

На основу члана 16. и члана 61. став (2) Закона о управи ("Службени гласник БиХ", бр. 32/02, 102/09 и 72/17) и члана 14. став (1) Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", бр. 39/09 и 25/18), вршилац дужности генералног директора Дирекције за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине доноси

ПРАВИЛНИК О УСЛУГАМА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ ДИО ПРВИ - УВОДНЕ НАПОМЕНЕ

Члан 1.

(Предмет и циљ)

Предмет овог правилника је дефинисање функција и задатка надлежне ваздухопловне власти и пружалаца услуга у ваздушном саобраћају у Босни и Херцеговини, како би се осигурало безбједно, редовно и ефикасно одвијање ваздушног саобраћаја.

Члан 2.

(Појмови и скраћенице)

(1) Појмови који се употребљавају у овом правилнику имају следеће значење:

а)	ADS-B (<i>Automatic Dependent Surveillance - Broadcast</i>): Средства помоћу којих ваздухоплов, возила на аеродрому и остали објекти могу аутоматски слати и/или примати податке, као што су идентификација, позиција и додатне податке, када је прихватљиво, у моду за емитовање путем data-link-a;
б)	ADS-C (<i>Automatic Dependent Surveillance - Contract</i>): Начин на који се услови ADS-C споразума размјењују између земаљских система и ваздухоплова, наводећи под којим условима се покрећу ADS-C извјештаји и који ће подаци бити садржани у извјештајима;
ц)	ADS-C споразум (<i>Automatic Dependent Surveillance agreement</i>): План извјештавања који утврђује услове извјештавања ADS-C података (нпр. Подаци које захтијева ATS јединица и учесталост ADS-C извјештаја, који се морају договорити прије почетка коришћења ADS-C у пружању ATS услуга);
д)	Аеродром (<i>Aerodrome</i>): Дефинисани простор на копну или води (укључујући зграде, инсталације и опрему) намијењен, у цјелости или дјелимично, за долазак, одлазак и кретање ваздухоплова по глу;
е)	Аеродромска контрола ваздушног саобраћаја (<i>Aerodrome Control Service</i>): Услуга у ваздушном саобраћају која се пружа за потребе аеродромског саобраћаја;
ф)	Стајанка (<i>Apron</i>): Дефинисана површина на аеродрому, намијењена за смјештај ваздухоплова у сврху утовара или истовара путника, поште или терета, укрцавање горива, паркирање или одржавање;
г)	Аеродромски контролни торањ (<i>Aerodrome Control Tower</i>): Јединица успостављена у сврху пружања услуга контроле ваздушног саобраћаја за потребе аеродромског саобраћаја;
х)	Аеродромски пријавни биро (<i>Air Traffic Services Reporting Office - ARO</i>): Јединица успостављена у

	сврху пријема извјештаја о услугама у ваздушном саобраћају и плановима лета поднесеним прије поласка;
и)	Аеродромски саобраћај (<i>Aerodrome Traffic</i>): Укупан саобраћај на маневарским површинама аеродрома и сви ваздухоплови у лету у близини аеродрома;
ј)	Регулисање и контрола ваздухопловних информација (<i>Aeronautical Information Regulation and Control - AIRMET</i>): Систем са сврхом правременог најављивања околности које захтијевају значајне измјене у оперативној пракси, заснован на заједничким, унапријед одређеним датумима ступања на снагу;
к)	AIRMET (<i>Air Meteorological Information Report</i>): Информација која се односи на метеоролошке појаве на рути на малим висинама и које могу имати утицаја на безбједност летења и која није укључена у прогнозу за летове на малим висинама издату у FIR-у или неком његовом дијелу;
л)	Алтернативни аеродром (<i>Alternate Aerodrome</i>): Аеродром према коме може да продужи ваздухоплов када постане немогуће или не препоручљиво да настави према или да слети на аеродром намјераног слијетања, на коме су доступне све потребне услуге, објекти и опрема, који може задовољити захтјеве перформанси ваздухоплова и који је отворен у очекиваном времену коришћења. Алтернативни аеродроми обухватају следеће: 1) Алтернативни аеродром за полијетање (<i>Take-off Alternate</i>), аеродром на који би ваздухоплов могао да слети, ако то постане неопходно, кратко након полијетања и није могуће користити полазни аеродром. 2) Алтернативни аеродром на рути (<i>En-route Alternate</i>), аеродром на који би ваздухоплов могао да слети у случају да је преусмјеравање постало неопходно док лети на рути. 3) Алтернативни одредишни аеродром (<i>Destination alternate</i>), аеродром на који би ваздухоплов могао да слети у случају да постане немогуће или не препоручљиво слијетање на аеродром намјераног слијетања.
м)	Анемометар (<i>Anemometer</i>): Инструмент за мјерење брзине вјетра;
н)	Апсолутна висина (<i>Altitude</i>): Вертикална удаљеност нивоа, тачке или неког објекта који се сматра тачком, мјерена од средњег нивоа мора;
о)	Апсолутна висина/висина надвишавања препрека (<i>Obstacle Clearance Altitude/Height-OCA/H</i>): Најнижа апсолутна висина/висина изнад надморске висине прага писте или аеродрома која се користи у сврху минималног надвишавања препрека;
п)	АТС јединица (<i>ATC Unit</i>): Општи појам који означава јединицу обласне контроле ваздушног саобраћаја, прилазне контроле ваздушног саобраћаја или аеродромске контроле ваздушног саобраћаја (аеродромски контролни торањ);

p)	АТС одобрење (<i>Air Traffic Control Clearance</i>): Одобрење ваздухоплову за наставак лета под одређеним условима утврђеним од стране контролора ваздушног саобраћаја;	гг)	Фаза нужде (<i>Emergency Phase</i>): Општи појам који означава фазу неизвјесности, фазу узбуне или фазу опасности;
с)	АТС јединица (<i>Air Traffic Service Unit</i>): Општи појам који означава јединицу контроле ваздушног саобраћаја, центар информисања у лету или АРО;	хх)	Фаза опасности (<i>Distress Phase</i>): Ситуација када постоји разлог за увјерење да ваздухоплову и путницима пријети озбиљна опасност и да се захтијева хитна интервенција и помоћ;
т)	АТС рута (<i>ATS Route</i>): Специфична рута пројектована за каналисање протока саобраћаја, као неопходна за пружање услуга у ваздушном саобраћају;	ии)	Фаза узбуне (<i>Alert Phase</i>): Ситуација када постоји оправдана бојазан у погледу безбједности ваздухоплова и људи у њему;
у)	АТС услуге: Услуге у ваздушном саобраћају;	јј)	Геодетски датум (<i>Geodetic Datum</i>): Минимални скуп параметара потребних за дефинисање локације и оријентације локалног референтног система у односу на глобални референтни систем/оквир;
в)	Барометарска висина (<i>Pressure-altitude</i>): Атмосферски притисак изражен кроз апсолутну висину која одговара том притиску у стандардној атмосфери;	кк)	Геоид (<i>Geoid</i>): Површина једнаких потенцијала (еквипотенцијална површина) у пољу Земљине гравитације која се поклапа са мирном површином средњег нивоа мора (MSL) континуирано продуженом кроз континенте;
з)	Центар информисања у лету (<i>Flight Information Centre - FIC</i>): Јединица успостављена за пружање услуга информисања у лету и услуга узбуђивања;	лл)	Граница важења одобрења (<i>Clearance Limit</i>): Гачка до које је ваздухоплов добио АТС одобрење;
аа)	Центар обласне контроле ваздушног саобраћаја (<i>Area Control Centre</i>): Јединица успостављена у сврху пружања услуга контроле ваздушног саобраћаја за контролисане летове у контролисаној области у њеној надлежности;	мм)	Грегоријански календар (<i>Gregorian Calendar</i>): Општеприхваћени календар који је први пут уведен 1582. године за израчунавање године која је ближа тропској години него година у Јулијанском календару (ISO 19108);
бб)	Члан летачке посаде (<i>Flight Crew Member</i>): Лиценцирани члан посаде задужен за дужности неопходне за извођење операција ваздухоплова током радног времена предвиђеног за летење;	нн)	IFR лет (<i>IFR Flight</i>): Лет који се обавља према правилима за инструментално летење;
цц)	Декларисани капацитет (<i>Declared Capacity</i>): Мјера способности АТС система или било ког његовог подсистема или оперативне позиције да пружи услугу ваздухоплову током редовних активности. Изражава се као број ваздухоплова који улазе у одређени дио ваздушног простора у датом временском периоду, узимајући у обзир временске/метеоролошке услове, конфигурацију АТС јединице, особље и расположиву опрему и све друге факторе који могу утицати на оптерећење контролора ваздушног саобраћаја одговорног за тај дио ваздушног простора;	оо)	Инцидент (<i>Incident</i>): Догађај, осим несреће, повезан са операцијама ваздухоплова који утиче или може утицати на безбједност операција;
дд)	Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине (<i>Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation</i>): Надлежна ваздухопловна власт Босне и Херцеговине;	пп)	Информације о саобраћају (<i>Traffic Information</i>): Информација коју издаје АТС јединица као упозорење пилоту на други познати или посматрани саобраћај који може бити у близини положаја ваздухоплова или планиране руте лета и да помогне пилоту да избјегне судар;
ее)	Државна надзорна власт / Национално надзорно тијело (<i>National Supervisory Authority</i>): означава тијело или тијела које је именovala или установила Босна и Херцеговина, као своја национална овлашћена тијела, у складу са Законом о ваздухопловству Босне и Херцеговине, члан 16. став (1), и Правилником којим се успоставља оквир за стварање Јединственог европског неба, члан 5. став (1), и чланом 4. Уредбе (ЕЗ) број 549/2004, која се налази у Додатку I наведеног правилника;	рр)	Инструментални метеоролошки услови (<i>Instrument Meteorological Conditions - IMC</i>): Метеоролошки услови (видљивост, удаљеност од облака и база облака) мањи од минимума утврђених за визуелне метеоролошке услове;
фф)	Фаза неизвјесности (<i>Uncertainty Phase</i>): Ситуација када постоји неизвјесност у погледу безбједности ваздухоплова и путника;	сс)	Ниво обезбјеђења интегритета података (<i>Data Integrity Assurance Level</i>): Степен сигурности да ваздухопловни подаци или њихова вриједност нису изгубљени или измијењени од настанка до одобрене измјене;
		тт)	Извјештај из ваздуха (<i>Air Report</i>): Извјештај из ваздухоплова у лету који је састављен у складу са захтјевима о јављању позиције и просљеђивању оперативних и/или метеоролошких информација;
		уу)	Јединица трансфера (<i>Transferring Unit</i>): АТС јединица у процесу преноса одговорности за пружање АТС услуга ваздухоплову следећој АТС јединици на рути лета;

вв)	Јединица прилазне контроле ваздушног саобраћаја (<i>Approach Control Unit</i>): Јединица успостављена да пружа услуге контроле ваздушног саобраћаја контролисаним летовима који долазе на или одлазе са једног или више аеродрома;	јјј)	Контролисани аеродром (<i>Controlled Aerodrome</i>): Аеродром на коме се аеродромском саобраћају пружа услуга контроле ваздушног саобраћаја;
зз)	Календар (<i>Calendar</i>): Дискретни временски референтни систем који даје основу за дефинисање временског положаја до резолуције од једног дана (ISO 19108);	ккк)	Контролисани лет (<i>Controlled Flight</i>): Сваки лет за који је потребно АТС одобрење;
ааа)	Класификација интегритета (<i>Integrity Classification</i>): Класификација заснована на потенцијалном ризику који произилази из коришћења оштећених података. Ваздухопловни подаци се по интегритету класификују као: 1) Рутински подаци: постоји врло мала вјероватноћа да коришћењем оштећених података наставак безбједног лета или слијетање ваздухоплова буде врло ризично са могућношћу катастрофе. 2) Битни подаци: постоји мала вјероватноћа да коришћењем оштећених података наставак безбједног лета или слијетање ваздухоплова буде врло ризично са могућношћу катастрофе. 3) Критични подаци: постоји велика вјероватноћа да коришћењем оштећених података наставак безбједног лета или слијетање ваздухоплова буде врло ризично са могућношћу катастрофе.	ллл)	Контролисани ваздушни простор (<i>Controlled Airspace</i>): Ваздушни простор одређених димензија у којем је обезбијеђена услуга контроле ваздушног саобраћаја у складу са класификацијом ваздушног простора;
ббб)	Комерцијални ваздушни транспорт (<i>Commercial Air Transport</i>): Свака ваздухопловна операција која укључује транспорт путника, терета или поште за накнаду или у најам;	mmm)	Квалитет података (<i>Data Quality</i>): Степен или ниво поузданости да пружени подаци испуњавају захтјеве корисника у погледу тачности, резолуције и интегритета (или еквивалентног нивоа сигурности), слиједљивости, правовремености, комплетности и формата;
ццц)	Комуникација контролор-пилот линком за пренос података (<i>Controller-Pilot Data Link Communication - CPDLC</i>): Средства комуникације између контролора ваздушног саобраћаја и пилота која користе линк за пренос података за АТС комуникацију;	ннн)	Људске могућности (<i>Human Performances</i>): Људске способности и ограничења која утичу на безбједност и ефикасност ваздухопловних операција;
ддд)	Комуникација линком за пренос података (<i>Data Link Communication</i>): Начин комуникације намијењен за размјену порука путем линка за пренос података;	ooo)	Маневарска површина (<i>Manoeuvring Area</i>): Дио аеродрома намијењен за полијетање, слијетање и таксирање, изузев стајанки;
еее)	Комуникација ваздух-земља (<i>Air-ground communication</i>): Двосмјерна комуникација између ваздухоплова и станице или локације на површини земље;	ппп)	Метеоролошки биро (<i>Meteorological Office</i>): Биро успостављен у сврху пружања метеоролошких услуга у ваздушној пловидби;
ффф)	Конференцијска комуникација (<i>Conference Communications</i>): Комуникациона средства којима се могу водити директни разговори између три и више локација истовремено;	ppp)	Минимална апсолутна висина/висина снижавања (<i>Minimum Descent Altitude/Height - MDA/H</i>): Унапријед утврђена апсолутна висина/висина током непрецизног прилажења или прилажења кружењем испод које се снижавање не смије наставити без потребне видљивости земаљских оријентира;
ггг)	Комуникација заснована на перформансама (<i>Performance Based Communication - PBC</i>): Комуникација заснована на спецификацијама перформанси које се примјењују на пружање АТС услуга;	ccc)	Међународна NOTAM канцеларија (<i>International NOTAM Office - NOF</i>): Канцеларија успостављена од стране државе у сврху размјењивања NOTAM-а на међународном нивоу.
xxx)	Контролисана област (<i>Control Area</i>): Контролисани ваздушни простор који се простира изнад утврђене границе изнад земље;	ттт)	Мод (<i>Mode</i>): Број или слово које се односи на одређени размак импулса сигнала емитованих од уређаја на земљи (интерогатора) који шаљу упите транспондеру;
иии)	Контролисана зона (<i>Control Zone</i>): Контролисани ваздушни простор који се простира од земље до одређеног нивоа у висину;	ууу)	Надзор заснован на перформансама (<i>Performance Based Surveillance - PBS</i>): Надзор заснован на спецификацијама перформанси које се примјењују на пружање АТС услуга;
		ввв)	Наредно одобрење (<i>Downstream Clearance</i>): Одобрење издато ваздухоплову од стране АТС јединице која тренутно не врши контролу над ваздухопловом;
		ззз)	Навигација заснована на перформансама ваздухоплова (<i>Performance Based Navigation - PBN</i>): Просторна навигација заснована на захтјевима перформанси за ваздухоплове који лете дуж АТС руте, по процедури инструменталног прилаза или у одређеном ваздушном простору;
		аааа)	Навигационе спецификације (<i>Navigation Specification</i>): Скуп захтјева ваздухоплова и летачке посаде потребних за подршку операција за навигацију засновану на перформансама ваздухоплова у одређеном ваздушном простору;

бббб)	<p>Несрећа (<i>Accident</i>): Догађај који је у вези са операцијом ваздухоплова, када се ради о ваздухоплову са посадом, а дешава се у временском периоду када се било која особа укрца у авион са намјером да полети и када се та особа искрцала из авиона, или у случају ваздухоплова без посаде, који се дешава у временском периоду између момента када је ваздухоплов спреман за лет до момента када се приземљи и када се главни погонски системи искључе, а у коме:</p> <p>1) је особа смртно или озбиљно повријеђена као резултат:</p> <ul style="list-style-type: none"> - боравка у ваздухоплову, - контакта са било којим дијелом ваздухоплова, укључујући дијелове који су отпали или откинути са ваздухоплова, - директне изложености експлозији, осим уколико повреде нису настале природним узроцима самоповређивањем или повредом од стране других лица, или су повреде нанесене слијепим путницима скривеним изван подручја доступних путницима и посади; или 2) ваздухоплов трпи оштећење или отказ дијела конструкције који: <ul style="list-style-type: none"> - има негативан ефекат на издржљивост конструкције, перформансе или карактеристике ваздухоплова; и - обично захтијева веће поправке или замјене оштећених дијелова, осим отказа или оштећења мотора, када је штета ограничена на један мотор, укључујући његову оплату или додатке пропелера, врхова крила, антена, лопатица, сонди, гума, кочница, точкова, аеродинамичке оплате, дијелова оплате, врата стајног трапа, вјетробранског стакла, (као што су мања удубљења или рупе на оплати ваздухоплова), или мања оштећења главних елиса, репних елиса, стајног трапа и оних насталих од града или удара птица (укључујући рупе на кућиштима антена); 3) је ваздухоплов нестгао или је у потпуности недоступан. 		саобраћаја успостављена за контролисане летове у контролисаној области;
xxxx)			Област информисања у лету (<i>Flight Information Region - FIR</i>): Дио ваздушног простора дефинисаних димензија унутар кога се пружају услуге летних информација и услуге узбуђивања;
iiiiii)			Ограничена зона (<i>Restricted Area</i>): Дио ваздушног простора дефинисаних димензија, изнад земље и територијалних вода неке државе, унутар којег је летење ваздухоплова ограничено у складу са одређеним условима;
jjjjj)			Опасна зона (<i>Danger Area</i>): Ваздушни простор дефинисаних димензија унутар којег, у одређеним периодима, могу постојати активности опасне по летење ваздухоплова;
kkkkk)			Оперативна површина (<i>Movement Area</i>): Дио аеродрома одређен за полијетање, слијетање и таксирање ваздухоплова, који се састоји од маневарске површине и стајанки;
lllll)			Оператор (<i>Operator</i>): Лице, организација или предузеће које је ангажовано или нуди да се ангажује у операцијама ваздухоплова;
mmmm)			Генерална авијација (<i>General Aviation</i>): Све операције ваздухоплова осим комерцијалног ваздушног саобраћаја или радова из ваздуха;
nnnnn)			Организација: Пружалац услуга ваздушне пловидбе или субјект који обезбјеђује управљање протоком ваздушног саобраћаја или управљање ваздушним простором;
oooo)			План лета (<i>Flight Plan</i>): Одређене информације које се достављају АТС јединицама, а односе се на намјеравани лет или дио лета ваздухоплова;
ppppp)			Податак (<i>Datum</i>): Било која величина или ред величина које могу да служе као референца или основа за израчунавање других величина (ISO 19104);
rrrrr)			Полетно-слетна стаза (<i>Runway</i>): Дефинисана правоугаона површина на копненом аеродрому припремљена за слијетање и полијетање ваздухоплова;
sssss)			Праг (<i>Threshold</i>): Почетак дијела полетно-слетне стазе употребљив за слијетање;
ttttt)			Прелазна апсолутна висина (<i>Transition Altitude</i>): Апсолутна висина на којој, односно, испод које се вертикална позиција ваздухоплова изражава у виду апсолутне висине (мјерена на основу QNH притиска);
uuuuu)			Прелазни ниво (<i>Transition level</i>): Први ниво лета изнад прелазне апсолутне висине који се може користити;
vvvvv)			Прелазна тачка (<i>Change-over Point</i>): Тачка на којој се очекује да ваздухоплов, навођен по сегменту АТС руте дефинисаном у односу на VOR, промијени примарно радио-навигационо средство у односу на које се наводи са оног иза на оно испред ваздухоплова;
zzzzz)			Препрека (<i>Obstacle</i>): Сви непокретни (привремени или стални) и покретни објекти или њихови дијелови који: а) су смјештени на површини намијењеној за кретање ваздухоплова по тлу, или
цццц)	Ниво (<i>Level</i>): Општи појам који се односи на вертикални положај ваздухоплова у лету и има различито значење: релативна висина, апсолутна висина или ниво лета;		
дддд)	Ниво лета (<i>Flight Level</i>): Означава површину сталног атмосферског притиска одређену у односу на специфичну вриједност притиска од 1013,2 hPa, која је од других таквих површина раздвојена одређеним интервалима притиска;		
ееее)	Ниво крстарења (<i>Cruising Level</i>): Ниво лета одржаван током значајног дијела лета;		
фффф)	NOTAM (<i>Notice to Airmen</i>): Телекомуникационо дистрибуисана порука која садржи информације о успостављању, стању или измјени ваздухопловног средства, услуге, поступка или опасности, чије је благовремено познавање неопходно особљу које учествује у припреми и извршавању летења;		
гггг)	Обласна контрола ваздушног саобраћаја (<i>Area Control Service</i>): Услуга контроле ваздушног		

	б) пробијају дефинисану површину која треба бити слободна од препрека због безбједности ваздухоплова у лету, или ц) се налазе изван дефинисаних површина и оцијењени су као опасни за ваздухопловну навигацију;
aaaaa)	Прилазна контрола ваздушног саобраћаја (<i>Approach Control Service</i>): Услуга контроле ваздушног саобраћаја за долазне и одлазне контролисане летове;
ббббб)	Принципи људског фактора (<i>Human Factor Principles</i>): Принципи који се примјењују у пројектовању и дизајнирању, сертификацији, обуци, операцијама и одржавању у ваздухопловству и који теже безбједном повезивању између људи и других компоненти система узимајући у обзир људске могућности;
щщщ)	Прогноза (<i>Forecast</i>): Изјава о очекиваним метеоролошким условима за одређено вријеме или период и за одређену област или дио ваздушног простора;
ддддд)	Просторна навигација (<i>Area Navigation - RNAV</i>): Начин навигације који дозвољава операције ваздухоплова на било којој жељеној путањи лета унутар домета земаљских или свемирских навигационих средстава или у границама могућности средстава која се налазе на ваздухоплову или њихове комбинације;
еееее)	Провјера цикличне редунданције (<i>Cyclic Redundancy Check - CRC</i>): Математички алгоритам примијењен на дигитално представљање података који обезбјеђује ниво сигурности од губитка или измјене података;
ффффф)	Пружалац услуга у ваздушном саобраћају: Било које правно или физичко лице које пружа услуге у ваздушном саобраћају за општи ваздушни саобраћај, укључујући и организацију која је поднијела захтјев за добијање сертификата за пружање тих услуга;
ттттт)	Пружалац услуга ваздушне пловидбе: Било које правно или физичко лице које пружа услуге ваздушне пловидбе за општи ваздушни саобраћај, укључујући и организацију која је поднијела захтјев за добијање сертификата за пружање тих услуга;
ххххх)	Путања (<i>Track</i>): Пројекција путање ваздухоплова у односу на површину земље чији је смјер у било којој тачки обично изражен у степенима у односу на сјевер (стварни, магнетни или координатни);
иинии)	Радио-навигациона услуга (<i>Radio navigation service</i>): Услуга која пружа информације за навођење или податке о позицији за ефикасне и безбједне операције ваздухоплова, уз подршку једног или више радио-навигационих средстава;
јјјјј)	Радио-телефонска комуникација (<i>Radiotelephony</i>): Облик радио-комуникације првенствено намијењен размјени информација путем говора;
ккккк)	RNAV рута (<i>Area Navigation Route</i>): ATS рута успостављена за употребу од стране ваздухоплова способних да користе просторну

