrumentalna zračna brzina;
r)	INCERFA: Kodna riječ koja se koristi za označavanje faze neizvjesnosti;
s)	ICAO ( <i>International Civil Aviation Organisation</i> ): Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo;
t)	kt (Knot): Čvor, jedinica mjere za brzinu;
u)	MET ( <i>Meteorological Services</i> ): Meteorološke usluge u zračnoj plovidbi;
v)	MLS ( <i>Microwave Landing System</i> ): Mikrovalni sustav za slijetanje;
z)	MSL ( <i>Mean Sea Level</i> ): Srednja razina mora;
aa)	NDB ( <i>Non-Directional radio Beacon</i> ): Neusmjereni radio-far;
bb)	NM ( <i>Nautical Mile</i> ): Nautička milja;
cc)	NSA ( <i>National Supervisory Authority</i> ): Državna nadzorna vlast / Nacionalno nadzorno tijelo;
dd)	OFIS ( <i>Operational Flight Information Service</i> ): Operativno informiranje u letu;
ee)	PBN ( <i>Performance Based Navigation</i> ): Navigacija zasnovana na performansama zrakoplova;
ff)	PBS ( <i>Performance Based Surveillance</i> ): Nadzor zasnovan na performansama;

gg)	QFE ( <i>Atmospheric pressure at aerodrome elevation or at runway threshold</i> ): Atmosferski tlak na nadmorskoj visini aerodroma ili na pragu poletno-sletne staze;
hh)	QMS ( <i>Quality Management System</i> ): Sustav upravljanja kvalitetom;
ii)	QNE: Standardni tlak (1013,25 hPa) po kome se izračunava visina zrakoplova kada leti na razinama leta;
jj)	QNH ( <i>Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground</i> ): Podešavanje visinomjera da bi se dobila nadmorska visina kad je zrakoplov na zemlji;
kk)	RCP ( <i>Required Communication Performance</i> ): Potrebne komunikacijske performanse;
ll)	RNAV ( <i>Area Navigation</i> ): Prostorna navigacija;
mm)	RSP ( <i>Required Surveillance Performance</i> ): Potrebne performanse nadzora;
nn)	RVR ( <i>Runway Visual Range</i> ): Vidljivost duž poletno-sletne staze;
oo)	SID ( <i>Standard Instrument Departure</i> ): Standardni instrumentalni odlazak;
pp)	SMS ( <i>Safety Management System</i> ): Sustav upravljanja sigurnošću;
rr)	SSR ( <i>Secondary Surveillance Radar</i> ): Sekundarni nadzorni radar;
ss)	STAR ( <i>Standard Instrument Arrival</i> ): Standardni instrumentalni dolazak;
tt)	VAAC ( <i>Volcanic Ash Advisory Centre</i> ): Savjetodavni centar za praćenje vulkanskog pepela;
uu)	VHF ( <i>Very High Frequency</i> ): Vrlo visoka frekvencija 30 – 300 MHz;
vv)	VOR ( <i>VHF Omnidirectional Radio Range</i> ): VHF svjesmjerni radio-far;
zz)	WGS-84 ( <i>World Geodetic System 1984</i> ) – Svjetski geodetski sustav 1984;
aaa)	UHF ( <i>Ultra High Frequency</i> ): Ultra visoka frekvencija 300 – 3000 MHz;
bbb)	UTC ( <i>Coordinated Universal Time</i> ) – Univerzalno koordinirano vrijeme.

## DIO DRUGI – OPĆE ODREDBE

### Članak 3.

(Nadležni organ)

- (1) Na temelju članka 16. stavak (1) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 39/09 i 25/18) nadležni organ za certifikovanje pružatelja usluga zračne plovidbe i provođenje nadzora nad pružanjem usluga u zračnoj plovidbi, s ciljem održavanja sigurnosti zračne plovidbe, za organizacije čije se glavno sjedište rada i, ako imaju, registrirani ured nalazi u Bosni i Hercegovini, je BHDCA, kao državna nadzorna vlast / nacionalno nadzorno tijelo.
- (2) BHDCA osigurava odgovarajući nadzor primjene ovoga pravilnika, naročito na sigurne i efikasne operacije pružatelja usluga u zračnom prometu koji pružaju usluge u zračnom prostoru koji je u nadležnosti Bosne i Hercegovine.
- (3) BHDCA provodi odgovarajuće nadzore i preglede radi provjere usklađenosti sa općim i posebnim zahtjevima pružanja usluga u zračnom prometu (u daljem tekstu: ATS usluge).
- (4) BHDCA će zaključiti odgovarajuće sporazume o suradnji kako bi osigurala adekvatan nadzor pružatelja ATS usluga



koji posjeduje važeći certifikat druge države, a koji pruža usluge koje se odnose na zračni prostor u nadležnosti Bosne i Hercegovine.

#### Članak 4. (Usklađenost)

Ovaj pravilnik je sukladan standardima i preporučenoj praksi ICAO-a, sadržanim u navedenim dokumentima:

- a) Aneks 11 – Usluge u zračnom prometu (*ICAO Annex 11, Air Traffic Services*);
- b) ICAO Dokument 4444 – Procedure za pružanje usluga u zračnom prometu - Upravljanje zračnim prometom (*Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management*);
- c) ICAO Dokument 7030 – Dodatne regionalne procedure – Pravila letenja i usluge u zračnom prometu (*Regional Supplementary Procedures – Rules of the Air and Air Traffic Services*);
- d) ICAO Dokument 8400 – ICAO kratice i kodovi (*ICAO Abbreviations and Codes*).

#### Članak 5. (Principi pružanja ATS usluga)

- (1) Bosna i Hercegovina, na teritoriji nad kojom ima suverenitet i nadležnost, određuje dijelove zračnog prostora i aerodrome gdje se pružaju ATS usluge. Takve usluge se uspostavljaju i pružaju sukladno zahtjevima utvrđenim u ovom pravilniku.
- (2) Bosna i Hercegovina može delegirati drugoj državi odgovornost za uspostavljanje i pružanje ATS usluga u FIR-ovima, kontroliranim oblastima i kontroliranim zonama u svojoj nadležnosti sukladno međusobno potpisanim sporazumima.
- (3) Dijelovi zračnog prostora na otvorenom moru ili u zračnom prostoru neodređenog suvereniteta, gdje se pružaju ATS usluge, uspostavljaju se na temelju regionalnih sporazuma o zračnoj plovidbi. Ukoliko je Bosna i Hercegovina prihvatila odgovornost za pružanje ATS usluga u takvim dijelovima zračnog prostora, te usluge uspostavlja i pruža sukladno zahtjevima utvrđenim u ovom pravilniku.
- (4) Bosna i Hercegovina imenuje pružatelja ATS usluga koji pruža te usluge u FIR-ovima, kontroliranim oblastima i kontroliranim zonama u nadležnosti Bosne i Hercegovine.
- (5) Kada se uspostave ATS usluge, u zrakoplovnim publikacijama AIP-u BiH i NOTAM-ima se objavljuju informacije i podaci koji su potrebni da bi se omogućilo korištenje takvih usluga.

#### Članak 6.

##### (Ciljevi pružanja ATS usluga)

Ciljevi pružanja ATS usluga su:

- a) sprječavanje sudara između zrakoplova;
- b) sprječavanje sudara između zrakoplova i zrakoplova i prepreka na manevarskim površinama;
- c) ubrzavanje i održavanje urednog protoka zračnog prometa;
- d) pružanje savjeta i informacija korisnih za sigurno i efikasno obavljanje letova;
- e) obavještanje odgovarajućih organizacija o zrakoplovima kojima je potrebna potraga i spašavanje i, po potrebi, pružanje pomoći takvim organizacijama.

#### Članak 7.

##### (Podjela ATS usluga)

ATS usluge obuhvataju sljedeće:

- a) Usluge pružanja kontrole zračnog prometa (*Air Traffic Control Service - ATC*), koje se, da bi se ispunili ciljevi utvrđeni u članku 6. toč. a), b) i c) ovoga pravilnika, dijele na:

- 1) Oblasna kontrola zračnog prometa (*Area Control Service*), pružanje usluga kontrole zračnog prometa za kontrolirane letove, osim onih dijelova takvih letova opisanih u podtočkama 2) i 3) ove točke, a u cilju ispunjavanja zahtjeva iz članka 6. toč. a) i c) ovoga pravilnika;
- 2) Prilazna kontrola zračnog prometa (*Approach Control Service*), pružanje usluga kontrole zračnog prometa za one dijelove kontroliranih letova povezanih sa prilazom ili odletom, a u cilju ispunjavanja zahtjeva iz članka 5. toč. a) i c) ovoga pravilnika;
- 3) Aerodromska kontrola zračnog prometa (*Aerodrome Control Service*), pružanje usluga kontrole zračnog prometa za aerodromski promet, osim onih dijelova takvih letova opisanih u podtočki 2) ove točke, a u cilju ispunjavanja zahtjeva iz članka 6. toč. a), b) i c) ovoga pravilnika;
- b) Usluge informiranja u letu (*Flight Information Service - FIS*), u cilju ispunjavanja uvjeta iz članka 6. točka d) ovoga pravilnika;
- c) Usluge uzbunjivanja (*Alerting Service*), u cilju ispunjavanja uvjeta iz članka 6. točka e) ovoga pravilnika.

#### Članak 8.

##### (Utvrđivanje potreba za pružanjem ATS usluga)

- (1) Potreba za pružanjem ATS usluga se utvrđuje uzimajući u obzir sljedeće:
  - a) vrstu zračnog prometa,
  - b) gustinu zračnog prometa,
  - c) meteorološke uvjete,
  - d) ostale faktore koji mogu biti relevantni;
- (2) Opremljenost zrakoplova sustavom za izbjegavanje sudara u zraku (*Airborne Collision Avoidance Systems – ACAS*) nije faktor u utvrđivanju potrebe za pružanjem ATS usluga u toj oblasti.

#### Članak 9.

##### (Imenovanje dijelova zračnog prostora i kontroliranih aerodroma u kojim se pružaju ATS usluge)

- (1) Imenovanje dijelova zračnog prostora ili aerodroma gdje se pružaju ATS usluge se vrši sukladno vrsti ATS usluga koje se pružaju.
- (2) Imenovanje konkretnih dijelova zračnog prostora i konkretnih aerodroma vrši se na sljedeći način:
  - a) Oblasti informiranja u letu (*Flight Information Region – FIR*), oni dijelovi zračnog prostora u kojim se pružaju usluge letnih informacija i usluge uzbunjivanja;
  - b) Kontrolirane oblasti i kontrolirane zone (*Control Areas and Control Zones*), oni dijelovi zračnog prostora u kojim se pružaju usluge kontrole zračnog prometa:
    - 1) za IFR letove,
    - 2) oni dijelovi kontroliranog zračnog prostora gdje se usluge kontrole zračnog prometa također pružaju za VFR letove. Takvi dijelovi kontroliranog zračnog prostora su imenovani kao klase B, C ili D zračnog prostora;
  - c) Kontrolirane oblasti i kontrolirane zone određene unutar oblasti informiranja u letu čine sastavni dio te oblasti informiranja u letu.

- d) Kontrolirani aerodromi (*Controlled Aerodromes*), oni aerodromi na kojim se pružaju usluge kontrole zračnog prometa za aerodromski promet.

#### Članak 10.

(Klasifikacija zračnog prostora)

- (1) Zračni prostor u kome se pružaju ATS usluge je klasificiran i imenovan sukladno sljedećoj podjeli:
- Zračni prostor klase A (*Class A Airspace*), dozvoljeni su samo IFR letovi, za sve letove se pruža usluga kontrole zračnog prometa i vrši se razdvajanje svih letova;
  - Zračni prostor klase B (*Class B Airspace*), dozvoljeni su IFR i VFR letovi, za sve letove se pruža usluga kontrole zračnog prometa i vrši se razdvajanje svih letova;
  - Zračni prostor klase C (*Class C Airspace*), dozvoljeni su IFR i VFR letovi, za sve letove se pruža usluga kontrole zračnog prometa i vrši se razdvajanje IFR letova od drugih IFR letova i VFR letova. VFR letovi se razdvajaju od IFR letova i dobijaju informacije o prometu u odnosu na druge VFR letove;
  - Zračni prostor klase D (*Class D Airspace*), dozvoljeni su IFR i VFR letovi, za sve letove se pruža usluga kontrole zračnog prometa, IFR letovi se razdvajaju od drugih IFR letova i dobijaju informacije o prometu u odnosu na VFR letove. VFR letovi dobijaju informacije o prometu u odnosu na sve druge letove;
  - Zračni prostor klase E (*Class E Airspace*), dozvoljeni su IFR i VFR letovi, IFR letovima se pruža usluga kontrole zračnog prometa i vrši se razdvajanje od drugih IFR letova, svi letovi dobijaju informacije o prometu u onoj mjeri koliko je to praktično. Zračni prostor klase E se ne koristi za kontrolirane zone;
  - Zračni prostor klase F (*Class F Airspace*), dozvoljeni su IFR i VFR letovi, svi IFR letovi dobijaju savjetodavne informacije o zračnom prometu, svi letovi dobijaju usluge FIS na zahtjev;
  - Zračni prostor klase G (*Class G Airspace*), dozvoljeni su IFR i VFR letovi, svi letovi dobijaju usluge FIS na zahtjev.
- (2) Bosna i Hercegovina bira one klase zračnog prostora koje odgovaraju njenim potrebama.
- (3) Zahtjevi vezani za letove u svakoj klasi zračnog prostora su dati u tablici u Dodatku 4 ovog pravilnika.
- (4) Tamo gdje se zračni prostori, u kojima se pružaju usluge u zračnom prometu, graniče vertikalno, tj. nalaze se jedan iznad drugog, letovi na zajedničkoj razini/visini ispunjavaju uvjete i pružaju im se usluge koje se odnose na manje restriktivnu klasu zračnog prostora. U primjeni ovih kriterija, zračni prostor klase B se smatra manje restriktivnim od zračnog prostora klase A; zračni prostor klase C manje restriktivnim od zračnog prostora klase B, itd.

#### Članak 11.

(Navigacija zasnovana na performansama zrakoplova – PBN navigacija)

- Navigacijske specifikacije za primjenu navigacije zasnovane na performansama zrakoplova (*Performance Based Navigation – PBN*) propisuje BHDCA.
- Kada je primjenljivo, navigacijske specifikacije za uspostavljene oblasti, projekcije letova na površinu zemlje ili ATS rute se propisuju na temelju regionalnih sporazuma vezanih za zračnu plovidbu.

- (3) Propisane navigacijske specifikacije odgovaraju razini komunikacija, navigacije i ATS usluga koje se pružaju u predmetnom dotičnom prostoru.

#### Članak 12.

(Operacije komunikacija zasnovanih na performansama - PBC)

- Za primjenu komunikacija zasnovanih na performansama (*Performance Based Communication – PBC*), specifikacije potrebnih komunikacijskih performansi (*Required Communication Performance – RCP*) propisuje BHDCA.
- Kada je primjenljivo, specifikacije RCP se propisuju na temelju regionalnih sporazuma vezanih za zračnu plovidbu.
- Prilikom propisivanja specifikacija RCP mogu se primijeniti ograničenja koja su rezultat ograničenja komunikacijske infrastrukture ili specifičnih zahtjeva vezanih za funkcionalnost komunikacija.
- Propisane specifikacije RCP odgovaraju ATS uslugama koje se pružaju.

#### Članak 13.

(Operacije nadzora zasnovane na performansama - PBS)

- Za primjenu nadzora zasnovanog na performansama (*Performance Based Surveillance – PBS*), specifikacije potrebnih performansi nadzora (*Required Surveillance Performance – RSP*) propisuje BHDCA.
- Kada je primjenljivo, specifikacije RSP se propisuju na temelju regionalnih sporazuma vezanih za zračnu plovidbu.
- Prilikom propisivanja specifikacija RSP mogu se primijeniti ograničenja koja su rezultat ograničenja infrastrukture nadzora ili specifičnih zahtjeva vezanih za funkcionalnost nadzora.
- Propisane specifikacije RSP odgovaraju ATS uslugama koje se pružaju.

#### Članak 14.

(Uspostavljanje i imenovanje ATS jedinica)

Pružanje ATS usluga vrše uspostavljene i imenovane jedinice, kako slijedi:

- Centri za informiranje u letu se uspostavljaju u svrhu pružanja usluga letnih informacija i uzbunjivanja unutar FIR-a, osim ako odgovornost za pružanje takvih usluga nije dodijeljena jedinicama za kontrolu zračnog prometa, koje imaju adekvatne objekte i opremu za izvršavanje takvih obaveza. Ovo ne isključuje mogućnost da se drugim jedinicama za kontrolu zračnog prometa prenese funkcija pružanja određenih elemenata usluga informiranja u letu.
- Jedinice kontrole zračnog prometa se uspostavljaju u svrhu pružanja usluga kontrole zračnog prometa, pružanja usluga informiranja u letu i uzbunjivanja unutar kontroliranih oblasti, kontroliranih zona i na kontroliranim aerodromima.

#### Članak 15.

(Specifikacija za FIR-ove, kontrolirane oblasti i kontrolirane zone)

Uspostavljanje granica zračnog prostora, u kome će se pružati ATS usluge, treba biti povezano sa prirodom strukture ruta i potrebom za efikasnijom uslugom, a ne sa državnim granicama.

#### Članak 16.

(Specifikacije za FIR)

- Granice FIR-ova se uspostavljaju tako da oblast FIR-a pokriva ukupnu strukturu zračnih ruta na kojoj se pružaju usluge.
- FIR obuhvata cijeli zračni prostor u okviru svojih lateralnih granica, osim u slučaju ograničenja od strane gornjeg FIR-a.

- (3) Kada je FIR ograničen gornjim FIR-om, donja granica definirana za gornji FIR predstavlja gornju vertikalnu granicu za FIR i podudara se sa VFR razinom krstarenja datoj u tablicama u Prilogu 5. Naredbe o pravilima letenja zrakoplova.
- (4) U slučajevima kada je uspostavljen gornji FIR, procedure koje se u njemu primjenjuju ne moraju biti identične sa onima koje se primjenjuju u donjem FIR-u.

#### Članak 17.

(Specifikacije za kontrolirane oblasti)

- (1) Kontrolirane oblasti, uključujući, između ostalog, zračne puteve i završne kontrolirane oblasti, uspostavljaju se tako da obuhvataju dovoljan dio zračnog prostora da sadrže putanje letova za one IFR letove ili njihove dijelove u kojima se želi osigurati pružanje odgovarajućih usluga kontrole zračnog prometa, uzimajući u obzir mogućnosti navigacijskih sredstava koja se inače koriste u toj oblasti.
- (2) U kontroliranoj oblasti, koja nije oblikovana sustavom zračnih puteva, može se uspostaviti sustav ruta koji će olakšati pružanje usluga kontrole zračnog prometa.
- (3) Donja granica kontrolirane oblasti se uspostavlja na visini ne manjoj od 200 m (700 ft) iznad površine tla ili površine vode. Donja granica ne mora biti uspostavljena na istoj visini unutar cijele kontrolirane oblasti. Kada je donja granica kontrolirane oblasti iznad 900 m (3000 ft) MSL, ona se mora poklapati sa VFR razinom krstarenja datoj u tablicama u Prilogu 5. Naredbe o pravilima letenja zrakoplova. Izabrana VFR razina krstarenja je takva da očekivane varijacije lokalnog atmosferskog tlaka ne dovode do smanjenja ove granice na visinu manju od 200 m (700 ft) iznad površine tla ili površine vode.
- (4) Gornja granica kontrolirane oblasti se uspostavlja u slučaju:
- da se usluge kontrole zračnog prometa ne pružaju iznad takve gornje granice,
  - da se kontrolirana oblast nalazi ispod gornje kontrolirane oblasti, u tom slučaju gornja granica se podudara sa donjom granicom gornje kontrolirane oblasti;

Kada je uspostavljena, takva gornja granica se podudara sa VFR razinom krstarenja u tablicama u Prilogu 5. Naredbe o pravilima letenja zrakoplova.

#### Članak 18.

(Specifikacije za FIR-ove ili kontrolirane oblasti u gornjem zračnom prostoru)

Ako se želi ograničiti broj FIR-ova ili kontroliranih oblasti kroz koje bi zrakoplov, leteći na velikim visinama, morao proći, FIR ili kontrolirana oblast, kada je primjenljivo, trebaju biti uspostavljene na način da obuhvataju gornji zračni prostor u lateralnim/bočnim granicama donjih FIR-ova ili kontroliranih oblasti.

