

Temeljem članka 32. stavak (2) Pravila 89/2018 o naknadama za dozvole Regulatorne agencije za komunikacije ("Službeni glasnik BiH", broj 92/18 i 50/19), Vijeće Regulatorne agencije za komunikacije (Vijeće Agencije), na izvanrednoj sjednici, održanoj 05.04.2020. godine, donijelo je

**ODLUKU
O IZMJENI ODLUKE O VISINI STOPE I VRIJEDNOSTI
BODA ZA OBRAČUN GODIŠNJE NAKNADE ZA
DOZVOLE**

I

U Odluci o visini stope i vrijednosti boda za obračun godišnje naknade za dozvole ("Službeni glasnik BiH", broj 86/19) točka III mijenja se i glasi:

"III

"Utvrđuje se visina stope obračuna godišnje naknade za dozvole u emitiranju za 2020. godinu u iznosu od 0,25% od ukupnog prihoda korisnika dozvole u fiskalnoj 2019. godini, ostvarenog po osnovi obavljanja djelatnosti pružanja audiovizuelnih medijskih usluga i pružanja medijskih usluga radija."

II

Ova Odluka stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH".

Broj 02-02-2-3360/19
6. travnja 2020. godine
Sarajevo

Predsjedatelj
Vijeća Agencije
Plamenko Čustović, v. r.

На основу члана 32. став (2) Правила 89/2018 о накнадима за дозволе Регулаторне агенције за комуникације ("Службени гласник БиХ", број 92/18 и 50/19) Савјет Регулаторне агенције за комуникације (Савјет Агенције), на ванредној сједници, одржаној 05.04.2020. године, донио је

**ОДЛУКУ
О ИЗМЈЕНИ ОДЛУКЕ О ВИСИНИ СТОПЕ И
ВРИЈЕДНОСТИ БОДА ЗА ОБРАЧУН ГОДИШЊЕ
НАКНАДЕ ЗА ДОЗВОЛЕ**

I

У Одлуци о висини стопе и вриједности бода за обрачун годишње накнаде за дозволе ("Службени гласник БиХ", број 86/19) тачка III мијења се и гласи:

"III

Утврђује се висина стопе обрачуна годишње накнаде за дозволе у емитовању за 2020. годину у износу од 0,25% од укупног прихода корисника дозволе у фискалној 2019. години, оствареног по основу обављања дјелатности пружања аудиовизуелних медијских услуга и пружања медијских услуга радија."

II

Ова Одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику БиХ".

Број 02-02-2-3360/19
6. априла 2020. године
Сарајево

Председавајући
Савјета Агенције
Пламенко Чустовић, с. р.

**DIREKCIJA ZA CIVILNO ZRAKOPLOVSTVO
BOSNE I HERCEGOVINE**

241

Na osnovu člana 16. i člana 61. stav (2) Zakona o upravi ("Službeni glasnik BiH", br. 32/02, 102/09 i 72/17) i člana 14. stav (1) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni

glasnik BiH", br. 39/09 i 25/18), vršitelj dužnosti generalnog direktora Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine donosi

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

Član 1.

(Predmet i cilj)

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

Član 2.

(Pojmovi i skraćenice)

