

Na osnovu čl. 16. i čl. 61. st. (2) Zakona o upravi („Službeni glasnik BiH“ broj 32/02 i 102/09), te čl. 4. st. (2), 5. st. (2), čl. 14. st. (1) i (3), čl. 16. st. (1), čl. 27., čl. 28. te čl. 122. st. (1) i (2) Zakona o vazduhoplovstvu Bosne i Hercegovine („Službeni glasnik BiH“ broj 39/09), generalni direktor Direkcije za civilno vazduhoplovstvo Bosne i Hercegovine, donosi:

PRAVILNIK

O USLUGAMA KONTROLE VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA

DIO PRVI – UVODNE NAPOMENE

Član 1.

(Predmet i cilj)

(1) Predmet ovog pravilnika je definisanje funkcija i zadatka nadležne vazduhoplovne vlasti i pružalaca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja u Bosni i Hercegovini, kako bi se osiguralo bezbjedno, redovno i efikasno odvijanje vazdušnog saobraćaja.

Član 2.

(Pojmovi i skraćenice)

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

- a) Aerodrom (*Aerodrome*): Definisani prostor na kopnu ili vodi (uključujući zgrade, instalacije i opremu) namijenjen, u cijelosti ili djelimično za dolazak, odlazak i kretanje vazduhoplova po tlu;
- b) Aerodromska kontrola vazdušnog saobraćaja (*Aerodrome Control Service*): Usluga kontrole vazdušnog saobraćaja koja se pruža za potrebe aerodromskog saobraćaja;
- c) Aerodromska platforma (*Apron*): Definisana oblast, na aerodromu, namjenjena za smještaj vazduhoplova u svrhu utovara ili istovara putnika, pošte ili tereta, ukrcavanje goriva, parkiranje ili održavanje;
- d) Aerodromski kontrolni toranj (*Aerodrome Control Tower*): Jedinica uspostavljena u svrhu obavljanja kontrole vazdušnog saobraćaja za potrebe aerodromskog saobraćaja;
- e) Anemometar (*Anemometer*): Instrument za mjerenje brzine vjetra;
- f) Apsolutna visina/visina nadvišavanja prepreka (*Obstacle Clearance Altitude/Height-OCA/H*): Najniža apsolutna visina/visina iznad nadmorske visine praga piste ili aerodroma koja se koristi u svrhu minimalnog nadvišavanja prepreka;
- g) ATC odobrenje (*Air Traffic Control Clearance*): Odobrenje vazduhoplovu za nastavak leta pod određenim uslovima utvrđenim od strane kontrolora vazdušnog saobraćaja;
- h) ATS ruta (*ATS Route*): Specifična ruta projektovana za kanalsanje protoka saobraćaja, kao neophodna za pružanje usluga kontrole vazdušnog saobraćaja;

- i) Barometarska visina (*Pressure-altitude*): Atmosferski pritisak izražen kroz apsolutnu visinu koja odgovara tom pritisku u standardnoj atmosferi;
- j) Bezbjednosni zahtjev: Podrazumijeva sredstvo za ublažavanje rizika, definisano strategijom ublažavanja rizika, koje omogućuje postizanje posebnog bezbjednosnog cilja; bezbjednosni zahtjevi uključuju organizacione, operativne, proceduralne, funkcionalne zahtjeve, zahtjeve u pogledu uspješnosti djelovanja i interoperabilnosti ili u pogledu funkcija okruženja;
- k) Direkcija za civilno vazduhoplovstvo Bosne i Hercegovine (*Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation*): Nadležna vazduhoplovna vlast Bosne i Hercegovine;
- l) Državna nadzorna vlast / Nacionalno nadzorno tijelo (*National Supervisory Authority*): označava tijelo ili tijela koje je imenovala ili ustanovila Bosna i Hercegovina kao svoja nacionalna ovlaštena tijela u skladu sa Zakonom o vazduhoplovstvu Bosne i Hercegovine, član 16. stav (1), i Pravilnikom kojim se uspostavlja okvir za stvaranje jedinstvenog evropskog neba, član 5. stav (1) i članom 4. Uredbe (EZ) broj 549/2004, koja se nalazi u Dodatku I navedenog pravilnika;
- m) Faza neizvjesnosti (*Uncertainty Phase*): Situacija kada postoji neizvjesnost u pogledu bezbjednosti vazduhoplova i putnika;
- n) Faza opasnosti (*Distress Phase*): Situacija kada postoji razlog za uvjerenje da vazduhoplovu i putnicima prijete ozbiljna opasnost i da se zahtjeva hitna intervencija i pomoć;
- o) Faza uzbune (*Alert Phase*): Situacija kada postoji opravdana bojazan u pogledu bezbjednosti vazduhoplova i ljudi u njemu;
- p) Geoid (*Geoid*): Površina jednakih potencijala (ekvipotencijalna površina) u polju Zemljine gravitacije koja se poklapa sa mirnom površinom srednjeg nivoa mora (MSL) kontinuirano produženom kroz kontinente;
- r) Gregorijanski kalendar (*Gregorian Calendar*): Opšteprihvaćeni kalendar koji je prvi put uveden 1582. godine za izračunavanje godine koja se više približava tropskoj godini od Julijanskog kalendara (ISO 19108);
- s) IFR let (*IFR Flight*): Let koji se obavlja prema pravilima za instrumentalno letenje;
- t) Instrumentalni meteorološki uslovi (*Instrument Meteorological Conditions - IMC*): Meteorološki uslovi (vidljivost, udaljenost od oblaka i baza oblaka) manji od minimuma utvrđenih za vizuelne meteorološke uslove;
- u) Izvještaj iz vazduha (*Air Report*): Izvještaj iz vazduhoplova u letu koji je sastavljen u skladu sa zahtjevima o javljanju pozicije i prosljeđivanju operativnih i/ili meteoroloških informacija;
- v) Jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja (*Air Traffic Control Unit*): Opšti pojam koji označava oblasnu kontrolu vazdušnog saobraćaja, prilaznu kontrolu vazdušnog saobraćaja i aerodromsku (toranjsku) kontrolu vazdušnog saobraćaja;
- z) Komercijalni vazdušni transport (*Commercial Air Transport*): Svaka vazduhoplovna operacija koja uključuje transport putnika, tereta ili pošte za naknadu ili u najam;

- aa) Kontrola kvaliteta (*Quality control*): Operativni postupci i aktivnosti koje se koriste da bi se ispunili zahtjevi za kvalitet (ISO 9000);
- bb) Kontrolisana oblast (*Control Area*): Kontrolisani vazdušni prostor koji se prostire iznad utvrđene granice iznad zemlje;
- cc) Kontrolisana zona (*Control Zone*): Kontrolisani vazdušni prostor koji se prostire od zemlje do određenog nivoa u visinu;
- dd) Kontrolisani aerodrom (*Controlled Aerodrome*): Aerodrom na kome se pruža usluga kontrole vazdušnog saobraćaja;
- ee) Kontrolisani let (*Controlled Flight*): Svaki let za koji je potrebno odobrenje kontrole vazdušnog saobraćaja;
- dd) Kontrolisani vazdušni prostor (*Controlled Airspace*): Vazdušni prostor određenih dimenzija u kojem je obezbijeđena usluga kontrole letenja u skladu sa klasifikacijom vazdušnog prostora;
- ee) Kružni prilaz (*Circling Approach*): Produžetak instrumentalnog prilaza koji omogućava kružni (vizuelni) prilaz preko aerodroma prije slijetanja;
- ff) Kvalitet (*Quality*): Stepen do kojeg skup svojstvenih karakteristika ispunjava zahtjeve (ISO 9000);
- gg) Minimalna apsolutna visina/visina snižavanja (*Minimum Descent Altitude/Height – MDA/H*): Unaprijed utvrđena apsolutna visina/visina tokom nepreciznog prilaženja ili prilaženja kruženjem ispod koje se snižavanje ne smije nastaviti bez potrebne vidljivosti zemaljskih orijentira;
- hh) Mod (*Mode*): Broj ili slovo koje se odnosi na određeni razmak impulsa signala emitovanih od uređaja na zemlji (interogatora) koji šalju upite transponderu;
- ii) Nesreća (*Accident*): Događaj koji je u vezi sa operacijom vazduhoplova, kada se radi o vazduhoplovu 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 vazduhoplova bez posade, koji se dešava u vremenskom periodu između momenta kada je vazduhoplov spreman za let do momenta kada se prizemlji i kada se glavni pogonski sistemi isključe, a u kome:
 - 1) je osoba smrtno ili ozbiljno povrijeđena kao rezultat:
 - boravka u vazduhoplovu,
 - kontakta sa bilo kojim dijelom vazduhoplova, uključujući dijelove koji su otkinuti sa vazduhoplova,
 - direktne izloženosti eksploziji, osim ukoliko povrede nisu nastale prirodnim uzrocima samopovređivanjem ili povredom od strane drugih lica, ili su povrede nanešene slijepim putnicima skrivenim izvan područja dostupnih putnicima i posadi, ili
 - 2) vazduhoplov trpi oštećenje ili otkaz dijela konstrukcije koji:

- ima negativan efekat na izdržljivost konstrukcije, performanse ili karakteristike vazduhoplova, i
- 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, sondi, guma, kočnica, točkova, aerodinamičke oplate, dijelova oplate, vrata stajnog trapa, vjetrobranskog stakla, (kao što su manja udubljenja ili rupe na oplati vazduhoplova), ili manja oštećenja glavnih elisa, repnih elisa, stajnog trapa, i onih nastalih od grada ili udara ptica (uključujući rupe na kućištima antena).

3) je vazduhoplov nestao ili je u potpunosti nedostupan.

- jj) Neusklađenost (*Noncompliance*): Nedostatak u osobini, dokumentaciji ili proceduri u odnosu na važeće propise;
- kk) Neusaglašenost (*Nonconformity*): Nedostatak u osobini, dokumentaciji ili proceduri u odnosu na važeće standarde;
- ll) Nivo (*Level*): Opšti izraz koji se odnosi na vertikalni položaj vazduhoplova u letu i ima različito značenje: relativna visina, apsolutna visina ili nivo leta;
- mm) Nivo leta (*Flight Level*): Označava površinu konstantnog atmosferskog pritiska koji je vezan za određeni pritisak od 1013,2 hPa i odvojen je od druge takve površine specifičnim intervalima pritiska;
- nn) Oblasna kontrola vazdušnog saobraćaja (*Area Control Service*): Pružalac usluga/služba kontrole vazdušnog saobraćaja za kontrolisane letove u kontrolisanoj oblasti;
- oo) Ograničena zona (*Restricted Area*): Dio vazdušnog prostora definisanih dimenzija, iznad zemlje i teritorijalnih voda neke države, unutar kojeg je letenje vazduhoplova ograničeno u skladu sa određenim uslovima;
- pp) Opasna zona (*Danger Area*): Je vazdušni prostor definisanih dimenzija unutar kojeg, u određenim periodima, mogu postojati aktivnosti opasne po letenje vazduhoplova;
- rr) Opasnost (*Hazard*): Označava bilo koje stanje, događaj ili okolnost koji bi mogli prouzrokovati nesreću;
- ss) Operativna organizacija: Organizacija odgovorna za pružanje tehničkih usluga podrške u vazdušnom saobraćaju, komunikaciji, navigaciji ili nadzoru;
- tt) Operator (*Operator*): Lice, organizacija ili preduzeće koje je angažovano ili nudi da se angažuje u operacijama vazduhoplova;
- uu) Opšte vazduhoplovstvo (*General Aviation*): Sve operacije vazduhoplova osim komercijalnog vazdušnog saobraćaja ili radova iz vazduha;
- vv) Organizacija: Pružalac usluga vazdušne plovidbe ili subjekt koji obezbjeđuje upravljanje protokom vazdušnog saobraćaja ili upravljanje vazdušnim prostorom;
- zz) Osiguravanje bezbjednosti letenja (*Safety Assurance*): Označava sve planirane i sistemske radnje neophodne kako bi se stvorila odgovarajuća pouzdanost da su

proizvod, usluga, organizacija ili funkcionalni sistem postigli prihvatljiv ili tolerantan nivo bezbjednosti letenja;

- aaa) Ozbiljni incident/nezgoda (*Serious Incident*): Incident/nezgoda koji se dogodio u okolnostima koje upućuju na to da je postojala velika vjerovatnoća da se dogodi nesreća i koji je u vezi sa operacijom vazduhoplova, kada se radi o vazduhoplovu 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 vazduhoplova bez posade, koji se dešava u vremenskom periodu između momenta kada je vazduhoplov spreman za let do momenta kada se prizemlji i kada se glavni pogonski sistemi isključe;
- bbb) Ozbiljnost opasnosti (*Severity*): Stepen uticaja opasnosti ili posljedica opasnosti na korišćenje vazduhoplova;
- ccc) Plan leta (*Flight Plan*): Određene informacije koje se dostavljaju jedinicama koje pružaju operativne usluge kontrole vazdušnog saobraćaja, a odnose se na namjeravani let ili dio leta vazduhoplova;
- ddd) Podatak (*Datum*): Bilo koja veličina ili red veličina koje mogu da služe kao referenca ili osnova za izračunavanje drugih veličina (ISO 19104);
- eee) Poletno-sletna staza (*Runway*): Definisana pravougaona površina na kopnenom aerodromu pripremljena za slijetanje i polijetanje vazduhoplova;
- fff) Politika bezbjednosti (*Safety Policy*): Predstavlja izjavu organizacije o osnovnom pristupu kojim ta organizacija postiže nivo bezbjednosti koji je prihvatljiv;
- ggg) Praćenje bezbjednosti (*Safety Monitoring*): Sistematske aktivnosti koje se preduzimaju da bi se otkrile promjene koje imaju uticaj na pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi, a te aktivnosti imaju za cilj uspostavljanje nivoa bezbjednosti koji se može tolerisati;
- hhh) Prag (*Threshold*): Početak dijela poletno-sletne staze upotrebljiv za slijetanje;
 - iii) Prelazna apsolutna visina (*Transition Altitude*): Apsolutna visina na kojoj, odnosno, ispod koje se vertikalna pozicija vazduhoplova izražava u vidu apsolutne visine (mjerena na osnovu QNH pritiska);
 - jjj) Prelazni nivo (*Transition level*): Prvi nivo leta iznad prelazne apsolutne visine koji se može koristiti;
- kkk) Prepreka (*Obstacle*): Svi nepokretni (privremeni ili stalni) i pokretni objekti ili njihovi dijelovi koji:
 - a) su smješteni na površini namijenjenoj za kretanje vazduhoplova po tlu; ili
 - b) probijaju definisanu površinu koja će biti slobodna od prepreka zbog bezbjednosti vazduhoplova u letu; ili
 - c) se nalaze izvan definisanih površina i ocijenjeni su kao opasni za vazduhoplovnu navigaciju;

- III) Prilazna kontrola vazdušnog saobraćaja (*Approach Control Service*): Pružalac usluga/služba kontrole vazdušnog saobraćaja za dolazne i odlazne kontrolisane letove;
- mmm) Proces: Podrazumjeva skup međusobno povezanih ili uzajamno djelujućih radnji koji pretvara ulazne elemente u izlazne elemente;
- nnn) Provjera: Podrazumjeva potvrdu predočavanjem objektivnih dokaza da su specifikovani zahtjevi ispunjeni;
- ooo) Pružalac usluga kontrole vazdušnog saobraćaja: Bilo koje pravno ili fizičko lice koje pruža usluge kontrole vazdušnog saobraćaja za opšti vazdušni saobraćaj, uključujući i organizaciju koja je podnijela zahtjev za dobijanje sertifikata za pružanje tih usluga;
- ppp) Pružalac usluga vazdušne plovidbe: Bilo koje pravno ili fizičko lice koje pruža usluge vazdušne plovidbe za opšti vazdušni saobraćaj, uključujući i organizaciju koja je podnijela zahtjev za dobijanje sertifikata za pružanje tih usluga;
- rrr) Putanja (*Track*): Projekcija putanje vazduhoplova u odnosu na površinu zemlje čiji je smjer u bilo kojoj tački obično izražen u stepenima u odnosu na sjever (stvarni, magnetni ili koordinatni);
- sss) Rad iz vazduha (*Aerial Work*): Operacija u kojoj se vazduhoplov koristi za specijalne usluge u poljoprivredi, građevinarstvu, za potrebe snimanja/fotografisanja, u cilju osmatranja i praćenja, traganja i spašavanja, marketinga;
- ttt) Rizik (*Risk*): Označava kombinaciju opšte vjerovatnoće ili učestalosti pojavljivanja štetnog uticaja izazvanog opasnošću i ozbiljnost tog uticaja;
- uuu) Sertifikacija (*Certification*): Predstavlja postupak utvrđivanja da proizvod, usluga, organizacija ili pojedinac ispunjavaju zahtjeve relevantnog standarda. Postupak se završava zvaničnom potvrdom – sertifikatom o usaglašenosti i upisom imaoca sertifikata u relevantan registar;
- vvv) Sertifikat za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi: Javna isprava koju izdaje Državna nadzorna vlast / Nacionalno nadzorno tijelo, kojom se potvrđuje da pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi ispunjava uslove za pružanje jedne ili više usluga u vazdušnoj plovidbi;
- zzz) SIGMET informacija (*SIGMET information*): Informacija koju izdaje služba meteorološkog bdijenja, a odnosi se na javljanje ili očekivano javljanje određenih vremenskih pojava na ruti koje mogu uticati na bezbjednost leta;
- aaaa) Sistem upravljanja bezbjednošću (*Safety Management System – SMS*): Obuhvata organizaciju, procedure i sistem odgovornosti kojima se uspostavlja i održava prihvatljiv nivo bezbjednosti u radu pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi;
- bbbb) SSR kod (*SSR Code*): Broj koji emituje transponder kada uređaj koji šalje upit (interogator) na zemlji i transponder na vazduhoplovu rade istovremeno na istom modu i kodu;

- cccc) Stepen ozbiljnosti (*Severity Class*): Vrednovanje ozbiljnosti koje predstavlja izraz veličine uticaja opasnosti na operacije vazduhoplova i izražava se numerički od 1 (najozbiljniji) do 5 (najmanje ozbiljan);
- dddd) Taksiranje (*Taxiing*): Kretanje vazduhoplova na površini aerodroma uz upotrebu sopstvenog pogona, isključujući polijetanje i slijetanje;
- eeee) Transponder (*Transponder*): Radarski primopredajnik na vazduhoplovu koji automatski prima radio signale 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;
- ffff) Upravljanje kvalitetom (*Quality management*): Koordinisane aktivnosti koje usmjeravaju i kontrolišu organizaciju u pogledu kvaliteta (ISO 9000);
- gggg) Umanjenje rizika (*Risk Mitigation*): Mjere koje se preduzimaju sa ciljem kontrole ili sprečavanja opasnosti koja može da ima štetne posljedice i u cilju dovođenja rizika na nivo bezbjednosti koji se može tolerisati;
- hhhh) Uočavanje opasnosti (*Hazard Identification*): Proces kojim se određuje kakva opasnost može da se dogodi, zašto može da se dogodi i kako može da se dogodi;
- iiii) Usluge: Označavaju uslugu u vazdušnoj plovidbi ili skup usluga u vazdušnoj plovidbi;
- jjjj) Usluge informisanja u letu (*Flight Information Service*): Usluge u cilju pružanja savjeta i informacija korisnih za bezbjedno i efikasno odvijanje vazdušnog saobraćaja;
- kkkk) Usluge pružanja kontrole vazdušnog saobraćaja (*Air Traffic Control Service*): Usluge koje se pružaju u svrhu:
- a) spriječavanja sudara:
- 1) između vazduhoplova, i
 - 2) na manevarskim površinama između vazduhoplova i prepreka; i
- b) ubrzavanja i održavanja redovnog protoka vazdušnog saobraćaja;
- llll) Usluge uzbunjivanja (*Alerting Service*): Usluge koje se obavljaju u cilju izvještavanja nadležnih organizacija, a tiču se vazduhoplova kome je potrebna pomoć traganja i spašavanja, i pomoć takvim organizacijama u akcijama traganja i spašavanja;
- mmmm) Vazduhoplov (*Aircraft*): Svaka mašina koja se održava u atmosferi zbog reakcije vazduha, osim reakcije vazduha u odnosu na zemljinu površinu;
- nnnn) Zabranjena zona (*Prohibited Area*): je vazdušni prostor definisanih dimenzija iznad zemlje ili teritorijalnih voda neke države u kojem je letenje vazduhoplova zabranjeno;