	навигацију;
ллллл)	Рута на којој се пружају савјетодавне услуге (<i>Advisory Route</i>): Одређена рута дуж које је доступна савјетодавна услуга у ваздушном саобраћају;
ммммм)	Савјет за избјегавање саобраћаја (<i>Traffic Avoidance Advice</i>): Савјет који пружа ATS јединица наводећи маневре да пилоту помогне да избјегне судар;
ннннн)	Савјетодавне услуге у ваздушном саобраћају (<i>Air Traffic Advisory Service</i>): Услуге које се пружају унутар ваздушног простора декларисаног за пружање савјетодавних услуга, како би се осигурало раздвајање, у мјери у којој је то могуће, између ваздухоплова који лете по IFR плановима лета;
ооооо)	Сертификација (<i>Certification</i>): Представља поступак утврђивања да производ, услуга, организација или појединац испуњавају захтјеве релевантног стандарда. Поступак се завршава званичном потврдом - сертификатом о усаглашености и уписом имаоца сертификата у релевантан регистар;
ппппп)	Сертификат за пружање услуга у ваздушној пловидби: Јавна исправа коју издаје Државна надзорна власт / Национално надзорно тијело, којом се потврђује да пружалац услуга у ваздушној пловидби испуњава услове за пружање једне или више услуга у ваздушној пловидби;
ррррр)	SIGMET информација (<i>SIGMET information</i>): Информација коју издаје служба метеоролошког бдијења, а односи се на јављање или очекивано јављање одређених временских појава на рути које могу утицати на безбједност лета;
сcccc)	Систем управљања безбједношћу (<i>Safety Management System - SMS</i>): Системски приступ управљању безбједношћу, укључујући неопходну организациону структуру, одговорности, политике и процедуре;
ттттт)	Систем за избјегавање судара у ваздуху (<i>Airborne Collision Avoidance System - ACAS</i>): Систем који на основу сигнала транспондера секундарног надзорног радара (<i>SSR</i>), који ради независно од земаљске опреме, даје савјет пилоту о ваздухопловима који га потенцијално угрожавају, а који су опремљени <i>SSR</i> транспондерима;
ууууу)	Спасилачко-координациони центар (<i>Rescue Coordination Centre</i>): Јединица одговорна за промовисање ефикасне организације служби трагања и спасавања и за координацију вођења операција трагања и спасавања унутар региона трагања и спасавања;
ввввв)	Спецификација потребних комуникационих перформанси (<i>Required Communication Performance - RCP Specification</i>): Скуп захтјева за пружање ATS услуга, припадајућу земаљску опрему, могућности ваздухоплова и операције потребне за подршку комуникација заснованих на перформансама;

зззззз)	Спецификација потребних перформанси надзора (<i>Required Surveillance Performance - RSP Specification</i>): Скуп захтјева за пружање АТС услуга, припадајућу земаљску опрему, могућности ваздухоплова и операције потребне за подршку надзора заснованог на перформансама;	мммммм)	Услуге информисања у лету (<i>Flight Information Service</i>): Услуге које се пружају у сврху давања савјета и информација корисних за безбједно и ефикасно одвијање ваздушног саобраћаја;
аааааа)	Специјални VFR лет (<i>Special VFR flight</i>): VFR лет одобрен од АТС за извођење у контролисаној зони при метеоролошким условима испод VMC;	нннннн)	Услуге контроле ваздушног саобраћаја (<i>Air Traffic Control Services - ATC</i>): Услуге које се пружају у сврху: а) спречавања судара: 1) између ваздухоплова, и 2) на маневарским површинама између ваздухоплова и препрека, и б) убрзавања и одржавања редовног протока ваздушног саобраћаја;
бббббб)	SSR код (<i>SSR Code</i>): Број који емитује транспондер када уређај који шаље упит (интерогатор) на земљи и транспондер на ваздухоплову раде истовремено на истом моду и коду;	оооооо)	Услуге у ваздушном саобраћају (<i>Air Traffic Services - ATS</i>): Општи појам који означава услуге информисања у лету, услуге узбуњивања, савјетодавне услуге и услуге контроле ваздушног саобраћаја (обласне контроле ваздушног саобраћаја, прилазне контроле ваздушног саобраћаја или аеродромске контроле ваздушног саобраћаја);
цццццц)	Штампана комуникација (<i>Printed Communication</i>): Комуникације које аутоматски обезбјеђују трајни штампани запис свих порука на сваком терминалу у систему а које пролазе кроз такав систем;	пппппп)	Услуге узбуњивања (<i>Alerting Service</i>): Услуге које се обављају у циљу извјештавања надлежних организација, а тичу се ваздухоплова коме је потребна помоћ трагања и спасавања и помоћ таквим организацијама у акцијама трагања и спасавања;
дддддд)	Тачка извјештавања/јављања (<i>Reporting Point</i>): Одређена географска локација у односу на коју се може пријавити позиција ваздухоплова;	рррррр)	Услуга дизајнирања IFR процедура (<i>Instrument Flight Procedure Design Service</i>): Услуга успостављена за пројектовање, документацију, валидацију, одржавање и периодичну ревизију IFR процедура, неопходних за безбједност, ваљаност и ефикасност ваздушне пловидбе;
ееееее)	Тачка трансфера одобрења контроле (<i>Transfer of Control Point</i>): Дефинисана тачка смјештена дуж путање лета ваздухоплова, на којој се одговорност за пружање АТС услуга ваздухоплову преноси с једне АТС јединице или контролорске позиције на другу;	сccccс)	Ваздухоплов (<i>Aircraft</i>): Свака машина која се одржава у атмосфери због реакције ваздуха, осим реакције ваздуха у односу на земаљну површину;
фффффф)	Тачка на рути (<i>Waypoint</i>): Специфична географска локација која се користи за дефинисање обласне навигационе руте или ваздушног пута ваздухоплова који користи RNAV;	тттттт)	Ваздухопловна мобилна услуга (<i>Aeronautical Mobile Service</i>): Мобилна услуга између ваздухопловних станица и станица на ваздухоплову или између станица на ваздухопловима, у којима могу учествовати станице пловила за преживљавање, такође могу учествовати радио-предајници за означавање положаја у случају нужде, на фреквенцијама одређеним за случајеве нужде и хитне случајеве;
гггггг)	Тачност података (<i>Data Accuracy</i>): Степен подударана између предвиђене или измјерене вриједности и стварне вриједности;	уууууу)	Ваздухопловна стационарна услуга (<i>Aeronautical Fixed Service - AFS</i>): Телекомуникациона услуга између одређених фиксних тачака која се првенствено пружа за потребе одвијања безбједне ваздушне пловидбе и редовног, ефикасног и економичног одвијања ваздушног саобраћаја;
хххххх)	Таксирање (<i>Taxiing</i>): Кретање ваздухоплова на површини аеродрома уз употребу сопственог погона, искључујући полијетање и слијетање;	вввввв)	Ваздухопловна телекомуникациона станица (<i>Aeronautical Telecommunication Station</i>): Станица у ваздухопловним телекомуникационим услугама;
ииниини)	Транспондер (<i>Transponder</i>): Радарски примопредајник на ваздухоплову који аутоматски прима радио-сигнале од свих уређаја на земљи који шаљу упите (интерогатора) и који одговара помоћу импулса или групе импулса само на оне упите који раде у моду на који је подешен да одговара;	зззззз)	Ваздушни простор у коме се пружају савјетодавне услуге (<i>Advisory Airspace</i>): Ваздушни простор дефинисаних димензија или одређена рута, у оквиру којих је доступна савјетодавна услуга у ваздушном саобраћају;
јјјјјј)	Управљање стајанком (<i>Apron Management Service</i>): Услуга која се пружа у сврху регулисања активности и кретања ваздухоплова и возила на стајанци;		
кккккк)	Управљање протоком ваздушног саобраћаја (<i>Air traffic Flow Management - ATFM</i>): Услуга успостављена са циљем доприношења безбједном, редовном и експедитивном протоку ваздушног саобраћаја, осигуравајући да је капацитет АТС услуга максимално искоришћен и да обим саобраћаја одговара капацитетима које је декларисао пружалац АТС услуга;		
лллллл)	Услуге (<i>Services</i>): Услуге у ваздушној пловидби или скуп услуга у ваздушној пловидби;		

aaaaaaa)	Ваздушни простори у којима се пружају ATS услуге (<i>Air Traffic Services Airspaces</i>): Ваздушни простори дефинисаних димензија, алфаветски означени, у којим се могу обављати одређене врсте летова и за које су утврђене ATS услуге и оперативна правила;
ббббббб)	Ваздушни пут (<i>Airway</i>): Контролисана зона или њен дио успостављен у облику коридора;
ццццццц)	Ваздушни саобраћај (<i>Air Traffic</i>): Сви ваздухоплови у лету или се крећу по маневарским површинама аеродрома;
ддддддд)	VFR лет (<i>VFR flight</i>): Лет који се обавља према правилима за визуелно летење;
еееееее)	Видљивост (<i>Visibility</i>): Видљивост за ваздухопловне потребе је већа од: а) највеће удаљености на којој се одређени црни објекат одговарајућих димензија, смјештен близу гла, може видјети и препознати у односу на свијетлу позадину, б) највеће удаљености на којој се свјетла јачине 1000 кандела могу видјети и идентификовати у односу на неосвијетљену позадину;
ффффффф)	Видљивост дуж полетно-слетне стазе (<i>Runway Visual Range - RVR</i>): удаљеност до које пилот ваздухоплова може видјети ознаке на површини полетно-слетне стазе или свјетла која означавају полетно-слетну стазу или свјетла централне линије полетно-слетне стазе;
ггггггг)	Видљивост при земљи (<i>Ground Visibility</i>): Видљивост на аеродрому коју је утврдила овлашћена стручна особа;
ххххххх)	Видљивост у лету (<i>Flight Visibility</i>): Видљивост из пилотске кабине у смјеру кретања ваздухоплова;
иининини)	Висина (<i>Height</i>): Вертикално растојање нивоа, тачке или објекта који се сматра тачком, мјерено од утврђене вриједности;
јјјјјјј)	Визуелни метеоролошки услови (<i>Visual Meteorological Conditions - VMC</i>): Метеоролошки услови изражени као видљивост, растојање од облака и база облака једнаки или већи од утврђених минимума;
ккккккк)	Визуелни прилаз (<i>Visual Approach</i>): Прилажење ваздухоплова током IFR лета, у коме један дио или цијели поступак инструменталног прилажења није завршен, па се прилажење одвија уз видљивост земље;
ллллллл)	Вођа ваздухоплова (<i>Pilot-in-command</i>): Пилот одређен од оператора или, у случају генералне авијације, власника, као овлашћен и задужен за безбједно извођење лета;
ммммммм)	Забрањена зона (<i>Prohibited Area</i>): је ваздушни простор дефинисаних димензија изнад земље или територијалних вода неке државе у којем је летење ваздухоплова забрањено;
ннннннн)	Значајна тачка (<i>Significant Point</i>): Специфична географска локација која се користи у дефинисању ATS руте или путање лета ваздухоплова и за друге навигационе и ATS сврхе;
ооооооо)	Завршна контролисана област (<i>Terminal Control</i>

	<i>Area</i>): Контролисана област која се уобичајено успоставља на мјесту гдје се сливају ATS руте у близини једног или више великих аеродрома;
ппппппп)	Завршно прилажење (<i>Final Approach</i>): Дио поступка инструменталног прилажења који започиње на утврђеном фиксу или тачки завршног прилажења, а уколико такав фикс или тачка завршног прилажења нису одређени: а) који започиње на крају посљедњег процедуралног, основног или долетног заокрета прилазне процедуре, уколико је одређена, б) који почиње у тачки прикључења посљедњој утврђеној путањи утврђеној у процедури прилажења, ц) који завршава у тачки у околини аеродрома са које слијетање може бити обављено или започета процедура неуспјелог прилажења;
ррррррр)	Залутали ваздухоплов (<i>Strayed Aircraft</i>): Ваздухоплов који је значајно скренуо са намјераване путање или који пријави да се изгубио;

(2) Скраћенице употребљене у овом правилнику имају следеће значење:

а)	AIP (<i>Aeronautical Information Publication</i>): Зборник ваздухопловних информација;
б)	AIS (<i>Aeronautical Information Services</i>): Услуге ваздухопловног информисања у ваздушној пловидби;
ц)	ALERFA: Кодна ријеч која се користи за означавање фазе узбуне;
д)	ASM (<i>Air Space Management</i>): Управљање ваздушним простором;
е)	ATC (<i>Air Traffic Control Services</i>): Услуге контроле ваздушног саобраћаја;
ф)	ATFM (<i>Air Traffic Flow Management</i>): Управљање током ваздушног саобраћаја;
г)	ATIS (<i>Automatic Terminal Information Service</i>): Услуга аутоматског информисања у завршној контролисаној области;
х)	ATS (<i>Air Traffic Services</i>): Услуге у ваздушном саобраћају;
и)	BHDCA (<i>Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation</i>): Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине;
ј)	CNS (<i>Communication, Navigation or Surveillance</i>): Услуге комуникације, навигације или надзора у ваздушној пловидби;
к)	CRC (<i>Cyclic Redundancy Check</i>): Провјера цикличне редунданције;
л)	DETRESFA: Кодна ријеч која се користи за означавање фазе опасности;
м)	FIR (<i>Flight Information Region</i>): Област информисања у лету;
н)	ft (feet): Стопа;
о)	HF (<i>High Frequency</i>): Висока фреквенција 3 - 30 MHz;
п)	IAS (<i>Indicated Airspeed</i>): Инструментална ваздушна брзина;
р)	INCERFA: Кодна ријеч која се користи за означавање фазе неизвјесности;

с)	ICAO (<i>International Civil Aviation Organisation</i>): Међународна организација за цивилно ваздухопловство;
т)	kt (Knot): Чвор, јединица мјере за брзину;
у)	MET (<i>Meteorological Services</i>): Метеоролошке услуге у ваздушној пловидби;
в)	MLS (<i>Microvawe Landing System</i>): Микроталасни систем за слијетање;
з)	MSL (<i>Mean Sea Level</i>): Средњи ниво мора;
аа)	NDB (<i>Non-Directional radio Beacon</i>): Неусмјерени радио-фар;
бб)	NM (<i>Nautical Mile</i>): Наутичка миља;
цц)	NSA (<i>National Supervisory Authority</i>): Државна надзорна власт / Национално надзорно тијело;
дд)	OFIS (<i>Operational Flight Information Service</i>): Оперативно информисање у лету;
ее)	PBN (<i>Performance Based Navigation</i>): Навигација заснована на перформансама ваздухоплова;
фф)	PBS (<i>Performance Based Surveillance</i>): Надзор заснован на перформансама;
гг)	QFE (<i>Atmospheric pressure at aerodrome elevation or at runway threshold</i>): Атмосферски притисак на надморској висини аеродрома или на прагу полетно-слетне стазе;
хх)	QMS (<i>Quality Management System</i>): Систем управљања квалитетом;
ии)	QNE: Стандардни притисак (1013,25 hPa) по коме се израчунава висина ваздухоплова када лети на нивоима лета;
јј)	QNH (<i>Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground</i>): Подешавање висиномјера да би се добила надморска висина кад је ваздухоплов на земљи;
кк)	RCP (<i>Required Communication Performance</i>): Потребне комуникационе перформансе;
лл)	RNAV (<i>Area Navigation</i>): Просторна навигација;
мм)	RSP (<i>Required Surveillance Performance</i>): Потребне перформансе надзора;
нн)	RVR (<i>Runway Visual Range</i>): Видљивост дуж полетно-слетне стазе;
оо)	SID (<i>Standard Instrument Departure</i>): Стандардни инструментални одлазак;
пп)	SMS (<i>Safety Management System</i>): Систем управљања безбједношћу;
рр)	SSR (<i>Secondary Surveillance Radar</i>): Секундарни надзорни радар;
сс)	STAR (<i>Standard Instrument Arrival</i>): Стандардни инструментални долазак;
тт)	VAAC (<i>Volcanich Ash Advisory Centre</i>): Савјетодавни центар за праћење вулканског пепела;
уу)	VHF (<i>Very High Frequency</i>): Врло висока фреквенција 30 - 300 MHz;
вв)	VOR (<i>VHF Omnidirectional Radio Range</i>): VHF свесмјерни радио-фар;
зз)	WGS-84 (<i>World Geodetic System 1984</i>) - Свјетски геодетски систем 1984;
ааа)	UHF (<i>Ultra High Frequency</i>): Ултра висока фреквенција 300 - 3000 MHz;
ббб)	UTC (<i>Coordinated Universal Time</i>) - Универзално координисано вријеме.

ДИО ДРУГИ - ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

Члан 3.

(Надлежни орган)

- (1) На основу члана 16. став (1) Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", бр. 39/09 и 25/18) надлежни орган за сертификавање пружалаца услуга ваздушне пловидбе и спровођење надзора над пружањем услуга у ваздушној пловидби, с циљем одржавања безбједности ваздушне пловидбе, за организације чије се главно сједиште рада и, ако имају, регистрована канцеларија налази у Босни и Херцеговини, је ВНДСА, као државна надзорна власт / национално надзорно тијело.
- (2) ВНДСА осигурава одговарајући надзор примјене овог правилника, нарочито на безбједне и ефикасне операције пружаоца услуга у ваздушном саобраћају који пружају услуге у ваздушном простору који је у надлежности Босне и Херцеговине.
- (3) ВНДСА спроводи одговарајуће надзоре и прегледе ради провјере усклађености са општим и посебним захтјевима пружања услуга у ваздушном саобраћају (у даљем тексту: АТС услуге).
- (4) ВНДСА ће закључити одговарајуће споразуме о сарадњи како би осигурала адекватан надзор пружаоца АТС услуга који посједује важећи сертификат друге државе, а који пружа услуге које се односе на ваздушни простор у надлежности Босне и Херцеговине.

Члан 4.

(Усклађеност)

Овај правилник је у складу са стандардима и препорученом праксом ICAO-а, садржаним у наведеним документима:

- а) Анекс 11 - Услуге у ваздушном саобраћају (*ICAO Annex 11, Air Traffic Services*);
- б) ICAO Документ 4444 - Процедуре за пружање услуга у ваздушном саобраћају - Управљање ваздушним саобраћајем (*Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management*);
- ц) ICAO Документ 7030 - Додатне регионалне процедуре - Правила летења и услуге у ваздушном саобраћају (*Regional Supplementary Procedures - Rules of the Air and Air Traffic Services*);
- д) ICAO Документ 8400 - ICAO скраћенице и кодови (*ICAO Abbreviations and Codes*).

Члан 5.

(Принципи пружања АТС услуга)

- (1) Босна и Херцеговина, на територији над којом има суверенитет и надлежност, одређује дијелове ваздушног простора и аеродрома гдје се пружају АТС услуге. Такве услуге се успостављају и пружају у складу са захтјевима утврђеним у овом правилнику.
- (2) Босна и Херцеговина може делегирати другој држави одговорност за успостављање и пружање АТС услуга у FIR-овима, контролисаним областима и контролисаним зонама у својој надлежности у складу са међусобно потписаним споразумима.
- (3) Дијелови ваздушног простора на отвореном мору или у ваздушном простору неодређеног суверенитета, гдје се пружају АТС услуге, успостављају се на основу регионалних споразума о ваздушној пловидби. Уколико је Босна и Херцеговина прихватила одговорност за пружање АТС услуга у таквим дијеловима ваздушног простора, те услуге успоставља и пружа у складу са захтјевима утврђеним у овом правилнику.

- (4) Босна и Херцеговина именује пружаоца ATS услуга који пружа те услуге у FIR-овима, контролисаним областима и контролисаним зонама у надлежности Босне и Херцеговине.
- (5) Када се успоставе ATS услуге, у ваздухопловним публикацијама АИР-у БиХ и NOTAM-има се објављују информације и подаци који су потребни да би се омогућило коришћење таквих услуга.

Члан 6.

(Циљеви пружања ATS услуга)

Циљеви пружања ATS услуга су:

- а) спречавање судара између ваздухоплова;
- б) спречавање судара између ваздухоплова и ваздухоплова и препрека на маневарским површинама;
- ц) убрзавање и одржавање уредног протока ваздушног саобраћаја;
- д) пружање савјета и информација корисних за безбједно и ефикасно обављање летова;
- е) обавјештавање одговарајућих организација о ваздухопловима којима је потребна потрага и спасавање и, по потреби, пружање помоћи таквим организацијама.

Члан 7.

(Подјела ATS услуга)

ATS услуге обухватају следеће:

- а) Услуге пружања контроле ваздушног саобраћаја (*Air Traffic Control Service - ATC*), које се, да би се испунили циљеви утврђени у члану 6. тач. а), б) и ц) овог правилника, дијеле на:
 - 1) Обласна контрола ваздушног саобраћаја (*Area Control Service*), пружање услуга контроле ваздушног саобраћаја за контролисане летове, осим оних дијелова таквих летова описаних у подтачкама 2) и 3) ове тачке, а у циљу испуњавања захтјева из члана 6. тач. а) и ц) овог правилника;
 - 2) Прилазна контрола ваздушног саобраћаја (*Approach Control Service*), пружање услуга контроле ваздушног саобраћаја за оне дијелове контролисаних летова повезаних са прилазом или одлетом, а у циљу испуњавања захтјева из члана 5. тач. а) и ц) овог правилника;
 - 3) Аеродромска контрола ваздушног саобраћаја (*Aerodrome Control Service*), пружање услуга контроле ваздушног саобраћаја за аеродромски саобраћај, осим оних дијелова таквих летова описаних у подтачки 2) ове тачке, а у циљу испуњавања захтјева из члана 6. тач. а), б) и ц) овог правилника;
- б) Услуге информисања у лету (*Flight Information Service - FIS*), у циљу испуњавања услова из члана 6. тачка д) овог правилника;
- ц) Услуге узбуњивања (*Alerting Service*), у циљу испуњавања услова из члана 6. тачка е) овог правилника.