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

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

j)	Reguliranje i kontrola zrakoplovnih informacija (Aeronautical Information Regulation and Control - AIRAC): Sistem sa svrhom pravovremenog najavljivanja okolnosti koje zahtijevaju značajne izmjene u operativnoj praksi, zasnovan na zajedničkim, unaprijed određenim datumima stupanja na snagu;	t)	ATS ruta (ATS Route): Specifična ruta projektovana za kanalisanje protoka prometa, kao neophodna za pružanje usluga u zračnom prometu;
k)	AIRMET (Air Meteorological Information Report): Informacija koja se odnosi na meteorološke pojave na ruti na malim visinama i koje mogu imati uticaja na sigurnost letenja i koja nije uključena u prognozu za letove na malim visinama izdatu u FIR-u ili nekom njegovom dijelu;	u)	ATS usluge: Usluge u zračnom prometu;
l)	Alternativni aerodrom (Alternate Aerodrome): Aerodrom prema kome može da produži zrakoplov kada postane nemoguće ili nepreporučljivo da nastavi prema ili da sleti na aerodrom namjeravanog slijetanja, na kome su dostupne sve potrebne usluge, objekti i oprema, koji može zadovoljiti zahtjeve performansi zrakoplova i koji je otvoren u očekivanom vremenu korištenja. Alternativni aerodromi obuhvataju sljedeće: 1) Alternativni aerodrom za polijetanje (Take-off Alternate), aerodrom na koji bi zrakoplov mogao da sleti, ako to postane neophodno, kratko nakon polijetanja i nije moguće koristiti polazni aerodrom. 2) Alternativni aerodrom na ruti (En-route Alternate), aerodrom na koji bi zrakoplov mogao da sleti u slučaju da je preusmjeravanje postalo neophodno dok leti na ruti. 3) Alternativni odredišni aerodrom (Destination alternate), aerodrom na koji bi zrakoplov mogao da sleti u slučaju da postane nemoguće ili nepreporučljivo slijetanje na aerodrom namjeravanog slijetanja.	v)	Barometarska visina (Pressure-altitude): Atmosferski pritisak izražen kroz apsolutnu visinu koja odgovara tom pritisku u standardnoj atmosferi;
m)	Anemometar (Anemometer): Instrument za mjerenje brzine vjeta;	z)	Centar informiranja u letu (Flight Information Centre - FIC): Jedinica uspostavljena za pružanje usluga informiranja u letu i usluga uzbunjivanja;
n)	Apsolutna visina (Altitude): Vertikalna udaljenost nivoa, tačke ili nekog objekta koji se smatra tačkom, mjerena od srednjeg nivoa mora;	aa)	Centar oblasne kontrole zračnog prometa (Area Control Centre): Jedinica uspostavljena u svrhu pružanja usluga kontrole zračnog prometa za kontrolirane letove u kontroliranoj oblasti u njenoj nadležnosti;
o)	Apsolutna visina/visina nadvišavanja prepreka (Obstacle Clearance Altitude/Height-OCA/H): Najniža apsolutna visina/visina iznad nadmorske visine praga piste ili aerodroma koja se koristi u svrhu minimalnog nadvišavanja prepreka;	bb)	Član letačke posade (Flight Crew Member): Licencirani član posade zadužen za dužnosti neophodne za izvođenje operacija zrakoplova tokom radnog vremena predviđenog za letenje;
p)	ATC jedinica (ATC Unit): Opšti pojam koji označava jedinicu oblasne kontrole zračnog prometa, prilazne kontrole zračnog prometa ili aerodromske kontrole zračnog prometa (aerodromski kontrolni toranj);	cc)	Deklarirani kapacitet (Declared Capacity): Mjera sposobnosti ATC sistema ili bilo kog njegovog podsistema ili operativne pozicije da pruži uslugu zrakoplovu tokom redovnih aktivnosti. Izražava se kao broj zrakoplova koji ulaze u određeni dio zračnog prostora u datom vremenskom periodu, uzimajući u obzir vremenske/meteorološke uvjete, konfiguraciju ATC jedinice, osoblje i raspoloživu opremu i sve druge faktore koji mogu uticati na opterećenje kontrolora zračnog prometa odgovornog za taj dio zračnog prostora;
r)	ATC odobrenje (Air Traffic Control Clearance): Odobrenje zrakoplovu za nastavak leta pod određenim uvjetima utvrđenim od strane kontrolora zračnog prometa;	dd)	Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine (Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation): Nadležna zrakoplovna vlast Bosne i Hercegovine;
s)	ATS jedinica (Air Traffic Service Unit): Opšti pojam koji označava jedinicu kontrole zračnog prometa, centar informiranja u letu ili ARO;	ee)	Državna nadzorna vlast / Nacionalno nadzorno tijelo (National Supervisory Authority): označava tijelo ili tijela koje je imenovala ili ustanovila Bosna i Hercegovina, kao svoja nacionalna ovlaštena tijela, u skladu sa Zakonom o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine, član 16. stav (1), i Pravilnikom kojim se uspostavlja okvir za stvaranje Jedinštenog evropskog neba, član 5. stav (1), i članom 4. Uredbe (EZ) broj 549/2004, koja se nalazi u Dodatku I navedenog pravilnika;
		ff)	Faza neizvjesnosti (Uncertainty Phase): Situacija kada postoji neizvjesnost u pogledu sigurnosti zrakoplova i putnika;
		gg)	Faza nužde (Emergency Phase): Opšti pojam koji označava fazu neizvjesnosti, fazu uzbune ili fazu opasnosti;
		hh)	Faza opasnosti (Distress Phase): Situacija kada postoji razlog za uvjerenje da zrakoplovu i putnicima prijete ozbiljna opasnost i da se zahtijeva hitna intervencija i pomoć;
		ii)	Faza uzbune (Alert Phase): Situacija kada postoji opravdana bojazan u pogledu sigurnosti zrakoplova i ljudi u njemu;