#### Članak 19.

(Specifikacije za kontrolirane zone)

- (1) Lateralne/bočne granice kontroliranih zona obuhvataju barem one dijelove zračnog prostora koji nisu unutar kontroliranih oblasti, sadržavajući zračne puteve za IFR letove, u dolasku i odlasku sa aerodroma, koji se koriste u instrumentalnim meteorološkim uvjetima. Zrakoplov koji se nalazi na čekanju u blizini aerodroma smatra se zrakoplovom u dolasku.
- (2) Lateralne/bočne granice kontrolirane zone se prostiru do najmanje 9,3 km (5 NM) od centra dotičnog aerodroma ili dotičnih aerodroma u pravcima iz kojih se mogu izvršiti prilazi. Kontrolirana zona može sadržavati dva ili više aerodroma koji se nalaze u neposrednoj blizini.

- (3) Ako se kontrolirana zona nalazi unutar lateralnih/bočnih granica kontrolirane oblasti, ona će se pružati uspravno od površine tla pa najmanje do donje granice kontrolirane oblasti.
- (4) Ako je potrebno, može se uspostaviti viša gornja granica kontrolirane zone od donje granice kontrolirane oblasti preko koje se prostire.
- (5) Ako se kontrolirana zona nalazi izvan lateralnih/bočnih granica kontrolirane oblasti, potrebno je uspostaviti gornju granicu.
- (6) Ako se želi uspostaviti gornja granica kontrolirane zone na razini višoj od donje granice kontrolirane oblasti uspostavljene ispod nje, ili ako se kontrolirana zona nalazi izvan lateralnih/bočnih granica kontrolirane oblasti, njena gornja granica treba biti uspostavljena na razini koju piloti lako može identificirati. Kada je donja granica kontrolirane oblasti iznad 900 m (3000 ft) MSL, ona se mora poklapati sa VFR razinom krstarenja datoj u tablicama u Prilogu 5. Naredbe o pravilima letenja zrakoplova. Ako se koristi, izabrana VFR razina krstarenja je takva da očekivane varijacije lokalnog atmosferskog tlaka ne dovode do smanjenja ove granice na visinu manju od 200 m (700 ft) iznad površine tla ili površine vode.

#### Članak 20.

(Identificiranje i označavanje ATS jedinica i zračnog prostora)

- (1) Centri oblasne kontrole zračnog prometa ili centri za obavještanje u letu dobijaju identifikaciju prema nazivima najbližih naselja ili geografskih objekata.
- (2) Jedinice aerodromske kontrole ili prilazne kontrole zračnog prometa dobijaju identifikaciju prema nazivu aerodroma na kome su locirane.
- (3) Kontrolirane zone, kontrolirane oblasti ili FIR dobijaju identifikaciju prema nazivu jedinice za kontrolu zračnog prometa koja ima nadležnost nad tim dijelom zračnog prostora.

#### Članak 21.

(Uspostava i identificiranje ATS ruta)

- (1) Prilikom uspostave ATS ruta osigurava se postojanje zaštitnog zračnog prostora duž ATS rute i sigurno razdvajanje između susjednih ATS ruta.
- (2) Kada je to opravdano gustoćom, složenošću ili prirodom prometa, uspostavljaju se posebne rute za korištenje u prometu niskog intenziteta, uključujući helikoptere koji poljeću ili slijeću sa/na platformi na otvorenom moru. Prilikom određivanja lateralnog/bočnog razmaka između takvih ruta, uzimaju se u obzir raspoloživa navigacijska sredstva i navigacijska oprema koja se nalazi na helikopterima.
- (3) ATS rute su identificirane oznakama.
- (4) Oznake za ATS rute, koje nisu standardne odlazne i dolazne rute, biraju se sukladno principima navedenim u Dodatku 1 ovog pravilnika.
- (5) Standardne odlazne i dolazne rute i sa njima povezane procedure dobijaju identifikaciju sukladno principima navedenim u Dodatku 3 ovog pravilnika.

#### Članak 22.

(Uspostava prijelaznih "change-over" točaka na ATS rutama)

- (1) Prijelazne točke (*Change-over Points*) se uspostavljaju na segmentima ATS ruta definiranim u odnosu na VHF svesmjerni radio-far (*Very High Frequency Omnidirectional Radio Range - VOR*), gdje će to pomoći preciznu navigaciju duž segmenta rute.
- (2) Uspostava prijelaznih točaka treba da bude ograničena na rutne segmente dužine 110 km (60 NM) ili duže, izuzev tamo gdje kompleksnost ATS ruta, gustina navigacijskih

sredstava ili tehnički i operativni razlozi dozvoljavaju uspostavu prijelaznih točaka na kraćim rutnim segmentima.

- (3) Osim ako nije drugačije uspostavljena, prijelazna točka u odnosu na karakteristike navigacijskih sredstava ili kriterije zaštite frekvencija treba biti uspostavljena na sredini rastojanja između dva uređaja u slučaju pravolinijskog rutnog segmenta ili na ukrštanju radijala u slučaju rutnog segmenta koji nije pravolinijski između dva uređaja.

#### Članak 23.

(Uspostava i identificiranje značajnih točaka na ATS rutama)

- (1) Značajne točke se uspostavljaju u svrhu definiranja ATS ruta ili instrumentalnih prilaznih procedura i/ili u vezi sa zahtjevima pružatelja ATS usluga u odnosu na kretanje zrakoplova u letu.
- (2) Značajne točke su identificirane oznakama.
- (3) Značajne točke se uspostavljaju i identificiraju sukladno principima navedenim u Dodatku 2 ovoga pravilnika.

#### Članak 24.

(Uspostava i identificiranje standardnih ruta za taksiranje zrakoplova)

- (1) Kada je potrebno, na aerodromima se mogu uspostaviti standardne rute za taksiranje zrakoplova između poletno-sletnih staza (*Runways*), stajanki (*Apron*) i oblasti namijenjenih održavanju. Takve rute trebaju biti izravne, jednostavne i, gdje je primjenljivo, projektovane tako da se izbjegnu konflikti u prometu.
- (2) Standardne rute za taksiranje zrakoplova trebaju biti identificirane oznakama koje se razlikuju od onih za poletno-sletne staze i ATS rute.

#### Članak 25.

(Koordinacija između operatora i pružatelja ATS usluga)

- (1) ATS jedinice provodeći svoje ciljeve poštuju zahtjeve operatora uzimajući u obzir njihove obveze koje su utvrđene u ICAO Aneksu 6 – Operacije zrakoplova (*ICAO Annex 6, Operations of Aircrafts*) i, ako se zahtijeva od strane operatora, učinit će dostupnim njima ili njihovim predstavnicima one informacije koje mogu biti na raspolaganju da omoguće operatorima ili njihovim imenovanim predstavnicima da izvršavaju svoje obveze.
- (2) Kada to operator zahtijeva, poruke, uključujući i izvješća o poziciji, primljene od strane ATS jedinica i u vezi su sa operacijama zrakoplova kome usluge operativne kontrole pruža taj operator, će, ako je to izvodljivo, odmah biti dostupne operatoru ili njegovom zvaničnom predstavniku sukladno lokalno dogovorenim procedurama.

#### Članak 26.

(Koordinacija između vojnih vlasti i pružatelja ATS usluga)

- (1) Pružatelji ATS usluga uspostavljaju i održavaju blisku suradnju sa vojnim vlastima odgovornim za aktivnosti koje mogu imati utjecaja na letove civilnih zrakoplova.
- (2) Koordinacija aktivnosti, koje su potencijalno opasne za civilne zrakoplove, vrši se sukladno članku 27. ovoga pravilnika.
- (3) Pružatelji ATS usluga i vojne vlasti uspostavljaju aranžmane koji omogućuju da informacije relevantne za sigurno i ekspeditivno vođenje letova civilnih zrakoplova budu pravodobno razmijenjene između ATS jedinica i odgovarajućih vojnih jedinica.
- (4) ATS jedinice, rutinski ili na zahtjev, sukladno lokalno dogovorenim procedurama, dostavljaju odgovarajućim vojnim jedinicama relevantne planove leta i druge podatke koji se tiču letova civilnih zrakoplova. Da bi se izbjegla ili smanjila potreba za presretanjem, pružatelji ATS usluga označit će svaku oblast ili rutu gdje se zahtjevi iz Naredbe o pravilima letenja zrakoplova, koji se odnose na planove

leta, dvosmjernu komunikaciju i izvješćivanje o poziciji, primjenjuju na sve letove, da bi se osiguralo da svi važni podaci budu dostupni odgovarajućim ATS jedinicama, a naročito u svrhu olakšavanja identificiranja civilnih zrakoplova.

- (5) Uspostavljaju se specijalne procedure u cilju osiguranja:
- a) da ATS jedinice budu obaviještene u slučaju da vojne jedinice primijete da zrakoplov, koji je ili može biti, civilni zrakoplov u prilazu ili je ušao u bilo koju oblast u kojoj presretanje može postati neophodno;
- b) da se učine svi mogući naponi da se potvrdi identitet zrakoplova i da mu se pruži navigacijsko vođenje neophodno da se izbjegne potreba za presretanjem.

#### Članak 27.

(Koordinacija aktivnosti potencijalno opasnih za civilne zrakoplove)

- (1) Aranžmani za aktivnosti potencijalno opasne za civilne zrakoplove, bilo da se izvode preko teritorije države ili preko otvorenih voda, koordiniraju se sa pružateljem ATS usluga. Koordiniranje se vrši dovoljno rano da dozvoli blagovremeno objavljivanje informacija u vezi sa aktivnostima sukladno odredbama Pravilnika o uslugama zrakoplovnog informiranja u Bosni i Hercegovini.
- (2) Ako pružatelj ATS usluga nije iz države u kojoj se nalazi organizacija koja planira aktivnosti, početna koordinacija treba da bude izvršena od strane pružatelja ATS usluga nadležnog za zračni prostor iznad države u kojoj se nalazi ta organizacija.
- (3) Cilj koordinacije je postizanje najboljih aranžmana koji će omogućiti izbjegavanje opasnosti od strane civilnih zrakoplova i minimalizirati utjecaj na normalne operacije takvih zrakoplova.
- (4) Pri utvrđivanju ovih aranžmana treba primijeniti sljedeće:
- a) lokacije ili oblasti, vremena i trajanja aktivnosti trebaju biti izabrana na način da se izbjegne zatvaranje ili reorganizacija već uspostavljenih ATS ruta, blokiranje najekonomičnijih razina leta ili kašnjenje planiranih operacija zrakoplova, osim ako ne postoje druge mogućnosti;
- b) veličina zračnog prostora određenog za izvođenje aktivnosti treba biti što je moguće manja;
- c) treba da postoji izravna komunikacija između organizacije koja izvodi aktivnosti i pružatelja ATS usluga, odnosno nadležne ATS jedinice, u slučaju da se civilni zrakoplov nađe u stanju nužde ili da druge nepredviđene okolnosti zahtijevaju prekid aktivnosti.
- (5) Pružatelj ATS usluga je odgovoran za iniciranje objavljivanja informacija koje se odnose na takve aktivnosti.
- (6) Ako se aktivnosti, koje su potencijalno opasne za civilne zrakoplove, izvode na redovitoj ili kontinuiranoj osnovi, potrebno je uspostaviti zajednička radna tijela da bi se osiguralo da su zahtjevi svih zainteresiranih strana adekvatno koordinirani.
- (7) Da bi se osigurao dodatni kapacitet zračnog prostora i poboljšala efikasnost i fleksibilnost operacija, sve zainteresirane strane će poštovati zahtjeve utvrđene u Pravilniku o utvrđivanju pravila za fleksibilno korištenje zračnog prostora.
- (8) Operator aerodroma i pružatelj ATS usluga poduzimaju aktivnosti za sprječavanje emitiranja laserskih zraka koje mogu negativno utjecati na odvijanje operacija.

## Članak 28.

## (Zrakoplovni podaci)

- (1) Određivanje i izvješćivanje o zrakoplovnim podacima, povezanim sa pružanjem ATS usluga, je sukladno zahtijevanoj klasifikaciji točnosti i integriteta da bi se ispunili zahtjevi krajnjih korisnika zrakoplovnih podataka.
- (2) Prilikom prijenosa i/ili skladištenja skupova zrakoplovnih i digitalnih podataka koriste se tehnike otkrivanja grešaka u digitalnim podacima.

## Članak 29.

## (Koordinacija između pružatelja meteoroloških usluga i pružatelja ATS usluga)

- (1) Da bi se osiguralo da zrakoplov dobija aktualne meteorološke informacije vezano za zrakoplovne operacije, sklapaju se aranžmani, gdje je to potrebno, između pružatelja meteoroloških usluga i pružatelja ATS usluga, da osoblje pružatelja ATS usluga:
  - a) osim informacija dobijenih putem pokazivača uređaja, obavještava o drugim meteorološkim elementima koji su dogovoreni, bilo da su uočeni od strane osoblja pružatelja ATS usluga ili prijavljeni od strane posade zrakoplova tijekom međusobne komunikacije;
  - b) obavještava u najkraćem roku odgovarajući meteorološki biro o meteorološkim pojavama od operativnog značaja, koje nisu uključene u aerodromsko meteorološko izvješće, a uočene su od strane osoblja pružatelja ATS usluga ili prijavljene od strane posade zrakoplova tijekom međusobne komunikacije;
  - c) dostavlja u najkraćem roku odgovarajućem meteorološkom birou informacije o prije-eruptivnim vulkanskim aktivnostima, vulkanskim erupcijama i informacije koje se odnose na oblake vulkanskog pepela. Centri oblasne kontrole zračnog prometa i centri informiranja u letu dostavljaju informacije odgovarajućoj službi meteorološkog bdijenja i savjetodavnim centrima za vulkanski pepeo (*Volcanic Ash Advisory Centres – VAACs*).
- (2) Centri oblasne kontrole zračnog prometa, centri informiranja u letu i odgovarajuće službe meteorološkog bdijenja održavaju blisku međusobnu suradnju i koordinaciju da bi se osiguralo da informacije o vulkanskom pepelu u NOTAM i SIGMET porukama budu dosljedne.

## Članak 30.

## (Koordinacija između pružatelja usluga zrakoplovnog informiranja i pružatelja ATS usluga)

- (1) Da bi se osiguralo da pružatelji usluga zrakoplovnog informiranja dobijaju informacije koje im omogućavaju da dostavljaju aktualne pretpoletne informacije i da ispune zahtjeve vezane za dostavljanje informacija u letu, uspostavlja se koordinacija između pružatelja usluga zrakoplovnog informiranja i pružatelja ATS usluga odgovornih za pružanje ATS usluga da sa minimalnim kašnjenjem izvješćuju odgovarajuće jedinice pružatelja usluga zrakoplovnog informiranja o:
  - a) informacijama o stanju na aerodromima;
  - b) operativnom statusu odgovarajućih objekata, službi i navigacijskih sredstava unutar zone njihove odgovornosti;
  - c) pojavi vulkanske aktivnosti uočene od strane osoblja pružatelja ATS usluga ili prijavljene od strane posade tijekom komunikacije sa zrakoplovom; i
  - d) svim drugim informacijama od operativnog značaja.

- (2) Prije uvođenja promjena u ATM sustave, službe zadužene za takve promjene će uzeti u obzir vrijeme potrebno pružatelju usluga zrakoplovnog informiranja za pripremu, proizvodnju i izdavanje odgovarajućeg materijala za objavljivanje. Da bi se osiguralo pravodobno pružanje usluga zrakoplovnog informiranja, uspostavlja se koordinacija između relevantnih službi.
- (3) Od posebnog značaja su promjene zrakoplovnih informacija koje utječu na karte i/ili računarski zasnovane navigacijske sustave, koji ispunjavaju uvjete da budu objavljeni putem AIRAC sustava, sukladno odredbama Pravilnika o uslugama zrakoplovnog informiranja u Bosni i Hercegovini. Nadležni pružatelji ATS usluga će uzeti u obzir unaprijed utvrđene i međunarodno dogovorene AIRAC efektivne datume prilikom dostavljanja sirovih informacija/podataka pružatelju usluga zrakoplovnog informiranja.
- (4) Pružatelji ATS usluga odgovorni za dostavljanje sirovih zrakoplovnih informacija/podataka pružateljima usluga zrakoplovnog informiranja radit će to uzimajući u obzir zahtjeve za točnošću i integritetom zrakoplovnih podataka da bi se ispunili zahtjevi krajnjih korisnika zrakoplovnih podataka.

## Članak 31.

## (Minimalne visine leta)

Minimalne visine leta se utvrđuju i objavljuju za svaku ATS rutu i kontroliranu oblast u zračnom prostoru u nadležnosti Bosne i Hercegovine. Minimalne visine leta osiguravaju minimalno nadvišavanje iznad kontroliranih prepreka koje se nalaze unutar dotične oblasti.

## Članak 32.

## (Pružanje usluga zrakoplovu u stanju nužde)

- (1) Zrakoplovu za koji se zna ili se vjeruje da se nalazi u stanju nužde, uključujući da je bio predmetom nezakonitog ometanja, pruža se maksimalna pažnja, pomoć i prioritet u odnosu na druge zrakoplove ako to traže date okolnosti.
- (2) Da bi ukazao da se nalazi u stanju nužde, zrakoplov opremljen odgovarajućim linkom za prijenos podataka (*Data link*) i/ili SSR transponderom, može da postupi na sljedeći način:
  - a) na modu A da postavi kod 7700; ili
  - b) na modu A da postavi kod 7500, da bi posebno ukazao da je predmetom nezakonitog ometanja; i/ili
  - c) da aktivira odgovarajuću ADS-B ili ADS-C mogućnost za stanje nužde ili hitne slučajeve; i/ili
  - d) emitirati odgovarajuću hitnu poruku putem CPDLC.
- (3) Kada nastupe ili se sumnja da su nastupile okolnosti nezakonitog ometanja, ATS jedinice će odmah odgovoriti na zahtjeve takvog zrakoplova. Nastavit će da se dostavljaju informacije za sigurno obavljanje leta i bit će poduzete neophodne aktivnosti za ubrzano provođenje svih faza leta, naročito sigurno slijetanje zrakoplova.
- (4) Kada nastupe ili se sumnja da su nastupile okolnosti nezakonitog ometanja, ATS jedinice će, sukladno lokalno dogovorenim procedurama, odmah informirati odgovarajuće predstavnike vlasti, imenovane od strane Bosne i Hercegovine, i razmijeniti neophodne informacije sa operatorom ili njegovim zvaničnim predstavnikom.

## Članak 33.

## (Nepredviđene situacije u letu)

- (1) Čim ATS jedinica postane svjesna zalutalog zrakoplova, poduzeće sve neophodne korake kako je navedeno u stavovima (3) i (4) ovoga članka da pomogne zrakoplovu i osigura njegov let.

- (2) Ako pozicija zrakoplova nije poznata, ATS jedinice će:
- pokušati da uspostave dvosmjernu komunikaciju sa zrakoplovom, osim ako takva komunikacije nije već uspostavljena;
  - upotrijebiti sva dostupna sredstva da utvrdi položaj zrakoplova;
  - obavijestiti druge ATS jedinice u čiju zonu odgovornosti je mogao zalutati ili je zalutao zrakoplov, uzimajući u obzir sve činioce koji mogu utjecati na navigaciju zrakoplova u datim okolnostima;
  - obavijestiti, sukladno lokalno dogovorenim procedurama, odgovarajuće vojne jedinice i dostaviti im važeći plan leta i druge podatke koji se tiču zalutalog zrakoplova;
  - tražiti od jedinica, navedenih u točkama c) i d), i od ostalih zrakoplova u letu, svaku vrstu pomoći u uspostavljanju komunikacije sa zalutalim zrakoplovom i utvrđivanju njegove pozicije.
- (3) Kada je pozicija zrakoplova utvrđena, ATS jedinice će:
- informirati zalutali zrakoplov o njegovoj poziciji i korektivnim akcijama koje treba poduzeti;
  - dostaviti, ako je potrebno, drugim ATS jedinicama i odgovarajućim vojnim jedinicama relevantne informacije koje se tiču zalutalog zrakoplova i o svakom savjetu koji je dat dotičnom zrakoplovu.
- (4) U najkraćem roku, nakon što ATS jedinica ustanovi da se neidentificirani zrakoplov nalazi u njenoj zoni odgovornosti, poduzeće aktivnosti da utvrdi identitet zrakoplova svaki put kada je to neophodno za pružanje ATS usluga ili je zahtijevano od kompetentnih vojnih vlasti sukladno lokalno dogovorenim procedurama. U tom cilju, ATS jedinica će poduzeti sljedeće korake kao odgovarajuće u odnosu na okolnosti:
- pokušati da uspostavi dvosmjernu komunikaciju sa zrakoplovom;
  - poslati upit o dotičnom letu drugim ATS jedinicama unutar FIR-a i zatražiti njihovu pomoć u uspostavi dvosmjerne komunikacije sa zrakoplovom;
  - poslati upit o dotičnom letu jedinicama za pružanje ATS usluga koje pružaju usluge u susjednim FIR-ovima i zatražiti njihovu pomoć u uspostavi dvosmjerne komunikacije sa zrakoplovom;
  - pokušati da o dotičnom letu dobije informacije od drugih zrakoplova u toj oblasti.
- (5) ATS jedinica, ako je to potrebno, obavještava odgovarajuću vojnu jedinicu čim utvrdi identitet zalutalog zrakoplova.
- (6) Ako ATS jedinica pretpostavi da je zalutali zrakoplov predmet nezakonitog ometanja, odmah će o tome obavijestiti odgovarajuće državne vlasti, a sve sukladno lokalno dogovorenim procedurama.