Члан 8.

(Утврђивање потреба за пружањем ATS услуга)

- (1) Потреба за пружањем ATS услуга се утврђује узимајући у обзир следеће:
- а) врсту ваздушног саобраћаја,
 - б) густину ваздушног саобраћаја,
 - ц) метеоролошке услове,
 - д) остале факторе који могу бити релевантни;

- (2) Опремљеност ваздухоплова системом за избјегавање судара у ваздуху (*Airborne Collision Avoidance Systems - ACAS*) није фактор у утврђивању потребе за пружањем ATS услуга у тој области.

Члан 9.

(Именовање дијелова ваздушног простора и контролисаних аеродрома у којим се пружају ATS услуге)

- (1) Именовање дијелова ваздушног простора или аеродрома гдје се пружају ATS услуге се врши у складу са врстом ATS услуга које се пружају.
- (2) Именовање конкретних дијелова ваздушног простора и конкретних аеродрома врши се на следећи начин:
 - а) Области информисања у лету (*Flight Information Region - FIR*), они дијелови ваздушног простора у којим се пружају услуге летних информација и услуге узбуњивања;
 - б) Контролисане области и контролисане зоне (*Control Areas and Control Zones*), они дијелови ваздушног простора у којим се пружају услуге контроле ваздушног саобраћаја:
 - 1) за IFR летове,
 - 2) они дијелови контролисаног ваздушног простора гдје се услуге контроле ваздушног саобраћаја такође пружају за VFR летове. Такви дијелови контролисаног ваздушног простора су именовани као класе В, С или D ваздушног простора;
 - ц) Контролисане области и контролисане зоне одређене унутар области информисања у лету чине саставни дио те области информисања у лету.
 - д) Контролисани аеродроми (*Controlled Aerodromes*), они аеродроми на којим се пружају услуге контроле ваздушног саобраћаја за аеродромски саобраћај.

Члан 10.

(Класификација ваздушног простора)

- (1) Ваздушни простор у коме се пружају ATS услуге је класификован и именован у складу са следећом подјелом:
- а) Ваздушни простор класе А (*Class A Airspace*), дозвољени су само IFR летови, за све летове се пружа услуга контроле ваздушног саобраћаја и врши се раздвајање свих летова;
 - б) Ваздушни простор класе В (*Class B Airspace*), дозвољени су IFR и VFR летови, за све летове се пружа услуга контроле ваздушног саобраћаја и врши се раздвајање свих летова;
 - ц) Ваздушни простор класе С (*Class C Airspace*), дозвољени су IFR и VFR летови, за све летове се пружа услуга контроле ваздушног саобраћаја и врши се раздвајање IFR летова од других IFR летова и VFR летова. VFR летови се раздвајају од IFR летова и добијају информације о саобраћају у односу на друге VFR летове;
 - д) Ваздушни простор класе D (*Class D Airspace*), дозвољени су IFR и VFR летови, за све летове се пружа услуга контроле ваздушног саобраћаја, IFR летови се раздвајају од других IFR летова и добијају информације о саобраћају у односу на VFR летове. VFR летови добијају информације о саобраћају у односу на све друге летове;
 - е) Ваздушни простор класе Е (*Class E Airspace*), дозвољени су IFR и VFR летови, IFR летовима се пружа услуга контроле ваздушног саобраћаја и

- врши се раздвајање од других IFR летова, сви летови добијају информације о саобраћају у оној мјери колико је то практично. Ваздушни простор класе E се не користи за контролисане зоне;
- ф) Ваздушни простор класе F (*Class F Airspace*), дозвољени су IFR и VFR летови, сви IFR летови добијају савјетодавне информације о ваздушном саобраћају, сви летови добијају услуге FIS на захтјев;
- г) Ваздушни простор класе G (*Class G Airspace*), дозвољени су IFR и VFR летови, сви летови добијају услуге FIS на захтјев.
- (2) Босна и Херцеговина бира оне класе ваздушног простора које одговарају њеним потребама.
- (3) Захтјеви везани за летове у свакој класи ваздушног простора су дати у табели у Додатку 4 овог правилника.
- (4) Тамо гдје се ваздушни простори, у којима се пружају услуге у ваздушном саобраћају, граниче вертикално, тј. налазе се један изнад другог, летови на заједничком нивоу/висини испуњавају услове и пружају им се услуге које се односе на мање рестриктивну класу ваздушног простора. У примјени ових критеријума, ваздушни простор класе В се сматра мање рестриктивним од ваздушног простора класе А; ваздушни простор класе С мање рестриктивним од ваздушног простора класе В, итд.

Члан 11.

(Навигација заснована на перформансама ваздухоплова - PBN навигација)

- (1) Навигационе спецификације за примјену навигације засноване на перформансама ваздухоплова (*Performance Based Navigation - PBN*) прописује ВНДСА.
- (2) Када је примјенљиво, навигационе спецификације за успостављене области, пројекције летова на површину земље или АТS руте се прописују на основу регионалних споразума везаних за ваздушну пловидбу.
- (3) Прописане навигационе спецификације одговарају нивоу комуникација, навигације и АТS услуга које се пружају у предметном дотичном простору.

Члан 12.

(Операције комуникација заснованих на перформансама - PBC)

- (1) За примјену комуникација заснованих на перформансама (*Performance Based Communication - PBC*), спецификације потребних комуникационих перформанси (*Required Communication Performance - RCP*) прописује ВНДСА.
- (2) Када је примјенљиво, спецификације RCP се прописују на основу регионалних споразума везаних за ваздушну пловидбу.
- (3) Приликом прописивања спецификација RCP могу се примијенити ограничења која су резултат ограничења комуникационе инфраструктуре или специфичних захтјева везаних за функционалност комуникација.
- (4) Прописане спецификације RCP одговарају АТS услугама које се пружају.

Члан 13.

(Операције надзора засноване на перформансама - PBS)

- (1) За примјену надзора заснованог на перформансама (*Performance Based Surveillance - PBS*), спецификације потребних перформанси надзора (*Required Surveillance Performance - RSP*) прописује ВНДСА.
- (2) Када је примјенљиво, спецификације RSP се прописују на основу регионалних споразума везаних за ваздушну пловидбу.

- (3) Приликом прописивања спецификација RSP могу се примијенити ограничења која су резултат ограничења инфраструктуре надзора или специфичних захтјева везаних за функционалност надзора.
- (4) Прописане спецификације RSP одговарају АТS услугама које се пружају.

Члан 14.

(Успостављање и именовање АТS јединица)

Пружање АТS услуга врше успостављене и именоване јединице, како слиједи:

- а) Центри за информисање у лету се успостављају у сврху пружања услуга летних информација и узбуњивања унутар FIR-а, осим ако одговорност за пружање таквих услуга није додијелена јединицама за контролу ваздушног саобраћаја, које имају адекватне објекте и опрему за извршавање таквих обавеза. Ово не искључује могућност да се другим јединицама за контролу ваздушног саобраћаја пренесе функција пружања одређених елемената услуга информисања у лету.
- б) Јединице контроле ваздушног саобраћаја се успостављају у сврху пружања услуга контроле ваздушног саобраћаја, пружања услуга информисања у лету и узбуњивања унутар контролисаних области, контролисаних зона и на контролисаним аеродромима.

Члан 15.

(Спецификација за FIR-ове, контролисане области и контролисане зоне)

Успостављање граница ваздушног простора, у коме ће се пружати АТS услуге, треба бити повезано са природом структуре рута и потребом за ефикасном услугом, а не са државним границама.

Члан 16.

(Спецификације за FIR)

- (1) Границе FIR-ова се успостављају тако да област FIR-а покрива укупну структуру ваздушних рута на којој се пружају услуге.
- (2) FIR обухвата цијели ваздушни простор у оквиру својих латералних граница, осим у случају ограничења од стране горњег FIR-а.
- (3) Када је FIR ограничен горњим FIR-ом, доња граница дефинисана за горњи FIR представља горњу вертикалну границу за FIR и подудара се са VFR нивоом крстарења датим у табелама у Прилогу 5. Наредбе о правилима летења ваздухоплова.
- (4) У случајевима када је успостављен горњи FIR, процедуре које се у њему примјењују не морају бити идентичне са онима које се примјењују у доњем FIR-у.

Члан 17.

(Спецификације за контролисане области)

- (1) Контролисане области, укључујући, између осталог, ваздушне путеве и завршне контролисане области, успостављају се тако да обухватају довољан дио ваздушног простора да садрже путање летова за оне IFR летове или њихове дијелове у којима се жели обезбиједити пружање одговарајућих услуга контроле ваздушног саобраћаја, узимајући у обзир могућности навигационих средстава која се иначе користе у тој области.
- (2) У контролисаној области, која није обликована системом ваздушних путева, може се успоставити систем рута који ће олакшати пружање услуга контроле ваздушног саобраћаја.

(3) Доња граница контролисане области се успоставља на висини не мањој од 200 m (700 ft) изнад површине тла или површине воде. Доња граница не мора бити успостављена на истој висини унутар цијеле контролисане области. Када је доња граница контролисане области изнад 900 m (3000 ft) MSL, она се мора поклапати са VFR нивоом крстарења, датим у табелама у Прилогу 5. Наредбе о правилима летења ваздухоплова. Изабрани VFR ниво крстарења је такав да очекиване варијације локалног атмосферског притиска не доводе до смањења ове границе на висину мању од 200 m (700 ft) изнад површине тла или површине воде.

(4) Горња граница контролисане области се успоставља у случају:

- a) да се услуге контроле ваздушног саобраћаја не пружају изнад такве горње границе,
- b) да се контролисана област налази испод горње контролисане области, у том случају горња граница се подудара са доњом границом горње контролисане области;

Када је успостављена, таква горња граница се подудара са VFR нивоом крстарења у табелама у Прилогу 5. Наредбе о правилима летења ваздухоплова.

Члан 18.

(Спецификације за FIR-ове или контролисане области у горњем ваздушном простору)

Ако се жели ограничити број FIR-ова или контролисаних области кроз које би ваздухоплов, летећи на великим висинама, морао проћи, FIR или контролисана област, када је примјенљиво, требају бити успостављене на начин да обухватају горњи ваздушни простор у латералним/бочним границама доњих FIR-ова или контролисаних области.

Члан 19.

(Спецификације за контролисане зоне)

- (1) Латералне/бочне границе контролисаних зона обухватају барем оне дијелове ваздушног простора који нису унутар контролисаних области, садржавајући ваздушне путеве за IFR летове, у доласку и одласку са аеродрома, који се користе у инструменталним метеоролошким условима. Ваздухоплов који се налази на чекању у близини аеродрома сматра се ваздухопловом у доласку.
- (2) Латералне/бочне границе контролисане зоне се простиру до најмање 9,3 km (5 NM) од центра дотичног аеродрома или дотичних аеродрома у правцима из којих се могу извршити прилази. Контролисана зона може садржавати два или више аеродрома који се налазе у непосредној близини.
- (3) Ако се контролисана зона налази унутар латералних/бочних граница контролисане области, она ће се пружати усправно од површине тла па најмање до доње границе контролисане области.
- (4) Ако је потребно, може се успоставити виша горња граница контролисане зоне од доње границе контролисане области преко које се простира.
- (5) Ако се контролисана зона налази изван латералних/бочних граница контролисане области, потребно је успоставити горњу границу.
- (6) Ако се жели успоставити горња граница контролисане зоне на нивоу вишем од доње границе контролисане области успостављене испод ње, или ако се контролисана зона налази изван латералних/бочних граница контролисане области, њена горња граница треба бити успостављена на нивоу који пилоти лако

могу идентификовати. Када је доња граница контролисане области изнад 900 m (3000 ft) MSL, она се мора поклапати са VFR нивоом крстарења датим у табелама у Прилогу 5. Наредбе о правилима летења ваздухоплова. Ако се користи, изабрани VFR ниво крстарења је такав да очекиване варијације локалног атмосферског притиска не доводе до смањења ове границе на висину мању од 200 m (700 ft) изнад површине тла или површине воде.

Члан 20.

(Идентификација и означавање ATS јединица и ваздушног простора)

- (1) Центри обласне контроле ваздушног саобраћаја или центри за обавјештавање у лету добијају идентификацију према називима најближих насеља или географских објеката.
- (2) Јединице аеродромске контроле или прилазне контроле ваздушног саобраћаја добијају идентификацију према називу аеродрома на коме су лоциране.
- (3) Контролисане зоне, контролисане области или FIR добијају идентификацију према називу јединице за контролу ваздушног саобраћаја која има надлежност над тим дијелом ваздушног простора.

Члан 21.

(Успостављање и идентификација ATS рута)

- (1) Приликом успостављања ATS рута осигурава се постојање заштитног ваздушног простора дуж ATS руте и безбједно раздвајање између сусједних ATS рута.
- (2) Када је то оправдано густоћом, сложеностју или природом саобраћаја, успостављају се посебне руте за коришћење у саобраћају ниског интензитета, укључујући хеликоптере који полијећу или слијећу са/на платформи на отвореном мору. Приликом одређивања латералног/бочног размака између таквих рута, узимају се у обзир расположива навигациона средства и навигациона опрема која се налази на хеликоптерима.
- (3) ATS руте су идентификоване ознакама.
- (4) Ознаке за ATS руте, које нису стандардне одлазне и долазне руте, бирају се у складу са принципима наведеним у Додатку 1 овог правилника.
- (5) Стандардне одлазне и долазне руте и са њима повезане процедуре добијају идентификацију у складу са принципима наведеним у Додатку 3 овог правилника.

Члан 22.

(Успостављање прелазних "change-over" тачака на ATS рутама)

- (1) Прелазне тачке (*Change-over Points*) се успостављају на сегментима ATS рута дефинисаним у односу на VHF свесмјерни радио-фар (*Very High Frequency Omnidirectional Radio Range - VOR*), гдје ће то помоћи прецизну навигацију дуж сегмента руте.
- (2) Успостављање прелазних тачака треба да буде ограничено на рутне сегменте дужине 110 km (60 NM) или дуже, изузев тамо гдје комплексност ATS рута, густина навигационих средстава или технички и оперативни разлози дозвољавају успостављање прелазних тачака на крајним рутним сегментима.
- (3) Осим ако није другачије успостављена, прелазна тачка у односу на карактеристике навигационих средстава или критеријуме заштите фреквенција треба бити успостављена на средини растојања између два уређаја у случају праволинијског рутног сегмента или на

укрштању радијала у случају рутног сегмента који није праволинијски између два уређаја.

Члан 23.

(Успостављање и идентификација значајних тачака на ATS рутама)

- (1) Значајне тачке се успостављају у сврху дефинисања ATS рута или инструменталних прилазних процедура и/или у вези са захтјевима пружаоца ATS услуга у односу на кретање ваздухоплова у лету.
- (2) Значајне тачке су идентификоване ознакама.
- (3) Значајне тачке се успостављају и идентификују у складу са принципима наведеним у Додатку 2 овог правилника.

Члан 24.

(Успостављање и идентификација стандардних рута за таксирање ваздухоплова)

- (1) Када је потребно, на аеродромима се могу успоставити стандардне руте за таксирање ваздухоплова између полетно-слетних стаза (*Runways*), стајанки (*Apron*) и области намијењених одржавању. Такве руте требају бити директне, једноставне и, гдје је примјенљиво, пројектоване тако да се избјегну конфликти у саобраћају.
- (2) Стандардне руте за таксирање ваздухоплова требају бити идентификоване ознакама које се разликују од оних за полетно-слетне стазе и ATS руте.

Члан 25.

(Координација између оператора и пружалаца ATS услуга)

- (1) ATS јединице спроводећи своје циљеве поштују захтјеве оператора узимајући у обзир њихове обавезе које су утврђене у ICAO Анексу 6 - Операције ваздухоплова (*ICAO Annex 6, Operations of Aircrafts*) и, ако се захтијева од стране оператора, учиниће доступним њима или њиховим представницима оне информације које могу бити на располагању да омогуће операторима или њиховим именованим представницима да извршавају своје обавезе.
- (2) Када то оператор захтијева, поруке, укључујући и извјештаје о позицији, примљене од стране ATS јединица и у вези су са операцијама ваздухоплова коме услуге оперативне контроле пружа тај оператор, ће, ако је то изводљиво, одмах бити доступне оператору или његовом званичном представнику у складу са локално договореним процедурама.

Члан 26.

(Координација између војних власти и пружалаца ATS услуга)

- (1) Пружаоци ATS услуга успостављају и одржавају блиску сарадњу са војним властима одговорним за активности које могу имати утицаја на летове цивилних ваздухоплова.
- (2) Координација активности, које су потенцијално опасне за цивилне ваздухоплове, врши се у складу са чланом 27. овог правилника.
- (3) Пружаоци ATS услуга и војне власти успостављају аранжмане који омогућују да информације релевантне за безбједно и експедитивно вођење летова цивилних ваздухоплова буду правовремено размијењене између ATS јединица и одговарајућих војних јединица.
- (4) ATS јединице, рутински или на захтјев, у складу са локално договореним процедурама, достављају одговарајућим војним јединицама релевантне планове лета и друге податке који се тичу летова цивилних ваздухоплова. Да би се избјегла или смањила потреба за пресретањем, пружаоци ATS услуга ће означити

сваку област или руту гдје се захтјеви из Наредбе о правилима летења ваздухоплова, који се односе на планове лета, двосмјерну комуникацију и извјештавање о позицији, примјењују на све летове, да би се осигурало да сви важни подаци буду доступни одговарајућим ATS јединицама, а нарочито у сврху олакшавања идентификације цивилних ваздухоплова.

- (5) Успостављају се специјалне процедуре у циљу осигурања:

- a) да ATS јединице буду обавијештене у случају да војне јединице примјете да ваздухоплов, који је или може бити, цивилни ваздухоплов у прилазу или је ушао у било коју област у којој пресретање може постати неопходно;
- b) да се учине сви могући напори да се потврди идентитет ваздухоплова и да му се пружи навигационо вођење неопходно да се избјегне потреба за пресретањем.

Члан 27.

(Координација активности потенцијално опасних за цивилне ваздухоплове)

- (1) Аранжмани за активности потенцијално опасне за цивилне ваздухоплове, било да се изводе преко територије државе или преко отворених вода, координишу се са пружаоцем ATS услуга. Координација се врши довољно рано да дозволи благовремено објављивање информација у вези са активностима у складу са одредбама Правилника о услугама ваздухопловног информисања у Босни и Херцеговини.
- (2) Ако пружалац ATS услуга није из државе у којој се налази организација која планира активности, почетна координација треба да буде извршена од стране пружаоца ATS услуга надлежног за ваздушни простор изнад државе у којој се налази та организација.
- (3) Циљ координације је постизање најбољих аранжмана који ће омогућити избјегавање опасности од стране цивилних ваздухоплова и минимализовати утицај на нормалне операције таквих ваздухоплова.
- (4) При утврђивању ових аранжмана треба примјенити следеће:
 - a) локације или области, времена и трајања активности требају бити изабрана на начин да се избјегне затварање или реорганизација већ успостављених ATS рута, блокирање најекономичнијих нивоа лета или кашњење планираних операција ваздухоплова, осим ако не постоје друге могућности;
 - b) величина ваздушног простора одређеног за извођење активности треба бити што је могуће мања;
 - ц) треба да постоји директна комуникација између организације која изводи активности и пружаоца ATS услуга, односно надлежне ATS јединице, у случају да се цивилни ваздухоплов нађе у стању нужде или да друге непредвиђене околности захтијевају прекид активности.
- (5) Пружалац ATS услуга је одговоран за иницирање објављивања информација које се односе на такве активности.
- (6) Ако се активности, које су потенцијално опасне за цивилне ваздухоплове, изводе на редовној или континуираној основи, потребно је успоставити заједничка радна тијела да би се осигурало да су захтјеви свих заинтересованих страна адекватно координисани.

- (7) Да би се обезбиједио додатни капацитет ваздушног простора и побољшала ефикасност и флексибилност операција, све заинтересоване стране ће поштовати захтјеве утврђене у Правилнику о утврђивању правила за флексибилно коришћење ваздушног простора.
- (8) Оператор аеродрома и пружалац АТS услуга предузимају активности за спречавање емитовања ласерских зрака које могу негативно утицати на одвијање операција.

Члан 28.

(Ваздухопловни подаци)

- (1) Одређивање и извјештавање о ваздухопловним подацима, повезаним са пружањем АТS услуга, је у складу са захтијеваном класификацијом тачности и интегритета да би се испунили захтјеви крајњих корисника ваздухопловних података.
- (2) Приликом преноса и/или складиштења скупова ваздухопловних и дигиталних података користе се технике откривања грешака у дигиталним подацима.

Члан 29.

(Координација између пружалаца метеоролошких услуга и пружалаца АТS услуга)

- (1) Да би се осигурало да ваздухоплов добија актуелне метеоролошке информације везано за ваздухопловне операције, склапају се аранжмани, гдје је то потребно, између пружалаца метеоролошких услуга и пружалаца АТS услуга, да особље пружаоца АТS услуга:

- а) осим информација добијених путем показивача уређаја, обавјештава о другим метеоролошким елементима који су договорени, било да су уочени од стране особља пружаоца АТS услуга или пријављени од стране посаде ваздухоплова током међусобне комуникације;
- б) обавјештава у најкраћем року одговарајући метеоролошки биро о метеоролошким појавама од оперативног значаја, које нису укључене у аеродромски метеоролошки извјештај, а уочене су од стране особља пружаоца АТS услуга или пријављене од стране посаде ваздухоплова током међусобне комуникације;
- ц) доставља у најкраћем року одговарајућем метеоролошком бироу информације о пријеруптивним вулканским активностима, вулканским ерупцијама и информације које се односе на облаке вулканског пепела. Центри обласне контроле ваздушног саобраћаја и центри информисања у лету достављају информације одговарајућој служби метеоролошког бдијења и савјетодавним центрима за вулкански пепео (*Volcanic Ash Advisory Centres - VAACs*).

- (2) Центри обласне контроле ваздушног саобраћаја, центри информисања у лету и одговарајуће службе метеоролошког бдијења одржавају блиску међусобну сарадњу и координацију да би се осигурало да информације о вулканском пепелу у NOTAM и SIGMET порукама буду досљедне.

Члан 30.