- oooo) Zalutali vazduhoplov (*Strayed Aircraft*): Vazduhoplov koji je značajno skrenuo sa namjeravane putanje ili koji prijavi da se izgubio;
- pppp) Završno prilaženje (*Final Approach*): Dio postupka instrumentalnog prilaženja koji započinje na utvrđenom fiksu ili tački završnog prilaženja, ukoliko takav fiks ili tačka završnog prilaženja nisu određeni:
- a) koji započinje na kraju posljednjeg proceduralnog, osnovnog ili doletnog zaokreta prilazne procedure, ukoliko je određena;
 - b) koji počinje u tački priključenja posljednjoj utvrđenoj putanji utvrđenoj u proceduri prilaženja;
 - c) koji završava u tački u okolini aerodroma sa koje slijetanje može biti obavljeno ili započeta procedura neuspjelog prilaženja;
- rrrr) VFR let (*VFR flight*): Let koji se obavlja prema pravilima za vizuelno letenje;
- ssss) Validacija (*Validation*): Potvrda, pružanjem objektivnih dokaza, da su zahtjevi za specifičnu upotrebu ili primjenu ispunjeni (ISO 9000);
- tttt) Verifikacija (*Verification*): Potvrda, kroz pružanjem objektivnih dokaza, da su specifični zahtjevi ispunjeni (ISO 9000);
- uuuu) Vidljivost (*Visibility*): Vidljivost za vazduhoplovne namjene 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;
 - b) najveće udaljenosti na kojoj se svjetla jačine 1000 kandela mogu vidjeti i identifikovati u odnosu na neosvijetljenu pozadinu;
- zzzz) Vidljivost pri zemlji (*Ground Visibility*): Vidljivost na aerodromu koju je utvrdila ovlašćena stručna osoba;
- aaaa) Vidljivost u letu (*Flight Visibility*): Vidljivost iz pilotske kabine u smjeru kretanja vazduhoplova;
- bbbb) Visina (*Height*): Vertikalno rastojanje nivoa, tačke ili objekta koji se smatra tačkom, mjereno od utvrđene vrijednosti;
- cccc) Vizuelni meteorološki uslovi (*Visual Meteorological Conditions - VMC*): Meteorološki uslovi izraženi kao vidljivost, rastojanje od oblaka i baza oblaka jednaki ili veći od utvrđenih minimuma;
- dddd) Vizuelni prilaz (*Visual Approach*): Prilaženje vazduhoplova tokom IFR leta, u kome jedan dio ili cijeli postupak instrumentalnog prilaženja nije završen, pa se prilaženje odvija uz vidljivost zemlje;
- (2) Skraćenice upotrebljene u ovom pravilniku imaju slijedeće značenje:
- a) ADS-B (*Automatic Dependent Surveillance - Broadcast*): Sredstva pomoću koji vazduhoplov, vozila na aerodromu i ostali objekti mogu automatski slati i/ili primati

podatke kao što su identifikacija, pozicija i dodatne podatke, kada je prihvatljivo, u modu za emitovanje putem data-link-a;

- b) ADS-C (*Automatic Dependent Surveillance - Contract*): Sredstva pomoću kojih se uslovi ADS-C sporazuma razmjenjuju između zemaljskih sistema i vazduhoplova, putem data-link-a, specifikujući pod kojim uslovima se pokreću ADS-C izvještaji i koji će podaci biti sadržani u izvještajima;
- c) AFTM (*Air Traffic Flow Management*): Upravljanje tokom vazdušnog saobraćaja;
- d) AIP (*Aeronautical Information Publication*): Zbornik vazduhoplovnih informacija;
- e) AIRAC (*Aeronautical Information Regulation and Control*): Regulisanje i kontrola vazduhoplovnih informacija;
- f) AIRMET (*Air Meteorological Information Report*): Informacija koja se odnosi na meteorološke pojave na ruti na malim visinama i koje mogu imati uticaja na bezbjednost letenja;
- g) AIS (*Aeronautical Information Services*): Usluge vazduhoplovnog informisanja u vazdušnoj plovidbi;
- h) ALERFA: Kodna riječ koja se koristi za označavanje faze uzbune;
- i) ASM (*Air Space Management*): Upravljanje vazdušnim prostorom;
- j) ATIS (*Automatic Terminal Information Service*): Usluga automatskog informisanja u završnoj kontrolisanoj oblasti;
- k) ATS (*Air Traffic Services*): Usluge kontrole vazdušnog saobraćaja u vazdušnoj plovidbi;
- l) BHDCA (*Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation*): Direkcija za civilno vazduhoplovstvo Bosne i Hercegovine;
- m) CNS (*Communication, Navigation or Surveillance*): Usluge komunikacije, navigacije ili nadzora u vazdušnoj plovidbi;
- n) CRC (*Cyclic Redundancy Check*): Provjera ciklične redundancije;
- o) DETRESFA: Kodna riječ koja se koristi za označavanje faze opasnosti;
- p) FIR (*Flight Information Region*): Oblast informisanja u letu;
- r) ft (feet): Stopa;
- s) IAS (*Indicated Airspeed*): Instrumentalna vazdušna brzina;
- t) INCERFA: Kodna riječ koja se koristi za označavanje faze neizvjesnosti;
- u) ICAO (*International Civil Aviation Organisation*): Međunarodna organizacija civilnog vazduhoplovstva;
- v) kt (Knot): Čvor, jedinica mjere za brzinu;

- z) MET (*Meteorological Services*): Meteorološke usluge u vazdušnoj plovidbi;
- aa) MLS (*Microvawe Landing System*): Mikrotalasni sistem za slijetanje;
- bb) MSL (*Mean Sea Level*): Srednji nivo mora;
- cc) NDB (*Non-Directional radio Beacon*): Neusmjereni radio far;
- dd) NM (*Nautical Mile*): Nautička milja;
- ee) NOTAM (*Notice To Airman*): Telekomunikaciono distribuisana poruka koja sadrži informacije o uspostavljanju, stanju ili izmjeni vazduhoplovnog sredstva, službe, postupka ili opasnosti, čije je blagovremeno poznavanje neophodno osoblju koje učestvuje u pripremi i izvršenju leta;
- ff) NSA (*National Supervisory Authority*): Državna nadzorna vlast / Nacionalno nadzorno tijelo;
- gg) OFIS (*Operational Flight Information Service*): Operativno informisanje u letu;
- hh) PBN (*Performance Based Navigation*): Navigacija zasnovana na mogućnostima vazduhoplova;
- ii) QFE (*Atmospheric pressure at aerodrome elevation or at runway threshold*): Atmosferski pritisak na nadmorskoj visini aerodroma ili na pragu poletno-sletne staze;
- jj) QMS (*Quality Management System*): Sistem upravljanja kvalitetom;
- kk) QNE: Standardni pritisak (1013,25 hPa), po kome se izračunava visina vazduhoplova kada leti na nivoima leta;
- ll) QNH (*Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground*): Podešavanje visinomjera da bi se dobila nadmorska visina kad je vazduhoplov na zemlji;
- mm) RCP (*Required Communication Performance*): Nivo zahtjevanih komunikacionih performansi;
- nn) RNAV (*Area Navigation*): Prostorna navigacija;
- oo) RVR (*Runway Visual Range*): Vidljivost duž poletno-sletne staze;
- pp) SID (*Standard Instrument Departure*): Standardni instrumentalni odlazak;
- rr) SMS (*Safety Management System*): Sistem upravljanja bezbjednošću;
- ss) SSR (*Secondary Surveillance Radar*): Sekundarni nadzorni radar;
- tt) STAR (*Standard Instrument Arrival*): Standardni instrumentalni dolazak;
- uu) VAAC (*Volcanich Ash Advisory Centre*): Savjetodavni centar za praćenje vulkanskog pepela;
- vv) VOR (*VHF Omnidirectional Radio Range*): VHF svesmjerni radio-far;

zz) WGS-84 (*World Geodetic System 1984*) – Svjetski geodetski sistem 1984;

aaa) UTC (*Coordinated Universal Time*) – Univerzalno koordinisano vrijeme.

DIO DRUGI – OPŠTE ODREDBE

Član 3. (Nadležna vazduhoplovna vlast)

(1) Na osnovu Člana 16. stav (1) Zakona o vazduhoplovstvu Bosne i Hercegovine („Službeni glasnik BiH“ broj 39/09) nadležni organ za sertifikovanje pružalaca usluga vazdušne plovidbe i sprovođenje nadzora nad pružanjem usluga vazdušne plovidbe, s ciljem održavanja bezbjednosti vazdušne plovidbe, za organizacije čije se glavno sjedište rada i, ako imaju, registrovana kancelarija nalazi u Bosni i Hercegovini, je BHDCA kao državna nadzorna vlast / nacionalno nadzorno tijelo.

(2) BHDCA osigurava odgovarajući nadzor primjene ovog pravilnika, naročito na bezbjedne i efikasne operacije pružaoca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja koji pružaju usluge u vazdušnom prostoru koji je u nadležnosti Bosne i Hercegovine.

(3) BHDCA provodi odgovarajuće nadzore i preglede radi provjere usklađenosti sa opštim i posebnim zahtjevima pružanja usluga kontrole vazdušnog saobraćaja.

(4) BHDCA će zaključiti odgovarajuće sporazume o saradnji kako bi osigurala adekvatan nadzor pružaoca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja koji posjeduje važeći sertifikat druge države, a koji pruža usluge koje se odnose na vazdušni prostor u nadležnosti Bosne i Hercegovine.

Član 4. (Usklađenost)

Ovaj pravilnik je u skladu sa standardima i preporučenom praksom ICAO-a, sadržanim u navedenim dokumentima:

- a) Aneks 11 – Usluge kontrole vazdušnog saobraćaja (*ICAO Annex 11, Air Traffic Services*),
- b) ICAO Dokument 4444 – Procedure za pružanje usluga kontrole vazdušnog saobraćaja - Upravljanje vazdušnim saobraćajem (*Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management*),
- c) ICAO Dokument 7030 – Dodatne regionalne procedure – Pravila letenja i usluge kontrole vazdušnog saobraćaja (*Regional Supplementary Procedures – Rules of the Air and Air Traffic Services*),
- d) ICAO Dokument 8400 – ICAO skraćenice i kodovi (*ICAO Abbreviations and Codes*).

Član 5. (Zadaci pružaoca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja)

Zadaci pružaoca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja su:

- a) spriječavanje sudara između vazduhoplova;
- b) spriječavanje sudara između vazduhoplova i vazduhoplova i prepreka na manevarskim površinama;
- c) poboljšavanje i održavanje urednog protoka vazdušnog saobraćaja;
- d) pružanje savjeta i informacija korisnih za bezbjedno i efikasno vođenje saobraćaja;
- e) obavještanje odgovarajućih organizacija o vazduhoplovima za kojima je pokrenuta potraga ili akcija spašavanja i pružanje pomoći takvim organizacijama, po potrebi.

Član 6. **(Podjela usluga kontrole vazdušnog saobraćaja)**

Usluge kontrole vazdušnog saobraćaja obuhvataju slijedeće:

- a) Usluge pružanja kontrole vazdušnog saobraćaja (*Air Traffic Control Service*), koje se, da bi se ispunili zahtjevi iz Člana 5. ovog pravilnika, dijele na:
 - 1) Oblasna kontrola vazdušnog saobraćaja (*Area Control Service*), pružanje usluga kontrole vazdušnog saobraćaja za kontrolisane letove, osim onih dijelova takvih letova opisanih u alinejama 2) i 3) ove tačke, a sve u cilju ispunjavanja zahtjeva iz tač. a) i c) Člana 5. ovog pravilnika;
 - 2) Prilazna kontrola vazdušnog saobraćaja (*Approach Control Service*), pružanje usluga kontrole vazdušnog saobraćaja za one dijelove kontrolisanih letova povezanih sa prilazom ili odletom, a sve u cilju ispunjavanja zahtjeva iz tač. a) i c) Člana 5. ovog pravilnika;
 - 3) Aerodromska kontrola vazdušnog saobraćaja (*Aerodrome Control Service*), pružanje usluga kontrole vazdušnog saobraćaja za aerodromski saobraćaj, osim onih dijelova takvih letova opisanih u alineji 2) ove tačke, a sve u cilju ispunjavanja zahtjeva iz tač. a), b) i c) Člana 5. ovog pravilnika;
- b) Usluge informisanja u letu (*Flight Information Service*), u cilju ispunjavanja uslova iz tačke d) Člana 5. ovog pravilnika;
- c) Usluge uzbuñivanja (*Alerting Service*), u cilju ispunjavanja uslova iz tačke e) Člana 5. ovog pravilnika.

Član 7. **(Utvrdjivanje potreba za pružanjem usluga kontrole vazdušnog saobraćaja)**

(1) Potreba za pružanjem usluga kontrole vazdušnog saobraćaja se utvrđuje uzimajući u obzir slijedeće:

- a) vrstu vazdušnog saobraćaja;

- b) gustinu vazdušnog saobraćaja;
- c) meteorološke uslove;
- d) ostale faktore koji mogu biti relevantni.

(2) Opremljenost vazduhoplova sistemom za izbjegavanje sudara u letu (*Airborne Collision Avoidance Systems – ACAS*) ne može biti faktor u utvrđivanju potrebe za pružanjem usluga kontrole vazdušnog saobraćaja u toj oblasti.

Član 8.

(Označavanje dijelova vazdušnog prostora i kontrolisanih aerodroma u kojim se pružaju usluge kontrole vazdušnog saobraćaja)

(1) Dijelovi vazdušnog prostora ili određeni aerodromi u kojim se pružaju usluge kontrole vazdušnog saobraćaja se označavaju u skladu sa vrstom usluga kontrole vazdušnog saobraćaja koje se u njima pružaju.

(2) Označavanje određenih dijelova vazdušnog prostora i određenih aerodroma u kojima se pružaju određene vrste usluga kontrole vazdušnog saobraćaja vrši se na slijedeći način:

- a) Oblast informisanja u letu (*Flight Information Region – FIR*), oni dijelovi vazdušnog prostora u kojim se pružaju usluge letnih informacija i usluge uzbunjivanja;
- b) Kontrolisane oblasti i kontrolisane zone (*Control Areas and Control Zones*), oni dijelovi vazdušnog prostora u kojim se pružaju usluge kontrole vazdušnog saobraćaja:
 - 1) za IFR letove;
 - 2) oni dijelovi kontrolisanog vazdušnog prostora gdje se usluge kontrole vazdušnog saobraćaja takođe pružaju za VFR letove. Takvi dijelovi kontrolisanog vazdušnog prostora su označeni kao klase B, C ili D vazdušnog prostora;
- c) Kontrolisani aerodromi (*Controlled Aerodromes*), oni aerodromi na kojim se pružaju usluge kontrole aerodromskog vazdušnog saobraćaja.

Član 9.

(Klasifikacija vazdušnog prostora)

(1) Vazdušni prostor je klasifikovan i označen u skladu sa slijedećom podjelom:

- a) Vazdušni prostor klase A (*Class A Airspace*), dozvoljeni su samo IFR letovi, za sve letove se pruža usluga kontrole vazdušnog saobraćaja i vrši se razdvajanje svih letova;
- b) Vazdušni prostor klase B (*Class B Airspace*), dozvoljeni su IFR i VFR letovi, za sve letove se pruža usluga kontrole vazdušnog saobraćaja i vrši se razdvajanje svih letova;

- c) Vazdušni prostor klase C (*Class C Airspace*), dozvoljeni su IFR i VFR letovi, za sve letove se pruža usluga kontrole vazdušnog saobraćaja i vrši se razdvajanje IFR letova od drugih IFR letova i VFR letova. VFR letovi se razdvajaju od IFR letova i dobijaju informacije o saobraćaju u odnosu na druge VFR letove;
- d) Vazdušni prostor klase D (*Class D Airspace*), dozvoljeni su IFR i VFR letovi, za sve letove se pruža usluga kontrole vazdušnog saobraćaja, IFR letovi se razdvajaju od drugih IFR letova i dobijaju informacije o saobraćaju u odnosu na VFR letove. VFR letovi dobijaju informacije o saobraćaju u odnosu na sve druge letove;
- e) Vazdušni prostor klase E (*Class E Airspace*), dozvoljeni su IFR i VFR letovi, IFR letovima se pruža usluga kontrole vazdušnog saobraćaja i vrši se razdvajanje od drugih IFR letova, svi letovi dobijaju informacije o saobraćaju u onoj mjeri koliko je to praktično. Vazdušni prostor klase E se ne koristi kao kontrolisana zona;
- f) Vazdušni prostor klase F (*Class F Airspace*), dozvoljeni su IFR i VFR letovi, svi IFR letovi dobijaju savjetodavne informacije o vazdušnom saobraćaju, svi letovi dobijaju usluge FIS na zahtjev;
- g) Vazdušni prostor klase G (*Class G Airspace*), dozvoljeni su IFR i VFR letovi, svi letovi dobijaju usluge FIS na zahtjev.

(2) Zahtjevi vezani za letove u svakoj klasi vazdušnog prostora su dati u tabeli u Dodatku 4 ovog pravilnika.

Član 10.

(Navigacija zasnovana na mogućnostima vazduhoplova – PBN navigacija)

(1) Navigacione specifikacije i primjenu navigacije zasnovane na mogućnostima vazduhoplova (*Performance Based Navigation – PBN*) propisuje BHDCA.

(2) Kada je primjenljivo, navigacione specifikacije za označene oblasti, projekcije letova na površinu zemlje ili ATS rute se propisuju na osnovu regionalnih sporazuma vezanih za vazdušnu plovību.

(3) Propisane navigacione specifikacije odgovaraju nivou komunikacija, navigacije i usluga kontrole vazdušnog saobraćaja koje se pružaju u predmetnom vazdušnom prostoru.

Član 11.

(Zahtjevine komunikacione performanse – RCP)

(1) Nivo zahtjevanih komunikacionih performansi (*Required Communication Performance – RCP*) propisuje BHDCA. Kada je primjenljivo, tipovi RCP se propisuju na osnovu regionalnih sporazuma vezanih za vazdušnu plovību.

(2) Propisani tip RCP mora biti odgovarajući za usluge kontrole vazdušnog saobraćaja u predmetnom vazdušnom prostoru.