#### Članak 34.

##### (Presretanje civilnih zrakoplova)

- (1) Odmah nakon što utvrdi da je izvršeno presretanje zrakoplova u zoni njene odgovornosti, ATS jedinica će poduzeti sljedeće korake kao odgovarajuće u odnosu na okolnosti:
- pokušati da uspostavi dvosmjernu komunikaciju sa presretanim zrakoplovom pomoću bilo kog sredstva, uključujući radio-frekvenciju 121,5 MHz za hitne slučajeve, osim ako takva komunikacija nije već uspostavljena;
  - obavijestiti pilota presretanog zrakoplova o presretanju;
  - uspostaviti kontakt sa jedinicom kontrole zračnog prometa, preko koje se vrši presretanje i koja održava dvosmjernu komunikaciju sa zrakoplovom

presretačem, i pružiti joj sve dostupne informacije koje se tiču dotičnog zrakoplova;

- prenositi poruke između zrakoplova presretača ili jedinice kontrole zračnog prometa preko koje se vrši presretanje i presretanog zrakoplova, ako je to potrebno;
  - u bliskoj koordinaciji sa jedinicom kontrole zračnog prometa, preko koje se vrši presretanje, poduzeti sve neophodne korake da se obezbijedi sigurnost presretanog zrakoplova;
  - obavijestiti ATS jedinice koje pružaju usluge u susjednim FIR-ovima ako se ispostavi da je zrakoplov zalutao iz nekog susjednog FIR-a.
- (2) Odmah nakon što utvrdi da je izvršeno presretanje zrakoplova izvan svoje zone odgovornosti, ATS jedinica poduzima sljedeće korake u odnosu na okolnosti:
- obavještava ATS jedinicu, u čijoj se zoni odgovornosti dešava presretanje, pružajući joj sve neophodne informacije koje mogu biti od pomoći u identifikiranju zrakoplova i zahtijeva od nje da poduzme aktivnosti sukladno stavku (1) ovoga članka;
  - prenosi poruke između presretanog zrakoplova i odgovarajuće ATS jedinice u čijoj zoni odgovornosti se vrši presretanje, jedinice kontrole zračnog prometa preko koje se vrši presretanje ili zrakoplova presretača.

#### Članak 35.

##### (Službeno vrijeme u pružanju ATS usluga)

- Jedinice u zračnom prometu koriste univerzalno koordinirano vrijeme (*Coordinated Universal Time - UTC*) i izražavaju vrijeme u satima i minutama, i kada se zahtijeva, u sekundama 24-satnog dana koji počinje u ponoć.
- ATS jedinice su opremljene satovima koji pokazuju sate, minute i sekunde, jasno vidljivim sa svake operativne pozicije u dotičnoj jedinici.
- Satovi u ATS jedinicama i drugi uređaji za snimanje vremena se provjeravaju po potrebi da bi se osiguralo točno vrijeme sa greškom plus ili minus 30 sekundi od UTC. Kada jedinica u zračnom prometu koristi komunikacije prijenosa podataka (*data-link*), satovi i drugi uređaji za snimanje vremena se provjeravaju po potrebi da bi se osiguralo točno vrijeme sa greškom u okviru 1 sekunde od UTC.
- Točno vrijeme će se dobijati od standardnih stanica za mjerenje vremena ili, ako to nije moguće, onda od drugih ATS jedinica dobijaju točno vrijeme od takvih stanica.
- Aerodromska kontrola zračnog prometa prije taksiranja na polijetanju obavještava pilota o točnom vremenu, osim ako nije dogovoreno da pilot podatke o točnom vremenu dobija iz drugih izvora. ATS jedinice, dodatno na zahtjev, obavještavaju zrakoplov o točnom vremenu. Prilikom provjere točnog vremena vrijednosti se daju na bližih pola minuta.

#### Članak 36.

##### (Utvrđivanje zahtjeva za nošenje i rad transpondera koji daju informaciju o visini po tlaku)

Zahtjevi za nošenje i rad transpondera koji daju informaciju o visini po tlaku u FIR Sarajevo je utvrđeno posebnim propisom koji donosi BHDCA.

#### Članak 37.

##### (Upravljanje sigurnošću)

Svaka značajna promjena vezana za sigurnost ATS sustava, uključujući primjenu smanjenog minimuma razdavanja ili nove procedure, uvest će se tek nakon što procjena sigurnosti pokaže

da je dostignuta prihvatljiva razina sigurnosti. Posebnim propisom se utvrđuju zahtjevi nadzora nad promjenom tijekom i nakon implementacije u svrhu provjere da li je zahtijevana razina sigurnosti kontinuirano dostignuta.

#### Članak 38.

(Referentni sustavi)

- (1) Svjetski geodetski sustav - 1984 (*WGS-84*) se koristi u Bosni i Hercegovini kao horizontalni referentni geodetski sustav za zračnu plovību. Objavljene geografske koordinate (koje se odnose na širinu i dužinu) izražavaju se u Svjetskom geodetskom sustavu - 1984 (*WGS-84*) geodetskom referentnom datumu.
- (2) Datum srednje razine mora (*MSL - Mean Sea Level*), kojom se izražava odnos gravitacijske visine (nadmorske visine) u odnosu na površinu poznatu kao geoid, koristi se kao vertikalni referentni sustav za zračnu plovību.
- (3) Gregorijanski kalendar i koordinirano (univerzalno) vrijeme (*UTC*) koristi se kao vremenski referentni sustav. Ako se koristi neki drugi vremenski referentni sustav (na primjer: lokalno vrijeme), ova činjenica se naznačava u poglavlju GEN 2.1.2 Zbornika zrakoplovnih informacija - AIP BiH.

#### Članak 39.

(Poznavanje jezika)

- (1) Pružatelji usluga u zračnom prometu osiguravaju da kontrolori zračnog prometa govore i razumiju jezik ili jezike koji se koriste u radio-telefonskoj komunikaciji kako je to definirano u ICAO Aneksu 1 - Licenciranje osoblja (*ICAO Annex 1, Personal Licensing*).
- (2) Engleski jezik se koristi kao jezik za komunikaciju između ATC jedinica, osim ako se ne koristi neki drugi jezik koji je međusobno dogovoren.

#### Članak 40.

(Aranžmani za nepredviđene situacije)

- (1) Pružatelji usluga u zračnom prometu razvijaju i publiciraju planove za nepredviđene situacije koji se primjenjuju u slučaju prekida ili potencijalnog narušavanja pružanja usluga u zračnom prometu i drugih povezanih usluga u zračnom prostoru u kome su oni odgovorni za pružanje tih usluga.
- (2) Takvi planovi se razvijaju uz blisku koordinaciju sa pružateljima usluga odgovornim za pružanje usluga u susjednim dijelovima zračnog prostora i sa korisnicima dotičnog zračnog prostora, i uz pomoć ICAO-a kada je to neophodno.

#### Članak 41.

(Identificiranje i razgraničavanje zabranjenih, ograničenih i opasnih zona)

- (1) Svako zabranjenoj, ograničenoj ili opasnoj zoni, koja se uspostavlja u zračnom prostoru Bosne i Hercegovine, nakon sameg uspostave se dodjeljuje oznaka i svi detalji vezani za tu zonu se publiciraju.
- (2) Tako dodijeljena oznaka se koristi za identificiranje zone u svim naknadnim obavještenjima vezanim za tu zonu.
- (3) Oznaku čini niz sljedećih slova i brojeva:
  - a) slovna oznaka lokacijskih indikatora za Bosnu i Hercegovinu;
  - b) slovo P za zabranjenu zonu, R za ograničenu zonu i D za opasnu zonu; i
  - c) broj, koji se ne ponavlja unutar dotičnog zračnog prostora.
- (4) Da bi se izbjegle zabune, brojevi u oznaci zone koja je ugašena se neće koristiti najmanje na period od godinu dana od dana gašenja zone.
- (5) Prilikom uspostave zabranjenih, ograničenih i opasnih zona, one bi trebale biti što je moguće manje i obuhvaćene

jednostavnim geometrijskim granicama tako da se svi zainteresirani mogu lako upoznati sa detaljima.

#### Članak 42.

(Pružatelj usluga dizajniranja IFR procedura)

BHDCA osigurava da je pružatelj usluga dizajniranja IFR procedura uspostavljen sukladno zahtjevima utvrđenim u Dodatku 5 ovog pravilnika.

### DIO TREĆI – USLUGE KONTROLE ZRAČNOG PROMETA – ATC USLUGE

#### Članak 43.

(Primjena)

Usluge kontrole zračnog prometa (ATC usluge) se pružaju:

- a) za sve IFR letove u zračnom prostoru klase A, B, C, D i E;
- b) za sve VFR letove u zračnom prostoru klase B, C i D;
- c) za sve specijalne VFR letove;
- d) za cjelokupan aerodromski promet na kontroliranim aerodromima.

#### Članak 44.

(Pružanje ATC usluga)

Dijelovi ATC usluga, opisani u članku 7. točka a) ovoga pravilnika, pružaju se od strane različitih jedinica, i to:

- a) Oblasna kontrola zračnog prometa:
  - 1) usluge pruža centar oblasne kontrole zračnog prometa; ili
  - 2) usluge pruža jedinica prilazne kontrole zračnog prometa u kontroliranoj zoni ili kontroliranoj oblasti ograničenog obima koja je određena primarno za pružanje usluga prilazne kontrole zračnog prometa i gdje ne postoji centar oblasne kontrole zračnog prometa.
- b) Prilazna kontrola zračnog prometa:
  - 1) usluge pruža aerodromski kontrolni toranj ili centar oblasne kontrole zračnog prometa kada je to neophodno ili kada se pod odgovornošću jedne jedinice žele kombinirati funkcije prilazne kontrole zračnog prometa sa onim aerodromske kontrole zračnog prometa ili centra oblasne kontrole zračnog prometa;
  - 2) usluge pruža jedinica prilazne kontrole zračnog prometa kada je to neophodno ili se želi uspostaviti odvojena jedinica.
- c) Aerodromska kontrola zračnog prometa: usluge pruža aerodromski kontrolni toranj.

#### Članak 45.

(Operacije pružanja ATC usluga)

- (1) U cilju pružanja ATC usluga, ATC jedinica:
  - a) dobija informacije o planiranom kretanju svakog zrakoplova ili o njegovim varijacijama i trenutne informacije o stvarnom kretanju svakog zrakoplova;
  - b) na temelju dobijenih informacija određuje relativne položaje poznatih zrakoplova u odnosu jednih na druge;
  - c) izdaje odobrenja i informacije u svrhu sprječavanja sudara između zrakoplova pod njenom kontrolom i ubrjava i održava redovit protok prometa;
  - d) vrši koordinaciju odobrenja sa drugim jedinicama ako je to potrebno:
    - 1) kada zrakoplov može ugroziti promet koji se odvija pod kontrolom drugih jedinica;
    - 2) prije transfera kontrole nad zrakoplovom drugoj jedinici.
- (2) Informacije o kretanju zrakoplova, zajedno sa podacima o odobrenjima izdatim za takav zrakoplov, prikazuju se na

- takav način da omoguće analizu istih u cilju održavanja efikasnog protoka prometa sa adekvatnim razdvajanjem između zrakoplova.
- (3) ATC jedinice su opremljene uređajima koji snimaju komunikaciju u pozadini i zvučno okruženje na operativnim radnim mjestima kontrolora zračnog prometa, sa mogućnošću snimanja operacija najmanje prethodna 24 sata.
- (4) Odobrenja koja izdaje ATC jedinica osiguravaju razdvajanje:
- između svih letova u zračnom prostoru klase A i B;
  - između IFR letova u zračnom prostoru klase C, D i E;
  - između IFR letova i VFR letova u zračnom prostoru klase C;
  - između IFR i specijalnih VFR letova;
  - između specijalnih VFR letova kada je to propisano procedurama pružatelja ATS usluga;
- osim toga, kada to zahtijeva zrakoplov i ako je to propisano procedurama pružatelja ATS usluga za slučajeve navedene u točki b) ovog stavka, u zračnom prostoru klase D i E let može biti odobren bez obezbjeđenja razdvajanja u dijelovima leta koji se odvijaju u vizualnim meteorološkim uvjetima.
- (5) ATS jedinica vrši razdvajanje na jedan od sljedećih načina:
- vertikalno razdvajanje vrši se dodjeljivanjem različitih razina leta izabranih iz:
    - odgovarajuće tablice razine krstarenja date u Prilogu 5. Naredbe o pravilima letenja zrakoplova, ili
    - modificirane tablice razine krstarenja, kada je to propisano sukladno Prilogu 5. Naredbe o pravilima letenja zrakoplova za letove iznad FL 410,
  - gore navedeno neće se primjenjivati kada je odnos između razine leta i putanje propisan i kada je to drugačije navedeno u AIP-u ili ATC odobrenju;
  - horizontalno razdvajanje vrši se dodjeljivanjem:
    - longitudinalnog/uzdužnog razdvajanja, održavanjem razmaka između zrakoplova koji lete duž iste, konvergiraju ili lete putanjom suprotnog smjera, izraženog u jedinicama vremena ili rastojanja; ili
    - lateralnog/bočnog razdvajanja, održavanjem zrakoplova na različitim rutama ili u različitim geografskim oblastima;
  - mješovito razdvajanje, koje se sastoji od kombinacije vertikalnog i jednog ili drugog oblika razdvajanja opisanog u točki b) ovog stavka, koristeći minimume za svako, koji može biti manji, ali ne manji od pola onog koji se koristi za svaki od kombiniranih elemenata kada se primjenjuju pojedinačno. Mješovito razdvajanje se primjenjuje samo na temelju regionalnih navigacijskih sporazuma.
- (6) Za cjelokupan zračni prostor gdje se primjenjuje smanjeni minimum vertikalnog razdvajanja od 300 m (1000 ft) između FL 290 i FL 410, uključujući i FL 410, na regionalnoj osnovi se uspostavljaju programi za praćenje performansi održavanja visine zrakoplova koji lete na tim razinama leta, u cilju osiguranja da kontinuirana primjena ovog minimuma vertikalnog razdvajanja zadovoljava ciljeve sigurnosti. Obim programa regionalnog praćenja treba da bude adekvatan za provođenje analiza performansi grupe zrakoplova i evaluaciju stabilnosti sustavne visinske greške.
- (7) Kada se primjenjuju RCP/RSP specifikacije, uspostavljaju se programi za praćenje performansi infrastrukture i uključenih zrakoplova u odnosu na RCP i/ili RSP specifikacije u cilju osiguranja da operacije u odgovarajućem zračnom prostoru kontinuirano dostižu zahtijevane ciljeve sigurnosti. Obim programa za praćenje je odgovarajući za procjenu komunikacijskih i/ili performansi nadzora.
- (8) Aranžmani za dijeljenje podataka o programima praćenja između regiona se uspostavljaju kroz regionalne sporazume.
- Članak 46.  
(Minimumi razdvajanja)
- (1) Izbor minimuma razdvajanja za primjenu u datom dijelu zračnog prostora vrši se na sljedeći način:
- minimum razdvajanja se bira između onih koji su propisani u PANS-ATM ICAO Dokument 4444 – Procedure za pružanje usluga u zračnom prometu - Upravljanje zračnim prometom (*Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management*) i Dodatnim regionalnim procedurama ICAO Dokument 7030 – Dodatne regionalne procedure – Pravila letenja i usluge u zračnom prometu (*Regional Supplementary Procedures – Rules of the Air and Air Traffic Services*), ako je primjenljivo pod datim okolnostima, osim tamo gdje se koriste takvi tipovi navigacijskih sredstava ili preovladavaju okolnosti koje nisu obuhvaćene odredbama ICAO, tada se utvrđuju drugačiji minimumi razdvajanja, po potrebi, od strane:
    - pružatelja ATS usluga, uz prethodne konsultacije sa operatorima, za rute ili dijelove ruta koje se nalaze unutar suverenog zračnog prostora Bosne i Hercegovine;
    - regionalnih sporazuma o zrakoplovnoj navigaciji za rute ili dijelove ruta koje se nalaze iznad otvorenih vodenih površina ili iznad oblasti nedefiniranog suvereniteta.
  - izbor minimuma razdvajanja se vrši uz konsultacije sa odgovarajućim pružateljem ATS usluga odgovornim za pružanje ATS usluga u susjednom zračnom prostoru kada:
    - promet prelazi iz jednog u drugi susjedni zračni prostor;
    - su rute bliže granicama susjednog zračnog prostora nego što je primjenljivi minimum razdvajanja u datim okolnostima.
- (2) Detalji o izabranom minimumu razdvajanja i oblasti u kojoj se primjenjuju dostavljaju se:
- dotičnim ATS jedinicama; i
  - pilotima i operatorima putem AIP-a kada je razdvajanje zasnovano na uporabi zrakoplova sa specifičnom navigacijskom opremom ili specifičnim navigacijskim tehnikama.
- Članak 47.  
(Odgovornost za vršenje kontrole)
- (1) Kontrolirani let je u bilo kom momentu pod kontrolom samo jedne ATC jedinice.
- (2) Odgovornost za kontrolu svih zrakoplova koji lete unutar datog bloka zračnog prostora dodjeljuje se samo jednoj ATC jedinici. Kontrola jednog zrakoplova ili grupe zrakoplova se može delegirati drugim ATC jedinicama uz uvjet da je osigurana koordinacija između svih dotičnih ATC jedinica.
- Članak 48.  
(Transfer odgovornosti za vršenje kontrole – vrijeme ili mjesto)
- (1) Između dvije jedinice, koje pružaju usluge oblasne kontrole zračnog prometa, odgovornost za kontrolu zrakoplova se prenosi sa jedinice koja pruža usluge oblasne kontrole



- zračnog prometa u kontroliranoj oblasti na jedinicu koja pruža usluge oblasne kontrole zračnog prometa u susjednoj kontroliranoj oblasti u vrijeme prelaska granice kontrolirane oblasti, kako je to utvrđeno od strane oblasnog centra kontrole zračnog prometa koji kontrolira zrakoplov ili u nekoj drugoj točki, ili u neko drugo vrijeme, ako je tako dogovoreno između dvije jedinice.
- (2) Između jedinice koja pruža usluge oblasne kontrole zračnog prometa i jedinice koja pruža prilaznu kontrolu zračnog prometa odgovornost za kontrolu zrakoplova se prenosi sa jedinice koja pruža oblasnu kontrolu zračnog prometa na jedinicu koja pruža usluge prilazne kontrole zračnog prometa, i obrnuto, u točki ili u vrijeme koje je dogovoreno između dvije jedinice.
- (3) Između jedinice koja pruža usluge prilazne kontrole zračnog prometa i aerodromskog kontrolnog tornja:
- a) Zrakoplov u dolasku; Odgovornost za kontrolu zrakoplova u dolasku se prenosi sa jedinice koja pruža usluge prilazne kontrole zračnog prometa na aerodromski kontrolni toranj kada je zrakoplov:
- 1) u blizini aerodroma, i
    - i) smatra se da će prilaz i slijetanje biti izvršeni vizualno, ili
    - ii) dostignuti su nepromijenjeni vizualni meteorološki uvjeti, ili
  - 2) na definiranoj točki ili razini leta, kako je to utvrđeno u sporazumu o suradnji ili napucima ATS jedinice, ili
  - 3) sletio.
- b) Zrakoplov u odlasku; Odgovornost za kontrolu zrakoplova u odlasku se prenosi sa aerodromskog kontrolnog tornja na jedinicu koja pruža usluge prilazne kontrole zračnog prometa:
- 1) kada u blizini aerodroma preovladavaju vizualni meteorološki uvjeti:
    - i) prije nego zrakoplov izađe iz neposredne blizine aerodroma, ili
    - ii) prije nego što zrakoplov uđe u instrumentalne meteorološke uvjete, ili
    - iii) na definiranoj točki ili razini leta, kako je to utvrđeno u sporazumu o suradnji ili napucima ATS jedinice.
  - 2) kada na aerodromu preovladavaju instrumentalni meteorološki uvjeti:
    - i) odmah nakon što se zrakoplov nađe u zraku, ili
    - ii) na definiranoj točki ili razini leta, kako je to utvrđeno u sporazumu o suradnji ili napucima ATS jedinice.
- (4) Između kontrole sektora/pozicije unutar iste ATC jedinice odgovornost za kontrolu zrakoplova se prenosi između jednog kontrolnog sektora/pozicije drugom kontrolnom sektoru/poziciji unutar iste jedinice u točki, razini leta ili u vremenu koje je utvrđeno u napucima dotične ATS jedinice.