(Координација између пружалаца услуга ваздухопловног информисања и пружалаца АТS услуга)

- (1) Да би се осигурало да пружаоци услуга ваздухопловног информисања добијају информације које им омогућавају да достављају актуелне претполетне информације и да испуне захтјеве везане за достављање информација у лету, успоставља се координација између пружалаца услуга ваздухопловног информисања и

пружалаца АТS услуга одговорних за пружање АТS услуга да са минималним кашњењем извјештавају одговарајуће јединице пружаоца услуга ваздухопловног информисања о:

- а) информацијама о стању на аеродромима;
- б) оперативном статусу одговарајућих објеката, служби и навигационих средстава унутар зоне њихове одговорности;
- ц) појави вулканске активности уочене од стране особља пружаоца АТS услуга или пријављене од стране посаде током комуникације са ваздухопловом; и
- д) свим другим информацијама од оперативног значаја.
- (2) Прије увођења промјена у АТM системе, службе задужене за такве промјене ће узети у обзир вријеме потребно пружаоцу услуга ваздухопловног информисања за припрему, производњу и издавање одговарајућег материјала за објављивање. Да би се осигурало правремено пружање услуга ваздухопловног информисања, успоставља се координација између релевантних служби.
- (3) Од посебног значаја су промјене ваздухопловних информација које утичу на карте и/или рачунарски засноване навигационе системе, који испуњавају услове да буду објављени путем АИRAC система, у складу са одредбама Правилника о услугама ваздухопловног информисања у Босни и Херцеговини. Надлежни пружаоци АТS услуга ће узети у обзир унапријед утврђене и међународно договорене АИRAC ефективне датуме приликом достављања сирових информација/ података пружаоцу услуга ваздухопловног информисања.
- (4) Пружаоци АТS услуга одговорни за достављање сирових ваздухопловних информација/ података пружаоцима услуга ваздухопловног информисања радиће то узимајући у обзир захтјеве за тачношћу и интегритетом ваздухопловних података да би се испунили захтјеви крајњих корисника ваздухопловних података.

Члан 31.

(Минималне висине лета)

Минималне висине лета се утврђују и објављују за сваку АТS руту и контролисану област у ваздушном простору у надлежности Босне и Херцеговине. Минималне висине лета обезбјеђују минимално надвишавање изнад контролисаних препрека које се налазе унутар дотичне области.

Члан 32.

(Пружање услуга ваздухоплову у стању нужде)

- (1) Ваздухоплову за који се зна или се вјерује да се налази у стању нужде, укључујући да је био предметом незаконитог ометања, пружа се максимална пажња, помоћ и приоритет у односу на друге ваздухоплове ако то траже дате околности.
- (2) Да би указао да се налази у стању нужде, ваздухоплов опремљен одговарајућим линком за пренос података (*Data link*) и/или SSR транспондером, може да поступи на следећи начин:
- а) на моду А да постави код 7700; или
- б) на моду А да постави код 7500, да би посебно указао да је предметом незаконитог ометања; и/или

- ц) да активира одговарајућу ADS-B или ADS-C могућност за стање нужде или хитне случајеве; и/или
 - д) емитовати одговарајућу хитну поруку путем CPDLC.
- (3) Када наступе или се сумња да су наступиле околности незаконитог ометања, ATS јединице ће одмах одговорити на захтјеве таквог ваздухоплова. Наставиће да се достављају информације за безбједно обављање лета и биће предузете неопходне активности за убрзано спровођење свих фаза лета, нарочито безбједно слијетање ваздухоплова.
- (4) Када наступе или се сумња да су наступиле околности незаконитог ометања, ATS јединице ће, у складу са локално договореним процедурама, одмах информисати одговарајуће представнике власти, именоване од стране Босне и Херцеговине, и размијенити неопходне информације са оператором или његовим званичним представником.

Члан 33.

(Непредвиђене ситуације у лету)

- (1) Чим ATS јединица постане свјесна залуталог ваздухоплова, предузеће све неопходне кораке како је наведено у ставовима (3) и (4) овог члана да помогне ваздухоплову и осигура његов лет.
- (2) Ако позиција ваздухоплова није позната, ATS јединице ће:
- а) покушати да успоставе двосмјерну комуникацију са ваздухопловом, осим ако таква комуникације није већ успостављена;
 - б) употребити сва доступна средства да утврди положај ваздухоплова;
 - ц) обавијестити друге ATS јединице у чију зону одговорности је могао залутати или је залутао ваздухоплов, узимајући у обзир све чиниоце који могу утицати на навигацију ваздухоплова у датим околностима;
 - д) обавијестити, у складу са локално договореним процедурама, одговарајуће војне јединице и доставити им важећи план лета и друге податке који се тичу залуталог ваздухоплова;
 - е) тражити од јединица, наведених у тачкама ц) и д), и од осталих ваздухоплова у лету, сваку врсту помоћи у успостављању комуникације са залуталим ваздухопловом и утврђивању његове позиције.
- (3) Када је позиција ваздухоплова утврђена, ATS јединице ће:
- а) информисати залутали ваздухоплов о његовој позицији и корективним акцијама које треба предузети;
 - б) доставити, ако је потребно, другим ATS јединицама и одговарајућим војним јединицама релевантне информације које се тичу залуталог ваздухоплова и о сваком савјету који је дат дотичном ваздухоплову.
- (4) У најкраћем року, након што ATS јединица установи да се неидентификовани ваздухоплов налази у њеној зони одговорности, предузеће активности да утврди идентитет ваздухоплова сваки пут када је то неопходно за пружање ATS услуга или је захтијevano од компетентних војних власти у складу са локално договореним процедурама. У том циљу, ATS јединица ће предузети следеће кораке као одговарајуће у односу на околности:

Члан 34.

(Пресретање цивилних ваздухоплова)

- (1) Одмах након што утврди да је извршено пресретање ваздухоплова у зони њене одговорности, ATS јединица ће предузети следеће кораке као одговарајуће у односу на околности:
- а) покушати да успоставе двосмјерну комуникацију са пресретаним ваздухопловом помоћу било ког средства, укључујући радио-фреквенцију 121,5 MHz за хитне случајеве, осим ако таква комуникација није већ успостављена;
 - б) обавијестити pilota пресретаног ваздухоплова о пресретању;
 - ц) успоставити контакт са јединицом контроле ваздушног саобраћаја, преко које се врши пресретање и која одржава двосмјерну комуникацију са ваздухопловом пресретачем, и пружити јој све доступне информације које се тичу дотичног ваздухоплова;
 - д) преносити поруке између ваздухоплова пресретача или јединице контроле ваздушног саобраћаја преко које се врши пресретање и пресретаног ваздухоплова, ако је то потребно;
 - е) у блиској координацији са јединицом контроле ваздушног саобраћаја, преко које се врши пресретање, предузети све неопходне кораке да се осигура безбједност пресретаног ваздухоплова;
 - ф) обавијестити ATS јединице које пружају услуге у сусједним FIR-овима ако се испостави да је ваздухоплов залутао из неког сусједног FIR-а.
- (2) Одмах након што утврди да је извршено пресретање ваздухоплова изван своје зоне одговорности, ATS јединица предузима следеће кораке у односу на околности:
- а) обавјештава ATS јединицу, у чијој се зони одговорности дешава пресретање, пружајући јој све неопходне информације које могу бити од помоћи у идентификовању ваздухоплова и захтијева од ње да предузме активности у складу са ставом (1) овог члана;
 - б) преноси поруке између пресретаног ваздухоплова и одговарајуће ATS јединице у чијој зони одговорности се врши пресретање, јединице контроле ваздушног саобраћаја преко које се врши пресретање или ваздухоплова пресретача.

Члан 35.

(Службено вријеме у пружању АТС услуга)

- (1) Јединице у ваздушном саобраћају користе универзално координисано вријеме (*Coordinated Universal Time - UTC*) и изражавају вријеме у сатима и минутима, и када се захтијева, у секундама 24-часовног дана који почиње у поноћ.
- (2) АТС јединице су опремљене сатовима који показују сате, минуте и секунде, јасно видљивим са сваке оперативне позиције у дотичној јединици.
- (3) Сатови у АТС јединицама и други уређаји за снимање времена се провјеравају по потреби да би се осигурало тачно вријеме са грешком плус или минус 30 секунди од UTC. Када јединица у ваздушном саобраћају користи комуникације преноса података (*data-link*), сатови и други уређаји за снимање времена се провјеравају по потреби да би се осигурало тачно вријеме са грешком у оквиру 1 секунде од UTC.
- (4) Тачно вријеме ће се добијати од стандардних станица за мјерење времена или, ако то није могуће, онда од других АТС јединица добијају тачно вријеме од таквих станица.
- (5) Аеродромска контрола ваздушног саобраћаја прије таксирања на полијетању обавјештава пилота о тачном времену, осим ако није договорено да пилот податке о тачном времену добија из других извора. АТС јединице, додатно на захтјев, обавјештавају ваздухоплов о тачном времену. Приликом провјере тачног времена вриједности се дају на ближих пола минута.

Члан 36.

(Утврђивање захтјева за ношење и рад транспондера који дају информацију о висини по притиску)

Захтјеви за ношење и рад транспондера који дају информацију о висини по притиску у FIR Сарајево је утврђено посебним прописом који доноси ВНДСА.

Члан 37.

(Управљање безбједношћу)

Свака значајна промјена везана за безбједност АТС система, укључујући примјену смањеног минимума раздавања или нове процедуре, увешће се тек након што процјена безбједности покаже да је достигнут прихватљив ниво безбједности. Посебним прописом се утврђују захтјеви надзора над промјеном током и након имплементације у сврху провјере да ли је захтијевани ниво безбједности континуирано достигнут.

Члан 38.

(Референтни системи)

- (1) Свјетски геодетски систем - 1984 (*WGS-84*) се користи у Босни и Херцеговини као хоризонтални референтни геодетски систем за ваздушну пловидбу. Објављене географске координате (које се односе на ширину и дужину) изражавају се у Свјетском геодетском систему - 1984 (*WGS-84*) геодетском референтном датуму.
- (2) Датум средњег ниво мора (*MSL - Mean Sea Level*), којим се изражава однос гравитационе висине (надморске висине) у односу на површину познату као геоид, користи се као вертикални референтни систем за ваздушну пловидбу.
- (3) Грегоријански календар и координисано (универзално) вријеме (*UTC*) користи се као временски референтни систем. Ако се користи неки други временски референтни систем (на примјер: локално вријеме), ова чињеница се назначавачу у поглављу GEN 2.1.2 Зборника ваздухопловних информација - AIP BiH.

Члан 39.

(Познавање језика)

- (1) Пружаоци услуга у ваздушном саобраћају осигуравају да контролори ваздушног саобраћаја говоре и разумеју језик или језике који се користе у радио-телефонској комуникацији како је то дефинисано у ICAO Анексу 1 - Лиценцирање особља (*ICAO Annex 1, Personal Licensing*).
- (2) Енглески језик се користи као језик за комуникацију између АТС јединица, осим ако се не користи неки други језик који је међусобно договорен.

Члан 40.

(Аранжмани за непредвиђене ситуације)

- (1) Пружаоци услуга у ваздушном саобраћају развијају и публикују планове за непредвиђене ситуације који се примјењују у случају прекида или потенцијалног нарушавања пружања услуга у ваздушном саобраћају и других повезаних услуга у ваздушном простору у коме су они одговорни за пружање тих услуга.
- (2) Такви планови се развијају уз блиску координацију са пружаоцима услуга одговорним за пружање услуга у сусједним дијеловима ваздушног простора и са корисницима дотичног ваздушног простора, и уз помоћ ICAO-а када је то неопходно.

Члан 41.

(Идентификација и разграничавање забрањених, ограничених и опасних зона)

- (1) Свакој забрањеној, ограниченој или опасној зони, која се успоставља у ваздушном простору Босне и Херцеговине, након самог успостављања се додјељује ознака и сви детаљи везани за ту зону се публикују.
- (2) Тако додијелена ознака се користи за идентификацију зоне у свим накнадним обавјештењима везаним за ту зону.
- (3) Ознаку чини низ следећих слова и бројева:
 - а) словна ознака локацијских индикатора за Босну и Херцеговину;
 - б) слово Р за забрањену зону, R за ограничену зону и D за опасну зону; и
 - ц) број, који се не понавља унутар дотичног ваздушног простора.
- (4) Да би се избјегле забуне, бројеви у ознаци зоне која је уташена се неће користити најмање на период од годину дана од дана гашења зоне.
- (5) Приликом успостављања забрањених, ограничених и опасних зона, оне би требале бити што је могуће мање и обухваћене једноставним геометријским границама тако да се сви заинтересовани могу лако упознати са детаљима.

Члан 42.

(Пружалац услуга дизајнирања IFR процедура)

ВНДСА осигурава да је пружалац услуга дизајнирања IFR процедура успостављен у складу са захтјевима утврђеним у Додатку 5 овог правилника.

ДИО ТРЕЋИ - УСЛУГЕ КОНТРОЛЕ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА - АТС УСЛУГЕ

Члан 43.

(Примјена)

Услуге контроле ваздушног саобраћаја (АТС услуге) се пружају:

- а) за све IFR летове у ваздушном простору класе А, В, С, D и E;
- б) за све VFR летове у ваздушном простору класе В, С и D;

- ц) за све специјалне VFR летове;
- д) за цјелокупан аеродромски саобраћај на контролисаним аеродромима.

Члан 44.

(Пружање АТС услуга)

Дијелови АТС услуга, описани у члану 7. тачка а) овог правилника, пружају се од стране различитих јединица, и то:

- а) Обласна контрола ваздушног саобраћаја:
 - 1) услуге пружа центар обласне контроле ваздушног саобраћаја; или
 - 2) услуге пружа јединица прилазне контроле ваздушног саобраћаја у контролисаној зони или контролисаној области ограниченог обима која је одређена примарно за пружање услуга прилазне контроле ваздушног саобраћаја и гдје не постоји центар обласне контроле ваздушног саобраћаја.
- б) Прилазна контрола ваздушног саобраћаја:
 - 1) услуге пружа аеродромски контролни торањ или центар обласне контроле ваздушног саобраћаја када је то неопходно или када се под одговорношћу једне јединице желе комбиновати функције прилазне контроле ваздушног саобраћаја са оним аеродромске контроле ваздушног саобраћаја или центра обласне контроле ваздушног саобраћаја;
 - 2) услуге пружа јединица прилазне контроле ваздушног саобраћаја када је то неопходно или се жели успоставити одвојена јединица.
- ц) Аеродромска контрола ваздушног саобраћаја: услуге пружа аеродромски контролни торањ.

Члан 45.

(Операције пружања АТС услуга)

- (1) У циљу пружања АТС услуга, АТС јединица:
 - а) добија информације о планираном кретању сваког ваздухоплова или о његовим варијацијама и тренутне информације о стварном кретању сваког ваздухоплова;
 - б) на основу добијених информација одређује релативне положаје познатих ваздухоплова у односу једних на друге;
 - ц) издаје одобрења и информације у сврху спречавања судара између ваздухоплова под њеном контролом и убрзава и одржава редован проток саобраћаја;
 - д) врши координацију одобрења са другим јединицама ако је то потребно:
 - 1) када ваздухоплов може угрозити саобраћај који се одвија под контролом других јединица;
 - 2) прије трансфера контроле над ваздухопловом другој јединици.
- (2) Информације о кретању ваздухоплова, заједно са подацима о одобрењима издатим за такав ваздухоплов, приказују се на такав начин да омогуће анализу истих у циљу одржавања ефикасног протока саобраћаја са адекватним раздвајањем између ваздухоплова.
- (3) АТС јединице су опремљене уређајима који снимају комуникацију у позадини и звучно окружење на оперативним радним мјестима контролора ваздушног саобраћаја, са могућношћу снимања операција најмање претходна 24 сата.
- (4) Одобрења која издаје АТС јединица обезбјеђују раздвајање:

- а) између свих летова у ваздушном простору класе А и В;
 - б) између IFR летова у ваздушном простору класе С, Д и Е;
 - ц) између IFR летова и VFR летова у ваздушном простору класе С;
 - д) између IFR и специјалних VFR летова;
 - е) између специјалних VFR летова када је то прописано процедурама пружаоца АТС услуга; осим тога, када то захтијева ваздухоплов и ако је то прописано процедурама пружаоца АТС услуга за случајеве наведене у тачки б) овог става, у ваздушном простору класе Д и Е лет може бити одобрен без обезбјеђења раздвајања у дијеловима лета који се одвијају у визуелним метеоролошким условима.
- (5) АТС јединица врши раздвајање на један од следећих начина:
- а) вертикално раздвајање врши се додјелјивањем различитих нивоа лета изабраних из:
 - 1) одговарајуће табеле нивоа крстарења дате у Прилогу 5. Наредбе о правилима летења ваздухоплова, или
 - 2) модификоване табеле нивоа крстарења, када је то прописано у складу са Прилогом 5. Наредбе о правилима летења ваздухоплова за летове изнад FL 410,
 горе наведено неће се примјењивати када је однос између нивоа лета и путање прописан и када је то другачије наведено у AIP-у или АТС одобрењу;
 - б) хоризонтално раздвајање врши се додјелјивањем:
 - 1) лонгитудиналног/уздужног раздвајања, одржавањем размака између ваздухоплова који лете дуж исте, конвергирају или лете путањом супротног смјера, израженог у јединицама времена или растојања; или
 - 2) латералног/бочног раздвајања, одржавањем ваздухоплова на различитим рутама или у различитим географским областима;
 - ц) мјешовито раздвајање, које се састоји од комбинације вертикалног и једног или другог облика раздвајања описаног у тачки б) овог става, користећи минимуме за свако, који може бити мањи, али не мањи од пола оног који се користи за сваки од комбинованих елемената када се примјењују појединачно. Мјешовито раздвајање се примјењује само на основу регионалних навигационих споразума.
- (6) За цјелокупан ваздушни простор гдје се примјењује смањени минимум вертикалног раздвајања од 300 m (1000 ft) између FL 290 и FL 410, укључујући и FL 410, на регионалној основи се успостављају програми за праћење перформанси одржавања висине ваздухоплова који лете на тим нивоима лета, у циљу осигурања да континуирана примјена овог минимума вертикалног раздвајања задовољава циљеве безбједности. Обим програма регионалног праћења треба да буде адекватан за спровођење анализа перформанси групе ваздухоплова и евалуацију стабилности системске висинске грешке.
- (7) Када се примјењују RCP/RSP спецификације, успостављају се програми за праћење перформанси инфраструктуре и укључених ваздухоплова у односу на RCP и/или RSP спецификације у циљу осигурања да операције у одговарајућем ваздушном простору континуирано достижу захтијеване циљеве безбједности. Обим програма за праћење је одговарајући за процјену комуникационих и/или перформанси надзора.

- (8) Аранжмани за дијелење података о програмима праћења између региона се успостављају кроз регионалне споразуме.

Члан 46.

(Минимуми раздвајања)

- (1) Избор минимума раздвајања за примјену у датом дијелу ваздушног простора врши се на следећи начин:
- а) минимум раздвајања се бира између оних који су прописани у PANS-ATM ICAO Документ 4444 - Процедуре за пружање услуга у ваздушном саобраћају - Управљање ваздушним саобраћајем (*Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management*) и Додатним регионалним процедурама ICAO Документ 7030 - Додатне регионалне процедуре - Правила летења и услуге у ваздушном саобраћају (*Regional Supplementary Procedures - Rules of the Air and Air Traffic Services*), ако је примјенљиво под датим околностима, осим тамо гдје се користе такви типови навигационих средстава или преовладавају околности које нису обухваћене одредбама ICAO, тада се утврђују другачији минимуми раздвајања, по потреби, од стране:
- 1) пружаоца ATS услуга, уз претходне консултације са операторима, за руте или дијелове рута које се налазе унутар сувереног ваздушног простора Босне и Херцеговине;
 - 2) регионалних споразума о ваздухопловној навигацији за руте или дијелове рута које се налазе изнад отворених водених површина или изнад области недефинисаног суверенитета.
- б) избор минимума раздвајања се врши уз консултације са одговарајућим пружаоцем ATS услуга одговорним за пружање ATS услуга у сусједном ваздушном простору када:
- 1) саобраћај прелази из једног у други сусједни ваздушни простор;
 - 2) су руте ближе границама сусједног ваздушног простора него што је примјенљиви минимум раздвајања у датим околностима.
- (2) Детаљи о изабраном минимуму раздвајања и области у којој се примјењују достављају се:
- а) дотичним ATS јединицама; и
 - б) пилотима и операторима путем AIP-а када је раздвајање засновано на употреби ваздухоплова са специфичном навигационом опремом или специфичним навигационим техникама.

Члан 47.

(Одговорност за вршење контроле)

- (1) Контролисани лет је у било ком моменту под контролом само једне АТС јединице.
- (2) Одговорност за контролу свих ваздухоплова који лете унутар датог блока ваздушног простора додјељује се само једној АТС јединици. Контрола једног ваздухоплова или групе ваздухоплова се може делегирати другим АТС јединицама уз услов да је осигурана координација између свих дотичних АТС јединица.

Члан 48.

(Трансфер одговорности за вршење контроле - вријеме или мјесто)

- (1) Између двије јединице, које пружају услуге обласне контроле ваздушног саобраћаја, одговорност за контролу ваздухоплова се преноси са јединице која

пружа услуге обласне контроле ваздушног саобраћаја у контролисаној области на јединицу која пружа услуге обласне контроле ваздушног саобраћаја у сусједној контролисаној области у вријеме преласка границе контролисане области, како је то утврђено од стране обласног центра контроле ваздушног саобраћаја који контролише ваздухоплов или у некој другој тачки, или у неко друго вријеме, ако је тако договорено између двије јединице.

- (2) Између јединице која пружа услуге обласне контроле ваздушног саобраћаја и јединице која пружа прилазну контролу ваздушног саобраћаја одговорност за контролу ваздухоплова се преноси са јединице која пружа обласну контролу ваздушног саобраћаја на јединицу која пружа услуге прилазне контроле ваздушног саобраћаја, и обрнуто, у тачки или у вријеме које је договорено између двије јединице.
- (3) Између јединице која пружа услуге прилазне контроле ваздушног саобраћаја и аеродромског контролног торња:

а) Ваздухоплов у доласку; Одговорност за контролу ваздухоплова у доласку се преноси са јединице која пружа услуге прилазне контроле ваздушног саобраћаја на аеродромски контролни торањ када је ваздухоплов:

- 1) у близини аеродрома, и
 - i) сматра се да ће прилаз и слијетање бити извршени визуелно, или
 - ii) достигнути су непромијењени визуелни метеоролошки услови, или

2) на дефинисаној тачки или нивоу лета, како је то утврђено у споразуму о сарадњи или упутствима ATS јединице, или

3) слетио.