jj)	Geodetski datum (Geodetic Datum): Minimalni skup parametara potrebnih za definiranje lokacije i orijentacije lokalnog referentnog sistema u odnosu na globalni referentni sistem/okvir;		1) Rutinski podaci: postoji vrlo mala vjerovatnoća da korištenjem oštećenih podataka nastavak sigurnog leta ili slijetanje zrakoplova bude vrlo rizično sa mogućnošću katastrofe. 2) Bitni podaci: postoji mala vjerovatnoća da korištenjem oštećenih podataka nastavak sigurnog leta ili slijetanje zrakoplova bude vrlo rizično sa mogućnošću katastrofe. 3) Kritični podaci: postoji velika vjerovatnoća da korištenjem oštećenih podataka nastavak sigurnog leta ili slijetanje zrakoplova bude vrlo rizično sa mogućnošću katastrofe.
kk)	Geoid (Geoid): Površina jednakih potencijala (ekvipotencijalna površina) u polju Zemljine gravitacije koja se poklapa sa mirnom površinom srednjeg nivoa mora (MSL) kontinuirano produženom kroz kontinente;		
ll)	Granica važenja odobrenja (Clearance Limit): Tačka do koje je zrakoplov dobio ATC odobrenje;		
mm)	Gregorijanski kalendar (Gregorian Calendar): Opšteprihvaćeni kalendar koji je prvi put uveden 1582. godine za izračunavanje godine koja je bliža tropskoj godini nego godina u Julijanskom kalendaru (ISO 19108);	bbb)	Komercijalni zračni transport (Commercial Air Transport): Svaka zrakoplovna operacija koja uključuje transport putnika, tereta ili pošte za naknadu ili u najam;
nn)	IFR let (IFR Flight): Let koji se obavlja prema pravilima za instrumentalno letenje;	ccc)	Komunikacija kontrolor–pilot linkom za prijenos podataka (Controller–Pilot Data Link Communication – CPDLC): Sredstva komunikacije između kontrolora zračnog prometa i pilota koja koriste link za prijenos podataka za ATC komunikaciju;
oo)	Incident (Incident): Događaj, osim nesreće, povezan sa operacijama zrakoplova koji utiče ili može uticati na sigurnost operacija;	ddd)	Komunikacija linkom za prijenos podataka (Data Link Communication): Način komunikacije namijenjen za razmjenu poruka putem linka za prijenos podataka;
pp)	Informacije o prometu (Traffic Information): Informacija koju izdaje ATS jedinica kao upozorenje pilotu na drugi poznati ili posmatrani promet koji može biti u blizini položaja zrakoplova ili planirane rute leta i da pomogne pilotu da izbjegne sudar;	eee)	Komunikacija zrak-zemlja (Air-ground communication): Dvosmjerna komunikacija između zrakoplova i stanice ili lokacije na površini zemlje;
rr)	Instrumentalni meteorološki uvjeti (Instrument Meteorological Conditions - IMC): Meteorološki uvjeti (vidljivost, udaljenost od oblaka i baza oblaka) manji od minimuma utvrđenih za vizuelne meteorološke uvjete;	fff)	Konferencijska komunikacija (Conference Communications): Komunikacijska sredstva kojima se mogu voditi direktni razgovori između tri i više lokacija istovremeno;
ss)	Nivo obezbjeđenja integriteta podataka (Data Integrity Assurance Level): Stepen sigurnosti da zrakoplovni podaci ili njihova vrijednost nisu izgubljeni ili izmijenjeni od nastanka do odobrene izmjene;	ggg)	Komunikacija zasnovana na performansama (Performance Based Communication – PBC): Komunikacija zasnovana na specifikacijama performansi koje se primjenjuju na pružanje ATS usluga;
tt)	Izveštaj iz zraka (Air Report): Izveštaj iz zrakoplova u letu koji je sastavljen u skladu sa zahtjevima o javljanju pozicije i prosljeđivanju operativnih i/ili meteoroloških informacija;	hhh)	Kontrolirana oblast (Control Area): Kontrolirani zračni prostor koji se prostire iznad utvrđene granice iznad zemlje;
uu)	Jedinica transfera (Transferring Unit): ATC jedinica u procesu prijenosa odgovornosti za pružanje ATC usluga zrakoplovu sljedećoj ATC jedinici na ruti leta;	iii)	Kontrolirana zona (Control Zone): Kontrolirani zračni prostor koji se prostire od zemlje do određenog nivoa u visinu;
vv)	Jedinica prilazne kontrole zračnog prometa (Approach Control Unit): Jedinica uspostavljena da pruža usluge kontrole zračnog prometa kontroliranim letovima koji dolaze na ili odlaze sa jednog ili više aerodroma;	jjj)	Kontrolirani aerodrom (Controlled Aerodrome): Aerodrom na kome se aerodromskom prometu pruža usluga kontrole zračnog prometa;
zz)	Kalendar (Calendar): Diskretni vremenski referentni sistem koji daje osnovu za definiranje vremenskog položaja do rezolucije od jednog dana (ISO 19108);	kkk)	Kontrolirani let (Controlled Flight): Svaki let za koji je potrebno ATC odobrenje;
aaa)	Klasifikacija integriteta (Integrity Classification): Klasifikacija zasnovana na potencijalnom riziku koji proizilazi iz korištenja oštećenih podataka. Zrakoplovni podaci se po integritetu klasifikuju kao:	lll)	Kontrolirani zračni prostor (Controlled Airspace): Zračni prostor određenih dimenzija u kojem je obezbjeđena usluga kontrole zračnog prometa u skladu sa klasifikacijom zračnog prostora;
		mmm)	Kvalitet podataka (Data Quality): Stepem ili nivo pouzdanosti da pruženi podaci ispunjavaju zahtjeve korisnika u pogledu tačnosti, rezolucije i integriteta (ili ekvivalentnog nivoa sigurnosti), slijedljivosti, pravovremenosti, kompletnosti i formata;