#### Članak 49.

##### (Koordinacija transfera odgovornosti)

- (1) Odgovornost za kontrolu zrakoplova se ne smije prenositi sa jedne ATC jedinice na drugu bez suglasnosti o prihvatanju od strane ATC jedinice koja preuzima odgovornost, a sukladno st. (2), (3), (4) i (5) ovoga članka.
- (2) ATC jedinica koja predaje kontrolu obavještava ATC jedinicu koja preuzima kontrolu o odgovarajućim dijelovima važećeg plana leta i o svakoj informaciji relevantnoj za traženi transfer kontrole.

- (3) Kada se transfer kontrole vrši pomoću radara ili ADS-B podataka, informacije o kontroli od značaja za transfer uključuju informacije koje se odnose na poziciju i, ako se zahtijeva, putanju i brzinu zrakoplova, kako su očitane na radaru ili ADS-B neposredno prije transfera kontrole.
- (4) Kada se transfer kontrole vrši pomoću ADS-C podataka, informacije o kontroli od značaja za transfer uključuju četvorodimenzionalnu poziciju i druge informacije ako je to potrebno.
- (5) ATC jedinica koja preuzima kontrolu:
  - a) ukazuje na svoju sposobnost da prihvati kontrolu zrakoplova pod uvjetima definiranim od strane ATC jedinice koja predaje kontrolu, osim ako prethodnim sporazumom između dotičnih jedinica nije dogovoreno da to nije potrebno i da se podrazumijeva prihvatanje definiranih uvjeta, ili ukazuje na bilo koju potrebnu promjenu u odnosu na to; i
  - b) navodi bilo koje druge informacije ili odobrenje za sljedeći dio leta, koje zrakoplov treba dobiti u vrijeme transfera kontrole.
- (6) ATC jedinica koja preuzima kontrolu obavještava jedinicu koja predaje kontrolu kada je uspostavila dvosmjernu govornu i/ili data link komunikaciju i preuzela kontrolu nad dotičnim zrakoplovom, osim ako nije drugačije utvrđeno sporazumom između dotičnih ATC jedinica.
- (7) Važeće procedure za koordinaciju, uključujući i transfer kontrolnih točaka, bit će navedene u sporazumima o suradnji i napucima ATS jedinica.

#### Članak 50.

##### (ATC odobrenje)

ATC odobrenja su isključivo zasnovana na zahtjevima za pružanje ATC usluga.

#### Članak 51.

##### (Sadržaj odobrenja)

- (1) Odobrenja u zračnom prometu sadrže:
  - a) identificiranje zrakoplova, kako je navedeno u planu leta;
  - b) granica važenja odobrenja;
  - c) rutu leta;
  - d) razinu ili razine leta na cijeloj ruti ili njenom dijelu i promjene razina leta, ako se zahtijeva;
  - e) svaku potrebnu instrukciju ili informaciju o drugim pitanjima, kao što su prilazni ili postupci u odlasku, komunikacije i vrijeme kada prestaje da važi dato odobrenje.
- (2) Ako odobrenje za razine leta obuhvata samo dio rute, važno je da ATC jedinica odredi točku do koje se primjenjuje dio odobrenja za razine leta, kada god je potrebno da se osigura usklađenost sa člankom 129. točka a) Naredbe o pravilima letenja zrakoplova.
- (3) Vrijeme isteka odobrenja označava vrijeme nakon kojeg se odobrenje automatski otkazuje ako let nije započeo.
- (4) Standardne odlazne i dolazne rute i povezane procedure se uspostavljaju kada je potrebno da bi se olakšalo:
  - a) sigurno, redovito i efikasno odvijanje zračnog prometa;
  - b) opisivanje ruta i procedura u ATC odobrenjima.

#### Članak 52.

##### (Odobrenja za letove na transoničnim brzinama)

- (1) ATC odobrenje za transoničnu fazu ubravanja nadzvučnog leta važi bar do kraja te faze leta.
- (2) ATC odobrenje koje se odnosi na usporavanje i poniranje zrakoplova iz nadzvučnog krstarenja u podzvučni let omogućava neometano poniranje barem tijekom faze transoničnog leta.

## Članak 53.

(Ponavljanje odobrenja i informacija vezanih za sigurnost)

- (1) Posada zrakoplova ponavlja kontroloru zračnog prometa dijelove ATC odobrenja koji se odnose na sigurnost i instrukcije koje se prenose govornim putem. Sljedeći podaci se uvijek ponavljaju:
  - a) ATC rutna odobrenja;
  - b) odobrenja i instrukcije za ulazak, slijetanje, polijetanje, kratkotrajno zadržavanje, presijecanje zračnog puta ili povratak po istom zračnom putu; i
  - c) poletna-sletna staza u uporabi, podešavanja visinomjera, SSR kodovi, instrukcije o razinama leta, instrukcije o kursu i brzini i, kada su dati od strane kontrolora zračnog prometa ili su sadržani u ATIS emitiranju, prijelazne razine leta.
- (2) Ostala odobrenja ili instrukcije, uključujući i uvjetna odobrenja, ponavljaju se ili potvrđuju u obliku jasne informacije da su shvaćena i da će se postupiti sukladno njima.
- (3) Kontrolor zračnog prometa sluša ponavljanje od strane posade zrakoplova da se uvjeri da je odobrenje ili instrukcija ispravno shvaćena i da odmah poduzme mjere da ispravi bilo koja odstupanja koja je čuo tijekom ponavljanja.
- (4) Ukoliko od strane pružatelja ATS usluga nije drugačije utvrđeno, govorno ponavljanje CPDLC poruka se ne zahtijeva.

## Članak 54.

(Koordinacija odobrenja)

- (1) Između ATC jedinica se vrši koordinacija odobrenja u cilju pokrivanja kompletne rute zrakoplova ili njenog određenog dijela.
- (2) Zrakoplov će dobiti odobrenje za cijelu rutu do aerodroma prvog namjeravanog slijetanja:
  - a) kada je to moguće, prije dolaska, izvršiti koordinaciju odobrenja između svih ATC jedinica pod čijom kontrolom zrakoplov dolazi; ili
  - b) kada postoji realna potvrda da će se izvršiti prethodna koordinacija između onih ATC jedinica pod čijom kontrolom će zrakoplov naknadno doći.
- (3) Kada se izdaje odobrenje koje pokriva početni dio leta isključivo kao sredstvo za ubravanje odlazećeg prometa, naredno en-route odobrenje će biti sukladno stavku (2) ovoga članka, čak i ako je aerodrom prvog namjeravanog slijetanja u nadležnosti centra oblasne kontrole zračnog prometa koji nije onaj koji je izdao en-route odobrenje.
- (4) Kada koordinacija iz stavka (2) ovoga članka nije postignuta ili nije predviđena, zrakoplov će dobiti odobrenje samo do točke do koje je koordinacija realno potvrđena. Prije dostizanja te točke ili u toj točki zrakoplov će dobiti dalje odobrenje, instrukcije o čekanju se izdaju po potrebi.
- (5) Kada je pružatelj ATS usluga to propisao, zrakoplov će kontaktirati narednu ATC jedinicu u svrhu dobijanja narednog odobrenja prije transfera na kontrolnoj točki.
- (6) Zrakoplov će održavati neophodnu dvosmjernu komunikaciju sa trenutno nadležnom ATC jedinicom dok čeka dobijanje narednog odobrenja.
- (7) Odobrenje izdato kao naredno je pilotu jasno naznačeno kao takvo.
- (8) Osim ako su koordinirana, naredna odobrenja neće utjecati na originalni profil leta zrakoplova u bilo kom zračnom prostoru, osim onih koja izdaje ATC jedinica odgovorna za naredna odobrenja.
- (9) Kada je to izvodljivo i kada se koristi data link komunikacija za olakšavanje dostavljanja narednog odobrenja,

između pilota i ATC jedinice koja izdaje naredno odobrenje treba da bude dostupna dvosmjerna govorna komunikacija.

- (10) Kada zrakoplov namjerava da odleti sa aerodroma unutar kontrolirane oblasti da bi ušao u drugu kontroliranu oblast unutar perioda od 30 minuta, ili nekog drugog specifičnog perioda vremena, ako je to dogovoreno između centara oblasne kontrole zračnog prometa, koordinacija sa narednim centrom oblasne kontrole zračnog prometa se vrši prije izdavanja odobrenja za odlazak sa aerodroma.
- (11) Kada zrakoplov namjerava da napusti kontroliranu oblast zbog leta izvan kontroliranog zračnog prostora, a zatim da ponovo uđe u istu ili drugu kontroliranu oblast, može se izdati odobrenje od točke polaska do aerodroma prvog namjeravanog slijetanja. Takvo odobrenje ili njegove izmjene se primjenjuju samo na one dijelove leta koji se vrše u kontroliranom zračnom prostoru.

## Članak 55.

(Upravljanje protokom zračnog prometa)

- (1) Upravljanje protokom zračnog prometa (*Air traffic Flow Management – ATFM*) se primjenjuje u zračnom prostoru gdje su zahtjevi zračnog prometa prevazišli ili se očekuje da će prevazići deklarirani kapacitet pružanja ATC usluga.
- (2) Kada ATC jedinici postane očigledno da dodatni promet na onaj koji je već prihvaćen ne može biti primljen unutar datog perioda vremena na određenoj lokaciji ili određenoj oblasti, ili može biti primljen samo prema zadatoj stopi prirasta, ta jedinica će o tome obavijestiti ATFM jedinicu, ako je takva uspostavljena, kao i druge ATS jedinice, kada je to prikladno. Posade zrakoplova upućenih na takvu lokaciju ili oblast i operatori na koje se to odnosi se također obavještavaju o očekivanim kašnjenjima ili ograničenjima koja mogu biti primijenjena.
- (3) Operatori na koje se to odnosi se, kada je to moguće, unaprijed obavještavaju o ograničenjima koja je uvela ATFM jedinica, ako je takva uspostavljena.

## Članak 56.

(Kontrola kretanja osoba i vozila na aerodromima)

- (1) Kretanje osoba ili vozila, uključujući i vučene zrakoplove, po manevarskim površinama aerodroma kontrolira aerodromski kontrolni toranj da bi se izbjegla opasnost po njih ili po zrakoplove koji slijeću, taksiraju ili polijeću.
- (2) U uvjetima kada se primjenjuju procedure za smanjenu vidljivost:
  - a) broj osoba ili vozila koja se kreću ili rade na manevarskim površinama aerodroma moraju biti ograničeni na osnovni minimum i posebna pažnja se mora obratiti na zahtjeve da se zaštite osjetljiva područja oko ILS/MLS kada su u tijeku operacije preciznog instrumentalnog prilaza kategorije II ili kategorije III;
  - b) sukladno stavku (3) ovoga članka, minimalno razdvajanje između vozila i zrakoplova koji taksiraju propisuje pružatelj ATS usluga, uzimajući u obzir sredstva koja su mu na raspolaganju;
  - c) kada se kontinuirano izvode kombinirane operacije preciznog prilaza ILS i MLS kategorije II ili kategorije III na istoj poletno-sletnoj stazi, postavljaju se strožiji zahtjevi za zaštitu ILS ili MLS kritičnih i osjetljivih područja.
- (3) Vozilima hitnih službi koja se kreću u svrhu pomoći zrakoplovu u stanju nužde, dodjeljuje se prvenstvo u odnosu na sav drugi zemaljski promet.
- (4) Sukladno stavku (3) ovoga članka, vozila na manevarskim površinama moraju poštovati sljedeća pravila:

- a) vozila i vozila koja vuku zrakoplove daju prvenstvo zrakoplovima koji slijeću, polijeću ili taksiraju;
- b) vozila daju prvenstvo vozilima koja vuku zrakoplove;
- c) vozila daju prvenstvo drugim vozilima sukladno instrukcijama ATS jedinice;
- d) bez obzira na točke a), b) i c) ovoga stavka, vozila i vozila koja vuku zrakoplove moraju poštovati instrukcije dobijene od aerodromskog kontrolnog tornja.

## DIO ČETVRTI – USLUGE INFORMIRANJA U LETU

### Članak 57.

(Primjena)

- (1) Usluge informiranja u letu se pružaju svim zrakoplovima na koje će vjerojatno imati utjecaja informacije koje se pružaju i koje su:
  - a) dobijene od strane pružatelja ATC usluga; ili
  - b) na drugi način dostupne relevantnim ATS jedinicama.
- (2) Usluge informiranja u letu ne oslobađaju vođu zrakoplova bilo kakvih odgovornosti i vođa zrakoplova donosi konačnu odluku o bilo kakvoj predloženoj izmjeni plana leta.
- (3) Kada ATS jedinice pružaju i ATC usluge i usluge informiranja u letu, pružanje ATC usluga ima prednost nad pružanjem usluga informiranja u letu kada god pružanje ATC usluga to zahtijeva.

### Članak 58.

(Obim pružanja usluga informiranja u letu)

- (1) Usluge informiranja u letu obuhvataju pružanje relevantnih:
  - a) SIGMET i AIRMET informacija;
  - b) informacija koje se tiču prije-eruptivnih vulkanskih aktivnosti, vulkanskih erupcija i oblaka vulkanskog pepela;
  - c) informacija koje se tiču ispuštanja radioaktivnih materijala i toksičnih hemikalija u atmosferu;
  - d) informacija o promjenama u dostupnosti radio-navigacijskih sredstava;
  - e) informacija o promjenama u uvjetima na aerodromu i povezanim objektima, uključujući informacije o stanju aerodromskih manevarskih površina kada su pod snijegom, ledom ili značajnom količinom vode ili je voda značajne dubine;
  - f) informacije o neupravljanim slobodnim balonima;
  - g) kao i sve druge informacije koje vjerojatno mogu utjecati na sigurnost.
- (2) Usluge informiranja u letu uključuju, dodatno na navedeno u stavku (1) ovoga članka, i pružanje informacija koje se tiču:
  - a) meteoroloških prilika, objavljenih ili prognoziranih na polaznom, dolaznom i alternativnom aerodromu;
  - b) opasnosti od sudara zrakoplovima koji lete u zračnom prostoru klase C, D, E, F i G;
  - c) za letove iznad vodenih površina, kada je to izvodljivo i kada to pilot zahtijeva, bilo koju dostupnu informaciju, kao što je radio pozivni znak, pozicija, stvarna putanja, brzina itd. vodenih plovila u toj oblasti;
- (3) ATS jedinice trebaju, što je prije moguće, prenijeti posebna izvješća iz zraka drugim dotičnim zrakoplovima, nadležnom meteorološkom birou i drugim dotičnim ATS jedinicama. Prijenos zrakoplovima se nastavlja do isteka perioda koji je utvrđen sporazumom između pružatelja meteoroloških usluga i pružatelja ATS usluga.
- (4) Usluge informiranja u letu, koje se pružaju VFR letovima, obuhvataju dodatno, na zahtjeve iz stavka (1) ovoga članka, pružanje dostupnih informacija koje se tiču prometa i

meteoroloških uvjeta duž rute po kojoj zrakoplov leti, a koje će vjerojatno VFR letenje učiniti neizvodljivim.

### Članak 59.

(Emitiranje usluga operativnog informiranja u letu)

- (1) Meteorološke i operativne informacije koje se tiču radio-navigacijskih usluga i aerodroma, uključujući i usluge informiranja u letu, kada je to izvodljivo, pružaju se u operativno integriranom obliku.
- (2) Kada se integrirane operativne poruke letnih informacija prenose zrakoplovu, one se prenose sa sadržajem i, ako je naznačeno, u navedenom redosljedu, za različite faze leta.
- (3) Kada se pruža, emitiranje usluga operativnog informiranja u letu (*Operational Flight Information Service - OFIS*) se sastoji od poruka koje sadrže integrirane informacije o odabranim operativnim i meteorološkim elementima koji odgovaraju različitim fazama leta. Ova emitiranja bi trebala biti tri glavna tipa, odnosno HF, VHF i ATIS.
- (4) Kada to zahtijeva pilot, važeće OFIS poruke će se emitirati od strane odgovarajuće ATS jedinice.

### Članak 60.

(HF emitiranje usluga operativnog informiranja u letu)

- (1) Pružanje usluga HF emitiranja OFIS se vrši kada u regionalnim sporazumima o zračnoj plovidbi postoji utvrđen zahtjev za to.
- (2) Kada se pruža usluga HF emitiranja OFIS poruka:
  - a) informacija je sukladno stavku (5) ovoga članka, kada je to primjenljivo, predmetom regionalnih sporazuma o zračnoj plovidbi;
  - b) aerodromi, za koje su izvješća i prognoze uključeni u emitiranje, utvrđeni su regionalnim sporazumima o zračnoj plovidbi;
  - c) vremenski redosljed stanica koje učestvuju u emitiranju utvrđen u regionalnim sporazumima o zračnoj plovidbi;
  - d) uzimaju se u obzir ljudske mogućnosti. Emitirana poruka ne prelazi za nju predviđen vremenski period utvrđen u regionalnim sporazumima o zračnoj plovidbi, pazeći da brzina emitiranja ne umanjuje razumljivost poruke;
  - e) svaka poruka za određeni aerodrom je označena nazivom aerodroma na koji se poruka odnosi;
  - f) kada informacije ne stignu na vrijeme za emitiranje, uključuju se zadnje dostupne informacije zajedno sa vremenom osmatranja;
  - g) cijela emitirana poruka se ponavlja, ako je to izvodljivo, u ostatku vremena dodijeljenog toj stanici;
  - h) poruke priprema i distribuira odgovarajuća jedinica koju odredi pružatelj ATS usluga.
- (3) HF emitiranje OFIS poruka koje se tiču međunarodnih aerodroma dostupno je na engleskom jeziku.
- (4) Kada je HF emitiranje OFIS poruka dostupno na više jezika, za svaki jezik se koristi zaseban kanal.
- (5) Poruke koje su emitirane putem HF OFIS sadrže sljedeće informacije u redosljedu navedenom ili utvrđenom u regionalnim sporazumima o zračnoj plovidbi:
  - a) En-route informacije o vremenu. Informacije o značajnim en-route meteorološkim pojavama su u formi dostupnog SIGMET izvješća, kao što je to utvrđeno u ICAO Aneksu 3 – Meteorološke usluge za međunarodnu zračnu plovidbu (*ICAO Annex 3, Meteorological Service for International Air Navigation*);
  - b) Informacije o aerodromu, uključujući:
    - 1) naziv aerodroma;
    - 2) vrijeme osmatranja;

- 3) značajne operativne informacije;
- 4) smjer vjetrova pri zemlji i brzina vjetrova i, ako je izvodljivo, maksimalna brzina vjetrova;
- 5) vidljivost i, kada je primjenljivo, vidljivost duž poletno-sletne staze (*Runway Visual Range – RVR*);
- 6) trenutni meteorološki uvjeti;
- 7) oblačnost ispod 1500 m (5000 ft) ili ispod najviše minimalne sektorske nadmorske visine, šta je veće od to dvoje; kumuloninbuse; ako je nebo naoblačeno, vertikalnu vidljivost kada je dostupna; i
- 8) aerodromsku prognozu.