б) Ваздухоплов у одласку; Одговорност за контролу ваздухоплова у одласку се преноси са аеродромског контролног торња на јединицу која пружа услуге прилазне контроле ваздушног саобраћаја:

1) када у близини аеродрома преовладавају визуелни метеоролошки услови:

- i) прије него ваздухоплов изађе из непосредне близине аеродрома, или
- ii) прије него што ваздухоплов уђе у инструменталне метеоролошке услове, или
- iii) на дефинисаној тачки или нивоу лета, како је то утврђено у споразуму о сарадњи или упутствима ATS јединице.

2) када на аеродрому преовладавају инструментални метеоролошки услови:

- i) одмах након што се ваздухоплов нађе у ваздуху, или
- ii) на дефинисаној тачки или нивоу лета, како је то утврђено у споразуму о сарадњи или упутствима ATS јединице.

- (4) Између контроле сектора/позиције унутар исте АТС јединице одговорност за контролу ваздухоплова се преноси између једног контролног сектора/позиције другом контролном сектору/позицији унутар исте јединице у тачки, нивоу лета или у времену које је утврђено у упутствима дотичне АТС јединице.

Члан 49.

(Координација трансфера одговорности)

- (1) Одговорност за контролу ваздухоплова се не смије преносити са једне АТС јединице на другу без

- сагласности о прихватању од стране АТС јединице која преузима одговорност, а у складу са ст. (2), (3), (4) и (5) овог члана.
- (2) АТС јединица која предаје контролу обавјештава АТС јединицу која преузима контролу о одговарајућим дијеловима важећег плана лета и о свакој информацији релевантној за тражени трансфер контроле.
 - (3) Када се трансфер контроле врши помоћу радара или ADS-B података, информације о контроли од значаја за трансфер укључују информације које се односе на позицију и, ако се захтијева, путању и брзину ваздухоплова, како су очитане на радару или ADS-B непосредно прије трансфера контроле.
 - (4) Када се трансфер контроле врши помоћу ADS-C података, информације о контроли од значаја за трансфер укључују четвородимензионалну позицију и друге информације ако је то потребно.
 - (5) АТС јединица која преузима контролу:
 - а) указује на своју способност да прихвати контролу ваздухоплова под условима дефинисаним од стране АТС јединице која предаје контролу, осим ако претходним споразумом између дотичних јединица није договорено да то није потребно и да се подразумијева прихватање дефинисаних услова, или указује на било коју потребну промјену у односу на то; и
 - б) наводи било које друге информације или одобрење за следећи дио лета, које ваздухоплов треба добити у вријеме трансфера контроле.
 - (6) АТС јединица која преузима контролу обавјештава јединицу која предаје контролу када је успоставила двосмјерну говорну и/или data link комуникацију и преузела контролу над дотичним ваздухопловом, осим ако није другачије утврђено споразумом између дотичних АТС јединица.
 - (7) Важеће процедуре за координацију, укључујући и трансфер контролних тачака, биће наведене у споразумима о сарадњи и упутствима АТС јединица.

Члан 50.

(АТС одобрење)

АТС одобрења су искључиво заснована на захтјевима за пружање АТС услуга.

Члан 51.

(Садржај одобрења)

- (1) Одобрења у ваздушном саобраћају садрже:
 - а) идентификацију ваздухоплова, како је наведена у плану лета;
 - б) граница важења одобрења;
 - ц) руту лета;
 - д) ниво или нивое лета на цијелој рути или њеном дијелу и промјене нивоа лета, ако се захтијева;
 - е) сваку потребну инструкцију или информацију о другим питањима, као што су прилазни или поступци у одласку, комуникације и вријеме када престаје да важи дато одобрење.
- (2) Ако одобрење за нивое лета обухвата само дио руте, важно је да АТС јединица одреди тачку до које се примјењује дио одобрења за нивое лета, када год је потребно да се осигура усклађеност са чланом 129. тачка а) Наредбе о правилима летења ваздухоплова.
- (3) Вријеме истека одобрења означава вријеме након којег се одобрење аутоматски отказује ако лет није започео.
- (4) Стандардне одлазне и долазне руте и повезане процедуре се успостављају када је потребно да би се олакшало:

- а) безбједно, редовно и ефикасно одвијање ваздушног саобраћаја;
- б) описивање рута и процедуре у АТС одобрењима.

Члан 52.

(Одобрења за летове на трансоничним брзинама)

- (1) АТС одобрење за трансоничну фазу убрзавања надзвучног лета важи бар до краја те фазе лета.
- (2) АТС одобрење које се односи на успоравање и понирање ваздухоплова из надзвучног крстарења у подзвучни лет омогућава неометано понирање барем током фазе трансоничног лета.

Члан 53.

(Понављање одобрења и информација везаних за безбједност)

- (1) Посада ваздухоплова понавља контролору ваздушног саобраћаја дијелове АТС одобрења који се односе на безбједност и инструкције које се преносе говорним путем. Следећи подаци се увијек понављају:
 - а) АТС рутна одобрења;
 - б) одобрења и инструкције за улазак, слијетање, полијетање, краткотрајно задржавање, пресијецање ваздушног пута или повратак по истом ваздушном путу; и
 - ц) полетна-слетна стаза у употреби, подешавања висиномјера, SSR кодови, инструкције о нивоима лета, инструкције о курсу и брзини и, када су дати од стране контролора ваздушног саобраћаја или су садржани у АТIS емитовању, прелазни нивои лета.
- (2) Остала одобрења или инструкције, укључујући и условна одобрења, понављају се или потврђују у облику јасне информације да су схваћена и да ће се поступити у складу са њима.
- (3) Контролор ваздушног саобраћаја слуша понављање од стране посаде ваздухоплова да се увјери да је одобрење или инструкција исправно схваћена и да одмах предузме мјере да исправи било која одступања која је чуо током понављања.
- (4) Уколико од стране пружаоца АТС услуга није другачије утврђено, говорно понављање CPDLC порука се не захтијева.

Члан 54.

(Координација одобрења)

- (1) Између АТС јединица се врши координација одобрења у циљу покривања комплетне руте ваздухоплова или њеног одређеног дијела.
- (2) Ваздухоплов ће добити одобрење за цијелу руту до аеродрома првог намјераваног слијетања:
 - а) када је то могуће, прије доласка, извршити координацију одобрења између свих АТС јединица под чијом контролом ваздухоплов долази; или
 - б) када постоји реална потврда да ће се извршити претходна координација између оних АТС јединица под чијом контролом ће ваздухоплов накнадно доћи.
- (3) Када се издаје одобрење које покрива почетни дио лета искључиво као средство за убрзавање одлазећег саобраћаја, наредно en-route одобрење ће бити у складу са ставом (2) овог члана, чак и ако је аеродром првог намјераваног слијетања у надлежности центра обласне контроле ваздушног саобраћаја који није онај који је издао en-route одобрење.
- (4) Када координација из става (2) овог члана није постигнута или није предвиђена, ваздухоплов ће

- добити одобрење само до тачке до које је координација реално потврђена. Прије достизања те тачке или у тој тачки ваздухоплов ће добити даље одобрење, инструкције о чекању се издају по потреби.
- (5) Када је пружалац АТС услуга то прописао, ваздухоплов ће контактирати наредну АТС јединицу у сврху добијања наредног одобрења прије трансфера на контролној тачки.
 - (6) Ваздухоплов ће одржавати неопходну двосмјерну комуникацију са тренутно надлежном АТС јединицом док чека добијање наредног одобрења.
 - (7) Одобрење издато као наредно је пилоту јасно назначено као такво.
 - (8) Осим ако су координисана, наредна одобрења неће утицати на оригинални профил лета ваздухоплова у било ком ваздушном простору, осим оних која издаје АТС јединица одговорна за наредна одобрења.
 - (9) Када је то изводљиво и када се користи data link комуникација за олакшавање достављања наредног одобрења, између пилота и АТС јединице која издаје наредно одобрење треба да буде доступна двосмјерна говорна комуникација.
 - (10) Када ваздухоплов намјерава да одлети са аеродрома унутар контролисане области да би ушао у другу контролисану област унутар периода од 30 минута, или неког другог специфичног периода времена, ако је то договорено између центара обласне контроле ваздушног саобраћаја, координација са наредним центром обласне контроле ваздушног саобраћаја се врши прије издавања одобрења за одлазак са аеродрома.
 - (11) Када ваздухоплов намјерава да напусти контролисану област због лета изван контролисаног ваздушног простора, а затим да поново уђе у исту или другу контролисану област, може се издати одобрење од тачке поласка до аеродрома првог намјераваног слијетања. Такво одобрење или његове измјене се примјењују само на оне дијелове лета који се врше у контролисаном ваздушном простору.

Члан 55.

(Управљање протоком ваздушног саобраћаја)

- (1) Управљање протоком ваздушног саобраћаја (*Air traffic Flow Management - ATFM*) се примјењује у ваздушном простору гдје су захтјеви ваздушног саобраћаја превазишли или се очекује да ће превазићи декларисани капацитет пружања АТС услуга.
- (2) Када АТС јединица постане очигледно да додатни саобраћај на онај који је већ прихваћен не може бити примљен унутар датог периода времена на одређеној локацији или одређеној области, или може бити примљен само према задатој стопи прираста, та јединица ће о томе обавијестити АТФМ јединицу, ако је таква успостављена, као и друге АТС јединице, када је то прикладно. Посаде ваздухоплова упућених на такву локацију или област и оператори на које се то односи се такође обавјештавају о очекиваним кашњењима или ограничењима која могу бити примијењена.
- (3) Оператори на које се то односи се, када је то могуће, унапријед обавјештавају о ограничењима која је увела АТФМ јединица, ако је таква успостављена.

Члан 56.

(Контрола кретања особа и возила на аеродромима)

- (1) Кретање особа или возила, укључујући и вучене ваздухоплове, по маневарским површинама аеродрома контролише аеродромски контролни торањ да би се

избјегла опасност по њих или по ваздухоплове који слијећу, таксирају или полијећу.

- (2) У условима када се примјењују процедуре за смањену видљивост:
 - а) број особа или возила која се крећу или раде на маневарским површинама аеродрома морају бити ограничени на основни минимум и посебна пажња се мора обратити на захтјеве да се заштите осјетљива подручја око ILS/MLS када су у току операције прецизног инструменталног прилаза категорије II или категорије III;
 - б) у складу са ставом (3) овог члана, минимално раздвајање између возила и ваздухоплова који таксирају прописује пружалац АТС услуга, узимајући у обзир средства која су му на располагању;
 - ц) када се континуирано изводе комбиноване операције прецизног прилаза ILS и MLS категорије II или категорије III на истој полетно-слетној стази, постављају се строжији захтјеви за заштиту ILS или MLS критичних и осјетљивих подручја.
- (3) Возилима хитних служби која се крећу у сврху помоћи ваздухоплову у стању нужде, додјељује се првенство у односу на сав други земаљски саобраћај.
- (4) У складу са ставом (3) овог члана, возила на маневарским површинама морају поштовати следећа правила:
 - а) возила и возила која вуку ваздухоплове дају првенство ваздухопловима који слијећу, полијећу или таксирају;
 - б) возила дају првенство возилима која вуку ваздухоплове;
 - ц) возила дају првенство другим возилима у складу са инструкцијама АТС јединице;
 - д) без обзира на тачке а), б) и ц) овог става, возила и возила која вуку ваздухоплове морају поштовати инструкције добијене од аеродромског контролног торања.

ДИО ЧЕТВРТИ - УСЛУГЕ ИНФОРМИСАЊА У ЛЕТУ

Члан 57.

(Примјена)

- (1) Услуге информисања у лету се пружају свим ваздухопловима на које ће вјероватно имати утицаја информације које се пружају и које су:
 - а) добијене од стране пружаоца АТС услуга; или
 - б) на други начин доступне релевантним АТС јединицама.
- (2) Услуге информисања у лету не ослобађају вођу ваздухоплова било каквих одговорности и вођа ваздухоплова доноси коначну одлуку о било каквој предложеној измјени плана лета.
- (3) Када АТС јединице пружају и АТС услуге и услуге информисања у лету, пружање АТС услуга има предност над пружањем услуга информисања у лету када год пружање АТС услуга то захтијева.

Члан 58.

(Обим пружања услуга информисања у лету)

- (1) Услуге информисања у лету обухватају пружање релевантних:
 - а) SIGMET и AIRMET информација;
 - б) информација које се тичу прије-еруптивних вулканских активности, вулканских ерупција и облака вулканског пепела;

- ц) информација које се тичу испуштања радиоактивних материјала и токсичних хемикалија у атмосферу;
- д) информација о промјенама у доступности радио-навигационих средстава;
- е) информација о промјенама у условима на аеродрому и повезаним објектима, укључујући информације о стању аеродромских маневарских површина када су под снијегом, ледом или значајном количином воде или је вода значајне дубине;
- ф) информације о неуправљаним слободним балонима;
- г) као и све друге информације које вјероватно могу утицати на безбједност.
- (2) Услуге информисања у лету укључују, додатно на наведено у ставу (1) овог члана, и пружање информација које се тичу:
- а) метеоролошких прилика, објављених или прогнозираних на полазном, долазном и алтернативном аеродрому;
- б) опасности од судара ваздухопловима који лете у ваздушном простору класе C, D, E, F и G;
- ц) за летове изнад водених површина, када је то изводљиво и када то пилот захтијева, било коју доступну информацију, као што је радио позивни знак, позиција, стварна путања, брзина итд. водених пловила у тој области;
- (3) ATS јединице требају, што је прије могуће, пренијети посебне извјештаје из ваздуха другим дотичним ваздухопловима, надлежном метеоролошком бироу и другим дотичним ATS јединицама. Пренос ваздухопловима се наставља до истека периода који је утврђен споразумом између пружаоца метеоролошких услуга и пружаоца ATS услуга.
- (4) Услуге информисања у лету, које се пружају VFR летовима, обухватају додатно, на захтјева из става (1) овог члана, пружање доступних информација које се тичу саобраћаја и метеоролошких услова дуж руте по којој ваздухоплов лети, а које ће вјероватно VFR летење учинити неизводљивим.
- Члан 59.
- (Емитовање услуга оперативног информисања у лету)
- (1) Метеоролошке и оперативне информације које се тичу радио-навигационих услуга и аеродрома, укључујући и услуге информисања у лету, када је то изводљиво, пружају се у оперативном интегрисаном облику.
- (2) Када се интегрисане оперативне поруке летних информација преносе ваздухоплову, оне се преносе са садржајем и, ако је назначено, у наведеном редослиједу, за различите фазе лета.
- (3) Када се пружа емитовање услуга оперативног информисања у лету (*Operational Flight Information Service - OFIS*) се састоји од порука које садрже интегрисане информације о одабраним оперативним и метеоролошким елементима који одговарају различитим фазама лета. Ова емитовања би требала бити три главна типа, односно HF, VHF и ATIS.
- (4) Када то захтијева пилот, важеће OFIS поруке ће се емитовати од стране одговарајуће ATS јединице.
- Члан 60.
- (HF емитовање услуга оперативног информисања у лету)
- (1) Пружање услуга HF емитовања OFIS се врши када у регионалним споразумима о ваздушној пловидби постоји утврђен захтјев за то.
- (2) Када се пружа услуга HF емитовања OFIS порука:
- а) информација је у складу са ставом (5) овог члана, када је то примјенљиво, предметом регионалних споразума о ваздушној пловидби;
- б) аеродроми, за које су извјештаји и прогнозе укључени у емитовање, утврђени су регионалним споразумима о ваздушној пловидби;
- ц) временски редослијед станица које учествују у емитовању утврђен у регионалним споразумима о ваздушној пловидби;
- д) узимају се у обзир људске могућности. Емитована порука не прелази за њу предвиђен временски период утврђен у регионалним споразумима о ваздушној пловидби, пажећи да брзина емитовања не умањи разумљивост поруке;
- е) свака порука за одређени аеродром је означена називом аеродрома на који се порука односи;
- ф) када информације не стигну на вријеме за емитовање, укључују се задње доступне информације заједно са временом осматрања;
- г) цијела емитована порука се понавља, ако је то изводљиво, у остатку времена додијеленог тој станици;
- х) поруке припрема и дистрибуира одговарајућа јединица коју одреди пружалац ATS услуга.
- (3) HF емитовање OFIS порука које се тичу међународних аеродрома доступно је на енглеском језику.
- (4) Када је HF емитовање OFIS порука доступно на више језика, за сваки језик се користи засебан канал.
- (5) Поруке које су емитоване путем HF OFIS садрже следеће информације у редослиједу наведеном или утврђеном у регионалним споразумима о ваздушној пловидби:
- а) En-route информације о времену. Информације о значајним en-route метеоролошким појавама су у форми доступног SIGMET извјештаја, као што је то утврђено у ICAO Анексу 3 - Метеоролошке услуге за међународну ваздушну пловидбу (*ICAO Annex 3, Meteorological Service for International Air Navigation*);
- б) Информације о аеродрому, укључујући:
- 1) назив аеродрома;
 - 2) вријеме осматрања;
 - 3) значајне оперативне информације;
 - 4) смјер вјетра при земљи и брзина вјетра и, ако је изводљиво, максимална брзина вјетра;
 - 5) видљивост и, када је примјенљиво, видљивост дуж полетно-слетне стазе (*Runway Visual Range - RVR*);
 - 6) тренутни метеоролошки услови;
 - 7) облачност испод 1500 m (5000 ft) или испод највише минималне секторске надморске висине, шта је веће од то двоје; кумулонинбусе; ако је небо наоблачено, вертикалну видљивост када је доступна; и
 - 8) аеродромску прогнозу.
- Члан 61.
- (VHF емитовање услуга оперативног информисања у лету)
- (1) Пружање услуга VHF емитовања OFIS се врши када у регионалним споразумима о ваздушној пловидби постоји утврђен захтјев за то.
- (2) Када се пружа услуга VHF емитовања OFIS порука:
- а) аеродроми, за које су извјештаји и прогнозе укључени у емитовање, утврђени су регионалним споразумима о ваздушној пловидби;

- b) свака порука за одређени аеродром је означена називом аеродрома на који се порука односи;
 - ц) када информације не стигну на вријеме за емитовање, укључују се задње доступне информације заједно са временом осматрања;
 - д) емитовање је стално и понављајуће;
 - е) узимају се у обзир људске могућности. Емитована порука, када је примјенљиво, не прелази трајање дуже од пет минута, пажећи да брзина емитовања не умањи разумљивост поруке;
 - ф) емитована порука се ажурира на редовној основи, како је то утврђено у регионалним споразумима о ваздушној пловидби. Поред тога, порука се ажурира одмах након што се деси значајна промјена; и
 - г) поруке припрема и дистрибуира одговарајућа јединица коју одреди пружалац ATS услуга.
- (3) VHF емитовање OFIS порука које се тичу међународних аеродрома доступно је на енглеском језику.
- (4) Када је VHF емитовање OFIS порука доступно на више језика, за сваки језик се користи засебан канал.
- (5) Поруке које су емитоване путем VHF OFIS садрже следеће информације, и то наведеним редослиједом:
- а) назив аеродрома;
 - б) вријеме осматрања;
 - ц) полетно-слетна стаза која се користи за слијетање;
 - д) значајни услови површине полетно-слетне стазе и, ако је изводљиво, кочење;
 - е) промјене оперативног статуса радионавигационих услуга, ако је изводљиво;
 - ф) кашњење у чекању, ако је изводљиво;
 - г) смјер вјетра при земљи и брзина вјетра и, ако је изводљиво, максимална брзина вјетра;
 - х) видљивост и, када је примјенљиво, видљивост дуж полетно-слетне стазе RVR;
 - и) тренутни метеоролошки услови;
 - ј) облачност испод 1500 m (5000 ft) или испод највише минималне секторске надморске висине, шта је веће од то двоје; кумулонинбуси; ако је небо наоблачено, вертикална видљивост када је доступна;
 - к) температура ваздуха;
 - л) температура тачке росе;
 - м) QNH подешавање висиномјера;
 - н) додатне информације о најновијим временским приликама од оперативног значаја и, тамо гдје је потребно, смицање вјетра;
 - о) прогноза тренда, када је доступна; и
 - п) обавјештење о тренутним SIGMET порукама.

Члан 62.

(Услуге емитовања говорног аутоматског информисања у завршној контролисаној области)

- (1) Услуга емитовања говорног аутоматског информисања у завршној контролисаној области (*Voice-automatic Terminal Information Service - Voice-ATIS*) се пружа на аеродромима гдје постоји захтјев за смањење оптерећења комуникација на ATS VHF ваздух-земља комуникационим каналима. Када се пружа, она укључује:
- а) једну емисију која опслужује долазећи ваздухоплов; или
 - б) једну емисију која опслужује одлазећи ваздухоплов; или
 - ц) једну емисију која опслужује и долазећи и одлазећи ваздухоплов; или

- д) двије емисије које опслужују долазећи и одлазећи ваздухоплов на оним аеродромима гдје би дужина емисије која опслужује и долазећи и одлазећи ваздухоплов била нарочито дуга.
- (2) Када год је изводљиво, користи се засебна VHF фреквенција за Voice-ATIS емитовања. Ако засебна фреквенција није доступна, пренос се може вршити на говорном каналу или каналима најприкладнијег навигационог средства у завршној области, препоручљиво VOR-a, под условом да су домет и разумљивост прихватљиви и да је ознака навигационог средства усклађена са емитовањем тако да она није избрисана.
- (3) Voice-ATIS емитовања се не смију преносити на говорном каналу ILS-a.
- (4) Када се пружа услуга Voice-ATIS, емитовање је стално и понављајуће.
- (5) Информације садржане у текућем емитовању се одмах стављају до знања ATS јединици или јединицама које имају везе са пружањем информација ваздухоплову везаних за прилаз, слијетање и полијетање, сваки пут када те поруке нису припремиле те јединице.
- (6) Захтјеви за пружање ATIS који се односе на Voice-ATIS и D-ATIS су утврђени у члану 64. овог правилника.
- (7) Услуге Voice-ATIS емитовања које се пружају аеродромима намијењене за употребу у међународној контроли ваздушног саобраћаја морају бити доступне бар на енглеском језику.
- (8) Када је Voice-ATIS емитовање OFIS порука доступно на више језика, за сваки језик се користи засебан канал.
- (9) Voice-ATIS емитована порука, када је то примјенљиво, не прелази трајање дуже од 30 секунди, пажећи да разумљивост ATIS поруке није умањена брзином емитовања или идентификационим сигналом навигационог средства које се користи за емитовање ATIS. ATIS емитоване поруке узимају у обзир људске могућности.

Члан 63.