nnn)	Ljudske mogućnosti (Human Performances): Ljudske sposobnosti i ograničenja koja utiču na sigurnost i efikasnost zrakoplovnih operacija;		
ooo)	Manevarska površina (Manouevring Area): Dio aerodroma namijenjen za polijetanje, slijetanje i taksiranje, izuzev stajanki;		
ppp)	Meteorološki biro (Meteorological Office): Biro uspostavljen u svrhu pružanja meteoroloških usluga u zračnoj plovidbi;		
rrr)	Minimalna apsolutna visina/visina snižavanja (Minimum Descent Altitude/Height – MDA/H): Unaprijed utvrđena apsolutna visina/visina tokom nepreciznog prilaznja ili prilaznja kruženjem ispod koje se snižavanje ne smije nastaviti bez potrebne vidljivosti zemaljskih orijentira;		- direktne izloženosti eksploziji, osim ukoliko povrede nisu nastale prirodnim uzrocima samopovrjeđivanjem ili povredom od strane drugih lica, ili su povrede nanešene slijepim putnicima skrivenim izvan područja dostupnih putnicima i posadi; ili 2) zrakoplov trpi oštećenje ili otkaz dijela konstrukcije koji: - ima negativan efekat na izdržljivost konstrukcije, performanse ili karakteristike zrakoplova; i - obično zahtijeva veće popravke ili zamjene oštećenih dijelova, osim otkaza ili oštećenja motora, kada je šteta ograničena na jedan motor, uključujući njegovu oplatu ili dodatke propelera, vrhova krila, antena, lopatica, sonde, guma, kočnica, točkova, aerodinamičke oplata, dijelova oplata, vrata stajnog trapa, vjetrobranskog stakla, (kao što su manja udubljenja ili rupe na oplati zrakoplova), ili manja oštećenja glavnih elisa, repnih elisa, stajnog trapa i onih nastalih od grada ili udara ptica (uključujući rupe na kućištima antena); 3) je zrakoplov nestao ili je u potpunosti nedostupan.
sss)	Međunarodni NOTAM ured (International NOTAM Office - NOF): Ured uspostavljen od strane države u svrhu razmjenjivanja NOTAM-a na međunarodnom nivou.		
ttt)	Mod (Mode): Broj ili slovo koje se odnosi na određeni razmak impulsa signala emitiranih od uređaja na zemlji (interogatora) koji šalju upite transponderu;		
uuu)	Nadzor zasnovan na performansama (Performance Based Surveillance – PBS): Nadzor zasnovan na specifikacijama performansi koje se primjenjuju na pružanje ATS usluga;	cccc)	Nivo (Level): Opšti pojam koji se odnosi na vertikalni položaj zrakoplova u letu i ima različito značenje: relativna visina, apsolutna visina ili nivo leta;
vvv)	Naredno odobrenje (Downstream Clearance): Odobrenje izdato zrakoplovu od strane ATC jedinice koja trenutno ne vrši kontrolu nad zrakoplovom;	dddd)	Nivo leta (Flight Level): Označava površinu stalnog atmosferskog pritiska određenu u odnosu na specifičnu vrijednost pritiska od 1013,2 hPa, koja je od drugih takvih površina razdvojena određenim intervalima pritiska;
zzz)	Navigacija zasnovana na performansama zrakoplova (Performance Based Navigation – PBN): Prostorna navigacija zasnovana na zahtjevima performansi za zrakoplove koji lete duž ATS rute, po proceduri instrumentalnog prilaza ili u određenom zračnom prostoru;	eeee)	Nivo krstarenja (Cruising Level): Nivo leta održavan tokom značajnog dijela leta;
aaaa)	Navigacijske specifikacije (Navigation Specification): Skup zahtjeva zrakoplova i letачke posade potrebnih za podršku operacija za navigaciju zasnovanu na performansama zrakoplova u određenom zračnom prostoru;	ffff)	NOTAM (Notice to Airmen): Telekomunikacijski distribuirana poruka koja sadrži informacije o uspostavljanju, stanju ili izmjeni zrakoplovnog sredstva, usluge, postupka ili opasnosti, čije je blagovremeno poznavanje neophodno osoblju koje učestvuje u pripremi i izvršavanju letenja;
bbbb)	Nesreća (Accident): Događaj koji je u vezi sa operacijom zrakoplova, kada se radi o zrakoplovu sa posadom, a dešava se u vremenskom periodu kada se bilo koja osoba ukrcala u avion sa namjerom da poleti i kada se ta osoba iskrcala iz aviona, ili u slučaju zrakoplova bez posade, koji se dešava u vremenskom periodu između momenta kada je zrakoplov spreman za let do momenta kada se prizemlji i kada se glavni pogonski sistemi isključe, a u kome: 1) je osoba smrtno ili ozbiljno povrijeđena kao rezultat: - boravka u zrakoplovu, - kontakta sa bilo kojim dijelom zrakoplova, uključujući dijelove koji su otpali ili otkinuti sa zrakoplova,	gggg)	Oblasna kontrola zračnog prometa (Area Control Service): Usluga kontrole zračnog prometa uspostavljena za kontrolirane letove u kontroliranoj oblasti;
		hhhh)	Oblast informiranja u letu (Flight Information Region - FIR): Dio zračnog prostora definiranih dimenzija unutar koga se pružaju usluge letnih informacija i usluge uzbuđivanja;
		iiii)	Ograničena zona (Restricted Area): Dio zračnog prostora definiranih dimenzija, iznad zemlje i teritorijalnih voda neke države, unutar kojeg je letenje zrakoplova ograničeno u skladu sa određenim uvjetima;
		jjjj)	Opasna zona (Danger Area): Zračni prostor definiranih dimenzija unutar kojeg, u određenim periodima, mogu postojati aktivnosti opasne po letenje zrakoplova;