#### Članak 61.

(VHF emitiranje usluga operativnog informiranja u letu)

- (1) Pružanje usluga VHF emitiranja OFIS se vrši kada u regionalnim sporazumima o zračnoj plovidbi postoji utvrđen zahtjev za to.
- (2) Kada se pruža usluga VHF emitiranja OFIS poruka:
  - a) aerodromi, za koje su izvješća i prognoze uključeni u emitiranje, utvrđeni su regionalnim sporazumima o zračnoj plovidbi;
  - b) svaka poruka za određeni aerodrom je označena nazivom aerodroma na koji se poruka odnosi;
  - c) kada informacije ne stignu na vrijeme za emitiranje, uključuju se zadnje dostupne informacije zajedno sa vremenom osmatranja;
  - d) emitiranje je stalno i ponavljajuće;
  - e) uzimaju se u obzir ljudske mogućnosti. Emitirana poruka, kada je primjenljivo, ne prelazi trajanje duže od pet minuta, pazеći da brzina emitiranja ne umanjuje razumljivost poruke;
  - f) emitirana poruka se ažurira na redovitoj osnovi, kako je to utvrđeno u regionalnim sporazumima o zračnoj plovidbi. Pored toga, poruka se ažurira odmah nakon što se desi značajna promjena; i
  - g) poruke priprema i distribuira odgovarajuća jedinica koju odredi pružatelj ATS usluga.
- (3) VHF emitiranje OFIS poruka koje se tiču međunarodnih aerodroma dostupno je na engleskom jeziku.
- (4) Kada je VHF emitiranje OFIS poruka dostupno na više jezika, za svaki jezik se koristi zaseban kanal.
- (5) Poruke koje su emitirane putem VHF OFIS sadrže sljedeće informacije, i to navedenim redoslijedom:
  - a) naziv aerodroma;
  - b) vrijeme osmatranja;
  - c) poletno-sletna staza koja se koristi za slijetanje;
  - d) značajni uvjeti površine poletno-sletne staze i, ako je izvodljivo, kočenje;
  - e) promjene operativnog statusa radio-navigacijskih usluga, ako je izvodljivo;
  - f) kašnjenje u čekanju, ako je izvodljivo;
  - g) smjer vjetrova pri zemlji i brzina vjetrova i, ako je izvodljivo, maksimalna brzina vjetrova;
  - h) vidljivost i, kada je primjenljivo, vidljivost duž poletno-sletne staze RVR;
  - i) trenutni meteorološki uvjeti;
  - j) oblačnost ispod 1500 m (5000 ft) ili ispod najviše minimalne sektorske nadmorske visine, šta je veće od to dvoje; kumuloninbusi; ako je nebo naoblačeno, vertikalna vidljivost kada je dostupna;
  - k) temperatura zraka;
  - l) temperatura točke rose;
  - m) QNH podešavanje visinomjera;

- n) dodatne informacije o najnovijim vremenskim prilikama od operativnog značaja i, tamo gdje je potrebno, smicanje vjetrova;
- o) prognoza trenda, kada je dostupna; i
- p) obavještenje o trenutnim SIGMET porukama.

#### Članak 62.

(Usluge emitiranja govornog automatskog informiranja u završnoj kontroliranoj oblasti)

- (1) Usluga emitiranja govornog automatskog informiranja u završnoj kontroliranoj oblasti (*Voice-automatic Terminal Information Service – Voice-ATIS*) se pruža na aerodromima gdje postoji zahtjev za smanjenje opterećenja komunikacija na ATS VHF zrak-zemlja komunikacijskim kanalima. Kada se pruža, ona uključuje:
  - a) jednu emisiju koja opslužuje dolazeći zrakoplov; ili
  - b) jednu emisiju koja opslužuje odlazeći zrakoplov; ili
  - c) jednu emisiju koja opslužuje i dolazeći i odlazeći zrakoplov; ili
  - d) dvije emisije koje opslužuju dolazeći i odlazeći zrakoplov na onim aerodromima gdje bi dužina emisije koja opslužuje i dolazeći i odlazeći zrakoplov bila naročito duga.
- (2) Kada god je izvodljivo, koristi se zasebna VHF frekvencija za Voice-ATIS emitiranja. Ako zasebna frekvencija nije dostupna, prijenos se može vršiti na govornom kanalu ili kanalima najprikladnijeg navigacijskog sredstva u završnoj oblasti, preporučljivo VOR-a, pod uvjetom da su domet i razumljivost prihvatljivi i da je oznaka navigacijskog sredstva usklađena sa emitiranjem tako da ona nije izbrisana.
- (3) Voice-ATIS emitiranja se ne smiju prenositi na govornom kanalu ILS-a.
- (4) Kada se pruža usluga Voice-ATIS, emitiranje je stalno i ponavljajuće.
- (5) Informacije sadržane u tekućem emitiranju se odmah stavljaju do znanja ATS jedinici ili jedinicama koje imaju veze sa pružanjem informacija zrakoplovu vezanih za prilaz, slijetanje i polijetanje, svaki put kada te poruke nisu pripremile te jedinice.
- (6) Zahtjevi za pružanje ATIS koji se odnose na Voice-ATIS i D-ATIS su utvrđeni u članku 64. ovoga pravilnika.
- (7) Usluge Voice-ATIS emitiranja koje se pružaju aerodromima namijenjene za uporabu u međunarodnoj kontroli zračnog prometa moraju biti dostupne bar na engleskom jeziku.
- (8) Kada je Voice-ATIS emitiranje OFIS poruka dostupno na više jezika, za svaki jezik se koristi zaseban kanal.
- (9) Voice-ATIS emitirana poruka, kada je to primjenljivo, ne prelazi trajanje duže od 30 sekundi, pazеći da razumljivost ATIS poruke nije umanjena brzinom emitiranja ili identifikacijskim signalom navigacijskog sredstva koje se koristi za emitiranje ATIS. ATIS emitirane poruke uzimaju u obzir ljudske mogućnosti.

#### Članak 63.

(Usluge automatskog informiranja u završnoj kontroliranoj oblasti prijenosom podataka)

- (1) Kada se usluge automatskog informiranja u završnoj oblasti prijenosom podataka (*Data Link-Automatic Terminal Information Service - D-ATIS*) pružaju kao dodatak postojećem i dostupnom Voice-ATIS-u, informacije moraju biti identične i u sadržaju i u formatu sa onim koje se emitiraju putem Voice-ATIS-a.
- (2) Kada su uključene meteorološke informacije u realnom vremenu, ali su podaci unutar parametara kriterija značajnih

- promjena, sadržaj će se, u svrhu održavanja iste kodne oznake, smatrati identičnim.
- (3) Kada se D-ATIS usluge pružaju kao dodatak postojećem i dostupnom Voice-ATIS-u i ATIS zahtijeva ažuriranje, Voice-ATIS i D-ATIS se ažuriraju istovremeno.

#### Članak 64.

##### (ATIS usluge)

- (1) Kada se pružaju usluge Voice-ATIS i/ili D-ATIS:
- dostavljene informacije se odnose na jedan aerodrom;
  - dostavljene informacije se ažuriraju odmah pošto se pojavi značajna promjena;
  - pripremanje i dostavljanje ATIS poruka je odgovornost pružatelja ATS usluga;
  - pojedinačne ATIS poruke se identificiraju kodnom oznakom u obliku slova ICAO govornog alfabeta. Kodne oznake koje se dodjeljuju uzastopnim ATIS porukama moraju biti dodijeljene po alfabetskom redu;
  - zrakoplov potvrđuje prijem informacija prilikom uspostavljanja komunikacije sa ATS jedinicom koja pruža usluge prilazne kontrole zračnog prometa ili aerodromskog kontrolnog tornja, po potrebi;
  - kada odgovara na poruku iz točke e) ovoga stavka, ili u slučaju dolazećeg zrakoplova u neko drugo vrijeme nego ono koje je propisao pružatelj ATS usluga, odgovarajuća ATS jedinica dostavlja zrakoplovu informaciju o trenutnom podešavanju visinomjera; i
  - meteorološke informacije se izdvajaju iz lokalnog meteorološkog izvješća ili specijalnog izvješća.
- (2) Kada nagla promjena meteoroloških uvjeta dovede do toga da nije preporučljivo uključiti meteorološko vremensko izvješće u ATIS, ATIS poruke će obavještavati da će se relevantne meteorološke informacije dobiti na prvom kontaktu sa odgovarajućom ATS jedinicom.
- (3) Informacije sadržane u tekućem ATIS-u, a čiji je prijem potvrdio dotični zrakoplov, ne moraju biti uključene u izravno emitiranje zrakoplovu, sa izuzetkom informacije o podešavanju visinomjera, koja će biti dostavljena sukladno stavku (1) točka f) ovoga članka.
- (4) Ako zrakoplov potvrdi prijem ATIS poruke koja nije ažurna, svaki dio informacije koji zahtijeva ažuriranje emitira se zrakoplovu bez odlaganja.
- (5) Sadržaj ATIS-a treba biti što je moguće kraći. Dodatne informacije uz one navedene u čl. 65, 66. i 67. ovoga pravilnika, kao na primjer informacije koje su već dostupne u AIP-u BiH i NOTAM-ima, uključuju se samo kada je to opravdano u izuzetnim okolnostima.

#### Članak 65.

##### (ATIS usluge za zrakoplove u dolasku i odlasku)

ATIS poruke koje sadrže informacije za zrakoplove u dolasku i odlasku moraju sadržavati sljedeće elemente informacija, i to navedenim redoslijedom:

- naziv aerodroma;
- dolazni i/ili odlazni indikator;
- tip ugovora, ako se komunikacija odvija putem D-ATIS-a;
- kodna oznaka / deznator;
- vrijeme osmatranja, ako je primjenljivo;
- tip prilaza koji se očekuje;
- poletno-sletnu stazu u uporabi; status sigurnosne površine kraja poletno-sletne staze i potencijanih opasnosti, ako ih ima;
- značajni uvjeti površine poletno-sletne staze i, ako je primjenljivo, kočenje;
- kašnjenje u čekanju, ako je primjenljivo;

- prijelazna razina, ako je primjenljivo;
- ostale značajne operativne informacije;
- smjer vjetra pri zemlji (u magnetnim stupnjevim) i brzina vjetra, uključujući značajne varijacije i, ako postoje i u uporabi su, senzori vjetra pri zemlji povezani posebno sa dijelom poletno-sletne staze koja je u uporabi i ta informacija se zahtijeva od strane operatora, oznaku poletno-sletne staze i dio poletno-sletne staze na koji se informacija odnosi;
- vidljivost i, kada je primjenljivo, RVR i, ako postoje i u uporabi su, senzori vidljivosti / RVR povezani posebno sa dijelom poletno-sletne staze koja je u uporabi i ta informacija se zahtijeva od strane operatora, oznaku poletno-sletne staze i dio poletno-sletne staze na koji se informacija odnosi;
- trenutni meteorološki uvjeti;
- oblačnost ispod 1500 m (5000 ft) ili ispod najviše minimalne sektorske nadmorske visine, šta je veće od to dvoje; kumulonimbusi; ako je nebo naoblačeno, vertikalna vidljivost kada je dostupna;
- temperatura zraka;
- temperatura točke rose;
- podešavanje visinomjera;
- svaka dostupna informacija o značajnim meteorološkim pojavama u prilaznoj i odletnoj oblasti/ravni, uključujući i smicanje vjetra, i informacije o trenutnim meteorološkim uvjetima od značaja za operacije;
- prognoza trenda, kada je dostupna; i
- posebne ATIS instrukcije.

#### Članak 66.

##### (ATIS usluge za zrakoplove u dolasku)

ATIS poruke koje sadrže informacije za zrakoplove u dolasku moraju sadržavati samo sljedeće elemente informacija, i to navedenim redoslijedom:

- naziv aerodroma;
- dolazni indikator;
- tip ugovora, ako se komunikacija odvija putem D-ATIS-a;
- kodna oznaka / deznator;
- vrijeme osmatranja, ako je primjenljivo;
- tip prilaza koji se očekuje;
- poletno-sletnu stazu u uporabi; status sigurnosne površine kraja poletno-sletne staze i potencijanih opasnosti, ako ih ima;
- značajni uvjeti površine poletno-sletne staze i, ako je primjenljivo, kočenje;
- kašnjenje u čekanju, ako je primjenljivo;
- prijelazna razina, ako je primjenljivo;
- ostale značajne operativne informacije;
- smjer vjetra pri zemlji (u magnetnim stupnjevim) i brzina vjetra, uključujući značajne varijacije i, ako postoje i u uporabi su, senzori vjetra pri zemlji povezani posebno sa dijelom poletno-sletne staze koja je u uporabi i ta informacija se zahtijeva od strane operatora, oznaku poletno-sletne staze i dio poletno-sletne staze na koji se informacija odnosi;
- vidljivost i, kada je primjenljivo, RVR i, ako postoje i u uporabi su, senzori vidljivosti / RVR povezani posebno sa dijelom poletno-sletne staze koja je u uporabi i ta informacija se zahtijeva od strane operatora, oznaku poletno-sletne staze i dio poletno-sletne staze na koji se informacija odnosi;
- trenutni meteorološki uvjeti;
- oblačnost ispod 1500 m (5000 ft) ili ispod najviše minimalne sektorske nadmorske visine, šta je veće od

- to dvoje; kumuloninbusi; ako je nebo naoblačeno, vertikalna vidljivost, kada je dostupna;
- p) temperatura zraka;
- r) temperatura točke rose;
- s) podešavanje visinomjera;
- t) svaka dostupna informacija o značajnim meteorološkim pojavama u prilaznoj oblasti/ravni, uključujući i smicanje vjetrova, i informacije o trenutnim meteorološkim uvjetima od značaja za operacije;
- u) prognoza trenda, kada je dostupna; i
- v) posebne ATIS instrukcije.

#### Članak 67.

##### (ATIS usluge za zrakoplove u odlasku)

ATIS poruke koje sadrže informacije za zrakoplove u odlasku moraju sadržavati samo sljedeće elemente informacija, i to navedenim redoslijedom:

- a) naziv aerodroma;
- b) dolazni indikator;
- c) tip ugovora, ako se komunikacija odvija putem D-ATIS-a;
- d) kodna oznaka / dezinikator;
- e) vrijeme osmatranja, ako je primjenljivo;
- f) poletno-sletnu stazu u uporabi; status sigurnosne površine kraja poletno-sletne staze i potencijanih opasnosti, ako ih ima;
- g) značajni uvjeti površine poletno-sletne staze i, ako je primjenljivo, kočenje;
- h) kašnjenje u čekanju, ako je primjenljivo;
- i) prijelazna razina, ako je primjenljivo;
- j) ostale značajne operativne informacije;
- k) smjer vjetrova pri zemlji (u magnetnim stupnjevima) i brzina vjetrova, uključujući značajne varijacije i, ako postoje i u uporabi su, senzori vjetrova pri zemlji povezani posebno sa dijelom poletno-sletne staze koja je u uporabi i ta informacija se zahtijeva od strane operatora, oznaku poletno-sletne staze i dio poletno-sletne staze na koji se informacija odnosi;
- l) vidljivost i, kada je primjenljivo, RVR i, ako postoje i u uporabi su, senzori vidljivosti / RVR povezani posebno sa dijelom poletno-sletne staze koja je u uporabi i ta informacija se zahtijeva od strane operatora, oznaku poletno-sletne staze i dio poletno-sletne staze na koji se informacija odnosi;
- m) trenutni meteorološki uvjeti;
- n) oblačnost ispod 1500 m (5000 ft) ili ispod najvišeg minimuma visine sektora, šta je veće od to dvoje; kumuloninbusi; ako je nebo zaklonjeno, vertikalna vidljivost, kada je dostupna;
- o) temperatura zraka;
- p) temperatura točke rose;
- r) podešavanje visinomjera;
- s) svaka dostupna informacija o značajnim meteorološkim pojavama u odletnoj oblasti/ravni, uključujući i smicanje vjetrova, i informacije o trenutnim meteorološkim uvjetima od značaja za operacije;
- t) prognoza trenda, kada je dostupna; i
- u) posebne ATIS instrukcije.

#### DIO PETI – USLUGE UZBUNJIVANJA

##### Članak 68.

##### (Primjena)

- (1) Usluge uzbuñivanja se pružaju:
  - a) svim zrakoplovima kojima se pružaju usluge kontrole zračnog prometa;
  - b) u onoj mjeri koliko je to prihvatljivo, svim ostalim zrakoplovima koji imaju popunjen plan leta ili su na

neki drugi način poznati pružatelju usluga u zračnom prometu;

- c) svakom zrakoplovu za koji se zna ili se vjeruje da je predmet nezakonitog ometanja.
- (2) Centri informiranja u letu ili centri oblasne kontrole zračnog prometa služe kao centralno mjesto za prikupljanje svih informacija relevantnih za stanje nužde zrakoplova koji izvodi operacije u FIR-u ili kontroliranoj oblasti, u kojim pomenuti centri pružaju usluge, i za proslijeđivanje takvih informacija odgovarajućem spasilačko-kordinacijskom centru.
- (3) U slučaju nastanka stanja nužde dok je zrakoplov pod kontrolom aerodromskog kontrolnog tornja ili jedinice prilazne kontrole zračnog prometa, ta jedinica će odmah obavijestiti nadležni centar informiranja u letu ili centar oblasne kontrole zračnog prometa, koji zatim obavještava spasilačko-kordinacijski centar, osim kada je priroda stanja nužde takva da bi to obavještavanje bilo suvišno.
- (4) Kada hitnost situacije to zahtijeva, nadležni aerodromski kontrolni toranj ili jedinica prilazne kontrole zračnog prometa prvo uzbuñuje i poduzima neophodne korake za pokretanje aktivnosti svih odgovarajućih lokalnih organizacija za spašavanje i izvanredna stanja, koje mogu odmah pružiti zahtijevanu pomoć.

#### Članak 69.

(Obavještavanje spasilačko-kordinacijskog centra)

- (1) Ne dovodeći u pitanje bilo koje druge okolnosti koje mogu dovesti do toga da se preporuča obavještavanje, ATS jedinice, osim u slučajevima propisanim u članku 70. stavak (1) ovoga pravilnika, odmah obavještavaju centar ili spasilačko-kordinacijske centre o tome da se smatra da je zrakoplov u stanju nužde sukladan sljedećim:
  - a) Faza neizvjesnosti, kada:
    - 1) u periodu od 30 minuta nije bilo povratne komunikacije od strane zrakoplova od momenta kada je ta komunikacija trebala biti uspostavljena, ili od momenta prvog neuspješnog pokušaja uspostavljanja komunikacije sa takvim zrakoplovom, šta se od ovo dvoje prvo desi; ili kada
    - 2) se zrakoplov ne pojavi u dolasku u periodu od 30 minuta od posljednjeg najavljenog vremena dolaska ili vremena dolaska očekivanog od strane ATS jedinice, šta se od ovo dvoje desi kasnije;
  - osim kada ne postoji sumnja za sigurnost zrakoplova i posade i putnika u njemu.
  - b) Faza uzbune, kada:
    - 1) nakon faze neizvjesnosti, kasniji pokušaji uspostavljanja komunikacije sa zrakoplovom ili upita drugim relevantnim izvorima ne daju rezultate u smislu dobijanja bilo kakvih informacija o zrakoplovu; ili kada
    - 2) je zrakoplov, koji je dobio odobrenje za slijetanje i slijetanje nije izvršio unutar 5 minuta od očekivanog vremena slijetanja, i ponovna komunikacija sa zrakoplovom nije ostvarena; ili kada
    - 3) su primljene informacije koje upućuju na to da je operativnost zrakoplova umanjena, ali ne u toj mjeri da zahtijeva prinudno slijetanje zrakoplova; osim kada postoje dokazi da bi to umanjilo sumnju vezanu za sigurnost zrakoplova i posade i putnika u njemu, ili kada
    - 4) se zna ili vjeruje da je zrakoplov predmet nezakonitog ometanja.