Član 12.
(Uspostavljanje i označavanje jedinica za pružanje usluga kontrole vazdušnog saobraćaja)

- (1) Pružanje usluga kontrole vazdušnog saobraćaja vrše uspostavljene i imenovane jedinice.
- (2) Centri za informisanje u letu se uspostavljaju u svrhu pružanja usluga letnih informacija i uzbunjivanja unutar FIR-a, osim ako odgovornost za pružanje takvih usluga nije dodjeljena jedinicama kontrole vazdušnog saobraćaja, koje u tom slučaju moraju imati adekvatnu opremu za izvršavanje takvih obaveza.
- (3) Jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja se uspostavljaju u svrhu pružanja usluga kontrole vazdušnog saobraćaja i po potrebi pružanja usluga letnih informacija i uzbunjivanja unutar kontrolisanih oblasti, kontrolisanih zona i na kontrolisanim aerodromima.

Član 13.
(Specifikacije za FIR)

- (1) Granice FIR-ova se uspostavljaju tako da oblast FIR-a pokriva ukupnu strukturu vazdušnih ruta na kojoj se pružaju usluge.
- (2) FIR obuhvata cijeli vazdušni 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 definisana za gornji FIR predstavlja gornju vertikalnu granicu za FIR i podudara se sa VFR nivoom krstarenja datim u tabelama u Apendiksu 3 ICAO Aneksa 2 – Pravila leta (*ICAO Annex 2, Rules of the Air*).

Član 14.
(Specifikacije za kontrolisane oblasti)

- (1) Granice kontrolisanih oblasti, uključujući između ostalog vazdušne puteve i završne kontrolisane oblasti se uspostavljaju tako da obuhvataju dovoljan dio vazdušnog prostora da sadrže vazdušne puteve za one IFR letove ili njihove dijelove u kojima se želi obezbjediti pružanje odgovarajućih usluga kontrole vazdušnog saobraćaja, uzimajući u obzir mogućnosti navigacionih sredstava koja se inače koriste u toj oblasti.
- (2) Donja granica kontrolisane oblasti se uspostavlja na visini ne manjoj od 200 m (700 ft) iznad površine tla ili površine vode.
- (3) Gornja granica kontrolisane oblasti se uspostavlja u slučaju:
 - a) da se usluge kontrole vazdušnog saobraćaja ne pružaju iznad takve gornje granice;
 - b) da se kontrolisana oblast nalazi ispod gornje kontrolisane oblasti,

Kada je uspostavljena, takva gornja granica se podudara sa VFR nivoom krstarenja datim u tabelama u Apendiksu 3 ICAO Aneksa 2 – Pravila leta (*ICAO Annex 2, Rules of the Air*).

Član 15.
(Specifikacije za kontrolisane zone)

- (1) Lateralne granice kontrolisanih zona obuhvataju barem one dijelove vazdušnog prostora koji nisu unutar kontrolisanih oblasti, sadržavajući vazdušne puteve za IFR letove, u dolasku i odlasku sa aerodroma, koji se koriste u instrumentalnim meteorološkim uslovima.
- (2) Lateralne granice kontrolisane 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.
- (3) Ako se kontrolisana zona nalazi unutar lateralnih granica kontrolisane oblasti, ona će se pružati uspravno od površine tla pa najmanje do donje granice kontrolisane oblasti.

Član 16.
(Identifikacija i označavanje jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja i nazdušnog prostora)

- (1) Centrima oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja ili centrima za obavještanje u letu trebalo bi davati nazive najbližih naselja ili geografskih objekata.
- (2) Jedinice aerodromske kontrole ili prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja trebale bi biti identifikovane prema nazivu aerodroma na kome su locirane.
- (3) Kontrolisane zone, kontrolisane oblasti ili FIR trebali bi biti identifikovani prema nazivu jedinice koja ima nadležnost nad tim dijelom vazdušnog prostora.

Član 17.
(Uspostavljanje i identifikacija ATS ruta)

- (1) Prilikom uspostavljanja ATS ruta obezbjeđuje se postojanje zaštitnog vazdušnog prostora duž ATS rute i bezbjedno radvajanje između susjednih ATS ruta.
- (2) ATS rute su identifikovane oznakama.
- (3) Oznake za ATS rute koje nisu standardne odlazne i dolazne rute se biraju u skladu sa principima navedenim u Dodatku 1 ovog pravilnika.
- (4) Standardne odlazne i dolazne rute i sa njima povezane procedure se identifikuju u skladu sa principima navedenim u Dodatku 3 ovog pravilnika.

Član 18.
(Uspostavljanje prelaznih „change-over“ tačaka na ATS rutama)

- (1) Prelazne tačke (*Change-over Points*) trebaju biti uspostavljene na segmentima ATS ruta definisanim u odnosu na VHF svesmjerni radiofar (*Very High Frequency Omnidirectional Radio Range - VOR*), gdje će to pomoći preciznu navigaciju duž segmenta rute.
- (2) Uspostavljanje prelaznih tačaka treba da bude ograničeno na rutne segmente dužine 110 km (60 NM) ili duže, izuzev tamo gdje kompleksnost ATS ruta, gustina navigacionih sredstava ili tehnički i operativni razlozi dozvoljavaju uspostavljanje prelaznih tačaka na kraćim rutnim segmentima.

(3) Osim ako nije drugačije uspostavljena, prelazna tačka u odnosu na karakteristike navigacionih sredstava ili kriterijume zaštite frekvencija treba biti uspostavljena na sredini rastojanja između dva uređaja u slučaju pravolinijskog rutnog segmenta ili na ukrštanju radiala u slučaju rutnog segmenta koji nije pravolinijski između dva uređaja.

Član 19.

(Uspostavljanje i identifikacija značajnih tačaka na ATS rutama)

(1) Značajne tačke se uspostavljaju u svrhu definisanja ATS ruta ili instrumentalnih prilaznih procedura i/ili u vezi sa zahtjevima pružaoca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja u odnosu na kretanje vazduhoplova u letu.

(2) Značajne tačke su identifikovane oznakama.

(3) Značajne tačke se uspostavljaju i identifikuju u skladu sa principima navedenim u Dodatku 2 ovog pravilnika.

Član 20.

(Uspostavljanje i identifikacija standardnih ruta za taksiranje vazduhoplova)

(1) Kada je potrebno, na aerodromima se mogu uspostaviti standardne rute za taksiranje vazduhoplova između poletno-sletnih staza (*Runways*), aerodromskih platformi (*Apron*) i oblasti namijenjenih održavanju. Takve rute trebaju biti direktne, jednostavne i gdje je primjenljivo projektovane tako da se izbjegnu konflikti u saobraćaju.

(2) Standardne rute za taksiranje vazduhoplova trebaju biti identifikovane oznakama koje se razlikuju od onih za poletno-sletne staze i ATS rute.

Član 21.

(Koordinacija između operatora i pružalaca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja)

(1) Jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja sprovodeći svoje ciljeve poštuju zahtjeve operatora uzimajući u obzir njihove obaveze koje su specifikovane u ICAO Aneksu 6 – Operacije vazduhoplova (*ICAO Annex 6, Operations of Aircrafts*) i, ako se zahtjeva od strane operatora, učiniće dostupnim njima ili njihovim predstavnicima one informacije koje mogu biti na raspolaganju da omoguće operatorima ili njihovim zvaničnim predstavnicima da izvršavaju svoje obaveze.

(2) Kada to operator zahtjeva, poruke, uključujući i izvještaje o poziciji, primljene od strane jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja i u vezi su sa operacijama vazduhoplova kome usluge operativne kontrole pruža taj operator, će, ako je to izvodivo, odmah biti dostupne operatoru ili njegovom zvaničnom predstavniku u skladu sa lokalno dogovorenim procedurama.

Član 22.

(Koordinacija između vojnih vlasti i pružalaca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja)

(1) Pružaoci usluga kontrole vazdušnog saobraćaja uspostavljaju i održavaju blisku saradnju sa vojnim vlastima odgovornim za aktivnosti koje mogu imati uticaja na letove civilnih vazduhoplova.

(2) Koordinacija aktivnosti koje su potencijalno opasne za civilne vazduhoplove vrši se u skladu sa Članom 23. ovog pravilnika.

(3) Pružaoci usluga kontrole vazdušnog saobraćaja i vojne vlasti uspostavljaju aranžmane koji omogućuju da informacije relevantne za bezbjedno i ekspeditivno vođenje letova civilnih vazduhoplova budu pravovremeno razmjenjene između jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja i odgovarajućih vojnih jedinica.

(4) Jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja, rutinski ili na zahtjev, u skladu sa lokalno dogovorenim procedurama, dostavljaju odgovarajućim vojnim jedinicama relevantne planove leta i druge podatke koji se tiču letova civilnih vazduhoplova. Da bi se izbjegla ili smanjila potreba za presretanjem, pružaoci usluga kontrole vazdušnog saobraćaja će označiti svaku oblast ili rutu gdje se zahtjevi iz ICAO Aneksa 2 koji se odnose na planove leta, dvosmjernu komunikaciju i izvještavanje o poziciji primjenjuju na sve letove da bi se osiguralo da svi važni podaci budu dostupni odgovarajućim jedinicama kontrole vazdušnog saobraćaja, a naročito u svrhu olakšavanja identifikacije civilnih vazduhoplova.

(5) Uspostaviće se specijalne procedure u cilju osiguranja:

- a) da jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja budu obavještene u slučaju da vojne jedinice primjete da vazduhoplov, koji je ili može biti, civilni vazduhoplov u prilazu ili je ušao, u bilo koju oblast u kojoj presretanje može postati neophodno;
- b) da se učine svi mogući napori da se potvrdi identitet vazduhoplova i da mu se pruži navigaciono vođenje neophodno da se izbjegne potreba za presretanjem.

Član 23.

(Koordinacija aktivnosti potencijalno opasnih za civilne vazduhoplove)

(1) Aranžmani za aktivnosti potencijalno opasne za civilne vazduhoplove, bilo preko teritorije države ili preko otvorenih voda, koordinišu se sa odgovarajućim pružaocima usluga kontrole vazdušnog saobraćaja. Koordinacija se vrši dovoljno rano da dozvoli blagovremeno objavljivanje informacija u vezi sa aktivnostima u skladu sa odredbama Pravilnika o uslugama vazduhoplovnog informisanja u Bosni i Hercegovini („Službeni glasnik BiH“, broj 33/13).

(2) Cilj koordinacije je postizanje najboljih aranžmana koji će omogućiti izbjegavanje opasnosti od strane civilnih vazduhoplova i minimalizovati smetnje u normalnim operacijama takvih vazduhoplova.

(3) Pružaoci usluga kontrole vazdušnog saobraćaja su odgovorni za iniciranje objavljivanja informacija koje se odnose na takve aktivnosti.

(4) Pružalac usluga vazdušne plovidbe preduzima aktivnosti da spriječi emitovanje laserskih zraka koji mogu negativno uticati na odvijanje operacija.

Član 25.

(Vazduhoplovni podaci)

(1) Određivanje i izveštavanje o vazduhoplovnim podacima povezanim sa pružanjem usluga kontrole vazdušnog saobraćaja je u skladu sa zahtjevima za tačnost i integritet zahtjevima

utvrđenim u tabelama 1 do 5 sadržanih u Dodatku 5 ovog pravilnika, uzimajući u obzir utvrđene procedure sistema kvaliteta. Zahtjevi za tačnost vazduhoplovnih podataka su zasnovani na nivou pouzdanosti od 95 odsto, a u tom smislu treba da se identifikuju tri tipa podataka o poziciji: nadzorne tačke (npr. pozicije navigacionih sredstava), proračunate tačke (matematički proračuni na osnovu poznatih nadzornih tačaka o tačkama u prostoru) i objavljenih tačaka (npr. granične tačke oblasti informisanja u letu).

(2) Pružalac podataka osigurava da se integritet podataka održava tokom obrade podataka od očitavanja/kreiranja do slijedećeg korisnika. Na osnovu važeće klasifikacije integriteta, procedure validacije i verifikacije omogućavaju da se:

- a) za rutinske podatke: izbjegne oštećenje podataka tokom obrade podataka;
- b) za osnovne podatke: ne pojavi oštećenje podataka u bilo kojoj fazi cjelokupne obrade i može uključivati dodatne procese po potrebi da bi se utvrdili potencijalni rizici u cjelokupnoj arhitekturi sistema, da dodatno osiguraju integritet podataka na ovom nivou;
- c) za kritične podatke: ne pojavi oštećenje podataka u bilo kojoj fazi cjelokupne obrade i uključuje dodatne procedure osiguranja integriteta u cilju potpunog ublažavanja efekata grešaka identifikovanih tokom analize cjelokupne arhitekture sistema kao potencijalnih rizika za integritet.

(3) Skupovi vazduhoplovnih podataka u elektronskom obliku se štite uključivanjem provjere 32-dvo bitne ciklične redundancije (*Cyclic Redundancy Check – CRC*) u skupove podataka u okviru same aplikacije koja koristi skupove podataka. Ovo se primjenjuje za zaštitu svih nivoa integriteta skupova podataka definisanih u stavu (2) ovog člana.

(4) Geografske koordinate kojim se izražavaju geografska širina i dužina se utvrđuju i dostavljaju pružaocu usluga vazduhoplovnog informisanja u skladu sa zahtjevima WGS-84 geodetske referentne osnove, identifikujući geografske koordinate koje su transformisane u WGS-84 koordinate matematičkim sredstvima i čija tačnost u izvornoj oblasti rada ne zadovoljava zahtjeve iz Tabele 1 Dodatka 5 ovog pravilnika.

(5) Nivo tačnosti u oblasti rada i određivanja i izračunavanja izvedena iz njih su takvi da su dobijeni podaci operativni navigacioni podaci za faze leta u okviru maksimalnih odstupanja, uzimajući u obzir odgovarajući referentni okvir, kako je to navedeno u tabelama u Dodatku 5 ovog pravilnika.

Član 26.

(Koordinacija između pružalaca meteoroloških usluga i pružalaca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja)

(1) Da bi se osiguralo da vazduhoplov dobija aktuelne meteorološke informacije vezano za vazduhoplovne operacije, sklapaju se aranžmani, gdje je to potrebno, između pružalaca meteoroloških usluga i pružalaca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja da osoblje pružaoca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja:

- a) osim informacija dobijenih putem pokazivača uređaja, izvjesti, ako su uočeni od strane osoblja pružaoca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja ili prijavljeni od strane posade vazduhoplova tokom komunikacije, o drugim meteorološkim elementima koji su dogovoreni;

- b) izvjesti u najkraćem roku odgovarajući meteorološki biro o meteorološkim pojavama od operativnog značaja, koje nisu uključene u aerodromski meteorološki izvještaj, a uočene su od strane osoblja pružaoca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja ili prijavljene od strane posade vazduhoplova tokom komunikacije;
- c) dostavi u najkraćem roku odgovarajućem meteorološkom birou informacije o prije-eruptivnim vulkanskim aktivnostima, vulkanskim erupcijama i informacije koje se odnose na oblake vulkanskog pepela. Pružaoci usluga oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja i informisanja u letu će dostavljati informacije odgovarajućoj službi meteorološkog bdijenja i savjetodavnim centrima za vulkanski pepeo (*Volcanic Ash Advisory Centres – VAACs*).

(2) Centri oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja, centri informisanja u letu i odgovarajuće službe meteorološkog bdijenja održavaće blisku međusobnu saradnju i koordinaciju da bi se osiguralo da informacije o vulkanskom pepelu u NOTAM i SIGMET porukama budu dosljedne.

Član 27.

(Koordinacija između pružalaca usluga vazduhoplovnog informisanja i pružalaca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja)

(1) Da bi se osiguralo da pružaoci usluga vazduhoplovnog informisanja dobijaju informacije koje im omogućavaju da dostavljaju aktuelne predpoletne informacije i da ispune zahtjeve vezane za dostavljanje informacija u letu, uspostaviće se koordinacija između pružalaca usluga vazduhoplovnog informisanja i pružalaca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja odgovornih za obavezu da jedinice pružaoca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja sa minimalnim kašnjenjem izvještavaju odgovarajuće jedinice pružaoca usluga vazduhoplovnog informisanja:

- a) informacijama o stanju na aerodromima;
- b) operativnom statusu odgovarajućih objekata, službi i navigacionih sredstava unutar zone njihove odgovornosti;
- c) pojavi vulkanske aktivnosti uočene od strane osoblja pružaoca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja ili prijavljene od strane posade tokom komunikacije sa vazduhoplovom; i
- d) svim drugim informacijama od operativnog značaja.

(2) Prije uvođenja promjena u ATM sisteme, službe zadužene za takve promjene će uzeti u obzir potrebno vrijeme za pripremu, proizvodnju i izdavanje odgovarajućeg materijala za objavljivanje. Da bi se osiguralo pravovremeno pružanje usluga vazduhoplovnog informisanja uspostaviće se koordinacija između relevantnih službi.

(3) Kada su u pitanju promjene koje utiču na karte i/ili računarski zasnovane navigacione sisteme, koje se objavljuju putem AIRAC sistema, nadležni pružaoci usluga kontrole vazdušnog saobraćaja će uzeti u obzir unaprijed utvrđene i međunarodno dogovorene AIRAC efektivne datume i potrebno vrijeme od minimalno 14 dana za dostavu pošte prilikom dostavljanja sirovih informacija/podataka pružaocu usluga vazduhoplovnog informisanja.

(4) Pružaoci usluga kontrole vazdušnog saobraćaja odgovorni za dostavljanje sirovih vazduhoplovnih informacija/podataka pružiocima usluga vazduhoplovnog informisanja radiće to uzimajući u obzir zahtjeve za tačnošću i integritetom vazduhoplovnih podataka.

Član 28. (Minimalne visine leta)

(1) Minimalne visine leta se utvrđuju i objavljuju za svaku ATS rutu i kontrolisanu oblast u vazdušnom prostoru u nadležnosti Bosne i Hercegovine. Minimalne visine leta obezbjeđuju minimalno nadvišavanje iznad kontrolisanih prepreka koje se nalaze unutar dotične oblasti.

Član 29. (Pružanje usluga vazduhoplovu u slučaju vanrednog događaja)

(1) Vazduhoplovu za koji se zna ili se vjeruje da se nalazi u vanrednoj situaciji, uključujući da je bio subjektom nezakonitog ometanja, pruža se maksimalna pažnja, pomoć i prioritet u odnosu na druge vazduhoplove ako to iziskuju okolnosti.

(2) Kada nastupe ili se sumnja da su nastupile okolnosti nezakonitog ometanja, jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja će odmah odgovoriti na zahtjeve takvog vazduhoplova. Nastaviće da se dostavljaju informacije za bezbjedno obavljanje leta i biće preduzete neophodne aktivnosti za ubrzano sprovođenje svih faza leta, naročito bezbjedno slijetanje vazduhoplova.

(3) Kada nastupe ili se sumnja da su nastupile okolnosti nezakonitog ometanja, jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja će u skladu sa lokalno dogovorenim procedurama, odmah informisati odgovarajuće predstavnike vlasti imenovane od strane Bosne i Hercegovine i razmjeniti neophodne informacije sa operatorom ili njegovim zvaničnim predstavnikom.

Član 30. (Nepredviđene situacije u letu)

(1) Čim jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja postane svjesna zalutalog vazduhoplova preduzeće sve neophodne korake kako je navedeno u stavovima (2) i (3) ovog člana da pomogne vazduhoplovu i obezbjedi njegov let.