(Услуге аутоматског информисања у завршној контролисаној области преносом података)

- (1) Када се услуге аутоматског информисања у завршној области преносом података (*Data Link-Automatic Terminal Information Service - D-ATIS*) пружају као додатак постојећем и доступном Voice-ATIS-у, информације морају бити идентичне и у садржају и у формату са оним које се емитују путем Voice-ATIS-a.
- (2) Када су укључене метеоролошке информације у реалном времену, али су подаци унутар параметара критеријума значајних промјена, садржај ће се, у сврху одржавања исте кодне ознаке, сматрати идентичним.
- (3) Када се D-ATIS услуге пружају као додатак постојећем и доступном Voice-ATIS-у и ATIS захтијева ажурирање, Voice-ATIS и D-ATIS се ажурирају истовремено.

Члан 64.

(ATIS услуге)

- (1) Када се пружају услуге Voice-ATIS и/или D-ATIS:
- а) достављене информације се односе на један аеродром;
 - б) достављене информације се ажурирају одмах пошто се појави значајна промјена;
 - ц) припремање и достављање ATIS порука је одговорност пружаоца ATS услуга;
 - д) појединачне ATIS поруке се идентификују кодном ознаком у облику слова ICAO говорног алфабета.

- Кодне ознаке које се додјељују узастопним ATIS порукама морају бити додијелене по алфаветском реду;
- е) ваздухоплов потврђује пријем информација приликом успостављања комуникације са ATS јединицом која пружа услуге прилазне контроле ваздушног саобраћаја или аеродромског контролног торња, по потреби;
- ф) када одговара на поруку из тачке е) овог става, или у случају долазећег ваздухоплова у неко друго вријеме него оно које је прописао пружалац ATS услуга, одговарајућа ATS јединица доставља ваздухоплову информацију о тренутном подешавању висиномјера; и
- г) метеоролошке информације се издвајају из локалног метеоролошког извјештаја или специјалног извјештаја.
- (2) Када нагла промјена метеоролошких услова доведе до тога да није препоручљиво укључити метеоролошки временски извјештај у ATIS, ATIS поруке ће обавјештавати да ће се релевантне метеоролошке информације добити на првом контакту са одговарајућом ATS јединицом.
- (3) Информације садржане у текућем ATIS-у, а чији је пријем потврдио дотични ваздухоплов, не морају бити укључене у директно емитовање ваздухоплову, са изузетком информације о подешавању висиномјера, која ће бити достављена у складу са ставом (1) тачка ф) овог члана.
- (4) Ако ваздухоплов потврди пријем ATIS поруке која није ажурна, сваки дио информације који захтијева ажурирање емитује се ваздухоплову без одлагања.
- (5) Садржај ATIS-а треба бити што је могуће краћи. Додатне информације уз оне наведене у чл. 65, 66. и 67. овог правилника, као на примјер информације које су већ доступне у AIP-у БиХ и NOTAM-има, укључују се само када је то оправдано у изузетним околностима.

Члан 65.

(ATIS услуге за ваздухоплове у доласку и одласку)

ATIS поруке које садрже информације за ваздухоплове у доласку и одласку морају садржавати следеће елементе информација, и то наведеним редослиједом:

- а) назив аеродрома;
- б) долазни и/или одлазни индикатор;
- ц) тип уговора, ако се комуникација одвија путем D-ATIS-а;
- д) кодна ознака / дезигнатор;
- е) вријеме осматрања, ако је примјенљиво;
- ф) тип прилаза који се очекује;
- г) полетно-слетну стазу у употреби; статус безбједносне површине краја полетно-слетне стазе и потенцијаних опасности, ако их има;
- х) значајни услови површине полетно-слетне стазе и, ако је примјенљиво, кочење;
- и) кашњење у чекању, ако је примјенљиво;
- ј) прелазни ниво, ако је примјенљиво;
- к) остале значајне оперативне информације;
- л) смјер вјетра при земљи (у магнетним степенима) и брзина вјетра, укључујући значајне варијације и, ако постоје и у употреби су, сензори вјетра при земљи повезани посебно са дијелом полетно-слетне стазе која је у употреби и та информација се захтијева од стране оператора, ознаку полетно-слетне стазе и дио полетно-слетне стазе на који се информација односи;

- м) видљивост и, када је примјенљиво, RVR и, ако постоје и у употреби су, сензори видљивости / RVR повезани посебно са дијелом полетно-слетне стазе која је у употреби и та информација се захтијева од стране оператора, ознаку полетно-слетне стазе и дио полетно-слетне стазе на који се информација односи;
- н) тренутни метеоролошки услови;
- о) облачност испод 1500 m (5000 ft) или испод највише минималне секторске надморске висине, шта је веће од то двоје; кумулонибуси; ако је небо наоблачено, вертикална видљивост када је доступна;
- п) температура ваздуха;
- р) температура тачке росе;
- с) подешавање висиномјера;
- т) свака доступна информација о значајним метеоролошким појавама у прилазној и одлетној области/равни, укључујући и смицање вјетра, и информације о тренутним метеоролошким условима од значаја за операције;
- у) прогноза тренда, када је доступна; и
- в) посебне ATIS инструкције.

Члан 66.

(ATIS услуге за ваздухоплове у доласку)

ATIS поруке које садрже информације за ваздухоплове у доласку морају садржавати само следеће елементе информација, и то наведеним редослиједом:

- а) назив аеродрома;
- б) долазни индикатор;
- ц) тип уговора, ако се комуникација одвија путем D-ATIS-а;
- д) кодна ознака / дезигнатор;
- е) вријеме осматрања, ако је примјенљиво;
- ф) тип прилаза који се очекује;
- г) полетно-слетну стазу у употреби; статус безбједносне површине краја полетно-слетне стазе и потенцијаних опасности, ако их има;
- х) значајни услови површине полетно-слетне стазе и, ако је примјенљиво, кочење;
- и) кашњење у чекању, ако је примјенљиво;
- ј) прелазни ниво, ако је примјенљиво;
- к) остале значајне оперативне информације;
- л) смјер вјетра при земљи (у магнетним степенима) и брзина вјетра, укључујући значајне варијације и, ако постоје и у употреби су, сензори вјетра при земљи повезани посебно са дијелом полетно-слетне стазе која је у употреби и та информација се захтијева од стране оператора, ознаку полетно-слетне стазе и дио полетно-слетне стазе на који се информација односи;
- м) видљивост и, када је примјенљиво, RVR и, ако постоје и у употреби су, сензори видљивости / RVR повезани посебно са дијелом полетно-слетне стазе која је у употреби и та информација се захтијева од стране оператора, ознаку полетно-слетне стазе и дио полетно-слетне стазе на који се информација односи;
- н) тренутни метеоролошки услови;
- о) облачност испод 1500 m (5000 ft) или испод највише минималне секторске надморске висине, шта је веће од то двоје; кумулонибуси; ако је небо наоблачено, вертикална видљивост, када је доступна;
- п) температура ваздуха;
- р) температура тачке росе;

- c) подешавање висиномјера;
- t) свака доступна информација о значајним метеоролошким појавама у прилазној области/равни, укључујући и смицање вјетра, и информације о тренутним метеоролошким условима од значаја за операције;
- y) прогноза тренда, када је доступна; и
- v) посебне ATIS инструкције.

Члан 67.

(ATIS услуге за ваздухоплове у одласку)

ATIS поруке које садрже информације за ваздухоплове у одласку морају садржавати само следеће елементе информација, и то наведеним редослиједом:

- a) назив аеродрома;
- b) долазни индикатор;
- ц) тип уговора, ако се комуникација одвија путем D-ATIS-a;
- d) кодна ознака / деизгатор;
- e) вријеме осматрања, ако је примјенљиво;
- ф) полетно-слетну стазу у употреби; статус безбједносне површине краја полетно-слетне стазе и потенцијаних опасности, ако их има;
- г) значајни услови површине полетно-слетне стазе и, ако је примјенљиво, кочење;
- x) кашњење у чекању, ако је примјенљиво;
- и) прелазни ниво, ако је примјенљиво;
- ј) остале значајне оперативне информације;
- к) смјер вјетра при земљи (у магнетним степенима) и брзина вјетра, укључујући значајне варијације и, ако постоје и у употреби су, сензори вјетра при земљи повезани посебно са дијелом полетно-слетне стазе која је у употреби и та информација се захтијева од стране оператора, ознаку полетно-слетне стазе и дио полетно-слетне стазе на који се информација односи;
- л) видљивост и, када је примјенљиво, RVR и, ако постоје и у употреби су, сензори видљивости / RVR повезани посебно са дијелом полетно-слетне стазе која је у употреби и та информација се захтијева од стране оператора, ознаку полетно-слетне стазе и дио полетно-слетне стазе на који се информација односи;
- м) тренутни метеоролошки услови;
- н) облачност испод 1500 m (5000 ft) или испод највишег минимума висине сектора, шта је веће од то двоје; кумулонинбуси; ако је небо заклоњено, вертикална видљивост, када је доступна;
- o) температура ваздуха;
- п) температура тачке росе;
- р) подешавање висиномјера;
- с) свака доступна информација о значајним метеоролошким појавама у одлетној области/равни, укључујући и смицање вјетра, и информације о тренутним метеоролошким условима од значаја за операције;
- т) прогноза тренда, када је доступна; и
- у) посебне ATIS инструкције.

ДИО ПЕТИ - УСЛУГЕ УЗБУЊИВАЊА

Члан 68.

(Примјена)

- (1) Услуге узбуњивања се пружају:
 - a) свим ваздухопловима којима се пружају услуге контроле ваздушног саобраћаја;
 - b) у оној мјери колико је то прихватљиво, свим осталим ваздухопловима који имају попуњен план

лета или су на неки други начин познати пружаоцу услуга у ваздушном саобраћају;

- ц) сваком ваздухоплову за који се зна или се вјерује да је предмет незаконитог ометања.
- (2) Центри информисања у лету или центри обласне контроле ваздушног саобраћаја служе као централно мјесто за прикупљање свих информација релевантних за стање нужде ваздухоплова који изводи операције у FIR-у или контролисаној области, у којим поменути центри пружају услуге, и за просљеђивање таквих информација одговарајућем спасилачко-координационом центру.
- (3) У случају настанка стања нужде док је ваздухоплов под контролом аеродромског контролног торња или јединице прилазне контроле ваздушног саобраћаја, та јединица ће одмах обавијестити надлежни центар информисања у лету или центар обласне контроле ваздушног саобраћаја, који затим обавјештава спасилачко-координациони центар, осим када је природа стања нужде таква да би то обавјештавање било сувишно.
- (4) Када хитност ситуације то захтијева, надлежни аеродромски контролни торањ или јединица прилазне контроле ваздушног саобраћаја прво узбуњује и предузима неопходне кораке за покретање активности свих одговарајућих локалних организација за спасавање и ванредна стања, које могу одмах пружити захтијевану помоћ.

Члан 69.

(Обавјештавање спасилачко-координационог центра)

- (1) Не доводећи у питање било које друге околности које могу довести до тога да се препоручи обавјештавање, ATS јединице, осим у случајевима прописаним у члану 70. став (1) овог правилника, одмах обавјештавају центар или спасилачко-координационе центре о томе да се сматра да је ваздухоплов у стању нужде у складу са следећим:
 - a) Фаза неизвјесности, када:
 - 1) у периоду од 30 минута није било повратне комуникације од стране ваздухоплова од момента када је та комуникација требала бити успостављена, или од момента првог неуспјешног покушаја успостављања комуникације са таквим ваздухопловом, шта се од ово двоје прво деси; или када
 - 2) се ваздухоплов не појави у доласку у периоду од 30 минута од последњег најављеног времена доласка или времена доласка очекиваног од стране ATS јединице, шта се од ово двоје деси касније;
 - осим када не постоји сумња за безбједност ваздухоплова и посаде и путника у њему.
 - b) Фаза узбуне, када:
 - 1) након фазе неизвјесности, каснији покушаји успостављања комуникације са ваздухопловом или упита другим релевантним изворима не дају резултате у смислу добијања било каквих информација о ваздухоплову; или када
 - 2) је ваздухоплов, који је добио одобрење за слијетање и слијетање није извршио унутар 5 минута од очекиваног времена слијетања, и поновна комуникација са ваздухопловом није остварена; или када
 - 3) су примљене информације које упућују на то да је оперативност ваздухоплова умањена, али не у тој

мјери да захтијева принудно слијетање ваздухоплова;

осим када постоје докази да би то умањило сумњу везану за безбједност ваздухоплова и посаде и путника у њему, или када

4) се зна или вјерује да је ваздухоплов предмет незаконитог ометања.

ц) Фаза опасности, када:

- 1) након фазе узбуњивања; даљи покушаји успостављања комуникације са ваздухопловом и шира истрага не дају резултате и упућују на могућност да је ваздухоплов у опасности, или када се сматра да је потрошено сво гориво у ваздухоплову, или га има недовољно да би ваздухоплов оперативно био безбједан, или када
- 3) су примљене информације које упућују на то да је оперативност ваздухоплова умањена у тој мјери да ће вјероватно захтијевати принудно слијетање ваздухоплова, или када
- 4) су примљене информације или је реално извјесно да ће ваздухоплов извршити или је извршио принудно слијетање;

осим када постоји реална извјесност да ваздухоплову и путницима и посади не пријети тешка и непосредна опасност и да се не захтијева хитно пружање помоћи.

(2) Обавјештење садржи следеће информације, ако су доступне, и то наведеним редом:

- а) ријечи INCERFA, ALERFA или DETRESFA, у зависности од тога која је фаза стања нужде;
- б) назив организације и подаци о особи која доставља информацију;
- ц) природа стања нужде;
- д) значајни подаци из плана лета;
- е) информације о ATS јединици која је посљедња успоставила контакт, вријеме контакта и употребљено средство комуникације;
- ф) посљедњи извјештај о позицији и начин на који је утврђен;
- г) боја и препознатљиве ознаке на ваздухоплову;
- х) информација о опасним материјама које се превозе, ако има таквих;
- и) свака активност предузета од организације која шаље обавјештење;
- ј) остале релевантне примједбе.

Ако било који дио наведених информација није био на располагању у моменту обавјештавања спасилачко-координационог центра, треба бити затражен од стране ATS јединице прије проглашавања фазе опасности, ако постоји реална извјесност да ће доћи до проглашења ове фазе.

(3) Осим обавјештења из става (1) овог члана, спасилачко-координациони центар, без одлагања, добија:

- а) све корисне додатне информације, нарочито оне које се односе на развој стања нужде у наредним фазама;
 - б) информацију да стање нужде више не постоји.
- (4) Обустављање активности које је покренуо спасилачко-координациони центар је одговорност тог центра.

Члан 70.

(Употреба комуникационих средстава и објеката)

ATS јединице ће, по потреби, користити сва доступна комуникациона средства и објекте у настојању да успоставе и одржавају комуникацију са ваздухопловом који се налази у стању нужде и за добијање нових информација о ваздухоплову.

Члан 71.

(Праћење и исцртавање позиције ваздухоплова у стању нужде)

Када се утврди да постоји стање нужде, лет/трајекторија/путања дотичног ваздухоплова се исцртава на карти у циљу утврђивања вјероватног будућег положаја ваздухоплова и његовог максималног обима активности у односу на посљедњу познату позицију. Летови/трајекторије/путање других ваздухоплова за које се зна да су оперативни у близини дотичног ваздухоплова се такође исцртавају у циљу утврђивања њиховог вјероватног будућег положаја и максималног трајања лета.

Члан 72.

(Информације које се достављају оператору)

- (1) Када центар информисања у лету или центар обласне контроле ваздушног саобраћаја донесе одлуку да се неки ваздухоплов налази у фази неизвјесности или фази узбуњивања, када је то изводљиво, о томе обавјештава оператора прије него што обавијести спасилачко-координациони центар. У случају да се ваздухоплов налази у фази опасности, у складу са чланом 69. став (1) овог правилника спасилачко-координациони центар мора бити одмах обавијештен.
- (2) Све информације које центар информисања у лету или центар обласне контроле ваздушног саобраћаја доставља спасилачко-координационом центру када год је то изводљиво и без одлагања ће достављати и оператору.

Члан 73.

(Информације које се достављају ваздухоплову који лети у близини ваздухоплова у стању нужде)

- (1) Када је ATS јединица објавила да се ваздухоплов налази у стању нужде, остали ваздухоплови за које се зна да лете у његовој близини, изузимајући оно што је прописано ставом (2) овог члана, обавјештавају се о природи стања нужде у најкраћем изводљивом року.
- (2) Када ATS јединица зна или вјерује да је ваздухоплов предмет незаконитог ометања, то се неће спомињати у комуникацији ваздух-земља због природе стања нужде, осим ако таква информација није дошла од дотичног ваздухоплова и сигурно је да помињање те информације неће погоршати ситуацију.

ДИО ШЕСТИ - ЗАХТЈЕВИ ПРУЖАОЦА УСЛУГА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА КОМУНИКАЦИЈЕ

Члан 74.

(Ваздухопловне мобилне услуге, комуникација ваздух-земља - Опште)

- (1) За потребе пружања услуга у ваздушном саобраћају за ваздух-земља комуникацију користе се радио-телефонска комуникација и/или пренос података.
- (2) Када су прописане RCP спецификације за комуникације засноване на перформансама, додатно на захтјеве дефинисане у ставу (1) овог члана, ATS јединице су опремљене комуникационом опремом која омогућава пружање услуга у ваздушном саобраћају у складу са прописаним RCP спецификацијама.
- (3) Када се користи директна пилот-контролор двосмјерна радио-телефонска комуникација или комуникација путем преноса података за пружање услуга контроле ваздушног саобраћаја, на свим таквим ваздух-земља комуникационим каналима користиће се опрема за снимање комуникације.
- (4) Снимци комуникационих канала, наведених у ставу (3) овог члана, чувају се на период од најмање 30 дана.

Члан 75.

(Ваздухопловне мобилне услуге, комуникација ваздух-земља - Захтјеви за пружаоце услуга информисања у лету)

- (1) Опрема за комуникацију ваздух-земља омогућава двосмјерну комуникацију између јединице која пружа услуге информисања у лету и адекватно опремљеног ваздухоплова који лети било гдје у оквиру FIR-а.
- (2) Кад год је то изводљиво, опрема за комуникацију ваздух-земља за пружање услуга информисања у лету омогућава директну, брзу и сталну двосмјерну комуникацију без статичких сметњи.

Члан 76.

(Ваздухопловне мобилне услуге, комуникација ваздух-земља - Захтјеви за обласне центре контроле ваздушног саобраћаја)

- (1) Опрема за комуникацију ваздух-земља омогућава двосмјерну комуникацију између јединице која пружа услуге обласне контроле ваздушног саобраћаја и адекватно опремљеног ваздухоплова који лети било гдје у оквиру контролисане области.
- (2) Кад год је то изводљиво, опрема за комуникацију ваздух-земља за центре обласне контроле ваздушног саобраћаја омогућава директну, брзу и сталну двосмјерну комуникацију без статичких сметњи.
- (3) Када се путем ваздух-земља комуникатора говорни комуникациони канали ваздух-земља користе за обласну контролу ваздушног саобраћаја, потребно је направити одговарајуће аранжмане како би се омогућила директна говорна комуникација пилот-контролор.

Члан 77.

(Ваздухопловне мобилне услуге, комуникација ваздух-земља - Захтјеви за прилазну контролу ваздушног саобраћаја)

- (1) Опрема за комуникацију ваздух-земља омогућава директну, брзу и сталну двосмјерну комуникацију без статичких сметњи, између јединице која пружа услуге прилазне контроле ваздушног саобраћаја и адекватно опремљеног ваздухоплова који је у надлежности те јединице.
- (2) Када јединица пружа услуге прилазне контроле ваздушног саобраћаја као засебна јединица, комуникација ваздух-земља се одржава преко комуникационих канала намијењених само за такву комуникацију.

Члан 78.

(Ваздухопловне мобилне услуге, комуникација ваздух-земља - Захтјеви за аеродромску контролу ваздушног саобраћаја)

- (1) Опрема за комуникацију ваздух-земља омогућава директну, брзу и сталну двосмјерну комуникацију без статичких сметњи, између аеродромског контролног торња и адекватно опремљеног ваздухоплова на било којој удаљености унутар 45 km (25 NM) од дотичног аеродрома.
- (2) Када то услови оправдавају, треба обезбиједити одвојене комуникационе канале за контролу саобраћаја на маневарским површинама.

Члан 79.

(Ваздухопловне стационарне услуге, комуникација земља-земља - Опште)

За потребе пружања услуга у ваздушном саобраћају за земља-земља комуникацију користе се директна говорна и/или комуникација преносом података.

Члан 80.

(Захтјеви за комуникацију унутар FIR-а - Комуникација између ATS јединица)

- (1) Центар информисања у лету има опрему за комуникацију са следећим јединицама које пружају услуге у

ваздушном саобраћају унутар његове области одговорности:

- а) центар обласне контроле ваздушног саобраћаја, осим ако се не налази на истој локацији;
 - б) јединицама прилазне контроле ваздушног саобраћаја;
 - ц) аеродромским контролним торњевима.
- (2) Центар обласне контроле ваздушног саобраћаја, осим што је повезан са центром информисања у лету, има опрему за комуникацију са следећим јединицама које пружају услуге у ваздушном саобраћају унутар његове области одговорности:
 - а) јединице прилазне контроле ваздушног саобраћаја;
 - б) аеродромски контролни торњеви;
 - ц) аеродромски пријавни бирои (*Air Traffic Services Reporting Office - ARO*), ако су успостављени одвојено.
 - (3) Јединица прилазне контроле ваздушног саобраћаја, осим што је повезана са центром информисања у лету и центром обласне контроле ваздушног саобраћаја, има опрему за комуникацију са повезаним аеродромским контролним торњевима и, када су одвојено успостављене, повезаним аеродромским пријавним бироима (*ARO*).
 - (4) Аеродромски контролни торањ, осим што је повезан са центром информисања у лету, центром обласне контроле ваздушног саобраћаја и јединицом прилазне контроле ваздушног саобраћаја, има опрему за комуникацију са повезаним аеродромским пријавним бироима (*ARO*), ако су успостављени одвојено.

Члан 81.