- c) Faza opasnosti, kada:
- 1) nakon faze uzbunjivanja; dalji pokušaji uspostavljanja komunikacije sa zrakoplovom i šira istraga ne daju rezultate i upućuju na mogućnost da je zrakoplov u opasnosti, ili kada
  - 2) se smatra da je potrošeno svo gorivo u zrakoplovu, ili ga ima nedovoljno da bi zrakoplov operativno bio siguran, ili kada
  - 3) su primljene informacije koje upućuju na to da je operativnost zrakoplova umanjena u toj mjeri da će vjerojatno zahtijevati prinudno slijetanje zrakoplova, ili kada
  - 4) su primljene informacije ili je realno izvjesno da će zrakoplov izvršiti ili je izvršio prinudno slijetanje;
- osim kada postoji realna izvjesnost da zrakoplovu i putnicima i posadi ne prijete teška i neposredna opasnost i da se ne zahtijeva hitno pružanje pomoći.
- (2) Obavještenje sadrži sljedeće informacije, ako su dostupne, i to navedenim redom:
- a) riječi INCERFA, ALERFA ili DETRESFA, u ovisnosti od toga koja je faza stanja nužde;
  - b) naziv organizacije i podaci o osobi koja dostavlja informaciju;
  - c) priroda stanja nužde;
  - d) značajni podaci iz plana leta;
  - e) informacije o ATS jedinici koja je posljednja uspostavila kontakt, vrijeme kontakta i upotrijebljeno sredstvo komunikacije;
  - f) posljednje izvješće o poziciji i način na koji je utvrđeno;
  - g) boja i prepoznatljive oznake na zrakoplovu;
  - h) informacija o opasnim materijama koje se prevoze, ako ima takvih;
  - i) svaka aktivnost poduzeta od organizacije koja šalje obavještenje;
  - j) ostale relevantne primjedbe.
- Ako bilo koji dio navedenih informacija nije bio na raspolaganju u momentu obavješćavanja spasilačko-kordinacijskog centra, treba biti zatražen od strane ATS jedinice prije proglašavanja faze opasnosti, ako postoji realna izvjesnost da će doći do proglašenja ove faze.
- (3) Osim obavješćenja iz stavka (1) ovoga članka, spasilačko-kordinacijski centar, bez odlaganja, dobija:
- a) sve korisne dodatne informacije, naročito one koje se odnose na razvoj stanja nužde u narednim fazama;
  - b) informaciju da stanje nužde više ne postoji.
- (4) Obustavljanje aktivnosti koje je pokrenuo spasilačko-kordinacijski centar je odgovornost tog centra.

#### Članak 70.

(Uporaba komunikacijskih sredstava i objekata)

ATS jedinice će, po potrebi, koristiti sva dostupna komunikacijska sredstva i objekte u nastojanju da uspostave i održavaju komunikaciju sa zrakoplovom koji se nalazi u stanju nužde i za dobijanje novih informacija o zrakoplovu.

#### Članak 71.

(Praćenje i iscrtavanje pozicije zrakoplova u stanju nužde)

Kada se utvrdi da postoji stanje nužde, let/trajektorija/putanja dotičnog zrakoplova se iscrta na karti u cilju utvrđivanja vjerojatnog budućeg položaja zrakoplova i njegovog maksimalnog obima aktivnosti u odnosu na posljednju poznatu poziciju. Letovi/trajektorije/putanje drugih zrakoplova za koje se zna da su operativni u blizini dotičnog zrakoplova se također iscrtavaju u cilju utvrđivanja njihovog vjerojatnog budućeg položaja i maksimalnog trajanja leta.

#### Članak 72.

(Informacije koje se dostavljaju operatoru)

- (1) Kada centar informiranja u letu ili centar oblasne kontrole zračnog prometa donese odluku da se neki zrakoplov nalazi u fazi neizvjesnosti ili fazi uzbunjivanja, kada je to izvodljivo, o tome obavještava operatora prije nego što obavijesti spasilačko-kordinacijski centar. U slučaju da se zrakoplov nalazi u fazi opasnosti, sukladno članku 69. stavak (1) ovoga pravilnika spasilačko-kordinacijski centar mora biti odmah obaviješten.
- (2) Sve informacije koje centar informiranja u letu ili centar oblasne kontrole zračnog prometa dostavlja spasilačko-kordinacijskom centru kada god je to izvodljivo i bez odlaganja će dostavljati i operatoru.

#### Članak 73.

(Informacije koje se dostavljaju zrakoplovu koji leti u blizini zrakoplova u stanju nužde)

- (1) Kada je ATS jedinica objavila da se zrakoplov nalazi u stanju nužde, ostali zrakoplovi za koje se zna da lete u njegovoj blizini, izuzimajući ono što je propisano stavkom (2) ovoga članka, obavještavaju se o prirodni stanja nužde u najkraćem izvodljivom roku.
- (2) Kada ATS jedinica zna ili vjeruje da je zrakoplov predmet nezakonitog ometanja, to se neće spominjati u komunikaciji zrak-zemlja zbog prirode stanja nužde, osim ako takva informacija nije došla od dotičnog zrakoplova i sigurno je da pominjanje te informacije neće pogoršati situaciju.

### DIO ŠESTI – ZAHTJEVI PRUŽATELJA USLUGA U ZRAČNOM PROMETU KOJI SE ODOSE NA KOMUNIKACIJE

#### Članak 74.

- (Zrakoplovne mobilne usluge, komunikacija zrak-zemlja - Opće)
- (1) Za potrebe pružanja usluga u zračnom prometu za zrak-zemlja komunikaciju koriste se radio-telefonska komunikacija i/ili prijenos podataka.
  - (2) Kada su propisane RCP specifikacije za komunikacije zasnovane na performansama, dodatno na zahtjeve definirane u stavku (1) ovoga članka, ATS jedinice su opremljene komunikacijskom opremom koja omogućava pružanje usluga u zračnom prometu sukladno propisanim RCP specifikacijama.
  - (3) Kada se koristi izravna pilot-kontrolor dvosmjerna radio-telefonska komunikacija ili komunikacija putem prijenosa podataka za pružanje usluga kontrole zračnog prometa, na svim takvim zrak-zemlja komunikacijskim kanalima koristit će se oprema za snimanje komunikacije.
  - (4) Snimci komunikacijskih kanala, navedenih u stavku (3) ovoga članka, čuvaju se na period od najmanje 30 dana.

#### Članak 75.

(Zrakoplovne mobilne usluge, komunikacija zrak-zemlja – Zahtjevi za pružatelje usluga informiranja u letu)

- (1) Oprema za komunikaciju zrak-zemlja omogućava dvosmjernu komunikaciju između jedinice koja pruža usluge informiranja u letu i adekvatno opremljenog zrakoplova koji leti bilo gdje u okviru FIR-a.
- (2) Kad god je to izvodljivo, oprema za komunikaciju zrak-zemlja za pružanje usluga informiranja u letu omogućava izravnu, brzu i stalnu dvosmjernu komunikaciju bez statičkih smetnji.

#### Članak 76.

(Zrakoplovne mobilne usluge, komunikacija zrak-zemlja – Zahtjevi za oblasne centre kontrole zračnog prometa)

- (1) Oprema za komunikaciju zrak-zemlja omogućava dvosmjernu komunikaciju između jedinice koja pruža

usluge oblasne kontrole zračnog prometa i adekvatno opremljenog zrakoplova koji leti bilo gdje u okviru kontrolirane oblasti.

- (2) Kad god je to izvodljivo, oprema za komunikaciju zrak-zemlja za centre oblasne kontrole zračnog prometa omogućava izravnu, brzu i stalnu dvosmjernu komunikaciju bez statičkih smetnji.
- (3) Kada se putem zrak-zemlja komunikatora govorni komunikacijski kanali zrak-zemlja koriste za oblasnu kontrolu zračnog prometa, potrebno je napraviti odgovarajuće aranžmane kako bi se omogućila izravna govorna komunikacija pilot-kontrolor.

#### Članak 77.

(Zrakoplovne mobilne usluge, komunikacija zrak-zemlja – Zahtjevi za prilaznu kontrolu zračnog prometa)

- (1) Oprema za komunikaciju zrak-zemlja omogućava izravnu, brzu i stalnu dvosmjernu komunikaciju bez statičkih smetnji, između jedinice koja pruža usluge prilazne kontrole zračnog prometa i adekvatno opremljenog zrakoplova koji je u nadležnosti te jedinice.
- (2) Kada jedinica pruža usluge prilazne kontrole zračnog prometa kao zasebna jedinica, komunikacija zrak-zemlja se održava preko komunikacijskih kanala namijenjenih samo za takvu komunikaciju.

#### Članak 78.

(Zrakoplovne mobilne usluge, komunikacija zrak-zemlja – Zahtjevi za aerodromsku kontrolu zračnog prometa)

- (1) Oprema za komunikaciju zrak-zemlja omogućava izravnu, brzu i stalnu dvosmjernu komunikaciju bez statičkih smetnji, između aerodromskog kontrolnog tornja i adekvatno opremljenog zrakoplova na bilo kojoj udaljenosti unutar 45 km (25 NM) od dotičnog aerodroma.
- (2) Kada to uvjeti opravdavaju, treba osigurati odvojene komunikacijske kanale za kontrolu prometa na manevarskim površinama.

#### Članak 79.

(Zrakoplovne stacionarne usluge, komunikacija zemlja-zemlja – Opće)

Za potrebe pružanja usluga u zračnom prometu za zemlja-zemlja komunikaciju koriste se izravna govorna i/ili komunikacija prijenosom podataka.

#### Članak 80.

(Zahtjevi za komunikaciju unutar FIR-a – Komunikacija između ATS jedinica)

- (1) Centar informiranja u letu ima opremu za komunikaciju sa sljedećim jedinicama koje pružaju usluge u zračnom prometu unutar njegove oblasti odgovornosti:
  - a) centar oblasne kontrole zračnog prometa, osim ako se ne nalazi na istoj lokaciji;
  - b) jedinicama prilazne kontrole zračnog prometa;
  - c) aerodromskim kontrolnim tornjevima.
- (2) Centar oblasne kontrole zračnog prometa, osim što je povezan sa centrom informiranja u letu, ima opremu za komunikaciju sa sljedećim jedinicama koje pružaju usluge u zračnom prometu unutar njegove oblasti odgovornosti:
  - a) jedinice prilazne kontrole zračnog prometa;
  - b) aerodromski kontrolni tornjevi;
  - c) aerodromski prijavni biro (Air Traffic Services Reporting Office – ARO), ako su uspostavljeni odvojeno.
- (3) Jedinica prilazne kontrole zračnog prometa, osim što je povezana sa centrom informiranja u letu i centrom oblasne kontrole zračnog prometa, ima opremu za komunikaciju sa povezanim aerodromskim kontrolnim tornjevima i, kada su

odvojeno uspostavljene, povezanim aerodromskim prijavnim biroima (ARO).

- (4) Aerodromski kontrolni toranj, osim što je povezan sa centrom informiranja u letu, centrom oblasne kontrole zračnog prometa i jedinicom prilazne kontrole zračnog prometa, ima opremu za komunikaciju sa povezanim aerodromskim prijavnim biroima (ARO), ako su uspostavljeni odvojeno.

#### Članak 81.

(Zahtjevi za komunikaciju unutar FIR-a – Zahtjevi za komunikaciju između ATS jedinica i drugih jedinica)

- (1) Centar informiranja u letu i centar oblasne kontrole zračnog prometa moraju imati opremu za komunikaciju sa sljedećim jedinicama koje pružaju usluge unutar njihove oblasti odgovornosti:
  - a) odgovarajuće vojne jedinice;
  - b) meteorološke biroe koji opslužuju centar;
  - c) zrakoplovna telekomunikacijska stanica koja opslužuje centar;
  - d) odgovarajuće urede operatora;
  - e) spasilačko-koordinacijski centri ili u odsustvu takvih centara, svaka druga odgovarajuća služba za hitne slučajeve i izvanredna stanja;
  - f) međunarodni NOTAM uredi koji opslužuju centar.
- (2) Jedinica prilazne kontrole zračnog prometa i aerodromski kontrolni toranj imaju opremu za komunikaciju sa sljedećim jedinicama koje pružaju usluge unutar njihove oblasti odgovornosti:
  - a) odgovarajuće vojne jedinice;
  - b) spasilačke i hitne službe (uključujući medicinsku pomoć, vatrogasne službe itd.);
  - c) meteorološki biro koji opslužuje dotičnu jedinicu;
  - d) zrakoplovna telekomunikacijska stanica koja opslužuje dotičnu jedinicu;
  - e) jedinica koja pruža usluge upravljanja stajankom (Apron), kada je uspostavljena odvojeno.
- (3) Komunikacijska oprema koja se zahtijeva u stavku (1) točka a) i stavku (2) točka a) ovoga članka obuhvata pružanje brzih i pouzdanih komunikacija između dotičnih ATS jedinica i vojnih jedinica odgovornih za kontrolu operacija presretanja unutar oblasti odgovornosti dotičnih ATS jedinica.

#### Članak 82.

(Zahtjevi za komunikaciju unutar FIR-a – Opis komunikacijske opreme)

- (1) Komunikacijska oprema koja se zahtijeva u članku 80. i članku 81. stavak (1) točka a) i stavak (2) toč. a), b) i c) ovoga pravilnika obuhvata i vođenje:
  - a) izravne govorne komunikacije, ili u kombinaciji sa komunikacijom putem prijenosa podataka, pri čemu u svrhu prijenosa kontrole uporabom radara ili ADS-B komunikacija može biti uspostavljena trenutno, a za druge svrhe, komunikacija normalno može biti uspostavljena unutar 15 sekundi; i
  - b) štampanu komunikaciju, kada se zahtijeva postojanje zapisa; vrijeme prijenosa poruke za ovakvu vrstu komunikacije ne smije biti duže od 5 minuta.
- (2) U slučajevima koji nisu obuhvaćeni stavkom (1) ovoga članka, komunikacijska oprema treba da obuhvati i vođenje:
  - a) izravne govorne komunikacije, ili u kombinaciji sa komunikacijom putem prijenosa podataka, pri čemu komunikacija normalno može biti uspostavljena unutar 15 sekundi; i



- b) štampanu komunikaciju, kada se zahtijeva postojanje zapisa; vrijeme prijenosa poruke za ovakvu vrstu komunikacije ne smije biti duže od 5 minuta.
- (3) U svim slučajevima kada se zahtijeva automatski prijenos podataka do i/ili od kompjutera/računala pružatelja usluga u zračnom prometu, mora se osigurati pogodna oprema za automatsko snimanje.
- (4) Komunikacijska oprema koja se zahtijeva u članku 81. stavak (2) toč. a), b) i c) obuhvata izravnu govornu komunikaciju sa mogućnošću vođenja konferencijske komunikacije.
- (5) Komunikacijska oprema koja se zahtijeva u članku 81. stavak (2) točka d) obuhvata izravnu govornu komunikaciju sa mogućnošću vođenja konferencijske komunikacije, pri čemu komunikacija normalno može biti uspostavljena unutar 15 sekundi.
- (6) Sva oprema za direktnu govornu komunikaciju ili komunikaciju putem prijenosa podataka između ATS jedinica međusobno i između ATS jedinica i drugih jedinica opisanih u članku 81. ovoga pravilnika ima mogućnost automatskog snimanja.
- (7) Snimci podataka i komunikacija, kako se zahtijeva u stavovima (3) i (6) ovoga članka, čuvaju se na period od najmanje 30 dana.
- (7) Kada su lokalni uvjeti takvi da je potrebno predati zrakoplov susjednoj kontroliranoj oblasti prije polaska, jedinica prilazne kontrole zračnog prometa i/ili aerodromski kontrolni toranj trebaju biti povezani sa centrom oblasne kontrole zračnog prometa koji pruža usluge u susjednoj oblasti.
- (8) Komunikacijska oprema iz stavova (6) i (7) ovoga članka obuhvata izravnu govornu komunikaciju ili u kombinaciji sa komunikacijom putem prijenosa podataka, sa automatskim snimanjem, pri čemu se radi transfer kontrole putem radara, ADS-B ili ADS-C podataka, komunikacija može uspostaviti trenutno, a za druge svrhe komunikacija normalno može biti uspostavljena unutar 15 sekundi.
- (9) U svim slučajevima kada se zahtijeva automatska razmjena podataka između računala pružatelja usluga u zračnom prometu mora se osigurati pogodna oprema za automatsko snimanje.
- (10) Snimci podataka i komunikacija, kako se zahtijeva u stavku (5) ovoga članka, čuvaju se na period od najmanje 30 dana.

#### Članak 84.

(Komunikacija između FIR-ova)

Pružatelj usluga u zračnom prometu razvija odgovarajuće procedure za omogućavanje uspostavljanja neposredne veze za veoma hitne pozive koji se tiču sigurnosti zrakoplova, i prekid, ako je to potrebno, manje hitnih poziva u tom momentu.

#### Članak 85.

(Komunikacije za kontrolu kretanja vozila na manevarskim površinama kontroliranih aerodroma)

- (1) Centri informiranja u letu i centri oblasne kontrole zračnog prometa imaju opremu za komunikaciju sa svim susjednim centrima za informiranje u letu i centrima oblasne kontrole zračnog prometa.
- (2) Ova komunikacijska oprema u svim slučajevima obuhvata kreiranje poruka u obliku pogodnom za zadržavanje kao trajnih zapisa i dostavljanje sukladno prijelaznim vremenima definiranim u regionalnim sporazumima o zračnoj plovidbi.
- (3) Osim ako nije drugačije propisano na bazi regionalnih sporazuma o zračnoj plovidbi, komunikacijska oprema između centara oblasne kontrole zračnog prometa koji opslužuju granične kontrolirane oblasti dodatno obuhvata izravnu govornu komunikaciju i, tamo gdje je primjenljivo, komunikaciju putem prijenosa podataka, sa automatskim snimanjem, pri čemu se radi transfer kontrole putem radara, ADS-B ili ADS-C podataka, komunikacija može uspostaviti trenutno, a za druge svrhe komunikacija normalno može biti uspostavljena unutar 15 sekundi.
- (4) Kada se to zahtijeva sporazumom između Bosne i Hercegovine i drugih država, u cilju izbjegavanja ili smanjivanja potreba za presretanjem u slučajevima odstupanja od dodijeljenog kursa, oprema za komunikacije između susjednih centara za informiranje u letu ili oblasnih centara kontrole zračnog prometa, drugačija od one propisane u stavku (3) ovoga članka, obuhvata izravnu govornu komunikaciju ili u kombinaciji sa komunikacijom putem prijenosa podataka. Ova komunikacijska oprema ima mogućnost automatskog snimanja.
- (5) Komunikacijska oprema iz stavka (4) ovoga članka omogućava da komunikacija normalno može biti uspostavljena unutar 15 sekundi.
- (6) Susjedne ATS jedinice trebaju biti povezane u svim slučajevima kada postoje posebne okolnosti. Posebne okolnosti mogu nastati zbog povećane gustine prometa, vrste operacija zrakoplova i/ili načina na koji je zračni prostor organiziran i mogu postojati i u situaciji kada kontrolirane oblasti i/ili zone nisu susjedne ili nisu još uvijek uspostavljene.
- (1) Oprema za dvosmjernu radio-telefonsku komunikaciju je dostupna aerodromskom kontrolnom tornju za kontroliranje vozila na manevarskim površinama, osim tamo gdje se smatra da je komunikacija vizualnim signalima dovoljna.
- (2) Gdje uvjeti nalažu, za kontroliranje vozila na manevarskim površinama koristit će se odvojeni komunikacijski kanali. Mora se osigurati pogodna oprema za automatsko snimanje na svim ovim kanalima.
- (3) Snimci podataka i komunikacija, kako se zahtijeva u stavku (2) ovoga članka, čuvaju se na period od najmanje 30 dana.

#### Članak 86.

(Automatsko snimanje podataka o nadzoru)

- (1) Podaci o nadzoru sa primarnog i sekundarnog radara ili drugih sustava (ADS-B, ADS-C), koji se koriste kao pomoć za pružanje usluga u zračnom prometu, snimaju se automatski za potrebe istraga nesreća i incidenata, potrage i spašavanja, jedinica kontrole zračnog prometa, evaluaciju nadzornih sustava i obuku.
- (2) Automatski snimci će se čuvati najmanje 30 dana. Kada su snimci od važnosti za istrage nesreća i incidenata, moraju se čuvati na duži period, sve dok ne bude bilo sigurno da nisu više potrebni.

### DIO SEDMI – ZAHTJEVI PRUŽATELJA USLUGA U ZRAČNOM PROMETU KOJI SE ODNOSU NA INFORMACIJE

#### Članak 87.

(Meteorološke informacije - Opće)

- (1) ATS jedinicama u zračnom prometu se dostavljaju ažurne informacije o stvarnim meteorološkim uvjetima i njihovim prognozama, neophodne za obavljanje njihovih poslova. Informacije se dostavljaju u takvom obliku da zahtijevaju minimalno tumačenje od strane osoblja koje pruža usluge u zračnom prometu i sa učestalošću koja zadovoljava zahtjeve dotične ATS jedinice.
- (2) ATS jedinicama su dostupne detaljne informacije o lokaciji, vertikalnom zahvatu, pravcu i brzini kretanja meteoroloških

- pojava u blizini aerodroma koje su opasne za operacije zrakoplova, a naročito u zonama penjanja i prilaza.
- (3) Kada su računarski obrađeni podaci za gornji zračni prostor dostupni ATS jedinicama u digitalnom obliku za korištenje njihovim računalima, sadržaj, format i aranžmani za prijenos trebaju biti usaglašeni između pružatelja meteoroloških usluga u zračnoj plovidbi i pružatelja usluga u zračnom prometu.