(2) Ako pozicija vazduhoplova nije poznata, jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja će:

- a) pokušati da uspostave dvosmjernu komunikaciju sa vazduhoplovom, osim ako takva komunikacije nije već uspostavljena;
- b) upotrebiti sva dostupna sredstva da utvrdi položaj vazduhoplova;
- c) obavjestiti druge jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja u čiju zonu odgovornosti je mogao zalutati ili je zalutao vazduhoplov, uzimajući u obzir sve činioce koji mogu uticati na navigaciju vazduhoplova u datim okolnostima;
- d) obavjestiti, u skladu sa lokalno dogovorenim procedurama, odgovarajuće vojne jedinice i dostaviti im važeći plan leta i druge podatke koji se tiču zalutalog vazduhoplova;

- e) tražiti od jedinica navedenih u tačkama c) i d) i od ostalih vazduhoplova u letu svaku vrstu pomoći u uspostavljanju komunikacije sa zalutalim vazduhoplovom i utvrđivanju njegove pozicije.

(3) Kada je pozicija vazduhoplova utvrđena, jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja će:

- a) informisati zalutali vazduhoplov o njegovoj poziciji i korektivnim akcijama koje treba preduzeti;
- b) dostaviti, ako je potrebno, drugim jedinicama kontrole vazdušnog saobraćaja i odgovarajućim vojnim jedinicama relevantne informacije koje se tiču zalutalog vazduhoplova i o svakom savjetu koji je dat dotičnom vazduhoplovu.

(4) U najkraćem roku nakon što jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja ustanovi da se neidentifikovani vazduhoplov nalazi u njenoj zoni odgovornosti, preduzeće aktivnosti da utvrdi identitet vazduhoplova, svaki put kada je to neophodno za pružanje usluga kontrole vazdušnog saobraćaja ili je zahtevano od kompetentnih vojnih vlasti u skladu sa lokalno dogovorenim procedurama. U tom cilju, jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja će preduzeti slijedeće korake kao odgovarajuće u odnosu na okolnosti:

- a) pokušati da uspostavi dvosmjernu komunikaciju sa vazduhoplovom;
- b) poslati upit o dotičnom letu drugim jedinicama kontrole vazdušnog saobraćaja unutar FIR-a i zatražiti njihovu pomoć u uspostavljanju dvosmjerne komunikacije sa vazduhoplovom;
- c) poslati upit o dotičnom letu jedinicama kontrole vazdušnog saobraćaja koje pružaju usluge u susjednim FIR-ovima i zatražiti njihovu pomoć u uspostavljanju dvosmjerne komunikacije sa vazduhoplovom;
- d) pokušati da o dotičnom letu dobije informacije od drugih vazduhoplova u toj oblasti.

(5) Jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja, ako je to potrebno, obavještava odgovarajuću vojnu jedinicu čim utvrdi identitet zalutalog vazduhoplova.

(6) Ako jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja prepostavi da je zalutali vazduhoplov predmet nezakonitog ometanja, odmah će o tome obavjestiti odgovarajuće državne vlasti, a sve u skladu sa lokalno dogovorenim procedurama.

Član 31. (Presretanje civilnih vazduhoplova)

(1) Odmah nakon što utvrdi da je izvršeno presretanje vazduhoplova u zoni njene odgovornosti, jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja će preduzeti slijedeće korake kao odgovarajuće u odnosu na okolnosti:

- a) pokušati da uspostavi dvosmjernu komunikaciju sa presretanim vazduhoplovom pomoću bilo kog sredstva, uključujući radio frekvenciju 121,5 MHz za hitne slučajeve, osim ako takva komunikacija nije već uspostavljena;
- b) obavjestiti pilota presretanog vazduhoplova o presretanju;

- c) uspostaviti kontakt sa jedinicom kontrole vazdušnog saobraćaja preko koje se vrši presretanje i koja održava dvosmjernu komunikaciju sa vazduhoplovom presretačem i pružiti joj sve dostupne informacije koje se tiču dotičnog vazduhoplova;
- d) prenositi poruke između vazduhoplova presretača ili jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja preko koje se vrši presretanje i presretanog vazduhoplova, ako je to potrebno;
- e) u bliskoj koordinaciji sa jedinicom kontrole vazdušnog saobraćaja preko koje se vrši presretanje preduzeti sve neophodne korake da se osigura bezbjednost presretanog vazduhoplova;
- f) obavjestiti jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja koje pružaju usluge u susjednim FIR-ovima ako se ispostavi da je vazduhoplov zalutao iz nekog susjednog FIR-a.

(2) Odmah nakon što utvrdi da je izvršeno presretanje vazduhoplova izvan svoje zone odgovornosti, jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja će preduzeti slijedeće korake u odnosu na okolnosti:

- a) obavjestiti jedinicu kontrole vazdušnog saobraćaja u čijoj se zoni odgovornosti dešava presretanje, pružajući joj sve neophodne informacije koje mogu biti od pomoći u identifikovanju vazduhoplova i zahtjevati od nje da preduzme aktivnosti u skladu sa stavom (1) ovog člana;
- b) prenositi poruke između presretanog vazduhoplova i odgovarajuće jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja u čijoj zoni odgovornosti se vrši presretanje, jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja preko koje se vrši presretanje ili vazduhoplova presretača.

Član 32.

(Vrijeme u pružanju usluga kontrole vazdušnog saobraćaja)

(1) Jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja koriste univerzalno koordinisano vrijeme (*Coordinated Universal Time - UTC*) i izražavaju vrijeme u satima i minutama, i kada se zahtjeva u sekundama 24-tvoro časovnog dana koji počinje u ponoć.

(2) Jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja se opremaju sa satovima koji pokazuju sate, minute i sekunde, jasno vidljivim sa svake operativne pozicije u dotičnoj jedinici.

(3) Satovi u jedinicama kontrole vazdušnog saobraćaja i drugi uređaji za snimanje vremena se provjeravaju po potrebi da bi se osiguralo tačno vrijeme sa greškom plus ili minus 30 sekundi od UTC. Gdje jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja koristi komunikacije prenosa podataka (*data-link*), satovi i drugi uređaji za snimanje vremena se provjeravaju po potrebi da bi se osiguralo tačno vrijeme sa greškom u okviru 1 sekunde od UTC.

(4) Tačno vrijeme će se dobijati od standardnih stanica za mjerenje vremena ili ako to nije moguće onda od drugih jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja koje dobijaju tačno vrijeme od tih stanica.

(5) Aerodromska kontrola vazdušnog saobraćaja prije taksiranja na polijetanju obavještava pilota o tačnom vremenu, osim ako nije dogovoreno da pilot podatke o tačnom vremenu dobija iz drugih izvora. Jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja dodatno na zahtjev

obavještavaju vazduhoplov o tačnom vremenu. Prilikom provjere tačnog vremena vrijednosti se daju na bližih pola minuta.

Član 33.
(Utvrđivanje zahtjeva za nošenje i rad transpondera koju daju informaciju o visini po pritisku)

Zahtjevi za nošenje i rad transpondera koji daju informaciju o visini po pritisku u FIR Sarajevo biće utvrđeni posebnim propisom koji donosi BHDCA.

Član 34.
(Upravljanje bezbjednošću)

Svaka značajna promjena vezana za bezbjednost ATS sistema, uključujući primjenu smanjenog minimuma razdavajanja ili nove procedure uvešće se u skladu sa Članovima 9. i 10. Pravilnika o bezbjednosnom nadzoru upravljanja vazdušnim saobraćajem („Službeni glasnik BiH“ broj: XX/XX)

Član 35.
(Referentni sistemi)

(1) Svjetski geodetski sistem - 1984 (*WGS-84*) se koristi u Bosni i Hercegovini kao horizontalni referentni geodetski sistem za vazduhoplovnu navigaciju. Objavljene geografske koordinate biće izražene u Svjetskom geodetskom sistemu – 1984 (*WGS-84*) geodetskom referentnom datumu.

(2) Srednji nivo mora (*MSL- Mean Sea Level*), kojim se izražava odnos gravitacione visine (nadmorske visine) u odnosu na površinu poznatu kao geoid, koristi se kao visinski referentni sistem.

(3) Gregorijanski kalendar i koordinisano (univerzalno) vrijeme (*UTC*) koristi se kao vremenski referentni sistem. Ako se koristi neki drugi vremenski referentni sistem (na primjer: lokalno vrijeme), ova činjenica se naznačava u AIP-u GEN 2.1.2 Zbornika vazduhoplovnih informacija.

Član 36.
(Poznavanje jezika)

(1) Pružaoci usluga kontrole vazdušnog saobraćaja osiguravaju da kontrolori vazdušnog saobraćaja govore i razumiju jezik ili jezike koji se koriste u radiotelefonskoj komunikaciji kako je to definisano u ICAO Aneksu 1 – Licenciranje osoblja (*ICAO Annex 1, Personal Licensing*).

(2) Engleski jezik se koristi kao jezik za komunikaciju između jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja, osim ako se ne koristi neki drugi međusobno dogovoreni jezik.

Član 37.
(Aranžmani za nepredviđene situacije)

(1) Pružaoci usluga kontrole vazdušnog saobraćaja razvijaju i publikuju planove za nepredviđene situacije koji se primjenjuju u slučaju prekida ili potencijalnog narušavanja

pružanja usluga kontrole vazdušnog saobraćaja i drugih povezanih usluga u vazdušnom prostoru u kome su oni odgovorni za pružanje tih usluga.

(2) Takvi planovi se razvijaju uz pomoć ICAO-a kada je to neophodno uz blisku koordinaciju sa pružaocima usluga odgovornim za pružanje usluga u susjednim dijelovima vazdušnog prostora i sa korisnicima dotičnog vazdušnog prostora.

Član 38.

(Identifikacija i delineacija/prikazivanje zabranjenih, ograničenih i opasnih zona)

(1) Svakoj zabranjenoj, ograničenoj ili opasnoj zoni koja se uspostavlja u vazdušnom prostoru Bosne i Hercegovine, nakon samog uspostavljanja se dodjeljuje oznaka i svi detalji vezani za tu zonu se publikuju.

(2) Tako dodijeljena oznaka se koristi za identifikaciju zone u svim naknadnim obavještenjima vezanim za tu zonu.

(3) Oznaku čine niz slijedećih 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 vazdušnog prostora.

(4) Da bi se izbjegle zabune, brojevi u oznaci zone se neće koristiti najmanje na period od godinu dana od dana gašenja zone na koju se broj odnosi.

DIO TREĆI – USLUGE KONTROLE VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA

Član 39.

(Primjena)

Usluge kontrole vazdušnog saobraćaja se pružaju:

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

Član 40.

(Pružanje usluga kontrole vazdušnog saobraćaja)

Dijelovi usluga kontrole vazdušnog saobraćaja opisani u Članu 6. tačka a) ovog pravilnika se pružaju od strane različitih jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja i to:

- a) Oblasna kontrola vazdušnog saobraćaja:
 - 1) usluge pruža centar oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja; ili

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

Član 41.
(Operacije pružanja usluga kontrole vazdušnog saobraćaja)

(1) U cilju pružanja usluga kontrole vazdušnog saobraćaja, jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja:

- a) dobija informacije o namjeravanom kretanju svakog vazduhoplova ili varijacijama istog i trenutne informacije o stvarnom kretanju svakog vazduhoplova;
- b) određuje, na osnovu dobijenih informacija, relativne položaje poznatih vazduhoplova u odnosu jednih na druge;
- c) izdaje odobrenja i informacije u svrhu spriječavanja sudara između vazduhoplova pod njenom kontrolom i ubrzava i održava redovan protok saobraćaja;
- d) vrši koordinaciju odobrenja sa drugim jedinicama ako je to potrebno:
 - 1) kada vazduhoplov može ugroziti saobraćaj koji se odvija pod kontrolom drugih jedinica;
 - 2) prije prenosa kontrole nad vazduhoplovom drugoj jedinici.

(2) Informacije o kretanju vazduhoplova, zajedno sa podacima o odobrenjima izdatim za takav vazduhoplov se prikazuju na takav način da omoguće analizu istih u cilju održavanja efikasnog protoka saobraćaja sa adekvatnim razdvajanjem između vazduhoplova.

(3) Odobrenja koja izdaje jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja obezbjeđuju razdvajanje:

- a) između svih letova u vazdušnom prostoru klase A i B;
- b) između IFR letova u vazdušnom prostoru klase C, D i E;

- c) između IFR letova i VFR letova u vazдушnom prostoru klase C;
- d) između IFR i specijalnih VFR letova;
- e) između specijalnih VFR letova kada je to propisano,

osim toga, kada to zahtjeva vazduhoplov i ako je to propisano za slučajeve navedene u tački b) ovog stava u vazдушnom prostoru klase D i E, let može biti odobren bez obezbjeđenja razdvajanja u dijelovima leta koji se odvija u vizuelnim meteorološkim uslovima.

(4) Jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja vrši razdvajanje na jedan od slijedećih načina:

- a) vertikalno razdvajanje, vrši se dodjeljivanjem različitih nivo leta izabranih iz:
 - 1) odgovarajuće tabele nivoa krstarenja date u Dodatku 3 ICAO Aneksa 2 – Pravila leta (*ICAO Annex 2, Rules of Air*); ili
 - 2) izmjenjene tabele nivoa krstarenja, kada je to propisano u skladu sa Dodatkom 3 ICAO Aneksa 2 – Pravila leta (*ICAO Annex 2, Rules of Air*) za letove iznad FL 410,

gore navedeno neće se primjenjivati kada je odnos između nivoa leta i putanje propisan i kada je to drugačije navedeno u AIP-u ili odobrenju kontrole vazdušnog saobraćaja;

- b) horizontalno razdvajanje, vrši se dodjeljivanjem:
 - 1) longitudinalnog razdvajanja, održavanjem razmaka između vazduhoplova koji lete duž iste, konvergiraju ili lete putanjom suptotnog smjera, izraženog u jedinicama vremena ili rastojanja; ili
 - 2) lateralnog razdvajanja, održavanjem vazduhoplova na različitim rutama ili u različitim geografskim oblastima;
- c) mješovito razdvajanje, koje se sastoji od kombinacije vertikalnog i jednog ili drugog oblika razdvajanja opisanog u tački b) ovog stava, koristeći minimume za svako, koji može biti manji, ali ne manji od pola onog koji se koristi za svaki od kombinovanih elemenata kada se primjenjuju pojedinačno. Mješovito razdvajanje se primjenjuje samo na osnovu regionalnih navigacionih sporazuma.

(5) Za cjelokupan vazdušni prostor gdje se primjenjuje smanjeno vertikalno razdvajanje minimalno 300 m (1000 ft) između FL 290 i FL 410, uključujući i FL 410, pokreće se program na regionalnoj osnovi, za praćenje performansi održavanja visine vazduhoplova koji lete na tim nivoima leta, u cilju osiguranja da kontinuirana primjena ovog minimuma vertikalnog razdvajanja zadovoljava bezbjednosne ciljeve. Obim programa regionalnog praćenja treba da bude adekvatan za provođenje analiza performansi grupe vazduhoplova i evaluaciju stabilnosti sistemske visinske greške.

(6) Kroz regionalne sporazume se uspostavljaju aranžmani za dijeljenje podataka o programima praćenja između regiona.

Član 42.
(Minimumi razdvajanja)

(1) Izbor minimuma razdvajanja za primjenu u datom dijelu vazdušnog prostora vrši se na slijedeći način:

- a) minimum razdvajanja se bira između onih koji su propisani u PANS-ATM i Regionalnim dodatnim procedurama (*Regional Supplementary Procedures*) ako je primjenjivo pod datim okolnostima, osim tamo gdje se koriste takvi tipovi pomoći/navigacionih sredstava ili preovladavaju okolnosti koje nisu obuhvaćene odredbama ICAO, tada se utvrđuju drugačiji minimumi razdvajanja, po potrebi, od strane:
 - 1) pružaoca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja, uz prethodne konsultacije sa operatorima, za rute ili dijelove ruta koje se nalaze unutar suverenog vazdušnog prostora Bosne i Hercegovine;
 - 2) regionalnih sporazuma o vazduhoplovnoj navigaciji za rute ili dijelove ruta koje se nalaze iznad otvorenih vodenih površina ili iznad oblasti nedefinisanog suvereniteta.
- b) izbor minimuma razdvajanja se vrši uz konsultacije sa odgovarajućim pružaocem usluga kontrole vazdušnog saobraćaja odgovornim za pružanje usluga kontrole vazdušnog saobraćaja u susjednom vazdušnom prostoru kada:
 - 1) saobraćaj prelazi iz jednog u drugi susjedni vazdušni prostor;
 - 2) su rute bliže granicama susjednog vazdušnog prostora nego što je primjenjivi minimum razdvajanja u datim okolnostima;

(2) O detaljima o izabranom minimumu razdvajanja i oblasti u kojoj se primjenjuju obavještavaju se:

- a) dotične jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja; i
- b) piloti i operatori kroz AIP, gdje je razdvajanje bazirano na upotrebi vazduhoplova sa specifičnom navigacionom opremom ili specifičnim navigacionim tehnikama.

Član 43.
(Odgovornost za vršenje kontrole)

(1) Kontrolisani let je u bilo kom momentu pod kontrolom samo jedne jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja.

(2) Odgovornost za kontrolu svih vazduhoplova koji lete unutar datog bloka vazdušnog prostora je na samo jednoj jedinici kontrole vazdušnog saobraćaja. Kontrola jednog vazduhoplova ili grupe vazduhoplova se može delegirati drugim jedinicama kontrole vazdušnog saobraćaja uz uslov da je osigurana koordinacija između svih dotičnih jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja.

Član 44.
(Mjesto i vrijeme prenosa odgovornosti)

(1) Između dvije jedinice koje pružaju usluge oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja odgovornost za kontrolu vazduhoplova se prenosi sa jedinice koja pruža usluge oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja u kontrolisanoj oblasti na jedinicu koja pruža usluge oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja u susjednoj kontrolisanoj oblasti, u vrijeme prelaska granice kontrolisane oblasti kako je to utvrđeno od strane oblasnog centra kontrole vazdušnog saobraćaja koji kontroliše vazduhoplov ili u nekoj drugoj tački ili u neko drugo vrijeme ako je tako dogovoreno između dvije jedinice.

(2) Između jedinice koja pruža usluge oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja i jedinice koja pruža prilaznu kontrolu vazdušnog saobraćaja odgovornost za kontrolu vazduhoplova se prenosi sa jedinice koja pruža oblasnu kontrolu vazdušnog saobraćaja na jedinicu koja pruža usluge prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja, i obrnuto, u tački ili u vrijeme koje je dogovoreno između dvije jedinice.

(3) Između jedinice koja pruža usluge prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja i aerodromskog tornja:

a) Vazduhoplov u dolasku; Odgovornost za kontrolu vazduhoplova u dolasku se prenosi sa jedinice koja pruža usluge prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja na aerodromski kontrolni toranj kada je vazduhoplov:

- 1) u blizini aerodroma, i
 - i) smatra se da će prilaz i slijetanje biti izvršeni vizuelno, ili
 - ii) dostignuti su nepromjenjeni vizuelni meteorološki uslovi, ili
- 2) na definisanoj tački ili nivou leta, kako je to utvrđeno u sporazumu o saradnji ili uputstvima jedinice za kontrolu vazdušnog saobraćaja, ili
- 3) sletio.

b) Vazduhoplov u odlasku; Odgovornost za kontrolu vazduhoplova u odlasku se prenosi sa aerodromskog kontrolnog tornja na jedinicu koja pruža usluge prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja:

- 1) kada u blizini aerodroma preovladavaju vizuelni meteorološki uslovi:
 - i) prije nego vazduhoplov izađe iz neposredne blizine aerodroma, ili
 - ii) prije nego što vazduhoplov uđe u instrumentalne meteorološke uslove, ili
 - iii) na definisanoj tački ili nivou leta, kako je to utvrđeno u sporazumu o saradnji ili uputstvima jedinice za kontrolu vazdušnog saobraćaja.
- 2) kada na aerodromu preovladavaju instrumentalni meteorološki uslovi:

- i) odmah nakon odlijepljivanja (airborne) vazduhoplova od poletno-sletne staze, ili
- ii) na definisanoj tački ili nivou leta, kako je to utvrđeno u sporazumu o saradnji ili uputstvima jedinice za kontrolu vazdušnog saobraćaja.