(Захтјеви за комуникацију унутар FIR-а - Захтјеви за комуникацију између ATS јединица и других јединица)

- (1) Центар информисања у лету и центар обласне контроле ваздушног саобраћаја морају имати опрему за комуникацију са следећим јединицама које пружају услуге унутар њихове области одговорности:
 - а) одговарајуће војне јединице;
 - б) метеоролошке бирое који опслужују центар;
 - ц) ваздухопловна телекомуникациона станица која опслужује центар;
 - д) одговарајуће канцеларије оператора;
 - е) спасилачко-координациони центри или у одсуству таквих центара, свака друга одговарајућа служба за хитне случајеве и ванредна стања;
 - ф) међународне NOTAM канцеларије које опслужују центар.
- (2) Јединица прилазне контроле ваздушног саобраћаја и аеродромски контролни торањ имају опрему за комуникацију са следећим јединицама које пружају услуге унутар њихове области одговорности:
 - а) одговарајуће војне јединице;
 - б) спасилачке и хитне службе (укључујући медицинску помоћ, ватрогасне службе итд.);
 - ц) метеоролошки биро који опслужује дотичну јединицу;
 - д) ваздухопловна телекомуникациона станица која опслужује дотичну јединицу;
 - е) јединица која пружа услуге управљања стајанком (*Apron*), када је успостављена одвојено.
- (3) Комуникациона опрема која се захтјева у ставу (1) тачка а) и ставу (2) тачка а) овог члана обухвата пружање брзих и поузданих комуникација између дотичних ATS јединица и војних јединица одговорних

за контролу операција пресретања унутар области одговорности дотичних ATS јединица.

Члан 82.

(Захтјеви за комуникацију унутар FIR-а - Опис комуникационе опреме)

- (1) Комуникациона опрема која се захтијева у члану 80. и члану 81. став (1) тачка а) и став (2) тач. а), б) и ц) овог правилника обухвата и вођење:
 - а) директне говорне комуникације, или у комбинацији са комуникацијом путем преноса података, при чему у сврху преноса контроле употребом радара или ADS-B комуникација може бити успостављена тренутно, а за друге сврхе, комуникација нормално може бити успостављена унутар 15 секунди; и
 - б) штампану комуникацију, када се захтијева постојање записа; вријеме преноса поруке за овакву врсту комуникације не смије бити дуже од 5 минута.
- (2) У случајевима који нису обухваћени ставом (1) овог члана, комуникациона опрема треба да обухвати и вођење:
 - а) директне говорне комуникације, или у комбинацији са комуникацијом путем преноса података, при чему комуникација нормално може бити успостављена унутар 15 секунди; и
 - б) штампану комуникацију, када се захтијева постојање записа; вријеме преноса поруке за овакву врсту комуникације не смије бити дуже од 5 минута.
- (3) У свим случајевима када се захтијева аутоматски пренос података до и/или од компјутера/рачунара пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, мора се обезбиједити погодна опрема за аутоматско снимање.
- (4) Комуникациона опрема која се захтијева у члану 81. став (2) тач. а), б) и ц) обухвата директну говорну комуникацију са могућношћу вођења конференцијске комуникације.
- (5) Комуникациона опрема која се захтијева у члану 81. став (2) тачка д) обухвата директну говорну комуникацију са могућношћу вођења конференцијске комуникације, при чему комуникација нормално може бити успостављена унутар 15 секунди.
- (6) Сва опрема за директну говорну комуникацију или комуникацију путем преноса података између ATS јединица међусобно и између ATS јединица и других јединица описаних у члану 81. овог правилника има могућност аутоматског снимања.
- (7) Снимци података и комуникација, како се захтијева у ставовима (3) и (6) овог члана, чувају се на период од најмање 30 дана.

Члан 83.

(Комуникација између FIR-ова)

- (1) Центри информисања у лету и центри обласне контроле ваздушног саобраћаја имају опрему за комуникацију са свим сусједним центрима за информисање у лету и центрима обласне контроле ваздушног саобраћаја.
- (2) Ова комуникациона опрема у свим случајевима обухвата креирање порука у облику погодном за задржавање као трајних записа и достављање у складу са прелазним временима дефинисаним у регионалним споразумима о ваздушној пловидби.
- (3) Осим ако није другачије прописано на бази регионалних споразума о ваздушној пловидби,

комуникациона опрема између центара обласне контроле ваздушног саобраћаја који опслужују граничне контролисане области додатно обухвата директну говорну комуникацију и, тамо гдје је примјенљиво, комуникацију путем преноса података, са аутоматским снимањем, при чему се ради трансфер контроле путем радара, ADS-B или ADS-C података, комуникација може успоставити тренутно, а за друге сврхе комуникација нормално може бити успостављена унутар 15 секунди.

- (4) Када се то захтијева споразумом између Босне и Херцеговине и других држава, у циљу избјегавања или смањивања потреба за пресретањем у случајевима одступања од додијељеног курса, опрема за комуникације између сусједних центара за информисање у лету или обласних центара контроле ваздушног саобраћаја, другачија од оне прописане у ставу (3) овог члана, обухвата директну говорну комуникацију или у комбинацији са комуникацијом путем преноса података. Ова комуникациона опрема има могућност аутоматског снимања.
- (5) Комуникациона опрема из става (4) овог члана омогућава да комуникација нормално може бити успостављена унутар 15 секунди.
- (6) Сусједне ATS јединице требају бити повезане у свим случајевима када постоје посебне околности. Посебне околности могу настати због повећане густине саобраћаја, врсте операција ваздухоплова и/или начина на који је ваздушни простор организован и могу постојати и у ситуацији када контролисане области и/или зоне нису сусједне или нису још увијек успостављене.
- (7) Када су локални услови такви да је потребно предати ваздухоплов сусједној контролисаној области прије поласка, јединица прилазне контроле ваздушног саобраћаја и/или аеродромски контролни торањ требају бити повезани са центром обласне контроле ваздушног саобраћаја који пружа услуге у сусједној области.
- (8) Комуникациона опрема из ставова (6) и (7) овог члана обухвата директну говорну комуникацију или у комбинацији са комуникацијом путем преноса података, са аутоматским снимањем, при чему се ради трансфер контроле путем радара, ADS-B или ADS-C података, комуникација може успоставити тренутно, а за друге сврхе комуникација нормално може бити успостављена унутар 15 секунди.
- (9) У свим случајевима када се захтијева аутоматска размјена података између рачунара пружалаца услуга у ваздушном саобраћају мора се обезбиједити погодна опрема за аутоматско снимање.
- (10) Снимци података и комуникација, како се захтијева у ставу (5) овог члана, чувају се на период од најмање 30 дана.

Члан 84.

(Комуникација између FIR-ова)

Пружалац услуга у ваздушном саобраћају развија одговарајуће процедуре за омогућавање успостављања непосредне везе за веома хитне позиве који се тичу безбједности ваздухоплова, и прекид, ако је то потребно, мање хитних позива у том моменту.

Члан 85.

(Комуникације за контролу кретања возила на маневарским површинама контролисаних аеродрома)

- (1) Опрема за двосмјерну радио-телефонску комуникацију је доступна аеродромском контролном торњу за

контролисање возила на маневарским површинама, осим тамо гдје се сматра да је комуникација визуелним сигнаlima довољна.

- (2) Гдје услови налажу, за контролисање возила на маневарским површинама ће се користити одвојени комуникациони канали. Мора се обезбиједити погодна опрема за аутоматско снимање на свим овим каналима.
- (3) Снимци података и комуникација, како се захтијева у ставу (2) овог члана, чувају се на период од најмање 30 дана.

Члан 86.

(Аутоматско снимање података о надзору)

- (1) Подаци о надзору са примарног и секундарног радара или других система (ADS-B, ADS-C), који се користе као помоћ за пружање услуга у ваздушном саобраћају, снимају се аутоматски за потребе истрага несрећа и инцидената, потраге и спасавања, јединица контроле ваздушног саобраћаја, евалуацију надзорних система и обуку.
- (2) Аутоматски снимци ће се чувати најмање 30 дана. Када су снимци од важности за истраге несрећа и инцидената, морају се чувати на дужи период, све док не буде било сигурно да нису више потребни.

ДИО СЕДМИ - ЗАХТЈЕВИ ПРУЖАОЦА УСЛУГА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ИНФОРМАЦИЈЕ

Члан 87.

(Метеоролошке информације - Опште)

- (1) ATS јединицама у ваздушном саобраћају се достављају ажурне информације о стварним метеоролошким условима и њиховим прогнозама, неопходне за обављање њихових послова. Информације се достављају у таквом облику да захтијевају минимално тумачење од стране особља које пружа услуге у ваздушном саобраћају и са учесталошћу која задовољава захтјеве дотичне ATS јединице.
- (2) ATS јединицама су доступне детаљне информације о локацији, вертикалном захвату, правцу и брзини кретања метеоролошких појава у близини аеродрома које су опасне за операције ваздухоплова, а нарочито у зонама пењања и прилаза.
- (3) Када су рачунарски обрађени подаци за горњи ваздушни простор доступни ATS јединицама у дигиталном облику за коришћење њиховим рачунарима, садржај, формат и аранжмани за пренос требају бити усаглашени између пружаоца метеоролошких услуга у ваздушној пловидби и пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

Члан 88.

(Метеоролошке информације - Центри информисања у лету и центри обласне контроле ваздушног саобраћаја)

- (1) Центрима информисања у лету и центрима обласне контроле ваздушног саобраћаја се достављају метеоролошке информације на начин описан у поглављу 1.3, Апендикса 9, ICAO Анекса 3 - Метеоролошке услуге за међународну ваздушну пловидбу (*ICAO Annex 3, Meteorological Service for International Air Navigation*), ово се нарочито односи на информације које се односе на појаву или очекивано погоршање метеоролошких услова, које се достављају одмах чим се утврде. Ови извјештаји и прогнозе обухватају FIR или контролисану област и друге такве области које су утврђене регионалним споразумима о ваздушној пловидби.

- (2) Центри информисања у лету и центри обласне контроле ваздушног саобраћаја добијају у погодним интервалима податке о тренутном ваздушном притиску за подешавање висиномјера, за локације одређене од стране центара за информисање у лету или центара обласне контроле ваздушног саобраћаја.

Члан 89.

(Метеоролошке информације - Јединице прилазне контроле ваздушног саобраћаја)

- (1) Јединицама прилазне контроле ваздушног саобраћаја достављају се метеоролошке информације на начин описан у поглављу 1.2, Апендикса 9, ICAO Анекса 3 - Метеоролошке услуге за међународну ваздушну пловидбу (*ICAO Annex 3, Meteorological Service for International Air Navigation*), за ваздушни простор и аеродроме у њиховој надлежности. Специјални извјештаји и измјене и допуне прогноза се достављају јединицама прилазне контроле ваздушног саобраћаја динамиком њихове хитности и у складу са утврђеним критеријумима, без чекања на вријеме објављивања редовног извјештаја или прогнозе. Када се користи више анемометара/инструмената за мјерење брзине вјетра, показивачи који се односе на сваки од њих морају бити јасно означени због идентификације полетно-слетне стазе и дијелова полетно-слетне стазе на којим сваки од анемометара врши мјерење.
- (2) Јединице прилазне контроле ваздушног саобраћаја добијају податке о тренутном ваздушном притиску за подешавање висиномјера за локације одређене од стране јединице прилазне контроле ваздушног саобраћаја.
- (3) Јединице прилазне контроле ваздушног саобраћаја, које пружаје услуге у завршном прилазу, слијетању и полијетању, морају бити опремљене показивачима вјетра при земљи. Ти показивачи морају бити повезани и добијати податке од истих сензора као и одговарајући показивачи у аеродромском контролном торњу и у метеоролошкој станици, гдје таква станица постоји.
- (4) Јединице прилазне контроле ваздушног саобраћаја, које пружају услуге у завршном прилазу, слијетању и полијетању на аеродромима гдје се вриједности RVR-а процјењују инструменталном опремом, морају бити опремљене са показивачима који омогућују читавање тренутног RVR-а. Показивачи морају бити повезани са истом локацијом осматрања и добијати податке од истих сензора као и одговарајући показивачи у аеродромском контролном торњу и метеоролошкој станици, гдје таква станица постоји.
- (5) Јединице прилазне контроле ваздушног саобраћаја, које пружају услуге у завршном прилазу, слијетању и полијетању на аеродромима на којима се висина базе облака процјењује инструменталном опремом, морају бити опремљене са показивачима који омогућују читавање тренутне базе облака. Показивачи морају бити повезани са истом локацијом осматрања и добијати податке од истих сензора као и одговарајући показивачи у аеродромском контролном торњу и метеоролошкој станици, гдје таква станица постоји.
- (6) Јединице прилазне контроле ваздушног саобраћаја, које пружају услуге у завршном прилазу, слијетању и полијетању, добијају информације о смицању вјетра који може негативно утицати на ваздухоплов у прилазној или одлетној путањи или током кружног прилаза.

Члан 90.

(Метеоролошке информације - Аеродромски контролни торањ)

- (1) Аеродромски контролни торањевима добијају метеоролошке информације на начин описан у поглављу 1.1, Апендикса 9, ICAO Анекса 3 - Метеоролошке услуге за међународну ваздушну пловидбу (*ICAO Annex 3, Meteorological Service for International Air Navigation*), за аеродроме у њиховој надлежности. Специјални извјештаји и измјене и допуне прогноза се достављају аеродромским контролним торањевима динамичком њихове хитности и у складу са утврђеним критеријумима, без чекања на вријеме објављивања редовног извјештаја или прогнозе.
- (2) Аеродромски контролни торањевима за аеродроме у њиховој надлежности добијају податке о тренутном ваздушном притиску за подешавање висиномјера.
- (3) Аеродромски контролни торањевима морају бити опремљени показивачима вјетра при земљи. Ти показивачи морају бити повезани и добијати податке од истих сензора као и одговарајући показивачи у метеоролошкој станици, гдје таква станица постоји. Када се користи више сензора, показивачи који се односе на сваки од њих морају бити јасно означени због идентификације полетно-слетне стазе и дијелова полетно-слетне стазе на којим сваки од сензора врши мјерење.
- (4) Аеродромски контролни торањевима, на аеродромима гдје се вриједности RVR-а процјењују инструменталном опремом, морају бити опремљени са показивачима који омогућују читавање тренутног RVR-а. Показивачи морају бити повезани са истом локацијом осматрања и добијати податке од истих сензора као и одговарајући показивачи у метеоролошкој станици, гдје таква станица постоји.
- (5) Аеродромски контролни торањевима, на аеродромима на којима се висина базе облака процјењује инструменталном опремом, морају бити опремљени са показивачима који омогућују читавање тренутне базе облака. Показивачи морају бити повезани са истом локацијом осматрања и добијати податке од истих сензора као и одговарајући показивачи у аеродромском контролном торању и метеоролошкој станици, гдје таква станица постоји.
- (6) Аеродромски контролни торањевима добијају информације о смицању вјетра који може негативно утицати на ваздухоплов у прилазној или одлетној путањи или током кружног прилаза и на ваздухоплов на полетно-слетној стази током рулања послје слијетања или током залета у полијетању.
- (7) Аеродромским контролним торањевима и/или другим одговарајућим јединицама омогућено је добијање аеродромских упозорења.

Члан 91.

(Метеоролошке информације - Комуникационе станице)

Када је то неопходно за пружање услуга летних информација, тренутни метеоролошки извјештаји и прогнозе се достављају комуникационим станицама. Копије таквих информација се просљећују центрима информисања у лету и центрима обласне контроле ваздушног саобраћаја.

Члан 92.

(Информације о стању на аеродромима и оперативном статусу припадајућих објеката и опреме)

Аеродромски контролни торањевима и јединице прилазне контроле ваздушног саобраћаја су правовремено информисани о условима на маневарским површинама који су од оперативног значаја, укључујући и постојање привремене опасности, и о оперативном статусу свих припадајућих објеката и опреме на аеродромима који су у њиховој надлежности.

Члан 93.

(Информације о оперативном статусу навигационих средстава)

ATS јединице правовремено добијају информације о оперативном статусу радио-навигационих средстава и визуелних помоћних средстава од суштинског значаја за полетне, долазне, прилазне и слетне процедуре унутар своје области одговорности и о оним радио-навигационим средствима и визуелним помоћним средствима од суштинског значаја за кретање по маневарским површинама.

Члан 94.

(Информације о неуправљаним слободним балонима)

Оператори неуправљаних слободних балона обавјештавају одговарајуће јединице у ваздушном саобраћају о детаљима лета неуправљаних слободних балона у складу са захтјевима садржаним у Додатку 2 овог правилника.

Члан 95.

(Информације које се тичу вулканских активности)

- (1) Јединице у ваздушном саобраћају, у складу са локалним споразумима, добијају информације о пријеруптивним вулканским активностима, вулканским ерупцијама и облацима вулканског пепела који могу утицати на ваздушни простор који се користи за летење, а налази се унутар њихове области одговорности.
- (2) Центри информисања у лету и центри обласне контроле ваздушног саобраћаја добијају савјетодавне информације од стране повезаног VAAC-а.

Члан 96.

(Информације које се тичу радиоактивних материјала и отровних хемијских облака)

Јединице у ваздушном саобраћају, у складу са локалним споразумима, добијају информације о испуштању у атмосферу радиоактивних материјала или отровних хемијских материја који могу утицати на ваздушни простор који се користи за летење, а налази се унутар њихове области одговорности.

Члан 97.

(Ступање на снагу)

Правилник ступа на снагу осми дан од дана објављивања у "Службеном гласнику БиХ".

Број 1-3-02-2-554-1/19

17. марта 2020. године

Бања Лука

В.д. Генералног директора

Жељко Травар, с. р.

ДОДАТАК 1 - ПРИНЦИПИ УПРАВЉАЊА ИДЕНТИФИКАЦИЈОМ НАВИГАЦИОНИХ СПЕЦИФИКАЦИЈА И ИДЕНТИФИКАЦИЈОМ ATS РУТА КОЈЕ НИСУ СТАНДАРДНЕ ОДЛАЗНЕ И ДОЛАЗНЕ РУТЕ

1. Ознаке за ATS руте и навигационе спецификације

1.1 Сврха система рутних ознака и навигационих спецификација примјенљивих за специфичне ATS руте, сегменте ATS рута или области је да омогући и пилотима и пружаоцу услуга у ваздушном саобраћају да у обзир узму следеће захтјеве:

- а) да недвосмислено указује на одређену ATS руту, без потребе да се прибојегава употреби географ-

- ских координата или других начина да се иста опише;
- б) да повезује ATS руту са специфичном вертикалном структуром ваздушног простора, ако је примјенљиво;
 - ц) да указује на захтијевани ниво тачности навигационих перформанси током лета дуж ATS руте или унутар одређене области; и
 - д) да указује да се дотична рута првенствено или искључиво користи за одређене типове ваздухоплова.
- 1.2 У сврху испуњавања горенаведених захтјева, систем ознака:
- а) омогућава идентификацију било које ATS руте на једноставан и јединствен начин;
 - б) избјегава сувишне информације/редундантност;
 - ц) је употребљив и за земаљске и за ваздушне аутоматизационе системе; и
 - д) дозвољава максималну сажетост за оперативну употребу; и
 - е) омогућава довољну могућност проширења која задовољава будуће захтјеве без потребе за суштинским промјенама.
- 1.3 Контролисане, препоручене и неконтролисане ATS руте, са изузетком стандардних долазних и одлазних рута, идентификују се на начин који је описан у даљем тексту.

2. Структура ознака

- 2.1 Ознака ATS руте се састоји од основне ознаке, са додатком, ако је потребно:
- а) једног префикса, како је то описано у тачки 2.3 овог додатка; и
 - б) једног додатног слова, како је то описано у тачки 2.4 овог додатка;
- 2.1.1 Број карактера који формирају ознаку не смије прећи шест.
- 2.1.2 Број карактера који формирају ознаку треба да буде, када год је то могуће, максимално пет.
- 2.2 Основна ознака се састоји од једног слова енглеског алфавета чији наставак чини број од 1 до 999.
- 2.2.1 Избор се врши од следећих у наставку наведених слова енглеског алфавета:
- а) А, В, G, R за руте које чине дио регионалне мреже ATS рута и нису обласне ваздухопловне руте;
 - б) L, M, N, P за обласне ваздухопловне руте које чине дио регионалне мреже ATS рута;
 - ц) H, J, V, W за руте које не чине дио регионалне мреже ATS рута и нису обласне ваздухопловне руте; и
 - д) Q, T, Y, Z за обласне ваздухопловне руте које не чине дио регионалне мреже ATS рута.
- 2.3 Када је примјенљиво, једно додатно слово се додаје као префикс основној ознаци у складу са следећим:
- а) слово K да укаже на руте на малој висини успостављене првенствено за хеликоптере;
 - б) слово U да укаже да је рута или њен дио успостављен за горњи ваздушни простор;
 - ц) слово S да укаже на руте успостављене искључиво за употребу од стране надзвучних ваздухоплова током убрзавања, успоравања и током лета надзвучном брзином.

- 2.4 Када су прописана од стране пружаоца ATS услуга или на основу регионалних споразума о ваздушној пловидби, додатна слова се могу додати након основне ознаке ATS руте која је у питању у циљу указивања на тип услуге која се пружа у складу са следећим:
- а) слово F да укаже да се на рути или њеном дијелу пружају само савјетодавне услуге;
 - б) слово G да укаже да се на рути или њеном дијелу пружају само услуге информисања у лету.

3. Додјелјивање основних ознака

- 3.1 Основне ознаке ATS рута се додјелују у складу са следећим принципима.
- 3.1.1 Исте основне ознаке се додјелују главним рутама дуж цијеле њихове дужине, без обзира на завршне контролисане области, државе или регионе кроз које пролази.
- 3.1.2 Када двије или више главних рута имају заједнички сегмент, том сегменту се додјелује ознака сваке од главних рута, осим тамо гдје ово може створити тешкоће у пружању услуга у ваздушном саобраћају, у том случају, заједничким споразумом, додјелује се само једна ознака.
- 3.1.3 Основна ознака додијелена једној рути не додјелује се другим рутама.
- 3.1.4 Захтјеви држава везано за ознаке се подносе регионалним канцеларијама ICAO-а на координацију.

4. Употреба ознака у комуникацији

- 4.1 У штампаној комуникацији, ознаке се изражавају сваки пут са не мање од два и не више од шест карактера.
- 4.2 У говорној комуникацији, основно слово ознаке се изговара у складу са ICAO изговорним алфабетом.
- 4.3 Када се користе префикси K, U или S, који су дефинисани у тачки 2.3 овог додатка, они ће се у говорној комуникацији изговарати на следећи начин:
K - KOPTER
U - UPPER
S - SUPERSONIC
Ријеч "kopter" се изговара као у ријечи "helicopter", а ријечи "upper" и "supersonic" се изговарају како се и иначе изговарају у енглеском језику.
- 4.4 Када се користе слова "F" и "G", која су дефинисана у тачки 2.4 овог додатка, не захтијева се да их у говорној комуникацији користи летачка посада.

ДОДАТАК 2 - ПРИНЦИПИ УПРАВЉАЊА УСПОСТАВЉАЊЕМ И ИДЕНТИФИКАЦИЈОМ ЗНАЧАЈНИХ ТАЧАКА

1. Успостављање значајних тачака

- 1.1 Значајне тачке се требају, када год је то могуће, успоставити у односу на земаљска или свемирска радио-навигациона средства, препоручује се да то буду VHF или средства више фреквенције.
- 1.2 Гдје не постоје земаљска или свемирска радио-навигациона средства, значајне тачке се успостављају на локацијама које се могу одредити навигационим средствима у ваздухоплову или гдје се може примјенити визуелна навигација осматрањем у односу на површину земље. Специфичне тачке се могу одредити као тачке за "трансфер контроле" на основу споразума између сусједних АТС јединица или дотичних контролорских позиција.