#### Članak 88.

(Meteorološke informacije – Centri informiranja u letu i centri oblasne kontrole zračnog prometa)

- (1) Centrima informiranja u letu i centrima oblasne kontrole zračnog prometa se dostavljaju meteorološke informacije na način opisan u poglavlju 1.3, Apendiksa 9, ICAO Aneksa 3 – Meteorološke usluge za međunarodnu zračnu plovidbu (*ICAO Annex 3, Meteorological Service for International Air Navigation*), ovo se naročito odnosi na informacije koje se odnose na pojavu ili očekivano pogoršanje meteoroloških uvjeta, koje se dostavljaju odmah čim se utvrde. Ova izvješća i prognoze obuhvataju FIR ili kontroliranu oblast i druge takve oblasti koje su utvrđene regionalnim sporazumima o zračnoj plovidbi.
- (2) Centri informiranja u letu i centri oblasne kontrole zračnog prometa dobijaju u pogodnim intervalima podatke o trenutnom zračnom tlaku za podešavanje visinomjera, za lokacije određene od strane centara za informiranje u letu ili centara oblasne kontrole zračnog prometa.

#### Članak 89.

(Meteorološke informacije – Jedinice prilazne kontrole zračnog prometa)

- (1) Jedinicama prilazne kontrole zračnog prometa dostavljaju se meteorološke informacije na način opisan u poglavlju 1.2, Apendiksa 9, ICAO Aneksa 3 – Meteorološke usluge za međunarodnu zračnu plovidbu (*ICAO Annex 3, Meteorological Service for International Air Navigation*), za zračni prostor i aerodrome u njihovoj nadležnosti. Specijalna izvješća i izmjene i dopune prognoza se dostavljaju jedinicama prilazne kontrole zračnog prometa dinamikom njihove hitnosti i sukladno utvrđenim kriterijima, bez čekanja na vrijeme objavljivanja redovitog izvješća ili prognoze. Kada se koristi više anemometara/instrumenata za mjerenje brzine vjetra, pokazivači koji se odnose na svaki od njih moraju biti jasno označeni zbog identificiranja poletno-sletne staze i dijelova poletno-sletne staze na kojim svaki od anemometara vrši mjerenje.
- (2) Jedinice prilazne kontrole zračnog prometa dobijaju podatke o trenutnom zračnom tlaku za podešavanje visinomjera za lokacije određene od strane jedinice prilazne kontrole zračnog prometa.
- (3) Jedinice prilazne kontrole zračnog prometa, koje pružaju usluge u završnom prilazu, slijetanju i polijetanju, moraju biti opremljene pokazivačima vjetra pri zemlji. Ti pokazivači moraju biti povezani i dobijati podatke od istih senzora kao i odgovarajući pokazivači u aerodromskom kontrolnom tornju i u meteorološkoj stanici, gdje takva stanica postoji.
- (4) Jedinice prilazne kontrole zračnog prometa, koje pružaju usluge u završnom prilazu, slijetanju i polijetanju na aerodromima gdje se vrijednosti RVR-a procjenjuju instrumentalnom opremom, moraju biti opremljene sa pokazivačima koji omogućuju očitavanje trenutnog RVR-a. Pokazivači moraju biti povezani sa istom lokacijom osmatranja i dobijati podatke od istih senzora kao i odgovarajući pokazivači u aerodromskom kontrolnom tornju i meteorološkoj stanici, gdje takva stanica postoji.

- (5) Jedinice prilazne kontrole zračnog prometa, koje pružaju usluge u završnom prilazu, slijetanju i polijetanju na aerodromima na kojima se visina baze oblaka procjenjuje instrumentalnom opremom, moraju biti opremljene sa pokazivačima koji omogućuju očitavanje trenutne baze oblaka. Pokazivači moraju biti povezani sa istom lokacijom osmatranja i dobijati podatke od istih senzora kao i odgovarajući pokazivači u aerodromskom kontrolnom tornju i meteorološkoj stanici, gdje takva stanica postoji.
- (6) Jedinice prilazne kontrole zračnog prometa, koje pružaju usluge u završnom prilazu, slijetanju i polijetanju, dobijaju informacije o smicanju vjetra koji može negativno utjecati na zrakoplov u prilaznoj ili odletnoj putanji ili tijekom kružnog prilaza.

#### Članak 90.

(Meteorološke informacije – Aerodromski kontrolni toranj)

- (1) Aerodromski kontrolni tornjevi dobijaju meteorološke informacije na način opisan u poglavlju 1.1, Apendiksa 9, ICAO Aneksa 3 – Meteorološke usluge za međunarodnu zračnu plovidbu (*ICAO Annex 3, Meteorological Service for International Air Navigation*), za aerodrome u njihovoj nadležnosti. Specijalna izvješća i izmjene i dopune prognoza se dostavljaju aerodromskim kontrolnim tornjevima dinamikom njihove hitnosti i sukladno utvrđenim kriterijima, bez čekanja na vrijeme objavljivanja redovitog izvješća ili prognoze.
- (2) Aerodromski kontrolni tornjevi za aerodrome u njihovoj nadležnosti dobijaju podatke o trenutnom zračnom tlaku za podešavanje visinomjera.
- (3) Aerodromski kontrolni tornjevi moraju biti opremljeni pokazivačima vjetra pri zemlji. Ti pokazivači moraju biti povezani i dobijati podatke od istih senzora kao i odgovarajući pokazivači u meteorološkoj stanici, gdje takva stanica postoji. Kada se koristi više senzora, pokazivači koji se odnose na svaki od njih moraju biti jasno označeni zbog identificiranja poletno-sletne staze i dijelova poletno-sletne staze na kojim svaki od senzora vrši mjerenje.
- (4) Aerodromski kontrolni tornjevi, na aerodromima gdje se vrijednosti RVR-a procjenjuju instrumentalnom opremom, moraju biti opremljeni sa pokazivačima koji omogućuju očitavanje trenutnog RVR-a. Pokazivači moraju biti povezani sa istom lokacijom osmatranja i dobijati podatke od istih senzora kao i odgovarajući pokazivači u meteorološkoj stanici, gdje takva stanica postoji.
- (5) Aerodromski kontrolni tornjevi, na aerodromima na kojima se visina baze oblaka procjenjuje instrumentalnom opremom, moraju biti opremljeni sa pokazivačima koji omogućuju očitavanje trenutne baze oblaka. Pokazivači moraju biti povezani sa istom lokacijom osmatranja i dobijati podatke od istih senzora kao i odgovarajući pokazivači u aerodromskom kontrolnom tornju i meteorološkoj stanici, gdje takva stanica postoji.
- (6) Aerodromski kontrolni tornjevi dobijaju informacije o smicanju vjetra koji može negativno utjecati na zrakoplov u prilaznoj ili odletnoj putanji ili tijekom kružnog prilaza i na zrakoplov na poletno-sletnoj stazi tijekom rulanja poslije slijetanja ili tijekom zaleta u polijetanju.
- (7) Aerodromskim kontrolnim tornjevima i/ili drugim odgovarajućim jedinicama omogućeno je dobijanje aerodromskih upozorenja.

#### Članak 91.

(Meteorološke informacije – Komunikacijske stanice)

Kada je to neophodno za pružanje usluga letnih informacija, trenutna meteorološka izvješća i prognoze se dostavljaju komunikacijskim stanicama. Kopije takvih informacija se

prosljeđuju centrima informiranja u letu i centrima oblasne kontrole zračnog prometa.

#### Članak 92.

(Informacije o stanju na aerodromima i operativnom statusu pripadajućih objekata i opreme)

Aerodromski kontrolni tornjevi i jedinice prilazne kontrole zračnog prometa su pravodobno informirani o uvjetima na manevarskim površinama koji su od operativnog značaja, uključujući i postojanje privremene opasnosti, i o operativnom statusu svih pripadajućih objekata i opreme na aerodromima koji su u njihovoj nadležnosti.

#### Članak 93.

(Informacije o operativnom statusu navigacijskih sredstava)

ATS jedinice pravodobno dobijaju informacije o operativnom statusu radio-navigacijskih sredstava i vizualnih pomoćnih sredstava od suštinskog značaja za poletne, dolazne, prilazne i sletne procedure unutar svoje oblasti odgovornosti i o onim radio-navigacijskim sredstvima i vizualnim pomoćnim sredstvima od suštinskog značaja za kretanje po manevarskim površinama.

#### Članak 94.

(Informacije o neupravljanim slobodnim balonima)

Operatori neupravljanih slobodnih balona obavještavaju odgovarajuće jedinice u zračnom prometu o detaljima leta neupravljanih slobodnih balona sukladno zahtjevima sadržanim u Dodatku 2 ovoga pravilnika.

#### Članak 95.

(Informacije koje se tiču vulkanskih aktivnosti)

- (1) Jedinice u zračnom prometu, sukladno lokalnim sporazumima, dobijaju informacije o prije-eruptivnim vulkanskim aktivnostima, vulkanskim erupcijama i oblacima vulkanskog pepela koji mogu utjecati na zračni prostor koji se koristi za letenje, a nalazi se unutar njihove oblasti odgovornosti.
- (2) Centri informiranja u letu i centri oblasne kontrole zračnog prometa dobijaju savjetodavne informacije od strane povezanog VAAC-a.

#### Članak 96.

(Informacije koje se tiču radioaktivnih materijala i otrovnih hemijskih oblaka)

Jedinice u zračnom prometu, sukladno lokalnim sporazumima, dobijaju informacije o ispuštanju u atmosferu radioaktivnih materijala ili otrovnih hemijskih materija koji mogu utjecati na zračni prostor koji se koristi za letenje, a nalazi se unutar njihove oblasti odgovornosti.

#### Članak 97.

(Stupanje na snagu)

Pravilnik stupa na snagu osmi dan od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH".

Broj 1-3-02-2-554-1/19

17. ožujka 2020. godine  
Banja Luka

v.d. generalnog ravnatelja  
**Željko Travar**, v. r.

### **DODATAK 1 – PRINCIPI UPRAVLJANJA IDENTIFICIRANJEM NAVIGACIJSKIH SPECIFIKACIJA I IDENTIFICIRANJEM ATS RUTA KOJE NISU STANDARDNE ODLAZNE I DOLAZNE RUTE**

#### **1. Oznake za ATS rute i navigacijske specifikacije**

- 1.1 Svrha sustava rutnih oznaka i navigacijskih specifikacija primjenljivih za specifične ATS rute, segmente ATS ruta ili oblasti je da omogući i pilotima i pružatelju usluga u zračnom prometu da u obzir uzmu sljedeće zahtjeve:
  - a) da nedvojbeno ukazuje na određenu ATS rutu, bez potrebe da se pribjegava uporabi geografskih koordinata ili drugih načina da se ista opiše;
  - b) da povezuje ATS rutu sa specifičnom vertikalnom strukturom zračnog prostora, ako je primjenljivo;
  - c) da ukazuje na zahtijevanu razinu točnosti navigacijskih performansi tijekom leta duž ATS rute ili unutar određene oblasti; i
  - d) da ukazuje da se dotična ruta prvenstveno ili isključivo koristi za određene tipove zrakoplova.

- 1.2 U svrhu ispunjavanja gorenavedenih zahtjeva, sustav oznaka:
  - a) omogućava identificiranje bilo koje ATS rute na jednostavan i jedinstven način;
  - b) izbjegava suvišne informacije/redundantnost;
  - c) je uporabljiv i za zemaljske i za zračne automatizacijske sustave; i
  - d) dozvoljava maksimalnu sažetost za operativnu uporabu; i
  - e) omogućava dovoljnu mogućnost proširenja koja zadovoljava buduće zahtjeve bez potrebe za suštinskim promjenama.
- 1.3 Kontrolirane, preporučene i nekontrolirane ATS rute, sa izuzetkom standardnih dolaznih i odlaznih ruta, identificiraju se na način koji je opisan u daljem tekstu.

#### **2. Struktura oznaka**

- 2.1 Oznaka ATS rute se sastoji od osnovne oznake, sa dodatkom, ako je potrebno:
  - a) jednog prefiksa, kako je to opisano u točki 2.3 ovog dodatka; i
  - b) jednog dodatnog slova, kako je to opisano u točki 2.4 ovog dodatka;
- 2.1.1 Broj karaktera koji formiraju oznaku ne smije preći šest.
- 2.1.2 Broj karaktera koji formiraju oznaku treba da bude, kada god je to moguće, maksimalno pet.
- 2.2 Osnovna oznaka se sastoji od jednog slova engleskog alfabeta čiji nastavak čini broj od 1 do 999.
- 2.2.1 Izbor se vrši od sljedećih u nastavku navedenih slova engleskog alfabeta:
  - a) A, B, G, R za rute koje čine dio regionalne mreže ATS ruta i nisu oblasne zrakoplovne rute;
  - b) L, M, N, P za oblasne zrakoplovne rute koje čine dio regionalne mreže ATS ruta;
  - c) H, J, V, W za rute koje ne čine dio regionalne mreže ATS ruta i nisu oblasne zrakoplovne rute; i
  - d) Q, T, Y, Z za oblasne zrakoplovne rute koje ne čine dio regionalne mreže ATS ruta.
- 2.3 Kada je primjenljivo, jedno dodatno slovo se dodaje kao prefiks osnovnoj oznaci sukladno sljedećem:
  - a) slovo K da ukaže na rute na maloj visini uspostavljene prvenstveno za helikoptere;
  - b) slovo U da ukaže da je ruta ili njen dio uspostavljen za gornji zračni prostor;
  - c) slovo S da ukaže na rute uspostavljene isključivo za uporabu od strane nadzvučnih zrakoplova tijekom ubrzavanja, usporavanja i tijekom leta nadzvučnom brzinom.
- 2.4 Kada su propisana od strane pružatelja ATS usluga ili na temelju regionalnih sporazuma o zračnoj plovidbi, dodatna slova se mogu dodati nakon osnovne oznake ATS rute koja je u pitanju u cilju ukazivanja na tip usluge koja se pruža sukladno sljedećem:
  - a) slovo F da ukaže da se na ruti ili njenom dijelu pružaju samo savjetodavne usluge;

- b) slovo G da ukaže da se na ruti ili njenom dijelu pružaju samo usluge informiranja u letu.

### 3. Dodjeljivanje osnovnih oznaka

- 3.1 Osnovne oznake ATS ruta se dodjeljuju sukladno sljedećim principima.
- 3.1.1 Iste osnovne oznake se dodjeljuju glavnim rutama duž cijele njihove dužine, bez obzira na završne kontrolirane oblasti, države ili regione kroz koje prolazi.
- 3.1.2 Kada dvije ili više glavnih ruta imaju zajednički segment, tom segmentu se dodjeljuje oznaka svake od glavnih ruta, osim tamo gdje ovo može stvoriti teškoće u pružanju usluga u zračnom prometu, u tom slučaju, zajedničkim sporazumom, dodjeljuje se samo jedna oznaka.
- 3.1.3 Osnovna oznaka dodijeljena jednoj ruti ne dodjeljuje se drugim rutama.
- 3.1.4 Zahtjevi država vezano za oznake se podnose regionalnim uredima ICAO-a na koordinaciju.

### 4. Uporaba oznaka u komunikaciji

- 4.1 U štampanoj komunikaciji, oznake se izražavaju svaki put sa ne manje od dva i ne više od šest karaktera.
- 4.2 U govornoj komunikaciji, osnovno slovo oznake se izgovara sukladno ICAO izgovornom alfabetu.
- 4.3 Kada se koriste prefiksi K, U ili S, koji su definirani u točki 2.3 ovoga dodatka, oni će se u govornoj komunikaciji izgovarati na sljedeći način:  
K – KOPTER  
U – UPPER  
S – SUPERSONIC  
Riječ "kopter" se izgovara kao u riječi "helicopter", a riječi "upper" i "supersonic" se izgovaraju kako se i inače izgovaraju u engleskom jeziku.
- 4.4 Kada se koriste slova "F" i "G", koja su definirana u točki 2.4 ovog dodatka, ne zahtijeva se da ih u govornoj komunikaciji koristi letaćka posada.

## DODATAK 2 – PRINCIPI UPRAVLJANJA USPOSTAVOM I IDENTIFICIRANJEM ZNAČAJNIH TOČAKA

### 1. Uspostava značajnih točaka

- 1.1 Značajne točke se trebaju, kada god je to moguće, uspostaviti u odnosu na zemaljska ili svemirska radio-navigacijska sredstva, preporuča se da to budu VHF ili sredstva više frekvencije.
- 1.2 Gdje ne postoje zemaljska ili svemirska radio-navigacijska sredstva, značajne točke se uspostavljaju na lokacijama koje se mogu odrediti navigacijskim sredstvima u zrakoplovu ili gdje se može primijeniti vizualna navigacija osmatranjem u odnosu na površinu zemlje. Specifične točke se mogu odrediti kao točke za "transfer kontrole" na temelju sporazuma između susjednih ATC jedinica ili dotičnih kontrolorskih pozicija.

### 2. Oznake za značajne točke označene prema poziciji radio-navigacijskog sredstva

#### 2.1 Nazivi značajnih točaka u običnom/svakodnevnom jeziku označenih prema poziciji radio-navigacijskog sredstva

- 2.1.1 Kad god je to izvodljivo, značajne točke dobijaju naziv sa referencom u odnosu na prepoznatljivu i preporuča se poznatu geografsku lokaciju.
- 2.1.2 Prilikom izbora naziva značajne točke, mora se obratiti pažnja da se osigura da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
- a) naziv ne smije stvarati teškoće u izgovoru za pilote ili ATS osoblje prilikom razgovora na jeziku koji se koristi za ATS komunikaciju. Kada naziv geografske lokacije na lokalnom jeziku, koji je dodijeljen značajnoj točki, stvara poteškoće u izgovoru, bira se skraćena ili sažeta verzija naziva, koja treba da zadrži

geografske značajnosti koliko god je to moguće. Primjer: FUERSTENFELDBRUCK = FURSTY;

- b) naziv treba da bude lako prepoznatljiv u govornoj komunikaciji i da ne izaziva dvojbenost i zabunu u odnosu na nazive drugih značajnih točaka u istoj oblasti. Dodatno, naziv ne smije da izaziva zabunu u odnosu na drugu komunikaciju koja se vrši između pilota i osoblja pružatelja ATS usluga;
- c) naziv treba da se sastoji, ako je to moguće, od najmanje šest slova i da ga čine bar dva, ali ne više od tri sloga;
- d) izabrani naziv je isti i za značajnu točku i za radio-navigacijsko sredstvo po kojem je točki dodijeljen naziv.

### 2.2 Kreiranje kodiranih oznaka za značajne točke označene prema poziciji radio-navigacijskog sredstva

- 2.2.1 Kodirana oznaka je ista kao i radio-identifikacija radio-navigacijskog sredstva. Kreira se na način da, ako je to moguće, olakša asociiranje na naziv točke u običnom/svakodnevnom jeziku.
- 2.2.2 Kodirane oznake se ne smiju ponavljati unutar 1100 km (600 NM) u odnosu na lokaciju dotičnog radio-navigacijskog sredstva, osim u slučaju kada dva radio-navigacijska sredstva rade u različitim opsezima frekventnog spektra, a nalaze se na istoj lokaciji, uobičajeno je da imaju istu radio-identifikaciju.
- 2.3 Zahtjevi država vezano za kodirane oznake se podnose regionalnim uredima ICAO-a na koordinaciju.

### 3. Oznake značajnih točaka koje nisu označene prema poziciji radio-navigacijskog sredstva

- 3.1 Kada postoji zahtjev da se uspostavi značajna točka na poziciji koja nije označena pozicijom radio-navigacijskog sredstva, a koristi se za ATC svrhe, dodjeljuje joj se jedinstveno petoslovno lako izgovorljivo kodno ime (*name-code*). Ovo kodno ime je naziv, a istovremeno i kodirana oznaka značajne točke.
- 3.2 Kodno ime se bira tako da se izbjegnu poteškoće u izgovoru za pilote ili ATS osoblje prilikom razgovora na jeziku koji se koristi za ATS komunikaciju. Primjer: ADOLA, KODAP.
- 3.3 Kodno ime treba da bude lako prepoznatljivo u govornoj komunikaciji i da ne izaziva dvojbenost i zabunu u odnosu na nazive drugih značajnih točaka u istoj oblasti.
- 3.4 Jedinstveno, petoslovno, lako izgovorljivo kodno ime, koje je dodijeljeno značajnoj točki, ne dodjeljuje se nijednoj drugoj značajnoj točki. Kada postoji potreba za izmještanjem značajne točke, izabrat će se novo kodno ime. U slučaju da se želi zadržati određeno kodno ime za ponovnu uprabu na drugoj lokaciji, takvo kodno ime se neće koristiti prije isteka perioda od 6 mjeseci.
- 3.5 Zahtjevi država vezano za jedinstvena petoslovna kodna imena se podnose regionalnim uredima ICAO-a na koordinaciju.
- 3.6 U oblastima gdje nije uspostavljen sustav stalnih ruta ili rute koje slijede zrakoplovi ovise od operativnih razloga, značajne točke se određuju i o njima se izvješćuje izražavanjem WGS-84 geografskih koordinata, osim ako stalno uspostavljena značajna točka služi kao izlazna i/ili ulazna točka u takve oblasti, tada će biti označena sukladno važećim zahtjevima u poglavljima 2. i 3. ovoga dodatka.