kkkk)	Operativna površina (Movement Area): Dio aerodroma određen za polijetanje, slijetanje i taksiranje zrakoplova, koji se sastoji od manevarske površine i stajanki;	ccccc)	Prognoza (Forecast): Izjava o očekivanim meteorološkim uvjetima za određeno vrijeme ili period i za određenu oblast ili dio zračnog prostora;
llll)	Operator (Operator): Lice, organizacija ili preduzeće koje je angažirano ili nudi da se angažuje u operacijama zrakoplova;	dddd)	Prostorna navigacija (Area Navigation - RNAV): Način navigacije koji dozvoljava operacije zrakoplova na bilo kojoj željenoj putanji leta unutar dometa zemaljskih ili svemirskih navigacijskih sredstava ili u granicama mogućnosti sredstava koja se nalaze na zrakoplovu ili njihove kombinacije;
mmmm)	Generalna avijacija (General Aviation): Sve operacije zrakoplova osim komercijalnog zračnog prometa ili radova iz zraka;	eeee)	Provjera ciklične redundancije (Cyclic Redundancy Check - CRC): Matematički algoritam primijenjen na digitalno predstavljanje podataka koji obezbjeđuje nivo sigurnosti od gubitka ili izmjene podataka;
nnnn)	Organizacija: Pružatelj usluga zračne plovidbe ili subjekt koji obezbjeđuje upravljanje protokom zračnog prometa ili upravljanje zračnim prostorom;	ffff)	Pružatelj usluga u zračnom prometu: Bilo koje pravno ili fizičko lice koje pruža usluge u zračnom prometu za opšti zračni promet, uključujući i organizaciju koja je podnijela zahtjev za dobijanje sertifikata za pružanje tih usluga;
oooo)	Plan leta (Flight Plan): Određene informacije koje se dostavljaju ATS jedinicama, a odnose se na namjeravani let ili dio leta zrakoplova;	gggg)	Pružatelj usluga zračne plovidbe: Bilo koje pravno ili fizičko lice koje pruža usluge zračne plovidbe za opšti zračni promet, uključujući i organizaciju koja je podnijela zahtjev za dobijanje sertifikata za pružanje tih usluga;
pppp)	Podatak (Datum): Bilo koja veličina ili red veličina koje mogu da služe kao referenca ili osnova za izračunavanje drugih veličina (ISO 19104);	hhhh)	Putanja (Track): Projekcija putanje zrakoplova u odnosu na površinu zemlje čiji je smjer u bilo kojoj tački obično izražen u stepenima u odnosu na sjever (stvarni, magnetni ili koordinatni);
rrrr)	Poletno-sletna staza (Runway): Definirana pravougaona površina na kopnenom aerodromu pripremljena za slijetanje i polijetanje zrakoplova;	iiii)	Radio-navigacijska usluga (Radio navigation service): Usluga koja pruža informacije za navođenje ili podatke o poziciji za efikasne i sigurne operacije zrakoplova, uz podršku jednog ili više radio-navigacijskih sredstava;
ssss)	Prag (Threshold): Početak dijela poletno-sletne staze upotrebljiv za slijetanje;	jjjj)	Radio-telefonska komunikacija (Radiotelephony): Oblik radio-komunikacije prvenstveno namijenjen razmjeni informacija putem govora;
tttt)	Prijelazna apsolutna visina (Transition Altitude): Apsolutna visina na kojoj, odnosno, ispod koje se vertikalna pozicija zrakoplova izražava u vidu apsolutne visine (mjerena na osnovu QNH pritiska);	kkkk)	RNAV ruta (Area Navigation Route): ATS ruta uspostavljena za upotrebu od strane zrakoplova sposobnih da koriste prostornu navigaciju;
uuuu)	Prijelazni nivo (Transition level): Prvi nivo leta iznad prijelazne apsolutne visine koji se može koristiti;	llll)	Ruta na kojoj se pružaju savjetodavne usluge (Advisory Route): Određena ruta duž koje je dostupna savjetodavna usluga u zračnom prometu;
vvvv)	Prijelazna tačka (Change-over Point): Tačka na kojoj se očekuje da zrakoplov, navođen po segmentu ATS rute definiranom u odnosu na VOR, promijeni primarno radio-navigacijsko sredstvo u odnosu na koje se navodi sa onog iza na ono ispred zrakoplova;	mmmm)	Savjet za izbjegavanje prometa (Traffic Avoidance Advice): Savjet koji pruža ATS jedinica navodeći manevre da pilotu pomogne da izbjegne sudar;
zzzz)	Prepreka (Obstacle): Svi nepokretni (privremeni ili stalni) i pokretni objekti ili njihovi dijelovi koji: a) su smješteni na površini namijenjenoj za kretanje zrakoplova po tlu, ili b) probijaju definiranu površinu koja treba biti slobodna od prepreka zbog sigurnosti zrakoplova u letu, ili c) se nalaze izvan definiranih površina i ocijenjeni su kao opasni za zrakoplovnu navigaciju;	nnnn)	Savjetodavne usluge u zračnom prometu (Air Traffic Advisory Service): Usluge koje se pružaju unutar zračnog prostora deklariranog za pružanje savjetodavnih usluga, kako bi se osiguralo razdvajanje, u mjeri u kojoj je to moguće, između zrakoplova koji lete po IFR planovima leta;
aaaa)	Prilazna kontrola zračnog prometa (Approach Control Service): Usluga kontrole zračnog prometa za dolazne i odlazne kontrolirane letove;		
bbbb)	Principi ljudskog faktora (Human Factor Principles): Principi koji se primjenjuju u projektovanju i dizajniranju, certifikaciji, obuci, operacijama i održavanju u zrakoplovstvu i koji teže sigurnom povezivanju između ljudi i drugih komponenti sistema uzimajući u obzir ljudske mogućnosti;		

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

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

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

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

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

DIO DRUGI – OPŠTE ODREDBE

Član 3.