(4) Između kontrole sektora/pozicije unutar iste jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja odgovornost za kontrolu vazduhoplova se prenosi između jednog kontrolnog sektora/pozicije dugom kontrolnom sektoru/poziciji unutar iste jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja u tački, nivou leta ili u vremenu koje je utvrđeno u uputstvima za tu jedinici kontrole vazdušnog saobraćaja.

Član 45. **(Koordinacija prenosa odgovornosti)**

(1) Odgovornost za kontrolu vazduhoplova se ne smije prenositi sa jedne jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja na drugu bez saglasnosti o prihvatanju od strane jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja koja preuzima odgovornost.

(2) Jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja koja predaje kontrolu obavještava jedinicu kontrole vazdušnog saobraćaja koja preuzima kontrolu o odgovarajućim dijelovima važećeg plana leta i o svakoj informaciji relevantnoj za traženi prenos kontrole.

(3) Kada se prenos kontrole vrši pomoću radara ili ADS-B podataka, informacije o kontroli od značaja za prenos uključuju informacije koje se odnose na poziciju i, ako se zahtjeva, putanju i brzinu vazduhoplova, kako su očitane na radaru ili ADS-B neposredno prije prenosa kontrole.

(4) Kada se prenos kontrole vrši pomoću ADS-C podataka, informacije o kontroli od značaja za prenos uključuju četvorodimenzionalnu poziciju i druge informacije ako je to potrebno.

(5) Jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja koja preuzima kontrolu:

- a) ukazuje na svoju sposobnost da prihvati kontrolu vazduhoplova pod uslovima definisanim od strane jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja koja predaje kontrolu, osim ako predhodnim sporazumom između dotičnih jedinica nije dogovoreno da to nije potrebno i da se podrazumjeva prihvatanje definisanih uslova, ili ukazuje na bilo koju potrebnu promjenu u odnosu na to; i
- b) navodi bilo koje druge informacije ili odobrenje za slijedeći dio leta, koje se zahtjevaju da ih vazduhoplov dobije u vrijeme prenosa kontrole.

(6) Jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja koja preuzima kontrolu obavještava jedinicu koja predaje kontrolu kada je uspostavila dvosmjernu glasovnu i/ili data link komunikaciju i predpostavljenu kontrolu sa dotičnim vazduhoplovom, osim ako nije drugačije utvrđeno sporazumom između dotičnih jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja.

(7) Važeće procedure za koordinaciju, uključujući i prenos kontrolnih tačaka biće navedene u sporazumima o saradnji i uputstvima jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja.

Član 46.
(Sadržaj odobrenja)

Odobrenja kontrole vazdušnog saobraćaja sadrže:

- a) identifikaciju vazduhoplova, kako je navedena u planu leta;
- b) ograničenja koja se odnose na dato odobrenje;
- c) rutu leta;
- d) nivo ili nivoae leta na cijeloj ruti ili njenom dijelu i promjene nivoa leta ako se zahtjeva;
- 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.

Član 47.
(Odobrenja za letove na okolozvučnim brzinama)

Odobrenje kontrole vazdušnog saobraćaja za okolozvučnu fazu ubrzavanja nekog nadzvučnog leta važi bar do kraja te faze leta.

Član 48.
(Ponavljanje odobrenja i informacija vezanih za bezbjednost)

(1) Posada vazduhoplova ponavlja kontroloru vazdušnog saobraćaja dijelove ATC odobrenja koji se odnose na bezbjednost i instrukcije koje se prenose glasovnim putem. Slijedeći podaci se uvijek ponavljaju:

- a) ATC rutna odobrenja;
- b) odobrenja i instrukcije za ulazak, slijetanje, polijetanje, kratkotrajno zadržavanje, presjecanje vazdušnog puta ili povratak po istom vazdušnom putu; i
- c) poletna-sletna staza u upotrebi, podešavanja visinomjera, SSR kodovi, instrukcije o nivoima leta, instrukcije o kursu i brzini i, kada su dati od strane kontrolora vazdušnog saobraćaja ili su sadržani u ATIS emitovanju, prelazni nivoi leta.

(2) Ostala odobrenja ili instrukcije, uključujući i uslovna odobrenja, ponavljaju se ili potvrđuju u obliku jasne informacije da su shvaćena i da će se postupiti u skladu sa njima.

(3) Kontrolor sluša ponavljanje od strane posade vazduhoplova da se uvjeri da je odobrenje ili instrukcija ispravno shvaćeno i da odmah preduzme mjere da ispravi bilo koje nedosljednosti koje je čuo tokom ponavljanja.

(4) Ukoliko nije drugačije utvrđeno od strane pružaoca usluga glasovno ponavljanje CPDLC poruka se ne zahtjeva.

Član 49. **(Koordinacija odobrenja)**

(1) Između jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja se vrši koordinacija odobrenja u cilju pokrivanja kompletne rute vazduhoplova ili njenog određenog dijela.

(2) Vazduhoplov će dobiti odobrenje za cijelu rutu do aerodroma prvog namjeravanog slijetanja:

- a) kada je to moguće, prije dolaska, izvršiti koordinaciju odobrenja između svih jedinica pod čijom kontrolom vazduhoplov dolazi; ili
- b) kada posotoji realna potvrda da će se izvršiti prethodna koordinacija između onih jedinica pod čijom kontrolom će vazduhoplov naknadno doći.

(3) Kada koordinacija iz stava (2) ovog člana nije postignuta ili nije predviđena, vazduhoplov će dobiti odobrenje samo do tačke do koje je koordinacija realno potvrđena. Prije dostizanja te tačke ili u toj tački vazduhoplov će dobiti dalje odobrenje, instrukcije o čekanju se izdaju po potrebi.

(4) Kada je to propisano od pružaoca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja, vazduhoplov će kontaktirati narednu jedinicu kontrole vazdušnog saobraćaja, u svrhu dobijanja narednog odobrenja prije transfera na kontrolnoj tački.

(5) Vazduhoplov će održavati neophodnu dvosmjernu komunikaciju sa trenutno nadležnom jedinicom kontrole vazdušnog saobraćaja dok čeka dobijanje narednog odobrenja.

(6) Odobrenje izdato kao naredno odobrenje je pilotu jasno naznačeno kao takvo.

(7) Osim ako su koordinisana, naredna odobrenja neće uticati na originalni profil leta vazduhoplova u bilo kom vazdušnom prostoru, osim onih koja izdaje jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja odgovorna za naredna odobrenja.

(8) Kada vazduhoplov namjerava da odleti sa aerodroma unutar kontrolisane oblasti da bi ušao u drugu kontrolisanu oblast unutar perioda od 30 minuta, ili nekog drugog specifičnog perioda vremena, ako je to dogovoreneo između centara oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja, koordinacija sa narednim centrom oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja se vrši prije izdavanja odobrenja za odlazak sa aerodroma

(9) Kada vazduhoplov namjerava da napusti kontrolisanu oblast zbog leta izvan kontrolisanog vazdušnog prostora, a zatim se ulazi ponovo u istu ili drugu kontrolisanu oblast, može se izdati odobrenje od tačke polaska do aerodroma prvog namjeravanog slijetanja. Takvo odobrenje ili promjene/ispravke istog se primjenjuju samo na one dijelove leta koji se vrše u kontrolisanom vazdušnom prostoru.

Član 50. **(Upravljanje protokom vazdušnog saobraćaja)**

(1) Upravljanje protokom vazdušnog saobraćaja (*Air traffic Flow Management – ATFM*) se primjenjuje u vazdušnom prostoru gdje su zahtjevi vazdušnog saobraćaja prevazišli, ili se očekuje da će prevazići definisani/deklarisani kapacitet pružanja usluga kontrole vazdušnog saobraćaja.

(2) Kada jedinici kontrole vazdušnog saobraćaja postane očigledno da dodatni saobraćaj 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 savjetovati ATFM jedinicu, ako je takva uspostvaljena, kao i druge jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja kojih se to tiče, kada je to prikladno.

Član 51. (Kontrola osoba i vozila na aerodromima)

(1) Kretanje osoba ili vozila, uključujući i vučene vazduhoplove po manevarskim površinama aerodroma kontroliše aerodromski kontrolni toranj da bi se izbjegla opasnost po njih ili po vazduhoplove koji slijeću, taksiraju ili polijeću.

(2) U uslovima 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 toku operacije preciznog instrumentalnog prilaza kategorije II ili kategorije III;
- b) u skladu sa stavom (3) ovog člana, minimalno razdvajanje između vozila i vazduhoplova koji taksiraju propisuje pružalac usluga kontrole vazdušnog saobraćaja uzimajući u obzir sredstva koja su mu na raspolaganju;
- c) kada se kontinuirano izvode kombinovane 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 vazduhoplovu kome je ta pomoć potrebna, dodjeljuje se prvenstvo u odnosu na sav drugi zemaljski saobraćaj.

(4) U skladu sa stavom (3) ovog člana, vozila na manevarskim površinama moraju poštovati slijedeća pravila:

- a) vozila i vozila koja vuku vazduhoplove daju prvenstvo vazduhoplovima koji slijeću, polijeću ili taksiraju;
- b) vozila daju prvenstvo vozilima koja vuku vazduhoplove;
- c) vozila daju prvenstvo drugim vozilima u skladu sa instrukcijama jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja;
- d) bez obzira na tačke a), b) i c) ovog stava, vozila i vozila koja vuku vazduhoplove moraju poštovati instrukcije dobijene od aerodromskog kontrolnog tornja.

DIO ČETVRTI – USLUGE INFORMISANJA U LETU

Član 52. (Primjena)

(1) Usluge informisanja u letu se pružaju svim vazduhoplovima na koje će vjerovatno imati uticaja informacije koje se pružaju i koje su:

- a) dobijene od strane pružaoca usluga kontrole letenja; ili
- b) na drugi način dostupne relevantnim jedinicama kontrole vazdušnog saobraćaja.

(2) Kada jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja pružaju i usluge kontrole vazdušnog saobraćaja i usluge informisanja u letu, pružanje usluga kontrole vazdušnog saobraćaja ima prednost nad pružanjem usluga informisanja u letu kada god su takvi zahtjevi za pružanje usluga kontrole vazdušnog saobraćaja.

Član 53. **(Obim pružanja usluga informisanja u leti)**

(1) Usluge informisanja 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 navigacionih sredstava;
- e) informacija o promjenama u uslovima 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 vjerovatno mogu uticati na bezbjednost.

(2) Usluge informisanja u letu koje se pružaju, uključuju dodatno na navedeno u stavu (1) ovog člana, i pružanje informacija koje se tiču:

- a) meteoroloških prilika, objavljenih ili prognoziranih na polaznom, dolaznom i alternativnom aerodromu;
- b) opasnosti od sudara, vazduhoplovima koji lete u vazdušnom prostoru klase C, D, E, F i G;
- c) za letove iznad vodenih površina, kada je to izvodljivo i kada to pilot zahtjeva, bilo koju dospunu informaciju kao što je radio pozivni znak, pozicija, stvarna putanja, brzina itd., vodenih plovila u toj oblasti;

(3) Usluge informisanja u letu koje se pružaju VFR letovima, obuhvataju dodatno na zahtjeve iz stava (1) ovog člana, pružanje dostupnih informacija koje se tiču saobraćaja i meteoroloških uslova duž rute po kojoj vazduhoplov leti, a koje će vjerovatno VFR letenje učiniti neizvodljivim.

Član 54.
(Usluge emitovanja operativnih letnih informacija)

(1) Meteorološke i operativne informacije koje se tiču radio-navigacionih usluga i aerodroma uključujući i usluge informisanja u letu, kada je to izvodljivo, pružaju se u operativno integrisanom obliku.

(2) Kada to zahtjeva pilot, važeće OFIS poruke će se emitovati od strane odgovarajuće jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja.

Član 55.
(Usluge emitovanja glasovnog automatskog informisanja u završnoj kontrolisanoj oblasti)

(1) Usluga emitovanja glasovnog automatskog informisanja u završnoj kontrolisanoj oblasti (*Voice-automatic Terminal Information Service – Voice-ATIS*) se pruža na aerodromima gdje postoji zahtjev za smanjenje opterećenja komunikacija na ATS VHF vazduh-zemlja komunikacionim kanalima. Kada se pruža ona uključuje:

- a) jednu emisiju koja opslužuje dolazeći vazduhoplov; ili
- b) jednu emisiju koja opslužuje odlazeći vazduhoplov; ili
- c) jednu emisiju koja opslužuje i dolazeći i odlazeći vazduhoplov; ili
- d) dvije emisije koje opslužuju dolazeći i odlazeći vazduhoplov na onim aerodromima gdje bi dužina emisije koja opslužuje i dolazeći i odlazeći vazduhoplov bila naročito duga.

(2) Kada god je izvodljivo, koristi se zasebna VHF frekvencija za Voice-ATIS emitovanja. Ako zasebna frekvencija nije dostupna, prenos se može vršiti na glasovnom kanalu ili kanalima najprikladnijeg navigacionog sredstva u završnoj oblasti, preporučljivo VOR-a, pod uslovom da su domet i razumljivost prihvatljivi i da je oznaka navigacionog sredstva usklađena sa emitovanjem tako da ona nije izbrisana.

(5) Voice-ATIS emitovanja se ne smiju prenositi na glasovnom kanalu ILS-a.

(6) Kada se pruža usluga Voice-ATIS, emitovanje je kontinuirano i ponavljajuće.

(7) Informacije sadržane u tekućem emitovanju se odmah stavljaju do znanja jedinici ili jedinicama kontrole vazdušnog saobraćaja koje imaju veze sa pružanjem vazduhoplovu informacija vezanih za prilaz, slijetanje i polijetanje, svaki put kada te poruke nisu pripremile te jedinice.

(8) Usluge Voice-ATIS emitovanja koje se pružaju aerodromima namijenjene za upotrebu u međunarodnoj kontroli vazdušnog saobraćaja moraju biti dostupne bar na engleskom jeziku.

Član 56.
(Usluge automatskog informisanja u završnoj kontrolisanoj oblasti prenosom podataka)

(1) Kada se pružaju usluge automatskog informisanja u završnoj oblasti prenosom podataka (*Data Link-Automatic Terminal Information Service - D-ATIS*) kao dodatka postojećem i

dostupnom Voice-ATIS-u, informacije moraju biti identične i u sadržaju i u formatu sa onim koje se emituju putem Voice-ATIS-a.

(2) Kada su uključene meteorološke informacije u realnom vremenu, ali su podaci unutar parametara kriterijuma značajnih promjena, sadržaj, u svrhu održavanja iste kodne oznake, smatraće se identičnim.

Član 57. (Usluge automatskog informisanja u završnoj kontrolisanoj oblasti)

(1) Kada se pružaju usluge Voice-ATIS i/ili D-ATIS:

- a) dostavljene informacije se odnose na jedan aerodrom;
- b) dostavljene informacije se ažuriraju odmah pošto se pojavi značajna promjena;
- c) pripremanje i dostavljanje ATIS poruka je odgovornost pružaoca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja;
- d) pojedinačne ATIS poruke se identifikuju kodnom oznakom u obliku slova ICAO govornog alfabeta. Kodne oznake koje se dodjeljuju uzastopnim ATIS porukama moraju biti dodijeljene po alfabetskom redu;
- e) vazduhoplov potvrđuje prijem informacija prilikom uspostavljanja komunikacije sa jedinicom kontrole vazdušnog saobraćaja koja pruža usluge prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja ili aerodromskim kontrolnim tornjem, po potrebi;
- f) kada odgovara na poruku iz tačke e) ovog stava, ili u slučaju dolazećeg vazduhoplova u neko drugo vrijeme nego ono koje je propisao pružalac usluga kontrole vazdušnog saobraćaja, odgovarajuća jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja dostavlja vazduhoplovu informaciju o trenutnom podešavanju visinomjera; i
- g) meteorološke informacije se izdvajaju iz lokalnog meteorološkog izvještaja ili specijalnog izvještaja.

(2) Kada nagla promjena meteoroloških uslova dovodi do toga da nije adekvatno uključivati tu informaciju u ATIS, ATIS poruke će obavještavati da će se relevantne meteorološke informacije dobiti na prvom kontaktu sa odgovarajućom jedinicom kontrole vazdušnog saobraćaja.

(3) Informacije sadržane u tekućem ATIS-u, a čiji je prijem potvrdio dotični vazduhoplov, moraju biti uključene u direktno emitovanje vazduhoplovu, sa izuzetkom informacije o podešavanju visinomjera, koja će biti dostavljena u skladu sa tačkom f) stava (1) ovog člana.

(4) Ako vazduhoplov potvrdi prijem ATIS poruke koja nije ažurna, svaki dio informacije koji zahtjeva ažuriranje emituje se vazduhoplovu bez odlaganja.

Član 58.
(Usluge automatskog informisanja u završnoj kontrolisanoj oblasti za vazduhoplove u dolasku i odlasku)

ATIS poruke koje sadrže informacije za vazduhoplove u dolasku i odlasku moraju sadržavati slijedeće elemente informacija i to navedenim redom:

- a) naziv aerodroma;
- b) dolazni i/ili odlazni indikator;
- c) tip ugovora, ako se komunikacija odvija putem D-ATIS-a;
- d) kodna oznaka / dezinicator;
- e) vrijeme osmatranja, ako je primjenljivo;
- f) tip prilaza koji se očekuje;
- g) poletno-sletnu stazu u upotrebi; status bezbjednosne površine kraja poletno-sletne staze i potencijanih opasnosti, ako ih ima;
- h) značajni uslovi površine poletno-sletne staze i , ako je primjenljivo, mjere kočenja;
- i) kašnjenje u čekanju, ako je primjenljivo;
- j) prelazni novo, ako je primjenljivo;
- k) ostale značajne operativne informacije;
- l) smjer vjetra pri zemlji (u magnetnim stepenima) i brzina vjetra, uključujući značajne varijacije i, ako postoje i u upotrebi su senzori vjetra pri zemlji povezani posebno sa dijelom poletne-sletne staze koja je u upotrebi i ta informacija se zahtjeva od strane operatora, oznaku poletne-sletne staze i dio poletno sletne staze na koji se informacija odnosi;
- m) vidljivost i, kada je primjenljivo, RVR i, ako senzori vidljivosti/RVR povezani posebno sa dijelom poletne-sletne staze koja je u upotrebi i ta informacija se zahtjeva od strane operatora, oznaku poletne-sletne staze i dio poletno sletne staze na koji se informacija odnosi;
- n) trenutni meteorološki uslovi;
- o) 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;
- p) temperatura vazduha;
- r) temperatura tačke rose;
- s) podešavanje visinomjera;

- t) svaka dostupna informacija o značajnim meteorološkim pojavama u prilaznoj i odletnoj oblasti/ravni uključujući i smicanje vjetra, i informacije o tekućim meteorološkim uslovima od značaja za operacije;
- u) prognoza trenda, kada je dostupna; i
- v) posebne ATIS instrukcije.