### 4. Uporaba oznaka u komunikaciji

- 4.1 Naziv izabran sukladno poglavlju 2. ili 3. ovoga dodatka se koristi da uputi na značajnu točku u govornoj komunikaciji. Ako se naziv u običnom/svakodnevnom jeziku za značajnu

- točku označenu prema poziciji radio-navigacijskog sredstva, izabran sukladno točki 2.1 ovoga dodatka, ne koristi, bit će zamijenjen kodiranim oznakom, koja će u govornoj komunikaciji biti izgovarana sukladno ICAO izvornom alfabetu.
- 4.2 U štampanoj i kodiranoj komunikaciji se koriste samo kodirane oznake ili izabrana kodna imena da ukažu na značajne točke.

### 5. Značajne točke koje se koriste u svrhu izvješćivanja/javljanja

- 5.1 U svrhu omogućavanja da pružatelj ATS usluga dobije informacije koje se odnose na kretanje zrakoplova u letu, potrebno je da se izabrane značajne točke naznače kao točke izvješćivanja/javljanja.
- 5.2 Prilikom uspostavljanja takvih točaka, u obzir treba uzeti sljedeće:
- tip pružene ATS usluge;
  - obim uobičajenog prometa;
  - točnost sa kojom su zrakoplovi u stanju da se pridržavaju važećeg plana leta;
  - brzina zrakoplova;
  - primijenjeni minimum razdvajanja;
  - kompleksnost strukture zračnog prostora;
  - metode kontrole koje se primjenjuju;
  - početak i kraj značajnih faza leta (penjanje, poniranje, promjena smjera/pravca, itd.);
  - procedure transfera kontrole;
  - aspekti sigurnosti i potrage i spašavanja;
  - radno opterećenje u pilotskoj kabini i tijekom komunikacije zrak-zemlja.
- 5.3 Točke izvješćivanja/javljanja se uspostavljaju kao "obvezne" ili "na zahtjev".
- 5.4 Prilikom uspostavljanja "obveznih" točaka izvješćivanja/javljanja primjenjuju se sljedeći principi:
- "obvezne" točke izvješćivanja/javljanja se ograničavaju na minimalan potreban broj za redovito pružanje informacija ATS jedinicama o kretanju zrakoplova u letu, imajući na umu potrebu da radno opterećenje u kokpitu i radno opterećenje kontrolora i radno opterećenje tijekom komunikacije zrak-zemlja bude minimalno;
  - dostupnost radio-navigacijskih sredstava ne treba obvezno da određuje njihovo određivanje kao "obveznih" točaka izvješćivanja/javljanja;
  - "obvezne" točke izvješćivanja/javljanja ne moraju obvezno biti uspostavljene na granicama FIR-a ili kontrolirane oblasti.
- 5.5 Točke izvješćivanja/javljanja "na zahtjev" mogu se uspostaviti u odnosu na zahtjeve pružanja ATS usluga za dodatnim izvješćivanjem/javljanjem o poziciji kada to zahtijevaju uvjeti prometa.
- 5.6 Određivanje "obveznih" i "na zahtjev" očaka izvješćivanja/javljanja se redovito prati u svrhu održavanja minimalnih potrebnih zahtjeva na redovito izvješćivanje/javljanje o poziciji da bi se osiguralo efikasno pružanje ATS usluga.
- 5.7 Redovito izvješćivanje/javljanje iznad "obveznih" točaka izvješćivanja/javljanja ne treba sistematski da bude obvezno za sve letove u svim okolnostima. Prilikom primjene ovoga principa, posebnu pažnju treba obratiti na sljedeće:
- ne treba zahtijevati da zrakoplovi velikih brzina, koji lete na velikim visinama, vrše redovito izvješćivanje/javljanje o poziciji iznad svih točaka izvješćivanja/javljanja uspostavljenih kao "obvezne" za zrakoplove malih brzina i malih visina;

- ne treba zahtijevati od zrakoplova koji prolazi kroz završnu kontroliranu oblast da vrši redovito izvješćivanje/javljanje o poziciji onoliko često koliko to rade dolazeći i zrakoplovi u odlasku.
- 5.8 U oblastima gdje gorenavedeni principi, vezano za uspostavljanje točaka izvješćivanja/javljanja, ne bi bili izvodljivi, može se uspostaviti sustav izvješćivanja/javljanja sa referiranjem na meridijane geografske dužine ili paralele geografske širine izražene u cijelim stupnjevima.

### DODATAK 3 – PRINCIPI UPRAVLJANJA IDENTIFICIRANJEM STANDARDNIH ODLAZNIH I DOLAZNIH RUTA I POVEZANIH PROCEDURA

#### 1. Oznake za standardne dolazne i odlazne rute i povezane procedure

- 1.1 Sustav oznaka treba da:
- omogućiti identificiranje svake rute na jednostavan i nedvojbjen način;
  - napravi jasnu razliku između:
    - odlaznih i dolaznih ruta;
    - odlaznih ili dolaznih ruta i ostalih ATS ruta;
    - ruta na kojim se zahtijeva navigacija u odnosu na radio-sredstva na zemlji ili navigacijska sredstva u zrakoplovu i ruta na kojim se zahtijeva vizualna navigacija u odnosu na površinu zemlje;
  - bude kompatibilan sa zahtjevima obrade i prikazivanja ATS podataka i podataka iz zrakoplova;
  - bude maksimalno sažet u svojoj operativnoj primjeni;
  - izbjegava suvišne informacije/redundantnost;
  - omogućava dovoljnu mogućnost proširenja koja zadovoljava buduće zahtjeve bez potrebe za suštinskim promjenama;
- 1.2 Svaka ruta se identificira oznakom u običnom/svakodnevnom jeziku i odgovarajućom kodnom oznakom.
- 1.3 U govornoj komunikaciji oznaka treba da je lako razumljiva i povezana sa standardnom odlaznom ili dolaznom rutom i ne smije stvarati bilo kakve poteškoće u izgovoru za pilote i ATS osoblje.

#### 2. Kreiranje oznaka

##### 2.1 Oznaka u običnom/svakodnevnom jeziku

- 2.1.1 Oznaka za standardne odlazne i dolazne rute u običnom/svakodnevnom jeziku se sastoji od:
- osnovne oznake; iza koje slijedi
  - oznaka validnosti; iza koje slijedi
  - oznaka rute, kada se zahtijeva; iza koje slijedi
  - riječ "departure" ili "arrival"; iza koje slijedi
  - riječ "visual", ako je ruta uspostavljena za uporabu od strane zrakoplova koji lete sukladno VFR.
- 2.1.2 Osnovna oznaka je naziv ili kodno ime značajne točke na poziciji gdje počinje standardna odlazna ili standardna dolazna ruta.
- 2.1.3 Oznaka validnosti je broj između 1 i 9.
- 2.1.4 Oznaka rute je jedno slovo engleskog alfabeta. Slova "I" i "O" se ne smiju koristiti.

##### 2.2 Kodirana oznaka

Kodirana oznaka standardnih odlaznih i dolaznih ruta, instrumentalnih ili vizualnih, se sastoji od:

- kodirane oznake ili kodnog imena značajne točke opisane u točki 2.1.1 a) ovoga dodatka; iza koje slijedi oznaka validnosti opisana u točki 2.1.1 b) ovoga dodatka; iza koje slijedi
- oznaka rute opisana u točki 2.1.1 c) ovoga dodatka, kada se zahtijeva.

### 3. Dodjeljivanje oznaka

- 3.1 Svakoju ruti se dodjeljuje zasebna oznaka.  
 3.2 Da bi se napravila razlika između dvije ili više ruta koje su povezane sa istom značajnom točkom (pa tako i sa istom osnovnom oznakom), dodijeliti će se, kako je to opisano u točki 2.1.4 ovoga dodatka, zasebna oznaka rute.

### 4. Dodjeljivanje oznaka validnosti

- 4.1 Oznaka validnosti se dodjeljuje svakoju ruti za identificiranje rute koja je trenutno u uporabi.  
 4.2 Prva oznaka validnosti koja se dodjeljuje je broj "1".  
 4.3 Kad god se ruta mijenja, dodjeljuje se nova oznaka validnosti koja se sastoji od sljedećeg većeg broja. Iza broja "9" će slijediti broj "1".

### 5. Primjeri uporabe običnog/svakodnevnog jezika i kodiranih oznaka

- 5.1 *Primjer 1:* Standardna odlazna ruta – instrumentalna:  
 a) oznaka u običnom/svakodnevnom jeziku: BRECON ONE DEPARTURE  
 b) kodirana oznaka: BCN 1
- 5.1.1 *Značenje:* Ova oznaka označava standardnu instrumentalnu odlaznu rutu koja se završava značajnom točkom BRECON (osnovna oznaka). BRECON je radio-navigacijsko sredstvo sa identificiranjem BCN (osnovna oznaka kodirane oznake). Oznaka validnosti ONE (1 u kodiranoj oznaci) označava ili da je originalna verzija rute u uporabi ili da je napravljena promjena sa prethodne verzije NINE (9) na novu efektivnu verziju ONE (1) (vidjeti 4.3 ovoga dodatka). Odsustvo oznake rute (vidjeti 2.1.4 i 3.2 ovoga dodatka) označava da je samo jedna ruta, u ovom slučaju odlazna ruta, uspostavljena sa referencom na BRECON.
- 5.2 *Primjer 2:* Standardna dolazna ruta – instrumentalna:  
 a) oznaka u običnom/svakodnevnom jeziku: KODAP TWO ALPHA ARRIVAL  
 b) kodirana oznaka: KODAP 2 A
- 5.2.1 *Značenje:* Ova oznaka označava standardnu instrumentalnu dolaznu rutu koja počinje u značajnoj točki KODAP (osnovna oznaka). KODAP je značajna točka koja nije definirana u odnosu na poziciju radio-navigacijskog sredstva i zbog toga joj je dodijeljen petoslovni naziv-kod sukladno Dodatku 2 ovoga pravilnika. Oznaka validnosti TWO (2) označava da je napravljena promjena u odnosu na prethodnu verziju KODAP (1) na novu efektivnu verziju TWO (2). Oznaka rute ALPHA (A) označava jednu ili više ruta uspostavljenih sa referencom na KODAP i predstavlja specifičan karakter dodijeljen toj ruti.
- 5.3 *Primjer 3:* Standardna odlazna ruta – vizualna:  
 a) oznaka u običnom/svakodnevnom jeziku: ADOLA FIVE BRAVO DEPARTURE VISUAL  
 b) kodirana oznaka: ADOLA 5 B
- 5.3.1 *Značenje:* Ova oznaka označava standardnu odlaznu rutu za kontrolirane VFR letove koja se završava u značajnoj točki ADOLA, značajna točka nije definirana u odnosu na poziciju radio-navigacijskog sredstva i zbog toga joj je dodijeljeno petoslovno kodno ime sukladno Dodatku 2 ovoga pravilnika. Oznaka validnosti FIVE (5) označava da je napravljena promjena u odnosu na prethodnu verziju FOUR (4) na novu efektivnu verziju FIVE (5). Oznaka rute BRAVO (B) označava jednu ili više ruta uspostavljenih sa referencom na ADOLA i predstavlja specifičan karakter dodijeljen toj ruti.

### 6. Kreiranje oznaka za MLS/RNAV prilazne procedure

#### 6.1 Oznaka u običnom/svakodnevnom jeziku

- 6.1.1 Oznaka u običnom/svakodnevnom jeziku za MLS/RNAV prilazne procedure se sastoji od:

- a) "MLS"; iza koga slijedi  
 b) osnovna oznaka; iza koje slijedi  
 c) oznaka validnosti; iza koje slijedi  
 d) oznaka rute; iza koje slijedi  
 e) riječ "approach"; iza koje slijedi  
 f) oznaka poletno-sletne staze za koju je procedura uspostavljena.

6.1.2 Osnovna oznaka je naziv ili kodno ime značajne točke u kojoj počinje prilazna procedura.

6.1.3 Oznaka validnosti je broj između 1 i 9.

6.1.4 Oznaka rute je jedno slovo engleskog alfabeta. Slova "I" i "O" se ne smiju koristiti.

6.1.5 Oznaka poletno-sletne staze se određuje sukladno članku 71. Pravilnika o aerodromima.

#### 6.2 Kodirana oznaka

6.2.1 Kodirana oznaka MLS/RNAV prilazne procedure se sastoji od:

- a) "MLS"; iza koga slijedi  
 b) kodirana oznaka ili kodno ime značajne točke opisane u točki 6.1.1 b) ovoga dodatka; iza koje slijedi  
 c) oznaka validnosti opisana u točki 6.1.1 c) ovoga dodatka; iza koje slijedi  
 d) oznaka rute opisana u točki 6.1.1 d) ovoga dodatka; iza koje slijedi  
 e) oznaka poletno-sletne staze opisana u točki 6.1.1 f) ovoga dodatka.

#### 6.3 Dodjeljivanje oznaka

6.3.1 Dodjeljivanje oznaka za MLS/RNAV prilazne procedure se vrši sukladno poglavlju 3. ovoga dodatka. Procedurama koje imaju identične putanje ali različite profile leta dodjeljuju se različite oznake rute.

6.3.2 Slovo oznake rute za MLS/RNAV prilazne procedure se dodjeljuje jedinstveno za sve prilaze na aerodrom sve dok se ne iskoriste sva slova. Samo tada se slova u oznaci rute mogu ponavljati. Uporaba iste oznake rute za dvije rute koje koriste istu MLS zemaljsku opremu nije dozvoljena.

6.3.3 Dodjeljivanje oznake validnosti za prilazne procedure vrši se sukladno poglavlju 4. ovoga dodatka.

#### 6.4 Primjer uporabe običnog/svakodnevnog jezika i kodiranih oznaka

6.4.1 *Primjer:*

- a) oznaka u svakodnevnom jeziku: MLS HAPPY ONE ALPHA APPROACH RUNWAY ONE EIGHT LEFT  
 b) kodirana oznaka: MLS HAPPY 1 A 18L

6.4.2 *Značenje:* Ova oznaka označava MLS/RNAV prilaznu proceduru koja počinje u značajnoj točki HAPPY (osnovna oznaka). HAPPY je značajna točka koja nije definirana u odnosu na poziciju radio-navigacijskog sredstva i zbog toga joj je dodijeljeno petoslovno kodno ime sukladno Dodatku 2 ovoga pravilnika. Oznaka validnosti ONE (1) označava ili da je originalna verzija rute u uporabi ili da je napravljena promjena sa prethodne verzije NINE (9) na novu efektivnu verziju ONE (1). Oznaka rute ALPHA (A) označava jednu ili više ruta uspostavljenih sa referencom na HAPPY i predstavlja specifičan karakter dodijeljen toj ruti.

#### 7. Uporaba oznaka u komunikaciji

7.1 U govornoj komunikaciji se koriste samo oznake koje su kreirane za obični/svakodnevni jezik. U svrhu identificiranja ruta, riječi "departure", "arrival" i "visual" opisane u točkama 2.1.1 d) i 2.1.1 e) smatraju se sastavnim dijelom oznake u običnom/svakodnevnom govoru.

7.2 U štampanoj ili kodiranoj komunikaciji koriste se samo kodirane oznake.

**8. Prikaz ruta i procedura kontroli zračnog prometa**

8.1 Detaljan opis svake trenutno važeće standardne odlazne i/ili dolazne rute/prilazne procedure, uključujući oznaku za uporabu u običnom/svakodnevnom jeziku i kodiranu oznaku, prikazan je na radnoj poziciji na kojoj su

rute/procedure dodijeljene zrakoplovu kao dio ATC odobrenja, ili su na drugi način od značaja u pružanju usluga kontrole zračnog prometa.

8.2 Kada je to moguće, također se daje grafički prikaz ruta/procedura.

**DODATAK 4 – ATS KLASE ZRAČNOG PROSTORA – USLUGE KOJE SE PRUŽAJU I ZAHTJEVI LETA**

Klasa	Vrsta leta	Pružanje usluge razdvajanja	Usluge koje se pružaju	Ograničenja brzine*	Zahtevi radio komunikacije	Potrebno ATC odobrenje
A	samo IFR	svi zrakoplovi	usluge kontrole zračnog prometa	nije primjenljivo	stalna dvosmjerna	da
B	IFR	svi zrakoplovi	usluge kontrole zračnog prometa	nije primjenljivo	stalna dvosmjerna	da
	VFR	svi zrakoplovi	usluge kontrole zračnog prometa	nije primjenljivo	stalna dvosmjerna	da
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	usluge kontrole zračnog prometa	nije primjenljivo	stalna dvosmjerna	da
	VFR	VFR od IFR	1) usluge kontrole zračnog prometa za razdvajanje od IFR 2) VFR/VFR informacije o prometu (i na zahtjev savjeti za izbjegavanje prometa)	250 kt IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	stalna dvosmjerna	da
D	IFR	IFR od IFR	usluge kontrole zračnog prometa, informacije o prometu o VFR letovima (i na zahtjev savjeti za izbjegavanje prometa)	250 kt IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	stalna dvosmjerna	da
	VFR	-	IFR/VFR i VFR/VFR informacije o prometu (i na zahtjev savjeti za izbjegavanje prometa)	250 kt IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	stalna dvosmjerna	da
E	IFR	IFR od IFR	usluge kontrole zračnog prometa i informacije o VFR letovima u onoj mjeri koliko je to primjenljivo	250 kt IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	stalna dvosmjerna	da
	VFR	-	informacije o prometu u mjeri u kojoj je to primjenljivo	250 kt IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	ne	ne
F	IFR	IFR od IFR koliko je to primjenljivo	savjetodavne usluge u zračnom prometu; usluge informiranja u letu	250 kt IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	stalna dvosmjerna	ne
	VFR	-	usluge informiranja u letu	250 kt IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	ne	ne
G	IFR	-	usluge informiranja u letu	250 kt IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	stalna dvosmjerna	ne
	VFR	-	usluge informiranja u letu	250 kt IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	ne	ne

\* Kada je prijelazna visina niža od 3050 m (10000 ft) AMSL, FL 100 treba koristiti umjesto 10000 ft

**DODATAK 5 – ODGOVORNOST VEZANO ZA USLUGE DIZAJNIRANJA PROCEDURA ZA INSTRUMENTALNO LETENJE**

1. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi uspostavlja i/ili osigurava pružanje usluge dizajniranja procedura za instrumentalno letenje.
2. BHDCA je nadležna za odobravanje procedura za instrumentalno letenje kroz postupak prihvatanja promjena u funkcionalnom ATM sustavu.
3. Procedure za instrumentalno letenje se dizajniraju na temelju kriterija utvrđenih u zahtjevima propisa koji reguliraju ovu oblast.
4. Pružatelj usluga dizajniranja procedura za instrumentalno letenje, koji dizajnira proceduru za aerodrom ili zračni prostor u nadležnosti Bosne i Hercegovine, ispunjava uvjete utvrđene u propisima koji reguliraju ovu oblast.

5. Pružatelj usluga dizajniranja procedura za instrumentalno letenje ima uspostavljen sustav upravljanja kvalitetom koji provodi u svakoj fazi procesa dizajniranja procedura za instrumentalno letenje.
6. BHDCA donosi poseban propis kojim se utvrđuju zahtjevi iz točaka 3, 4. i 5. ovog dodatka, a također tim propisom se utvrđuju zahtjevi za održavanje i periodičnu reviziju procedura za instrumentalno letenje koje se koriste na aerodromima i u zračnom prostoru u nadležnosti Bosne i Hercegovine, s tim da interval za periodičnu reviziju procedura za instrumentalno letenje ne prelazi pet godina.