(Nadležni organ)

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

- (4) BHDCA će zaključiti odgovarajuće sporazume o saradnji kako bi osigurala adekvatan nadzor pružatelja ATS usluga koji posjeduje važeći certifikat druge države, a koji pruža usluge koje se odnose na zračni prostor u nadležnosti Bosne i Hercegovine.

Član 4.
(Usklađenost)

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

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

Član 5.
(Principi pružanja ATS usluga)

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

Član 6.
(Ciljevi pružanja ATS usluga)

Ciljevi pružanja ATS usluga su:

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

Član 7.
(Podjela ATS usluga)

ATS usluge obuhvataju sljedeće:

- Usluge pružanja kontrole zračnog prometa (*Air Traffic Control Service - ATC*), koje se, da bi se

ispunili ciljevi utvrđeni u članu 6. tač. a), b) i c) ovog pravilnika, dijele na:

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

Član 8.

(Utvrđivanje potreba za pružanjem ATS usluga)

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

Član 9.

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

- Imenovanje dijelova zračnog prostora ili aerodroma gdje se pružaju ATS usluge se vrši u skladu sa vrstom ATS usluga koje se pružaju.
- Imenovanje konkretnih dijelova zračnog prostora i konkretnih aerodroma vrši se na sljedeći način:
 - Oblasti informiranja u letu (*Flight Information Region – FIR*), oni dijelovi zračnog prostora u kojim se pružaju usluge letnih informacija i usluge uzbunjivanja;
 - Kontrolirane oblasti i kontrolirane zone (*Control Areas and Control Zones*), oni dijelovi zračnog prostora u kojim se pružaju usluge kontrole zračnog prometa:
 - za IFR letove,
 - oni dijelovi kontroliranog zračnog prostora gdje se usluge kontrole zračnog prometa takođe pružaju za VFR letove. Takvi dijelovi kontroliranog zračnog prostora su imenovani kao klase B, C ili D zračnog prostora;
 - Kontrolirane oblasti i kontrolirane zone određene unutar oblasti informiranja u letu čine sastavni dio te oblasti informiranja u letu.
 - Kontrolirani aerodromi (*Controlled Aerodromes*), oni aerodromi na kojim se pružaju usluge kontrole zračnog prometa za aerodromski promet.

Član 10.

(Klasifikacija zračnog prostora)

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

Član 11.

(Navigacija zasnovana na performansama zrakoplova – PBN navigacija)

- (1) Navigacijske specifikacije za primjenu navigacije zasnovane na performansama zrakoplova (*Performance Based Navigation – PBN*) propisuje BHDCA.
- (2) Kada je primjenljivo, navigacijske specifikacije za uspostavljene oblasti, projekcije letova na površinu zemlje ili ATS rute se propisuju na osnovu regionalnih sporazuma vezanih za zračnu plovidbu.
- (3) Propisane navigacijske specifikacije odgovaraju nivou komunikacija, navigacije i ATS usluga koje se pružaju u predmetnom dotičnom prostoru.

Član 12.

(Operacije komunikacija zasnovanih na performansama - PBC)

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

Član 13.

(Operacije nadzora zasnovane na performansama - PBS)

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

Član 14.

(Uspostavljanje i imenovanje ATS jedinica)

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

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

Član 15.

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

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

Član 16.

(Specifikacije za FIR)

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

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

Član 17.

(Specifikacije za kontrolirane oblasti)

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

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

Član 18.

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

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

Član 19.

(Specifikacije za kontrolirane zone)

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

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

Član 20.

(Identificiranje i označavanje ATS jedinica i zračnog prostora)

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

Član 21.

(Uspostavljanje i identificiranje ATS ruta)

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

Član 22.

(Uspostavljanje prijelaznih "change-over" tačaka na ATS rutama)

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

sredstava ili tehnički i operativni razlozi dozvoljavaju uspostavljanje prijelaznih tačaka na kraćim rutnim segmentima.

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

Član 23.

(Uspostavljanje i identificiranje značajnih tačaka na ATS rutama)

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

Član 24.

(Uspostavljanje i identificiranje standardnih ruta za taksiranje zrakoplova)

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

Član 25.

(Koordinacija između operatora i pružatelja ATS usluga)

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

Član 26.

(Koordinacija između vojnih vlasti i pružatelja ATS usluga)

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

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

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

Član 27.

(Koordinacija aktivnosti potencijalno opasnih za civilne zrakoplove)

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

Član 28.

(Zrakoplovni podaci)

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

Član 29.

(Koordinacija između pružatelja meteoroloških usluga i pružatelja ATS usluga)

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

Član 30.

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

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

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

Član 31.

(Minimalne visine leta)

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

Član 32.

(Pružanje usluga zrakoplovu u stanju nužde)

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

Član 33.

(Nepredviđene situacije u letu)

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

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

Član 34.