Član 59.

(Usluge automatskog informisanja u završnoj kontrolisanoj oblasti za vazduhoplove u dolasku)

ATIS poruke koje sadrže informacije za vazduhoplove u dolasku moraju sadržavati samo slijedeće elemente informacija i to navedenim redom:

- 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) tip prilaza koji se očekuje;
- g) poletno-sletnu stazu u upotrebi; status bezbjednosne površine kraja poletno-sletne staze i potencijanih opasnosti, ako ih ima;
- h) značajni uslovi površine poletno-sletne staze i , ako je primjenljivo, mjere kočenja;
- i) kašnjenje u čekanju, ako je primjenljivo;
- j) prelazni novo, ako je primjenljivo;
- k) ostale značajne operativne informacije;
- l) smjer vjetra pri zemlji (u magnetnim stepenima) i brzina vjetra, uključujući značajne varijacije i, ako postoje i u upotrebi su senzori vjetra pri zemlji povezani posebno sa dijelom poletne-sletne staze koja je u upotrebi i ta informacija se zahtjeva od strane operatora, oznaku poletne-sletne staze i dio poletno sletne staze na koji se informacija odnosi;
- m) vidljivost i, kada je primjenljivo, RVR i, ako senzori vidljivosti/RVR povezani posebno sa dijelom poletne-sletne staze koja je u upotrebi i ta informacija se zahtjeva od strane operatora, oznaku poletne-sletne staze i dio poletno sletne staze na koji se informacija odnosi;
- n) trenutni meteorološki uslovi;
- o) 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;

- p) temperatura vazduha;
- r) temperatura tačke rose;
- s) podešavanje visinomjera;
- t) svaka dostupna informacija o značajnim meteorološkim pojavama u prilaznoj oblasti/ravni uključujući i smicanje vjetra, i informacije o tekućim meteorološkim uslovima od značaja za operacije;
- u) prognoza trenda, kada je dostupna; i
- v) posebne ATIS instrukcije.

Član 60.
(Usluge automatskog informisanja u završnoj kontrolisanoj oblasti za vazduhoplove u odlasku)

ATIS poruke koje sadrže informacije za vazduhoplove u odlasku moraju sadržavati samo slijedeće elemente informacija i to navedenim redom:

- a) naziv aerodroma;
- b) dolazni indikator;
- c) tip ugovora, ako se komunikacija odvija putem D-ATIS-a;
- d) kodna oznaka / deznator;
- e) vrijeme osmatranja, ako je primjenjljivo;
- f) poletno-sletnu stazu u upotrebi; status bezbjednosne površine kraja poletno-sletne staze i potencijanih opasnosti, ako ih ima;
- g) značajni uslovi površine poletno-sletne staze i , ako je primjenjljivo, mjere kočenja;
- h) kašnjenje u čekanju, ako je primjenjljivo;
- i) prelazni novo, ako je primjenjljivo;
- j) ostale značajne operativne informacije;
- k) smjer vjetra pri zemlji (u magnetnim stepenima) i brzina vjetra, uključujući značajne varijacije i, ako postoje i u upotrebi su senzori vjetra pri zemlji povezani posebno sa dijelom poletne-sletne staze koja je u upotrebi i ta informacija se zahtjeva od strane operatora, oznaku poletne-sletne staze i dio poletno sletne staze na koji se informacija odnosi;
- l) vidljivost i, kada je primjenjljivo, RVR i, ako senzori vidljivosti/RVR povezani posebno sa dijelom poletne-sletne staze koja je u upotrebi i ta informacija se zahtjeva od strane operatora, oznaku poletne-sletne staze i dio poletno sletne staze na koji se informacija odnosi;

- m) trenutni meteorološki uslovi;
- n) oblačnost ispod 1500 m (5000 ft) ili ispod najvišeg minimuma visine sektora, šta je veće od to dvoje; kumulonimbusi; ako je nebo zaklonjeno, vertikalna vidljivost kada je dostupna;
- o) temperatura vazduha;
- r) temperatura tačke rose;
- s) podešavanje visinomjera;
- t) svaka dostupna informacija o značajnim meteorološkim pojavama u odletnoj oblasti/ravni uključujući i smicanje vjetra, i informacije o tekućim meteorološkim uslovima od značaja za operacije;
- u) prognoza trenda, kada je dostupna; i
- v) posebne ATIS instrukcije.

DIO PETI – USLUGE UZBUNJIVANJA

Član 61. (Primjena)

(1) Usluge uzbunjivanja se pružaju:

- a) svim vazduhoplovima kojima se pružaju usluge kontrole vazdušnog saobraćaja;
- b) u onoj mjeri koliko je to prihvatljivo, svim ostalim vazduhoplovima koji imaju popunjen plan leta ili su na neki drugi način poznati pružaocu usluga kontrole vazdušnog saobraćaja;
- c) svakom vazduhoplovu za koji se zna ili se vjeruje da je predmet nezakonitog ometanja.

(2) Centri informisanja u letu ili centri oblasne kontrole služe kao centralno mjesto za prikupljanje svih informacija relevantnih za vanredno stanje/stanje nužde vazduhoplova koji izvodi operacije u FIR-u ili kontrolisanoj oblasti, u kojim pomenuti centri pružaju usluge, i za prosljeđivanje takvih informacija odgovarajućem centru za koordinaciju spašavanja.

(3) U slučaju nastanka vanrednog stanja dok je vazduhoplov pod kontrolom aerodromskog kontrolnog tornja ili jedinice prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja ta jedinica će odmah obavjestiti nadležni centar informisanja u letu ili centar oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja, koji zatim obavještava centar za koordinaciju spašavanja, osim kada je priroda vanrednog stanja takva da bi to obavještavanje bilo suvišno.

(4) Kada hitnost situacije to zahtjeva, nadležni aerodromski kontrolni toranj ili jedinica prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja prvo uzbunjuje i preduzima neophodne korake za pokretanje aktivnosti svih odgovarajućih lokalnih organizacija za spašavanje i vanredna stanja koje mogu odmah pružiti zahtjevanu pomoć.

Član 62.
(Obavještanje centara za koordinaciju spašavanja)

(1) Ne dovodeći u pitanje bilo koje druge okolnosti koje mogu dovesti do toga da se preporučí obavještanje, jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja, osim u slučajevima propisanim u stavu (1) Člana 61. ovog pravilnika, odmah obavješta centar za koordinaciju spašavanja o tome da se smatra da je vazduhoplov u vanrednom stanju u skladu sa slijedećim:

a) Faza neizvjesnosti, kada:

- 1) u periodu od 30 minuta nije bilo povratne komunikacije od strane vazduhoplova od momenta kada je ta komunikacija trebala biti uspostavljena, ili od momenta prvog neuspješnog pokušaja uspostavljanja komunikacije sa takvim vazduhoplovom, šta se od ovo dvoje prvo desi; ili kada
- 2) se vazduhoplov ne pojavi u dolasku u periodu od 30 minuta od posljednjeg najavljenog vremena dolaska ili vremena dolaska očekivanog od strane jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja, šta se od ovo dvoje desi kasnije,

osim kada ne postoji sumnja za bezbjednost vazduhoplova i posade i putnika u njemu.

b) Faza uzbune, kada:

- 1) nakon faze neizvjesnosti, kasniji pokušaji uspostavljanja komunikacije sa vazduhoplovom ili upita drugim relevantnim izvorima ne daju rezultate u smislu dobijanja bilo kakvih informacija o vazduhoplovu, ili kada
- 2) je vazduhoplov koji je dobio odobrenje za slijetanje i slijetanje nije izvršio unutar 5 minuta od očekivanog vremena slijetanja i ponovna komunikacija sa vazduhoplovom nije ostvarena; ili kada
- 3) su primljene informacije koje upućuju na to da je operativnost vazduhoplova umanjena, ali ne u toj mjeri da zahtjeva prinudno slijetanje vazduhoplova,

osim kada postoje dokazi da bi to umanjilo sumnju za bezbjednost vazduhoplova i posade i putnika u njemu, ili kada

- 4) se zna ili vjeruje da je vazduhoplov predmet nezakonitog ometanja.

c) Faza opasnosti, kada:

- 1) nakon faze uzbunjivanja; dalji pokušaji uspostavljanja komunikacije sa vazduhoplovom i šira istraga ne daju rezultate i upućuju na mogućnost da je vazduhoplov doživio nesreću, ili kada
- 2) se smatra da je potrošeno svo gorivo u vazduhoplovu, ili ga ima nedovoljno da bi vazduhoplov operativno bio bezbjedan, ili kada

- 3) su primljene informacije koje upućuju na to da je operativnost vazduhoplova umanjena u toj mjeri da će vjerovatno zahtjevati prinudno slijetanje vazduhoplova, ili kada
- 4) su primljene informacije ili je realno izvjesno da će vazduhoplov izvršiti prinudno slijetanje ili je izvršio prinudno slijetanje.

osim kada postoji realna izvjesnost da vazduhoplovu i putnicima i posadi ne prijete teška i neposredna opasnost i da se ne zahtjeva hitno pružanje pomoći.

(2) Obavještenje sadrži slijedeće informacije, ako su dostupne i to navedenim redom:

- a) riječi INCERFA, ALERFA ili DETRESFA, u zavisnosti od toga koja je faza vanrednog stanja;
- b) naziv organizacije i podaci o osobi koja dostavlja informaciju;
- c) priroda vanrednog stanja;
- d) značajni podaci iz plana leta;
- e) informacije o jedinici kontrole vazdušnog saobraćaja koja je posljednja uspostavila kontakt, vrijeme kontakta i upotrebjeno sredstvo komunikacije;
- f) posljednji izvještaj o poziciji i način na koji je utvrđen;
- g) boja i prepoznatljive oznake na vazduhoplovu;
- h) informacija o opasnim materijama koje se prevoze, ako ima takvih;
- i) svaka aktivnost preduzeta od organizacije koja šalje obavještenje;
- j) ostale relevantne primjedbe.

(3) Osim obavještenja iz stava (1) ovog člana, centar za koordinaciju spašavanja dobija:

- a) sve korisne dodatne informacije, naročito one koje se odnose na razvoj vanrednog stanja u narednim fazama;
- b) informaciju da vanredno stanje više ne postoji.

Član 63.

(Upotreba komunikacionih sredstava i objekata)

Jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja će, po potrebi, koristiti sva dostupna komunikaciona sredstva i objekte u nastojanju da uspostave i održavaju komunikaciju sa vazduhoplovom koji se nalazi u vanrednom stanju, i za dobijanje novih informacija o vazduhoplovu.

Član 64.

(Praćenje i iscrtavanje pozicije vazduhoplova u vanrednom stanju)

Kada se utvrdi da postoji vanredno stanje, let/trajektorija/putanja dotičnog vazduhoplova se iscrtava na karti u cilju utvrđivanja vjerovatnog budućeg položaja vazduhoplova i njegovog

maksimalnog obima aktivnosti u odnosu na posljednju poznatu poziciju. Letovi/trajektorije/putanje drugih vazduhoplova za koje se zna da su operativni u blizini dotičnog vazduhoplova se takođe iscrtavaju u cilju utvrđivanja njihovog vjerovatnog budućeg položaja i maksimalnog trajanja leta.

Član 65.
(Informacije koje se dostavljaju operatoru)

(1) Kada centar informisanja u letu ili centar oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja donese odluku da se neki vazduhoplov nalazi u fazi neizvjesnosti ili fazi uzbunjivanja, kada je to izvodivo, o tome obavještava operatora prije nego što obavjesti centar za koordinaciju spašavanja.

(2) Sve informacije koje centar informisanja u letu ili centar oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja dostavlja centru za koordinaciju spašavanja, kada god je to izvodljivo i bez odlaganja će dostavljati i operatoru.

Član 66.
(Informacije koje se dostavljaju vazduhoplovu koji leti u blizini vazduhoplova u vanrednom stanju)

(1) Kada je jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja uspostavila situaciju da se vazduhoplov nalazi u vanrednom stanju, ostali vazduhoplovi za koje se zna da lete u njegovoj blizini, izuzimajući ono što je propisano stavom (2) ovog člana, obavještavaju se o prirodi vanrednog stanja u najkraćem izvodljivom roku.

(2) Kada jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja zna ili vjeruje da je vazduhoplov predmet nezakonitog ometanja, to se neće spominjati u komunikaciji vazduh-zemlja zbog prirode vanrednog stanja, osim ako takva informacija nije došla od dotičnog vazduhoplova i sigurno je da pominjanje te informacije neće pogoršati situaciju.

DIO ŠESTI – ZAHTJEVI PRUŽAOCA USLUGA KONTROLE VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA KOJI SE ODOSE NA KOMUNIKACIJE

Član 67.
(Vazduhoplovne mobilne usluge, komunikacija vazduh-zemlja - Opšte)

(1) Za potrebe pružanja usluga kontrole vazdušnog saobraćaja za vazduh-zemlja komunikaciju koriste se radiotelefonija i/ili prenos podataka.

(2) Kada je za ATM funkcije propisana upotreba tipova RCP, pružalac usluga kontrole vazdušnog saobraćaja će dodatno na zahtjeve definisane u stavu (1) ovog člana, biti opremljen sa komunikacionom opremom koja omogućava pružanje usluga kontrole vazdušnog saobraćaja u skladu sa propisanim tipovima RCP.

(3) Kada se koristi direktna pilot-kontrolor dvosmjerna radiotelefonska komunikacija ili komunikacija putem prenosa podataka za pružanje usluga kontrole vazdušnog saobraćaja, mora postojati i koristiti se oprema za snimanje na svim takvim vazduh-zemlja komunikacionim kanalima.

(4) Snimci komunikacionih kanala, navedenih u stavu (3) ovog člana čuvaju se na period od najmanje 30 dana.

Član 68.

(Vazduhoplovne mobilne usluge, komunikacija vazduh-zemlja – Zahtjevi za pružaoce usluga informisanja u letu)

Oprema za komunikaciju vazduh-zemlja omogućava dvosmjernu komunikaciju između jedinice koja pruža usluge informisanja u letu i adekvatno opremljenog vazduhoplova koji leti bilo gdje u okviru FIR-a.

Član 69.

(Vazduhoplovne mobilne usluge, komunikacija vazduh-zemlja – Zahtjevi za oblasne centre kontrole vazdušnog saobraćaja)

Oprema za komunikaciju vazduh-zemlja omogućava dvosmjernu komunikaciju između jedinice koja pruža usluge oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja i adekvatno opremljenog vazduhoplova koji leti bilo gdje u okviru kontrolisane oblasti.

Član 70.

(Vazduhoplovne mobilne usluge, komunikacija vazduh-zemlja – Zahtjevi za prilaznu kontrolu vazdušnog saobraćaja)

(1) Oprema za komunikaciju vazduh-zemlja omogućava direktnu, brzu, kontinuiranu i bez statičkih šumova dvosmjernu komunikaciju između jedinice koja pruža usluge prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja i adekvatno opremljenog vazduhoplova koji je pod kontrolom te jedinice.

(2) Kada jedinica pruža usluge prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja kao odvojena jedinica, komunikacija vazduh-zemlja se održava preko komunikacionih kanala namjenjenih samo za takvu komunikaciju.

Član 71.

(Vazduhoplovne mobilne usluge, komunikacija vazduh-zemlja – Zahtjevi za aerodromsku kontrolu vazdušnog saobraćaja)

Oprema za komunikaciju vazduh-zemlja omogućava direktnu, brzu, kontinuiranu i bez statičkih šumova dvosmjernu komunikaciju između aerodromskog kontrolnog tornja i adekvatno opremljenog vazduhoplova na bilo kojoj udaljenosti unutar 45 km (25 NM) od dotičnog aerodroma.

Član 72.

(Vazduhoplovne statične usluge, komunikacija zemlja-zemlja – Opšte)

(1) Za potrebe pružanja usluga kontrole vazdušnog saobraćaja za zemlja-zemlja komunikaciju koriste se direktna govorna i/ili komunikacija prenosom podataka.

(2) Kada je za ATM funkcije propisana upotreba tipova RCP, pružalac usluga kontrole vazdušnog saobraćaja će dodatno na zahtjeve definisane u stavu (1) ovog člana, biti opremljen sa komunikacionom opremom koja omogućava pružanje usluga kontrole vazdušnog saobraćaja u skladu sa propisanim tipovima RCP.

Član 73.
(Vazduhoplovne statične usluge, komunikacija zemlja-zemlja – Zahtjevi za komunikaciju između jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja)

(1) Centar informisanja u letu mora imati opremu i za komunikaciju sa slijedećim jedinicama koje pružaju usluge kontrole vazdušnog saobraćaja unutar njegove oblasti odgovornosti:

- a) centar oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja, osim ako se ne nalazi na istoj lokaciji;
- b) jedinice prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja;
- c) aerodromski kontrolni tornjevi.

(2) Centar oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja osim što je povezan sa centrom informisanja u letu, ima opremu za komunikaciju sa slijedećim jedinicama koje pružaju usluge kontrole vazdušnog saobraćaja unutar njegove oblasti odgovornosti:

- a) jedinice prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja;
- b) aerodromski kontrolni tornjevi;
- c) kancelarije za izvještavanje o uslugama kontrole vazdušnog saobraćaja, ako su uspostavljene odvojeno.

(3) Jedinica prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja osim što je povezana sa centrom informisanja u letu i centrom oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja, ima opremu za komunikaciju sa povezanim aerodromskim kontrolnim tornjevima i, kada su odvojeno uspostavljene, povezanim kancelarijama za izvještavanje o uslugama kontrole vazdušnog saobraćaja.

(4) Aerodromski kontrolni toranj osim što je povezan sa centrom informisanja u letu, centrom oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja i jedinicom prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja kako je to propisano u stavovima (1), (2) i (3) ovog člana, ima opremu za komunikaciju sa kancelarijama za izvještavanje o uslugama kontrole vazdušnog saobraćaja, ako su uspostavljene odvojeno.

Član 74.
(Vazduhoplovne statične usluge, komunikacija zemlja-zemlja – Zahtjevi za komunikaciju između jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja i drugih jedinica)

(1) Centar informisanja u letu i centar oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja moraju imati opremu za komunikaciju sa slijedećim jedinicama koje pružaju usluge unutar njihove oblasti odgovornosti:

- a) odgovarajuće vojne jedinice;
- b) meteorološke biro i koji opslužuju centar;
- c) vazduhoplovna telekomunikaciona stanica koja opslužuje centar;
- d) odgovarajuće kancelarije operatora;

- e) centri za koordinaciju spašavanja ili u odsustvu takvih centara, svaka druga odgovarajuća služba za hitne slučajeve i vanredna stanja;
- f) međunarodne NOTAM kancelarije koje opslužuju centar.

(2) Jedinica prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja i aerodromski kontrolni toranj moraju imati opremu za komunikaciju sa slijedećim 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) vazduhoplovna telekomunikaciona stanica koja opslužuje dotičnu jedinicu;
- e) jedinica koja pruža usluge upravljanja platformom, kada je uspostavljena odvojeno.