2. Ознаке за значајне тачке означене према позицији радио-навигационог средства

2.1 Називи значајних тачака у обичном/свакодневном језику означених према позицији радио-навигационог средства

- 2.1.1 Кад год је то изводљиво, значајне тачке добијају назив са референцом у односу на препознатљиву и препоручује се познату географску локацију.
- 2.1.2 Приликом избора назива значајне тачке, мора се обратити пажња да се осигура да су испуњени следећи услови:
- назив не смије стварати тешкоће у изговору за пилоте или ATS особљу приликом разговора на језику који се користи за ATS комуникацију. Када назив географске локације на локалном језику, који је додијељен значајној тачки, ствара потешкоће у изговору, бира се скраћена или сажета верзија назива, која треба да задржи географске значајности колико год је то могуће. Примјер: FUERSTENFELDBRUCK = FURSTY;
 - назив треба да буде лако препознатљив у говорној комуникацији и да не изазива двосмисленост и забуну у односу на називе других значајних тачака у истој области. Додатно, назив не смије да изазива забуну у односу на другу комуникацију која се врши између пилота и особља пружаоца ATS услуга;
 - назив треба да се састоји, ако је то могуће, од најмање шест слова и да га чине бар два, али не више од три слога;
 - изабрани назив је исти и за значајну тачку и за радио-навигационо средство по којем је тачки додијељен назив.

2.2 Креирање кодираних ознака за значајне тачке означене према позицији радио-навигационог средства

- 2.2.1 Кодирана ознака је иста као и радио-идентификација радио-навигационог средства. Креира се на начин да, ако је то могуће, олакша асоцирање на назив тачке у обичном/свакодневном језику.
- 2.2.2 Кодираних ознака се не смију понављати унутар 1100 km (600 NM) у односу на локацију дотичног радио-навигационог средства, осим у случају када два радио-навигационог средства раде у различитим опсезима фреквентног спектра, а налазе се на истој локацији, уобичајено је да имају исту радио-идентификацију.
- 2.3. Захтјеви држава везано за кодираних ознака се подносе регионалним канцеларијама ICAO-а на координацију.

3. Ознаке значајних тачака које нису означене према позицији радио-навигационог средства

- 3.1 Када постоји захтјев да се успостави значајна тачка на позицији која није означена позицијом радио-навигационог средства, а користи се за ATS сврхе, додјељује јој се јединствено петословно лако изговорљиво кодно име (*name-code*). Ово кодно име је назив, а истовремено и кодираних ознака значајне тачке.
- 3.2 Кодно име се бира тако да се избјегну потешкоће у изговору за пилоте или ATS особље приликом разговора на језику који се користи за ATS комуникацију. Примјер: ADOLA, KODAP.
- 3.3 Кодно име треба да буде лако препознатљиво у говорној комуникацији и да не изазива двосмисленост и забуну у односу на називе других значајних тачака у истој области.

- 3.4 Јединствено, петословно, лако изговорљиво кодно име, које је додијељено значајној тачки, не додјељује се ниједној другој значајној тачки. Када постоји потреба за измјештањем значајне тачке, изабраће се ново кодно име. У случају да се жели задржати одређено кодно име за поновну употребу на другој локацији, такво кодно име се неће користити прије истека периода од 6 мјесеци.
- 3.5 Захтјеви држава везано за јединствена петословна кодна имена се подносе регионалним канцеларијама ICAO-а на координацију.
- 3.6 У областима гдје није успостављен систем сталних рута или руте које слиједе ваздухоплови зависе од оперативних разлога, значајне тачке се одређују и о њима се извјештава изражавањем WGS-84 географских координата, осим ако стално успостављена значајна тачка служи као излазна и/или улазна тачка у такве области, тада ће бити означена у складу са важећим захтјевима у поглављима 2. и 3. овог додатка.

4. Употреба ознака у комуникацији

- 4.1 Назив изабран у складу са поглављем 2. или 3. овог додатка се користи да упути на значајну тачку у говорној комуникацији. Ако се назив у обичном/свакодневном језику за значајну тачку означену према позицији радио-навигационог средства, изабран у складу са тачком 2.1 овог додатка, не користи, биће замијењен кодираним ознаком, која ће у говорној комуникацији бити изговорана у складу са ICAO изговорним алфабетом.
- 4.2 У штампаној и кодираној комуникацији се користе само кодираних ознака или изабрана кодна имена да укажу на значајне тачке.

5. Значајне тачке које се користе у сврху извјештавања/јављања

- 5.1 У сврху омогућавања да пружалац ATS услуга добије информације које се односе на кретање ваздухоплова у лету, потребно је да се изабране значајне тачке назначе као тачке извјештавања/јављања.
- 5.2 Приликом успостављања таквих тачака, у обзир треба узети следеће:
- тип пружене ATS услуге;
 - обим уобичајеног саобраћаја;
 - тачност са којом су ваздухоплови у стању да се придржавају важећег плана лета;
 - брзина ваздухоплова;
 - примијењени минимум раздвајања;
 - комплексност структуре ваздушног простора;
 - методе контроле које се примјењују;
 - почетак и крај значајних фаза лета (пењање, понирање, промјена смјера/правца, итд.);
 - процедуре трансфера контроле;
 - аспекти безбједности и потраге и спасавања;
 - радно оптерећење у пилотској кабини и током комуникације ваздух-земља.
- 5.3 Тачке извјештавања/јављања се успостављају као "обавезне" или "на захтјев".
- 5.4 Приликом успостављања "обавезних" тачака извјештавања/јављања примјењују се следећи принципи:
- "обавезне" тачке извјештавања/јављања се ограничавају на минималан потребан број за редовно пружање информација ATS јединицама о кретању ваздухоплова у лету, имајући на уму потребу да радно оптерећење у кокпиту и радно оптерећење контролора и радно оптерећење током комуникације ваздух-земља буде минимално;

- b) доступност радио-навигационих средстава не треба обавезно да одређује њихово одређивање као "обавезних" тачака извјештавања/јављања;
 - ц) "обавезне" тачке извјештавања/јављања не морају обавезно бити успостављене на границама FIR-а или контролисане области.
- 5.5 Тачке извјештавања/јављања "на захтјев" могу се успоставити у односу на захтјеве пружања ATS услуга за додатним извјештавањем/јављањем о позицији када то захтијевају услови саобраћаја.
- 5.6 Одређивање "обавезних" и "на захтјев" тачака извјештавања/јављања се редовно прати у сврху одржавања минималних потребних захтјева на редовно извјештавање/јављање о позицији да би се осигурало ефикасно пружање ATS услуга.
- 5.7 Редовно извјештавање/јављање изнад "обавезних" тачака извјештавања/јављања не треба систематски да буде обавезно за све летове у свим околностима. Приликом примјене овог принципа, посебну пажњу треба обратити на следеће:
- a) не треба захтијевати да ваздухоплови великих брзина, који лете на великим висинама, врше редовно извјештавање/јављање о позицији изнад свих тачака извјештавања/јављања успостављених као "обавезне" за ваздухоплове малих брзина и малих висина;
 - b) не треба захтијевати од ваздухоплова који пролази кроз завршну контролисану област да врши редовно извјештавање/јављање о позицији онолико често колико то раде долазећи и ваздухоплови у одласку.
- 5.8 У областима гдје горенаведени принципи, везано за успостављање тачака извјештавања/јављања, не би били изводљиви, може се успоставити систем извјештавања/јављања са реферисањем на меридијане географске дужине или паралеле географске ширине изражене у цијелим степенима.

ДОДАТАК 3 - ПРИНЦИПИ УПРАВЉАЊА ИДЕНТИФИКАЦИЈОМ СТАНДАРДНИХ ОДЛАЗНИХ И ДОЛАЗНИХ РУТА И ПОВЕЗАНИХ ПРОЦЕДУРА

1. Ознаке за стандардне долазне и одлазне руте и повезане процедуре

- 1.1 Систем ознака треба да:
- a) омогући идентификацију сваке руте на једноставан и недвосмислен начин;
 - b) направи јасну разлику између:
 - 1) одлазних и долазних рута;
 - 2) одлазних или долазних рута и осталих ATS рута;
 - 3) рута на којим се захтијева навигација у односу на радио-средства на земљи или навигациона средства у ваздухоплову и рута на којим се захтијева визуелна навигација у односу на површину земље;
 - ц) буде компатибилан са захтјевима обраде и приказивања ATS података и података из ваздухоплова;
 - д) буде максимално сажет у својој оперативној примјени;
 - е) избјегава сувишне информације/редундантност;
 - ф) омогућава довољну могућност проширења која задовољава будуће захтјеве без потребе за суштинским промјенама;
- 1.2 Свака рута се идентификује знаком у обичном/свакодневном језику и одговарајућом кодном знаком.

- 1.3 У говорној комуникацији ознака треба да је лако разумљива и повезана са стандардном одлазном или долазном рутом и не смије стварати било какве потешкоће у изговору за пилоте и ATS особље.

2. Креирање ознака

2.1 Ознака у обичном/свакодневном језику

- 2.1.1 Ознака за стандардне одлазне и долазне руте у обичном/свакодневном језику се састоји од:
- a) основне ознаке; иза које слиједи
 - b) ознака валидности; иза које слиједи
 - ц) ознака руте, када се захтијева; иза које слиједи ријеч "departure" или "arrival";
 - д) ријеч "visual", ако је рута успостављена за употребу од стране ваздухоплова који лете у складу са VFR.
 - е) ријеч "visual", ако је рута успостављена за употребу од стране ваздухоплова који лете у складу са VFR.
- 2.1.2 Основна ознака је назив или кодно име значајне тачке на позицији гдје почиње стандардна одлазна или стандардна долазна рута.
- 2.1.3 Ознака валидности је број између 1 и 9.
- 2.1.4 Ознака руте је једно слово енглеског алфабета. Слова "I" и "O" се не смију користити.

2.2 Кодирана ознака

Кодирана ознака стандардних одлазних и долазних рута, инструменталних или визуелних, се састоји од:

- a) кодиране ознаке или кодног имена значајне тачке описане у тачки 2.1.1 a) овог додатка; иза које слиједи
- b) ознака валидности описана у тачки 2.1.1 б) овог додатка; иза које слиједи
- ц) ознака руте описана у тачки 2.1.1 ц) овог додатка, када се захтијева.

3. Додјелјивање ознака

- 3.1 Свакој рути се додјелује засебна ознака.
- 3.2 Да би се направила разлика између двије или више рута које су повезане са истом значајном тачком (па тако и са истом основном знаком), додјелиће се, како је то описано у тачки 2.1.4 овог додатка, засебна ознака руте.

4. Додјелјивање ознака валидности

- 4.1 Ознака валидности се додјелује свакој рути за идентификацију руте која је тренутно у употреби.
- 4.2 Прва ознака валидности која се додјелује је број "1".
- 4.3 Кад год се рута мијења, додјелује се нова ознака валидности која се састоји од следећег већег броја. Иза броја "9" ће слиједити број "1".

5. Примјери употребе обичног/свакодневног језика и кодираних ознака

- 5.1 *Примјер 1:* Стандардна одлазна рута - инструментална:
- a) ознака у обичном/свакодневном језику: BRECON ONE DEPARTURE
 - b) кодирана ознака: BCN 1
- 5.1.1 *Значење:* Ова ознака означава стандардну инструменталну одлазну руту која се завршава значајном тачком BRECON (основна ознака). BRECON је радио-навигационо средство са идентификацијом BCN (основна ознака кодиране ознаке). Ознака валидности ONE (1 у кодираној ознаци) означава или да је оригинална верзија руте у употреби или да је направљена промјена са претходне верзије NINE (9) на нову ефективну верзију ONE (1) (видјети 4.3 овог додатка). Одсуство ознаке руте (видјети 2.1.4 и 3.2 овог додатка) означава да је само једна рута, у овом случају одлазна рута, успостављена са референцом на BRECON.

5.2 *Примјер 2:* Стандардна долазна рута - инструментална:

- а) ознака у обичном/свакодневном језику: KODAP TWO ALPHA ARRIVAL
- б) кодирана ознака: KODAP 2 A

5.2.1 *Значење:* Ова ознака означава стандардну инструменталну долазну руту која почиње у значајној тачки KODAP (основна ознака). KODAP је значајна тачка која није дефинисана у односу на позицију радио-навигационог средства и због тога јој је додијељен петословни назив-код у складу са Додатком 2 овог правилника. Ознака валидности TWO (2) означава да је направљена промјена у односу на претходну верзију KODAP (1) на нову ефективну верзију TWO (2). Ознака руте ALPHA (A) означава једну или више рута успостављених са референцом на KODAP и представља специфичан карактер додијељен тој рути.

5.3 *Примјер 3:* Стандардна одлазна рута - визуелна:

- а) ознака у обичном/свакодневном језику: ADOLA FIVE BRAVO DEPARTURE VISUAL
- б) кодирана ознака: ADOLA 5 B

5.3.1 *Значење:* Ова ознака означава стандардну одлазну руту за контролисане VFR летове која се завршава у значајној тачки ADOLA, значајна тачка није дефинисана у односу на позицију радио-навигационог средства и због тога јој је додијељено петословно кодно име у складу са Додатком 2 овог правилника. Ознака валидности FIVE (5) означава да је направљена промјена у односу на претходну верзију FOUR (4) на нову ефективну верзију FIVE (5). Ознака руте BRAVO (B) означава једну или више рута успостављених са референцом на ADOLA и представља специфичан карактер додијељен тој рути.

6. Креирање ознака за MLS/RNAV прилазне процедуре

6.1 Ознака у обичном/свакодневном језику

6.1.1 Ознака у обичном/свакодневном језику за MLS/RNAV прилазне процедуре се састоји од:

- а) "MLS"; иза кога слиједи
- б) основна ознака; иза које слиједи
- ц) ознака валидности; иза које слиједи
- д) ознака руте; иза које слиједи
- е) ријеч "approach"; иза које слиједи
- ф) ознака полетно-слетне стазе за коју је процедура успостављена.

6.1.2 Основна ознака је назив или кодно име значајне тачке у којој почиње прилазна процедура.

6.1.3 Ознака валидности је број између 1 и 9.

6.1.4 Ознака руте је једно слово енглеског алфабета. Слова "I" и "O" се не смију користити.

6.1.5 Ознака полетно-слетне стазе се одређује у складу са чланом 71. Правилника о аеродромима.

6.2 Кодирана ознака

6.2.1 Кодирана ознака MLS/RNAV прилазне процедуре се састоји од:

- а) "MLS"; иза кога слиједи
- б) кодирана ознака или кодно име значајне тачке описане у тачки 6.1.1 б) овог додатка; иза које слиједи
- ц) ознака валидности описана у тачки 6.1.1 ц) овог додатка; иза које слиједи
- д) ознака руте описана у тачки 6.1.1 д) овог додатка; иза које слиједи
- е) ознака полетно-слетне стазе описана у тачки 6.1.1 ф) овог додатка.

6.3 Додјеливање ознака

6.3.1 Додјеливање ознака за MLS/RNAV прилазне процедуре се врши у складу са поглављем 3. овог додатка. Процедурама које имају идентичне путање али различите профиле лега додјелују се различите ознаке руте.

6.3.2 Слово ознаке руте за MLS/RNAV прилазне процедуре се додјелује јединствено за све прилазе на аеродром све док се не искористе сва слова. Само тада се слова у ознаци руте могу понављати. Употреба исте ознаке руте за двије руте које користе исту MLS земаљску опрему није дозвољена.

6.3.3 Додјеливање ознаке валидности за прилазне процедуре врши се у складу са поглављем 4. овог додатка.

6.4 Примјер употребе обичног/свакодневног језика и кодираних ознака

6.4.1 *Примјер:*

- а) ознака у свакодневном језику: MLS HAPPY ONE ALPHA APPROACH RUNWAY ONE EIGHT LEFT

- б) кодирана ознака: MLS HAPPY 1 A 18L

6.4.2 *Значење:* Ова ознака означава MLS/RNAV прилазну процедуру која почиње у значајној тачки HAPPY (основна ознака). HAPPY је значајна тачка која није дефинисана у односу на позицију радио-навигационог средства и због тога јој је додијељено петословно кодно име у складу са Додатком 2 овог правилника. Ознака валидности ONE (1) означава или да је оригинална верзија руте у употреби или да је направљена промјена са претходне верзије NINE (9) на нову ефективну верзију ONE (1). Ознака руте ALPHA (A) означава једну или више рута успостављених са референцом на HAPPY и представља специфичан карактер додијељен тој рути.

7. Употреба ознака у комуникацији

7.1 У говорној комуникацији се користе само ознаке које су креиране за обични/свакодневни језик. У сврху идентификације рута, ријечи "departure", "arrival" и "visual" описане у тачкама 2.1.1 д) и 2.1.1 е) сматрају се саставним дијелом ознаке у обичном/свакодневном говору.

7.2 У штампаној или кодираној комуникацији користе се само кодиране ознаке.

8. Приказ рута и процедура контроли ваздушног саобраћаја

8.1 Детаљан опис сваке тренутно важеће стандардне одлазне и/или долазне руте/прилазне процедуре, укључујући ознаку за употребу у обичном/свакодневном језику и кодирану ознаку, приказан је на радној позицији на којој су руте/процедуре додијељене ваздухоплову као дио АТС одобрења, или су на други начин од значаја у пружању услуга контроле ваздушног саобраћаја.

8.2 Када је то могуће, такође се даје графички приказ рута/процедуре.

ДОДАТАК 4 - АТС КЛАСЕ ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА - УСЛУГЕ КОЈЕ СЕ ПРУЖАЈУ И ЗАХТЈЕВИ ЛЕТА

Класа	Врста лета	Пружање услуге раздвајања	Услуге које се пружају	Ограничења брзине*	Захтјеви радио комуникације	Потребно АТС одобрење
A	само IFR	сви ваздухоплови	услуге контроле ваздушног саобраћаја	није примјенљиво	стална двосмјерна	да
B	IFR	сви ваздухоплови	услуге контроле ваздушног саобраћаја	није примјенљиво	стална двосмјерна	да
	VFR	сви ваздухоплови	услуге контроле ваздушног саобраћаја	није примјенљиво	стална двосмјерна	да
C	IFR	IFR од IFR IFR од VFR	услуге контроле ваздушног саобраћаја	није примјенљиво	стална двосмјерна	да
	VFR	VFR од IFR	1) услуге контроле ваздушног саобраћаја за раздвајање од IFR 2) VFR/VFR информације о саобраћају (и на захтјев савјети за избегавање саобраћаја)	250 kt IAS испод 3050 m (10000 ft) AMSL	стална двосмјерна	да
D	IFR	IFR од IFR	услуге контроле ваздушног саобраћаја, информације о саобраћају о VFR летовима (и на захтјев савјети за избегавање саобраћаја)	250 kt IAS испод 3050 m (10000 ft) AMSL	стална двосмјерна	да
	VFR	-	IFR/VFR и VFR/VFR информације о саобраћају (и на захтјев савјети за избегавање саобраћаја)	250 kt IAS испод 3050 m (10000 ft) AMSL	стална двосмјерна	да
E	IFR	IFR од IFR	услуге контроле ваздушног саобраћаја и информације о VFR летовима у оној мјери колико је то примјенљиво	250 kt IAS испод 3050 m (10000 ft) AMSL	стална двосмјерна	да
	VFR	-	информације о саобраћају у мјери у којој је то примјенљиво	250 kt IAS испод 3050 m (10000 ft) AMSL	не	не
F	IFR	IFR од IFR колико је то примјенљиво	савјетодавне услуге у ваздушном саобраћају; услуге информисања у лету	250 kt IAS испод 3050 m (10000 ft) AMSL	стална двосмјерна	не
	VFR	-	услуге информисања у лету	250 kt IAS испод 3050 m (10000 ft) AMSL	не	не
G	IFR	-	услуге информисања у лету	250 kt IAS испод 3050 m (10000 ft) AMSL	стална двосмјерна	не
	VFR	-	услуге информисања у лету	250 kt IAS испод 3050 m (10000 ft) AMSL	не	не

* Када је прелазна висина нижа од 3050 m (10000 ft) AMSL, FL 100 треба користити умјесто 10000 ft

ДОДАТАК 5 - ОДГОВОРНОСТ ВЕЗАНО ЗА УСЛУГЕ ДИЗАЈНИРАЊА ПРОЦЕДУРА ЗА ИНСТРУМЕНТАЛНО ЛЕТЕЊЕ

1. Пружалац услуга у ваздушној пловидби успоставља и/или осигурава пружање услуге дизајнирања процедура за инструментално летење.
2. ВНДСА је надлежна за одобравање процедура за инструментално летење кроз поступак прихватања промјена у функционалном АТМ систему.
3. Процедуре за инструментално летење се дизајнирају на основу критеријума утврђених у захтјевима прописа који регулишу ову област.
4. Пружалац услуга дизајнирања процедура за инструментално летење, који дизајнира процедуру за аеродром или ваздушни простор у надлежности Босне и Херцеговине, испуњава услове утврђене у прописима који регулишу ову област.
5. Пружалац услуга дизајнирања процедура за инструментално летење има успостављен систем управљања квалитетом који спроводи у свакој фази процеса дизајнирања процедура за инструментално летење.
6. ВНДСА доноси посебан пропис којим се утврђују захтјеви из тачака 3, 4. и 5. овог додатка, а такође тим

прописом се утврђују захтјеви за одржавање и периодичну ревизију процедура за инструментално летење које се користе на аеродромима и у ваздушном простору у надлежности Босне и Херцеговине, с тим да интервал за периодичну ревизију процедура за инструментално летење не прелази пет година.

USTAVNI SUD
BOSNE I HERCEGOVINE

242

Ustavni sud Bosne i Hercegovine u Velikom vijeću, u predmetu broj AP 2146/18, gješavajući apelaciju **Žarka Vukovića**, na osnovu člana VI/3.b) Ustava Bosne i Hercegovine, člana 57. stav (2) tačka b) i člana 59. st. (1) i (3) Pravila Ustavnog suda Bosne i Hercegovine – prečišćeni tekst ("Službeni glasnik Bosne i Hercegovine" broj 94/14), u sastavu:

Zlatko M. Knežević, predsjednik
Mato Tadić, potpredsjednik
Mirsad Čeman, potpredsjednik
Valerija Galić, sutkinja
Miodrag Simović, sudija
Seada Palavrić, sutkinja

na sjednici održanoj 26. marta 2020. godine donio je