(Presretanje civilnih zrakoplova)

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

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

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

Član 35.

(Službeno vrijeme u pružanju ATS usluga)

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

Član 36.

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

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

Član 37.

(Upravljanje sigurnošću)

Svaka značajna promjena vezana za sigurnost ATS sistema, uključujući primjenu smanjenog minimuma razdavanja ili nove

procedure, uvešće se tek nakon što procjena sigurnosti pokaže da je dostignut prihvatljiv nivo sigurnosti. Posebnim propisom se utvrđuju zahtjevi nadzora nad promjenom tokom i nakon implementacije u svrhu provjere da li je zahtijevani nivo sigurnosti kontinuirano dostignut.

Član 38.

(Referentni sistemi)

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

Član 39.

(Poznavanje jezika)

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

Član 40.

(Aranžmani za nepredviđene situacije)

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

Član 41.

(Identificiranje i razgraničavanje zabranjenih, ograničenih i opasnih zona)

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

- (5) Prilikom uspostavljanja zabranjenih, ograničenih i opasnih zona, one bi trebale biti što je moguće manje i obuhvaćene jednostavnim geometrijskim granicama tako da se svi zainteresirani mogu lako upoznati sa detaljima.

Član 42.

(Pružatelj usluga dizajniranja IFR procedura)

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

DIO TREĆI – USLUGE KONTROLE ZRAČNOG PROMETA – ATC USLUGE

Član 43.

(Primjena)

Usluge kontrole zračnog prometa (ATC usluge) se pružaju:

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

Član 44.

(Pružanje ATC usluga)

Dijelovi ATC usluga, opisani u članu 7. tačka a) ovog pravilnika, pružaju se od strane različitih jedinica, i to:

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

Član 45.

(Operacije pružanja ATC usluga)

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

- (2) Informacije o kretanju zrakoplova, zajedno sa podacima o odobrenjima izdatim za takav zrakoplov, prikazuju se na takav način da omogućuje analizu istih u cilju održavanja efikasnog protoka prometa sa adekvatnim razdvajanjem između zrakoplova.
- (3) ATC jedinice su opremljene uređajima koji snimaju komunikaciju u pozadini i zvučno okruženje na operativnim radnim mjestima kontrolora zračnog prometa, sa mogućnošću snimanja operacija najmanje prethodna 24 sata.
- (4) Odobrenja koja izdaje ATC jedinica obezbjeđuju razdvajanje:
- između svih letova u zračnom prostoru klase A i B;
 - između IFR letova u zračnom prostoru klase C, D i E;
 - između IFR letova i VFR letova u zračnom prostoru klase C;
 - između IFR i specijalnih VFR letova;
 - između specijalnih VFR letova kada je to propisano procedurama pružatelja ATS usluga;
- osim toga, kada to zahtijeva zrakoplov i ako je to propisano procedurama pružatelja ATS usluga za slučajeve navedene u tački b) ovog stava, u zračnom prostoru klase D i E let može biti odobren bez obezbjeđenja razdvajanja u dijelovima leta koji se odvijaju u vizuelnim meteorološkim uvjetima.
- (5) ATS jedinica vrši razdvajanje na jedan od sljedećih načina:
- vertikalno razdvajanje vrši se dodjeljivanjem različitih nivoa leta izabranih iz:
 - odgovarajuće tabele nivoa krstarenja date u Prilogu 5. Naredbe o pravilima letenja zrakoplova, ili
 - modifikovane tabele nivoa krstarenja, kada je to propisano u skladu sa Prilogom 5. Naredbe o pravilima letenja zrakoplova za letove iznad FL 410,

gore navedeno neće se primjenjivati kada je odnos između nivoa leta i putanje propisan i kada je to drugačije navedeno u AIP-u ili ATC odobrenju;
 - horizontalno razdvajanje vrši se dodjeljivanjem:
 - longitudinalnog/uzdužnog razdvajanja, održavanjem razmaka između zrakoplova koji lete duž iste, konvergiraju ili lete putanjom suprotnog smjera, izraženog u jedinicama vremena ili rastojanja; ili
 - lateralnog/bočnog razdvajanja, održavanjem zrakoplova na različitim rutama ili u različitim geografskim oblastima;
 - mješovito razdvajanje, koje se sastoji od kombinacije vertikalnog i jednog ili drugog oblika razdvajanja opisanog u tački b) ovog stava, koristeći minimume za svako, koji može biti manji, ali ne manji od pola onog koji se koristi za svaki od kombiniranih elemenata kada se primjenjuju pojedinačno. Mješovito razdvajanje se primjenjuje samo na osnovu regionalnih navigacijskih sporazuma.
- (6) Za cjelokupan zračni prostor gdje se primjenjuje smanjeni minimum vertikalnog razdvajanja od 300 m (1000 ft) između FL 290 i FL 410, uključujući i FL 410, na regionalnoj osnovi se uspostavljaju programi za praćenje performansi održavanja visine zrakoplova koji lete na tim nivoima leta, u cilju osiguranja da kontinuirana primjena ovog minimuma vertikalnog razdvajanja zadovoljava ciljeve sigurnosti. Obim programa regionalnog praćenja treba da bude adekvatan za provođenje analiza performansi grupe zrakoplova i evaluaciju stabilnosti sistemske visinske greške.
- (7) Kada se primjenjuju RCP/RSP specifikacije, uspostavljaju se programi za praćenje performansi infrastrukture i uključenih zrakoplova u odnosu na RCP i/ili RSP specifikacije u cilju osiguranja da operacije u odgovarajućem zračnom prostoru kontinuirano dostižu zahtijevane ciljeve sigurnosti. Obim programa za praćenje je odgovarajući za procjenu komunikacijskih i/ili performansi nadzora.
- (8) Aranžmani za dijeljenje podataka o programima praćenja između regiona se uspostavljaju kroz regionalne sporazume.