(3) Komunikaciona oprema koja se zahtjeva u tački a) stav (1) i tački a) stav(2) ovog člana, obuhvata pružanje brzih i pouzdanih komunikacija između dotičnih jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja i vojnih jedinica odgovornih za kontrolu operacija presretanja unutar oblasti odgovornosti dotičnih jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja.

Član 75.

(Vazduhoplovne statične usluge, komunikacija zemlja-zemlja – Opis komunikacione opreme)

(1) Komunikaciona oprema koja se zahtjeva u tački a) stav (1) i tačkama a), b) i c) stav (2) Člana 74. ovog pravilnika obuhvata i pružanje usluga za:

- a) direktnu glasovnu komunikaciju, ili u kombinaciji sa komunikacijom putem prenosa podataka, pri čemu u svrhu prenosa kontrole upotrebom 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 zahtjeva postojanje zapisa; vrijeme prenosa poruke za ovakvu vrstu komunikacije ne smije biti duže od 5 minuta.

(2) U svim slučajevima kada se zahtjeva automatski prenos podataka do i/ili od kompjutera/računara pružaoca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja, mora se obezbjediti pogodna oprema za automatsko snimanje.

(3) Komunikaciona oprema koja se zahtjeva u tačkama a), b) i c) stava (2) Člana 74. obuhvata direktnu glasovnu komunikaciju sa mogućnošću vođenja konferencijske komunikacije.

(4) Sva oprema za direktnu glasovnu komunikaciju ili komunikaciju putem prenosa podataka između jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja i drugih jedinica opisanih u Članovima 73. i 74. ima mogućnost automatskog snimanja.

(5) Snimci podataka i komunikacija kako se zahtjeva u stavovima (2) i (4) ovog člana čuvaju se na period od najmanje 30 dana.

Član 76.
(Vazduhoplovne statične usluge, komunikacija zemlja-zemlja – Komunikacija između FIR-ova)

(1) Centri informisanja u letu i centri oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja moraju imati opremu za komunikaciju sa svim susjednim centrima za informisanje u letu i centrima oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja.

(2) Ova komunikaciona oprema u svim slučajevima obuhvata kreiranje poruka u obliku pogodnom za zadržavanje kao trajnih zapisa, i dostavljanje u skladu sa prelaznim vremenima definisanim u regionalnim sporazumima o vazdušnoj plovidbi.

(3) Osim ako nije drugačije propisano na bazi regionalnih sporazuma o vazdušnoj plovidbi, komunikaciona oprema između centara oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja koji opslužuju granične kontrolisane oblasti, dodatno mora obuhvatati direktnu glasovnu komunikaciju i tamo gdje je primjenljivo komunikaciju putem prenosa podataka, sa automatskim snimanjem, pri čemu se radi prenosa 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 zahtjeva 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 informisanje u letu ili oblasnih centara kontrole vazdušnog saobraćaja, drugačija od one propisane u stavu (3) ovog člana obuhvata direktnu govornu komunikaciju ili u kombinaciji sa komunikacijom putem prenosa podataka. Ova komunikaciona oprema mora imati mogućnost automatskog snimanja.

(5) U svim slučajevima kada se zahtjeva automatska razmjena podataka između kompjutera/računara pružalaca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja, mora se obezbjediti pogodna oprema za automatsko snimanje.

(6) Snimci podataka i komunikacija kako se zahtjeva u stavu (5) ovog člana čuvaju se na period od najmanje 30 dana.

Član 77.
(Komunikacije za kontrolu vozila na manevarskim površinama kontrolisanih aerodroma)

(1) Oprema za dvosmjernu radiotelefoniku komunikaciju mora biti dostupna aerodromskoj kontroli vazdušnog saobraćaja za kontrolisanje vozila na manevarskim površinama, osim tamo gdje se smatra da je komunikacija vizuelnim signalima dovoljna.

(2) Gdje uslovi nalažu, za kontrolisanje vozila na manevarskim površinama će se koristiti odvojeni komunikacioni kanali. Mora se obezbjediti pogodna oprema za automatsko snimanje na svim ovim kanalima.

(3) Snimci podataka i komunikacija kako se zahtjeva u stavu (2) ovog člana čuvaju se na period od najmanje 30 dana.

Član 78.
(Automatsko snimanje podataka o nadzoru)

(1) Podaci o nadzoru sa primarnog i sekundarnog radara ili drugih sistema (ADS-B, ADS-C), koji se koriste kao pomoć za pružanje usluga kontrole vazdušnog saobraćaja, moraju se automatski snimati za potrebe istraga nesreća i incidenata, potrage i spašavanja, kontrole vazdušnog saobraćaja, evaluaciju nadzornih sistema i obuku.

(2) Automatski snimci će se čuvati najmanje 30 dana. Kada su snimci pogodni za istrage nesreća i incidenata, moraju se čuvati na duži period, sve dok ne bude bilo sigurno da nisu više potrebni.

DIO SEDMI – ZAHTJEVI PRUŽAOCA USLUGA KONTROLE VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA KOJI SE ODOSE NA INFORMACIJE

Član 79.
(Meteorološke informacije - Opšte)

Jedinicama kontrole vazdušnog saobraćaja se dostavljaju ažurne informacije o stvarnim i prognozama meteoroloških uslova, neophodne za obavljanje njihovih poslova. Informacije će se dostavljati u takvom obliku da zahtjevaju minimalno tumačenje od strane osoblja koje pruža usluge kontrole vazdušnog saobraćaja i sa učestalošću koja zadovoljava zahtjeve dotične jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja.

Član 80.
(Meteorološke informacije – Centri informisanja u letu i centri oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja)

(1) Centrima informisanja u letu i centrima oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja se dostavljaju meteorološke informacije na način opisan u poglavlju 1.3 Apendiksa 9 ICAO Aneksa 3 – Meteorološke usluge za međunarodnu vazdušnu plovību (*ICAO Annex 3, Meteorological Service for International Air Navigation*), ovo se naročito odnosi na informacije koje se odnose na pojavu ili očekivano pogoršanje meteoroloških uslova, one se dostavljaju odmah. Ovi izvještaji i prognoze obuhvataju FIR ili kontrolisanu oblasti i druge takve oblasti koje su utvrđene regionalnim sporazumima o vazdušnoj plovidbi.

(2) Centri informisanja u letu i centri oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja dobijaju u pogodnim intervalima podatke o trenutnom vazdušnom pritisku za podešavanje visinomjera, za lokacije određene od strane centara za informisanje u letu ili centara oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja.

Član 81.
(Meteorološke informacije – Jedinice prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja)

(1) Jedinicama prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja dostavljaju se meteorološke informacije na način opisan u poglavlju 1.2 Apendiksa 9 ICAO Aneksa 3 – Meteorološke usluge za međunarodnu vazdušnu plovību (*ICAO Annex 3, Meteorological Service for International Air Navigation*), za vazdušni prostor i aerodrome u njihovoj nadležnosti. Specijalni izvještaji i izmjene i dopune prognoza se dostavljaju jedinicama prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja dinamikom njihove hitnosti i u skladu sa utvrđenim kriterijumima, bez čekanja na vrijeme objavljivanja redovnog izvještaja ili prognoze. Kada se koristi više anemometara / instrumenata za mjerenje brzine vjetrova, pokazivači koji se odnose na svaki od

njih moraju biti jasno označeni zbog identifikacije poletno-sletne staze i dijelova poletno-sletne staze na kojim svaki od anemometara vrši mjerenje.

(2) Jedinice prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja dobijaju podatke o trenutnom vazdušnom pritisku za podešavanje visinomjera, za lokacije određene od strane jedinice prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja.

(3) Jedinice prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja koje pružaje 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 vazdušnog saobraćaja 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 vazdušnog saobraćaja koje pružaju usluge u završnom prilazu, slijetanju i polijetanju dobijaju informacije o smicanju vjetra koji može negativno uticati na vazduhoplov u prilaznoj ili odletnoj putanji ili tokom kružnog prilaza.

Član 82.

(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 vazdušnu plovību (*ICAO Annex 3, Meteorological Service for International Air Navigation*), za aerodrome u njihovoj nadležnosti. Specijalni izvještaji i izmjene i dopune prognoza se dostavljaju aerodromskim kontrolnim tornjevima dinamikom njihove hitnosti i u skladu sa utvrđenim kriterijumima, bez čekanja na vrijeme objavljivanja redovnog izvještaja ili prognoze.

(2) Aerodromski kontrolni tornjevi dobijaju podatke o trenutnom vazdušnom pritisku za podešavanje visinomjera, za aerodrome u njihovoj nadležnosti.

(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 identifikacije 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 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 meteorološkoj stanici, gdje takva stanica postoji.

(5) Aerodromski kontrolni tornjevi dobijaju informacije o smicanju vjetra koji može negativno uticati na vazduhoplov u prilaznoj ili odletnoj putanji ili tokom kružnog prilaza i na vazduhoplov na poletno-sletnoj stazi tokom rulanja poslije slijetanja ili tokom zaleta u polijetanju.

Član 83.
(Meteorološke informacije – Komunikacione stanice)

Kada je to neophodno za pružanje usluga letnih informacija, tekući meteorološki izvještaji i prognoze se dostavljaju komunikacionim stanicama. Kopije takvih informacija se prosljeđuju centrima informisanja u letu i centrima oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja.

Član 84.
(Informacije o stanju na aerodromima i operativnom statusu pripadajućih objekata i opreme)

Aerodromski kontrolni tornjevi i jedinice prilazne kontrole vazdušnog saobraćaja moraju biti redovno informisani o uslovima 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.

Član 85.
(Informacije o operativnom statusu navigacionih sredstava)

Jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja moraju biti redovno informisane o operativnom statusu radio navigacionih sredstava i vizuelnih pomoćnih sredstava od suštinskog značaja za poletne, dolazne, prilazne i sletne procedure unutar svoje oblasti odgovornosti i o onim radio navigacionim sredstvima i vizuelnim pomoćnim sredstvima od suštinskog značaja za kretanje po manevarskim površinama.

Član 86.
(Informacije o neupravljanim slobodnim balonima)

Operatori neupravljanih slobodnih balona obavještavaju odgovarajuće jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja o detaljima leta neupravljanih slobodnih balona u skladu sa zahtjevima sadržanim u Dodatku 2 ovog pravilnika.

Član 87.
(Informacije koje se tiču vulkanskih aktivnosti)

(1) Jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja, u skladu sa lokalnim sporazumima, dobijaju informacije o prije-eruptivnim vulkanskim aktivnostima, vulkanskim erupcijama i oblacima vulkanskog pepela koji mogu uticati na vazdušni prostor koji se koristi za letenje, a nalazi se unutar njihove oblasti odgovornosti.

(2) Centri informisanja u letu i centri oblasne kontrole vazdušnog saobraćaja dobijaju savjetodavne informacije od strane povezanog VAAC-a.

Član 88.
(Informacije koje se tiču radioaktivnih materijala i otrovnih hemijskih obalaka)

Jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja, u skladu sa lokalnim sporazumima, dobijaju informacije o ispuštanju u atmosferu radioaktivnih materijala ili otrovnih hemijskih materija

koji mogu uticati na vazdušni prostor koji se koristi za letenje, a nalazi se unutar njihove oblasti odgovornosti.

Član 89.
(Stupanje na snagu)

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

Broj: X-X-XX-X-XXX-X/14
Banja Luka, XX.XX.2014. godine

Generalni direktor
Đorđe Ratkovića

DODATAK 1 – PRINCIPI UPRAVLJANJA IDENTIFIKACIJOM NAVIGACIONIH SPECIFIKACIJA I IDENTIFIKACIJOM ATS RUTA DRUGAČIJH OD STANDARDNIH ODLAZNIH I DOLAZNIH RUTA

1. Oznake za ATS rute i navigacione specifikacije

1.1 Svrha sistema rutnih oznaka i navigacionih specifikacija primjenjivih za specifične ATS rute, segmente ATS ruta ili oblasti je da omogući i pilotima i pružaocu usluga kontrole vazdušnog saobraćaja da u obzir uzmu slijedeće zahtjeve:

- a) da nedvosmisleno ukazuje na svaku ATS rutu, bez potrebe da se pribjegava upotrebi geografskih koordinata ili drugih načina da se opiše ista;
- b) da povezuje ATS rutu sa specifičnom vertikalnom strukturom vazdušnog prostora, ako je primjenljivo;
- c) da ukazuje na zahtjevani nivo tačnosti navigacionih performansi, tokom leta duž ATS rute ili unutar specifične oblasti; i
- d) da ukazuje da se dotična ruta primarno ili isključivo koristi za određene tipove vazduhoplova.

1.2 U cilju ispunjavanja gore navedenih zahtjeva, sistem oznaka:

- a) omogućava identifikaciju bilo koje ATS rute na jednostavan i jedinstven način;
- b) izbjegava suvišne informacije/redundantnost;
- c) je upotrebljiv i za zemaljske i za vazdušne automatizacione sisteme; i
- d) omogućava maksimalnu sažetost u operativnoj upotrebi; i
- e) omogućava dovoljnu mogućnost proširenja koja zadovoljava buduće zahtjeve bez potrebe za suštinskim promjenama.

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 tački 2.3 ovog Dodatka; i
- b) jednog dodatnog slova kako je to opisano u tački 2.4 ovog Dodatka;

2.1.1 Broj karaktera koji se zahtjevaju za formiranje oznake ne smije preći šest.

2.1.2 Broj karaktera koji se zahtjevaju za formiranje oznake treba da, kada god je to moguće, bude maksimalno pet.

2.2 Osnovna oznaka se sastoji od jednog slova alfabeta čiji nastavak čini broj od 1 do 999.

2.2.1 Izbor slova alfabeta se vrši iz slijedeće liste:

- a) A, B, G, R za rute koje čine dio regionalne mreže ATS ruta i nisu oblasne vazduhoplovne rute;
- b) L, M, N, P za oblasne vazduhoplovne 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 vazduhoplovne rute; i
- d) Q, T, Y, Z za oblasne vazduhoplovne rute koje ne čine dio regionalne mreže ATS ruta.

2.3 Kada je primjenljivo, jedno dodatno slovo se dodaje kao prefiks osnovnoj oznaci u skladu sa slijedećim:

- 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 vazdušni prostor;
- c) slovo S da ukaže na rute uspostavljene isključivo za upotrebu od strane nadzvučnih vazduhoplova tokom ubrzavanja, usporavanja i tokom leta nadzvučnom brzinom.

2.4 Kada su propisana od odgovarajućih vazduhoplovnih vlasti ili na osnovu regionalnih sporazuma o vazdušnoj plovidbi, dodatna slova se mogu dodati nakon osnovne oznake ATS rute koja je u pitanju u cilju ukazivanja na tip usluge koja se pruža u skladu sa slijedećim:

- 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 informisanja u letu.

3. Dodjeljivanje osnovnih oznaka

3.1 Osnovne oznake ATS ruta se dodjeljuju u skladu sa slijedećim principima.

3.1.1 Iste osnovne oznake se dodjeljuju glavnim rutama duž cijele njihove dužine, bez obzira na završne kontrolisane 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 kontrole vazdušnog saobraćaja, u tom slučaju, zajedničkim sporazumom, dodjeljuje se samo jedna oznaka.

3.1.3 Osnovna oznaka dodjeljena jednoj ruti ne dodjeljuje se drugim rutama.

3.1.4 Zahtjevi država vezano za oznake se podnose Regionalnim kancelarijama ICAO-a na koordinaciju.

4. Upotreba 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 glasovnoj komunikaciji, osnovno slovo oznake se izgovara u skladu sa ICAO izgovornim alfabetom.

4.3 Kada se koriste prefiksi K, U ili S, koji su definisani u tački 2.3 ovog dodatka, oni će se u glasovnoj komunikaciji izgovarati na slijedeći 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 definisana u tački 2.4, ne zahtjeva se da ih letačka posada koristi u glasovnoj komunikaciji.

DODATAK 2 – PRINCIPI UPRAVLJANJA USPOSTAVLJANJEM I IDENTIFIKACIJOM ZNAČAJNIH TAČAKA

1. Uspostavljanje značajnih tačaka

1.1 Značajne tačke se trebaju, kada god je to moguće, uspostaviti u odnosu na zemaljska ili vazдушna radio navigaciona sredstva, preporučuje se da to budu VHF ili sredstva više frekvencije.

1.2 Gdje ne postoje zemaljska ili vazдушna radio navigaciona sredstva, značajne tačke se uspostavljaju na lokacijama koje se mogu odrediti navigacionim sredstvima u vazduhoplovu ili gdje se može primjeniti vizuelna navigacija osmatranjem u odnosu na površinu zemlje. Specifične tačke se mogu odrediti kao tačke za „prenos kontrole“ na osnovu sporazuma između susjednih jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja ili dotičnih kontrolorskih pozicija.

2. Oznake za značajne tačke označene prema poziciji radio navigacionog sredstva

2.1 Nazivi značajnih tačaka svakodnevnim jezikom, označenih prema poziciji radio navigacionog sredstva

2.1.1 Kad god je to izvodljivo, značajne tačke dobijaju naziv sa referencom u odnosu na prepoznatljivu i preporučuje se poznatu geografsku lokaciju.

2.1.2 Prilikom izbora naziva značajne tačke, mora se obratiti pažnja da se osigura da su ispunjeni slijedeći uslovi:

- a) naziv ne smije stvarati teškoće u izgovoru za pilote ili osoblje pružaoca kontrole vazdušnog saobraćaja prilikom razgovora na jeziku koji se koristi za ATS komunikaciju. Kada naziv geografske lokacije na lokalnom jeziku, koji je dodijeljen značajnoj tački 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 glasovnoj komunikaciji i da ne izaziva dvosmislenost i zabunu u odnosu na nazive drugih značajnih tačaka u istoj oblasti. Dodatno, naziv ne smije da izaziva zabunu u odnosu na drugu komunikaciju koja se vrši između pilota i osoblja pružaoca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja;
- 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 tačku i za radio navigaciono sredstvo koje je označava.

2.2 Struktura kodiranih oznaka za značajne tačke označene prema poziciji radio navigacionog sredstva

2.2.1 Kodna oznaka je ista kao i radio identifikacija radio navigacionog sredstva. Struktura oznake treba da bude takva, ako je to moguće, da pomaže u asociiranju na naziv tačke u svakodnevnom jeziku.

2.2.2 Kodirane oznake se ne smiju ponavljati unutar 1100 km (600NM) u odnosu na lokaciju dotičnog radio navigacionog sredstva, osim u slučaju kada dva radio navigaciona 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 kancelarijama ICAO-a na koordinaciju.

3. Oznake značajnih tačaka koje nisu označene prema poziciji radio navigacionog sredstva

3.1 Kada postoji zahtjev da se uspostavi značajna tačka na poziciji koja nije označena pozicijom radio navigacionog sredstva, a koristi se za ATC svrhe, biće joj dodijeljen jedinstven potoslovni lako izgovorljivi „naziv-kod“ (*name-code*). Ova naziv-kod oznaka je naziv, a istovremeno i kodna oznaka značajne tačke.

3.2 Naziv-kod oznaka se bira tako da se izbjegnu poteškoće u izgovoru za pilote ili osoblje pružaoca kontrole vazdušnog saobraćaja prilikom razgovora na jeziku koji se koristi za ATS komunikaciju. Primjer: ADOLA, KODAP

3.3 Naziv-kod oznaka treba da bude lako prepoznatljiva u glasovnoj komunikaciji i da ne izaziva dvosmislenost i zabunu u odnosu na nazive drugih značajnih tačaka u istoj oblasti.

3.4 Jedinstvena, petoslovna, lako izgovorljiva naziv-kod oznaka, koja je dodijeljena značajnoj tački ne dodjeljuje su ni jednoj drugoj značajnoj tački. Kada postoji potreba za izmještanjem značajne tačke, izabraće se nova naziv-kod oznaka. U slučaju da država želi da zadrži određeni naziv-kod za ponovnu upotrebu na drugoj lokaciji, takav naziv-kod se neće koristiti prije isteka perioda od 6 mjeseci.

3.5 Zahtjevi država vezano za jedinstvene petoslovne naziv-kod oznake se podnose Regionalnim kancelarijama ICAO-a na koordinaciju.

3.6 U oblastima gdje nije uspostavljen sistem stalnih ruta ili rute koje slijede vazduhoplovi zavise od operativnih razmatranja, značajne tačke se određuju i o njima se izvještava izražavanjem WGS-84 geografskih koordinata, osim ako stalno uspostavljena značajna tačka služi kao izlazna i/ili ulazna tačka u takve oblasti, tada će biti označena u skladu sa važećim zahtjevima u poglavljima 2. i 3. ovog dodatka.

4. Upotreba oznaka u komunikaciji

4.1 Naziv izabran u skladu sa poglavljem 2. ili 3. ovog dodatka, se koristi da uputi na značajnu tačku u govornoj komunikaciji. Ako se naziv u svakodnevnom jeziku, za značajnu tačku označenu prema poziciji radio navigacionog sredstva izabran u skladu sa tačkom 2.1 ovog dodatka, ne koristi, biće zamijenjen kodnom oznakom, koja će u glasovnoj komunikaciji biti izgovarana u skladu sa ICAO izgovornim alfabetom.

4.2 U štampanoj i kodiranoj komunikaciji, se koriste samo kodirane oznake ili izabrani naziv-kodovi da ukažu na značajne tačke.

5. Značajne tačke koje se koriste u svrhu izvještavanja/javljanja

5.1 U svrhu omogućavanja da pružalac usluga kontrole vazdušnog saobraćaja dobije informacije koje se odnose na kretanje vazduhoplova u letu, može biti potrebno da se izabrane značajne tačke naznače kao tačke izvještavanja/javljanja.

5.2 Prilikom uspostavljanja takvih tačaka, u obzir treba uzeti slijedeće:

- a) tip vazduhoplova kome se pruža usluga;
- b) veličina normalnog saobraćaja;
- c) tačnost sa kojom su vazduhoplovi u stanju da se pridržavaju trenutnog plana leta;
- d) brzina vazduhoplova;
- e) primjenjeni minimum razdvajanja;
- f) kompleksnost strukture vazdušnog prostora;
- g) metode kontrole koje se primjenjuju;
- h) početak i kraj značajnih faza leta (penjanje, poniranje, promjena smjera, itd.);
- i) procedure transfera/prenosa kontrole;
- j) aspekti bezbjednosti i potrage i spašavanja;
- k) radno opterećenje u pilotskoj kabini i komunikaciji vazduh-zemlja.

5.3 Tačke izvješavanja/javljanja se uspostavljaju kao „obavezne“ ili „na zahtjev“.

5.4 Prilikom uspostavljanja „obaveznih“ tačaka izvješavanja/javljanja primjenjuju se slijedeći principi:

- a) „obavezne“ tačke izvješavanja/javljanja se ograničavaju na minimalan potreban broj za redovno pružanje informacija jedinicama kontrole vazdušnog saobraćaja o kretanju vazduhoplova u letu, imajući na umu potrebu da radno opterećenje u kokpitu i radno opterećenje kontrolora i opterećenje komunikacija vazduh-zemlja bude minimalno;
- b) dostupnost radio navigacionih sredstava ne treba obavezno da određuje njihovo određivanje kao „obaveznih“ tačaka izvješavanja/javljanja;
- c) „obavezne“ tačke izvješavanja/javljanja ne treba obavezno da se uspostavljaju u FIR-u ili granicama kontrolisane oblasti.

5.5 Tačke izvješavanja/javljanja „na zahtjev“ mogu se uspostaviti u odnosu na zahtjeve pružanja usluga kontrole vazdušnog saobraćaja za dodatnim izvješavanjem/javljanjem o poziciji kada to zahtjevaju uslovi saobraćaja.

5.6 Određivanje „obaveznih“ i „na zahtjev“ tačaka izvješavanja/javljanja se redovno prate u svrhu održavanja minimalnih potrebnih zahtjeva na redovno izvješavanje/javljanje o poziciji da bi se osiguralo efikasno pružanje usluga kontrole vazdušnog saobraćaja.

5.7 Redovno izvješavanje/javljanje iznad „obaveznih“ tačaka izvješavanja/javljanja ne treba sistematski da bude obavezno za sve letove u svim okolnostima. Prilikom primjene ovog principa, posebnu pažnju treba obratiti na slijedeće:

- a) ne mora se zahtjevati da vazduhoplovi velikih brzina koji lete na velikim visinama vrše redovno izvještavanje/javljanje o poziciji iznad svih tačaka izvještavanja/javljanja uspostavljenih kao „obavezne“ za vazduhoplove malih brzina i malih visina;
- b) ne treba zahtjevati od vazduhoplova koji prolazi kroz završnu kontrolisanu oblast da vrši redovno izvještavanje/javljanje o poziciji onoliko često koliko to rade dolazeći i vazduhoplovi u odlasku.

5.8 U oblastima gdje gore navedeni principi, vezano za uspostavljanje tačaka izvještavanja/javljanja, ne bi bili izvodljivi, može se uspostaviti sistem izvještavanja/javljanja sa referisanjem na meridijane geografske dužine ili paralele geografske širine izražene u cijelim stepenima.

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

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

1.1 Sistem oznaka treba da:

- a) omogući identifikaciju svake rute na jednostavan i nedvosmislen način;
- b) napravi jasnu razliku između:
 - 1) odlaznih i dolaznih ruta;
 - 2) odlaznih ili dolaznih ruta i ostalih ATS ruta;
 - 3) ruta na kojim se zahtjeva navigacija u odnosu na radio sredstva na zemlji ili navigaciona sredstva u vazduhoplovu i ruta na kojim se zahtjeva vizuelna navigacija u odnosu na površinu zemlje;
- c) bude kompatibilan sa zahtjevima obrade i prikazivanja ATS podataka i podataka iz vazduhoplova;
- d) bude maksimalono sažet u svojoj operativnoj primjeni;
- e) izbjegava suvišne informacije/redundantnost;
- f) omogućava dovoljnu mogućnost proširenja koja zadovoljava buduće zahtjeve bez potrebe za suštinskim promjenama;

1.2 Svaka ruta se identifikuje oznakom u svakodnevnom jeziku i odgovarajućom kodnom oznakom.

1.3 U glasovnoj 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 osoblje pružaoca usluga kontrole vazdušnog saobraćaja.

2. Struktura oznaka

2.1 Oznaka u svakodnevnom jeziku

2.1.1 Oznaka za standardne odlazne i dolazne rute u svakodnevnom jeziku se sastoji od:

- a) osnovne oznake; iza koje slijedi
- b) oznaka validnosti; iza koje slijedi
- c) oznaka rute, kada se zahtjeva; iza koje slijedi
- d) riječ „departure“ ili „arrival“; iza koje slijedi
- e) riječ „visual“, ako je ruta uspostavljena za upotrebu od strane vazduhoplova koji lete u skladu sa VFR.

2.1.2 Osnovna oznaka je naziv-kod značajne tačke 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 alfabeta. Slova „I“ i „O“ se ne smiju koristiti.

2.2 Kodna oznaka

Kodna oznaka standardnih odlaznih i dolaznih ruta, instrumentalnih ili vizuelnih, se sastoji od:

- a) kodirane oznake ili naziv-koda značajne tačke opisane u tački 2.1.1 a) ovog dodatka; iza koje slijedi
- b) oznaka validnosti opisana u tački 2.1.1 b) ovog dodatka; iza koje slijedi
- c) oznaka rute opisana u tački 2.1.1 c) ovog dodatka, kada se zahtjeva.

3. Dodjeljivanje oznaka

3.1 Svakoј ruti se dodjeljuje zasebna oznaka.

3.2 Da bi se napravila razlika između dvije ili više ruta koje su povezane sa istom značajnom tačkom (pa zato i sa istom osnovnom oznakom), dodijeliće se, kako je to opisano u tački 2.1.4 ovog dodatka, zasebna oznaka rute.

4. Dodjeljivanje oznaka validnosti

4.1 Oznaka validnosti se dodjeljuje svakoј ruti za identifikaciju rute koja je trenutno u upotrebi.

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 slijedećeg većeg broja. Iza broja „9“ će slijediti broj „1“.

5. Primjeri upotrebe svakodnevnog jezika i kodiranih oznaka

5.1 *Primjer 1:* Standardna odlazna ruta – instrumentalna:

- a) oznaka u svakodnevnom jeziku: BRECON ONE DEPARTURE
- b) kodna oznaka: BCN 1

5.1.1 *Značenje:* Ova oznaka označava standardnu instrumentalnu odlaznu rutu koja se završava značajnom tačkom BRECON (osnovna oznaka). BRECON je radionavigaciono sredstvo sa identifikacijom BCN (osnovna oznaka kodirane oznake). Oznaka validnosti ONE (1 u kodiranoj oznaci) označava ili da je originalna verzija rute u upotrebi ili da je napravljena promjena sa prethodne verzije NINE (9) na novu efektivnu verziju ONE (1) (vidjeti 4.3 ovog

odatka). Odsustvo oznake rute (vidjeti 2.1.4 i 3.2 ovog 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 svakodnevnom jeziku: KODAP TWO ALPHA ARRIVAL
- b) kodna oznaka: KODAP 2 A

5.2.1 *Značenje:* Ova oznaka označava standardnu instrumentalnu dolaznu rutu koja počinje u značajnoj tački KODAP (osnovna oznaka). KODAP je značajna tačka koja nije definisana u odnosu na poziciju radio navigacionog sredstva i zbog toga joj je dodijeljen petoslovni naziv-kod u skladu sa Dodatkom 2 ovog pravilnika. Oznaka validnosti TWO (2) označava da je napravljena promjena u odnosu na prethodnu verziju ONE (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 dodjeljen toj ruti.

5.3 *Primjer 3:* Standardna odlazna ruta – vizuelna:

- a) oznaka u svakodnevnom jeziku: ADOLA FIVE BRAVO DEPARTURE VISUAL
- b) kodna oznaka: ADOLA 5 B

5.3.1 *Značenje:* Ova oznaka označava standardnu odlaznu rutu za kontrolisane VFR letove koja se završava u značajnoj tački ADOLA, značajna tačka nije definisana u odnosu na poziciju radio navigacionog sredstva i zbog toga joj je dodijeljen petoslovni naziv-kod u skladu sa Dodatkom 2 ovog 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 dodjeljen toj ruti.

6. Struktura oznaka za MLS/RNAV prilazne procedure

6.1 Oznaka u svakodnevnom jeziku

6.1.1 Oznaka u 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 naziv-kod značajne tačke u kojoj počinje prilazna procedura.

6.1.3 Oznaka validnosti je broj između 1 i 9.

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

6.1.5 Oznaka poletno-sletne staze se određuje u skladu sa Aneksom 14 – Aerodromi, Tom I, tačka 5.2.2 (*ICAO Annex 14, Aerodromes, Volume I, 5.2.2*)

6.2 Kodna oznaka

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

- a) „MLS“; iza koga slijedi
- b) kodna oznaka ili naziv-kod značajne tačke opisane u tački 6.1.1 b) ovog dodatka; iza koje slijedi
- c) oznaka validnosti opisana u tački 6.1.1 c) ovog dodatka; iza koje slijedi
- d) oznaka rute opisana u tački 6.1.1 d) ovog dodatka; iza koje slijedi
- e) oznaka poletno-sletne staze opisana u tački 6.1.1 f) ovog dodatka.

6.3 Dodjeljivanje oznaka

6.3.1 Dodjeljivanje oznaka za MLS/RNAV prilazne procedure se vrši u skladu sa tačkom 3. ovog 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. Upotreba iste oznake rute za dvije rute koje koriste istu MLS zemaljsku opremu nije dozvoljena.

6.3.3 Dodjeljivanje oznake validnosti za prilazne procedure vrši u skladu sa tačkom 4. ovog dodatka.

6.4 Primjer upotrebe svakodnevnog jezika i kodiranih oznaka

6.4.1 *Primjer:*

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

6.4.2 *Značenje:* Ova oznaka označava MLS/RNAV prilaznu proceduru koja počinje u značajnoj tački HAPPY (osnovna oznaka). HAPPY je značajna tačka koja nije definisana u odnosu na poziciju radio navigacionog sredstva i zbog toga joj je dodijeljen petoslovni naziv-kod u skladu sa Dodatkom 2 ovog pravilnika. Oznaka validnosti ONE (1) označava ili da je originalna verzija rute u upotrebi 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 dodjeljen toj ruti.

7. Upotreba oznaka u komunikaciji

7.1 U glasovnoj komunikaciji koriste se samo oznake koje su kreirane za svakodnevni jezik.

7.2 U štampanoj ili kodnoj komunikaciji, koriste se samo kodne oznake.

8. Prikaz ruta i procedura kontroli vazdušnog saobraćaja

8.1 Detaljan opis svake trenutno važeće standardne procedure za odlaznu i/ili dolaznu rutu/prilaz, uključujući oznaku za upotrebu u svakodnevnom jeziku i kodnu oznaku, prikazan je na radnoj poziciji na kojoj su rute/procedure dodjeljene vazduhoplovu kao dio ATC odobrenja, ili su na drugi način od značaja u pružanju usluga kontrole vazdušnog saobraćaja.

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

DODATAK 4 – ATS KLASA VAZDUŠNOG PROSTORA – USLUGE KOJE SE PRUŽAJU I ZAHTJEVI LETA

Klasa	Vrsta leta	Pružanje usluge razdvajanja	Usluge koje se pružaju	Ograničenja brzine*	Zahtjevi radio komunikacije	Potrebno ATC odobrenje
A	samo IFR	svi vazduhoplovi	usluge kontrole vazdušnog saobraćaja	nije primjenljivo	stalna dvosmjerna	da
B	IFR	svi vazduhoplovi	usluge kontrole vazdušnog saobraćaja	nije primjenljivo	stalna dvosmjerna	da
	VFR	svi vazduhoplovi	usluge kontrole vazdušnog saobraćaja	nije primjenljivo	stalna dvosmjerna	da
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	usluge kontrole vazdušnog saobraćaja	nije primjenljivo	stalna dvosmjerna	da
	VFR	VFR od IFR	1) usluge kontrole vazdušnog saobraćaja za razdvajanje od IFR 2) VFR/VFR informacije o saobraćaju (i na zahtjev savjeti za izbjegavanje saobraćaja)	250 kt IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	stalna dvosmjerna	da
D	IFR	IFR od VFR	usluge kontrole vazdušnog saobraćaja, informacije o saobraćaju o VFR letovima (i na zahtjev savjeti za izbjegavanje saobraćaja)	250 kt IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	stalna dvosmjerna	da
	VFR	-	IFR/VFR i VFR/VFR informacije o saobraćaju (i na zahtjev savjeti za izbjegavanje saobraćaja)	250 kt IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	stalna dvosmjerna	da
E	IFR	IFR od IFR	usluge kontrole vazdušnog saobraćaja 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 saobraćaju 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 kontrole vazdušnog saobraćaja; usluge informisanja u letu	250 kt IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	stalna dvosmjerna	ne
	VFR	-	usluge informisanja u letu	250 kt IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	ne	ne
G	IFR	-	usluge informisanja u letu	250 kt IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	stalna dvosmjerna	ne
	VFR	-	usluge informisanja u letu	250 kt IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	ne	ne

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

DODATAK 5 – ZAHTJEVI O KVALITETU VAZDUHOPLOVNIH PODATAKA

Tabela 1. Geografska širina i dužina

Geografska širina i dužina	Tačnost tipova podataka	Klasifikacija integriteta
Granične tačke FIR-a	2 km prijavljeno	rutinska
Granične tačke oblasti P, R, D (izvan CTA/CTR granica)	2 km prijavljeno	rutinska
Granične tačke oblasti P, R, D (unutar CTA/CTR granica)	100 m preračunato	suštinska
CTA/CTR granične tačke	100 m preračunato	suštinska
Tačke En-route navigacionih sredstava i fikseva, za čekanje (holding), STAR/SID	100 m izmjereno / preračunato	suštinska
Prepreke u Oblasti 1 (cijela teritorija Bosne i Hercegovine)	50 m izmjereno	rutinska
Prepreke u Oblasti 2 (dio izvan granica aerodroma/helidroma)	5 m izmjereno	suštinska
Fiksevi/tačke završnog prilaza i ostali suštinski fiksevi/tačke sadržani u instrumentalnim prilaznim procedurama	3 m izmjereno / preračunato	suštinska

Tabela 2. Nadmorska visina (Elevation)/apsolutna visina (Altitude)/visina (Height)

Nadmorska visina/apsolutna visina/visina	Tačnost tipova podataka	Klasifikacija integriteta
Visina prolaska praga (referentna datumska visina), precizni prilazi	0,5 m preračunato	rutinska
Apsolutna visina/visina nadvišavanja prepreka (OCA/H)	kako je definisano u PANS-OPS (Doc 8168)	rutinska
Prepreke u Oblasti 1 (cijela teritorija Bosne i Hercegovine), nadmorska visina	30 m izmjereno	suštinska
Prepreke u Oblasti 2 (dio izvan granica aerodroma/helidroma)	3 m izmjereno	suštinska
Uređaj za mjerenje odstojanja/udaljenosti (DME), nadmorska visina	30 m (100 ft) izmjereno	suštinska
Apsolutna visina instrumentalnih prilaznih procedura	kako je definisano u PANS-OPS (Doc 8168)	rutinska
Minimalna apsolutna visina	50 m preračunato	suštinska

Tabela 3. Deklinacija i magnetna varijacija

Deklinacija/varijacija	Tačnost tipova podataka	Klasifikacija integriteta
Deklinacija VHF NAVAID stanice koja se koristi za tehničko podešavanje	1 stepen izmjereno	suštinska
Magnetna varijacija NDB NAVAID	1 stepen izmjereno	rutinska

Tabela 4. Smjer

Smjer	Tačnost tipova podataka	Klasifikacija integriteta
Segmenti vazdušnog puta	1/10 stepena preračunato	rutinska
Smjerovi koji se koriste za kreiranje En-route i završnih fikseva	1/10 stepena preračunato	rutinska
Segmenti ruta u završnom prilazu/odlazu	1/10 stepena preračunato	rutinska
Smjerovi koji se koriste za kreiranje fikseva za instrumentalne prilazne procedure	1/100 stepena preračunato	suštinska

Tabela 5. Dužina (Length)/rastojanje (Distance)/ dimenzija (Dimension)

Dužina/rastojanje/dimenzija	Tačnost tipova podataka	Klasifikacija integriteta
Dužina segmenata vazdušnog puta	1/10 km preračunato	rutinska
Rastojanje koje se koristi za kreiranje En-route fiksa	1/10 km preračunato	rutinska
Dužine segmenata ruta u završnom prilazu/odlazu	1/100 km preračunato	suštinska
Rastojanje koje se koristi za kreiranje fikseva završnih i instrumentalnih prilaznih procedura	1/100 km preračunato	suštinska