Član 46.

(Minimumi razdvajanja)

- (1) Izbor minimuma razdvajanja za primjenu u datom dijelu zračnog prostora vrši se na sljedeći način:
- minimum razdvajanja se bira između onih koji su propisani u PANS-ATM ICAO Dokument 4444 – Procedure za pružanje usluga u zračnom prometu - Upravljanje zračnim prometom (*Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management*) i Dodatnim regionalnim procedurama ICAO Dokument 7030 – Dodatne regionalne procedure – Pravila letenja i usluge u zračnom prometu (*Regional Supplementary Procedures – Rules of the Air and Air Traffic Services*), ako je primjenljivo pod datim okolnostima, osim tamo gdje se koriste takvi tipovi navigacijskih sredstava ili preovladavaju okolnosti koje nisu obuhvaćene odredbama ICAO, tada se utvrđuju drugačiji minimumi razdvajanja, po potrebi, od strane:
 - pružatelja ATS usluga, uz prethodne konsultacije sa operatorima, za rute ili dijelove ruta koje se nalaze unutar suverenog zračnog prostora Bosne i Hercegovine;
 - regionalnih sporazuma o zrakoplovnoj navigaciji za rute ili dijelove ruta koje se nalaze iznad otvorenih vodenih površina ili iznad oblasti nedefiniranog suvereniteta.
 - izbor minimuma razdvajanja se vrši uz konsultacije sa odgovarajućim pružateljem ATS usluga odgovornim za pružanje ATS usluga u susjednom zračnom prostoru kada:
 - promet prelazi iz jednog u drugi susjedni zračni prostor;
 - su rute bliže granicama susjednog zračnog prostora nego što je primjenljivi minimum razdvajanja u datim okolnostima.
- (2) Detalji o izabranom minimumu razdvajanja i oblasti u kojoj se primjenjuju dostavljaju se:
- dotičnim ATS jedinicama; i
 - pilotima i operatorima putem AIP-a kada je razdvajanje zasnovano na upotrebi zrakoplova sa specifičnom navigacijskom opremom ili specifičnim navigacijskim tehnikama.

Član 47.

(Odgovornost za vršenje kontrole)

- Kontrolirani let je u bilo kom momentu pod kontrolom samo jedne ATC jedinice.
- Odgovornost za kontrolu svih zrakoplova koji lete unutar datog bloka zračnog prostora dodjeljuje se samo jednoj ATC jedinici. Kontrola jednog zrakoplova ili grupe zrakoplova se može delegirati drugim ATC jedinicama uz uvjet da je osigurana koordinacija između svih dotičnih ATC jedinica.

Član 48.

- (Transfer odgovornosti za vršenje kontrole – vrijeme ili mjesto)
- Između dvije jedinice, koje pružaju usluge oblasne kontrole zračnog prometa, odgovornost za kontrolu zrakoplova se prenosi sa jedinice koja pruža usluge oblasne kontrole

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

Član 49.

(Koordinacija transfera odgovornosti)

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

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

Član 50.

(ATC odobrenje)

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

Član 51.

(Sadržaj odobrenja)

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

Član 52.

(Odobrenja za letove na transoničnim brzinama)

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

Član 53.

(Ponavljjanje odobrenja i informacija vezanih za sigurnost)

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

Član 54.

(Koordinacija odobrenja)

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

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

Član 55.

(Upravljanje protokom zračnog prometa)

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

Član 56.

(Kontrola kretanja osoba i vozila na aerodromima)

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

- c) vozila daju prvenstvo drugim vozilima u skladu sa instrukcijama ATS jedinice;
- d) bez obzira na tačke a), b) i c) ovog stava, vozila i vozila koja vuku zrakoplove moraju poštovati instrukcije dobijene od aerodromskog kontrolnog tornja.

DIO ČETVRTI – USLUGE INFORMIRANJA U LETU

Član 57. (Primjena)

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

Član 58.

(Obim pružanja usluga informiranja u letu)

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

Član 59.

(Emitiranje usluga operativnog informiranja u letu)

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

Član 60.

(HF emitiranje usluga operativnog informiranja u letu)

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

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

Član 61.

(VHF emitiranje usluga operativnog informiranja u letu)

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

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

Član 62.

(Usluge emitiranja govornog automatskog informiranja u završnoj kontroliranoj oblasti)

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

Član 63.

(Usluge automatskog informiranja u završnoj kontroliranoj oblasti prijenosom podataka)

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

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

Član 64.
(ATIS usluge)

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

Član 65.

(ATIS usluge za zrakoplove u dolasku i odlasku)

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

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

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

Član 66.

(ATIS usluge za zrakoplove u dolasku)

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

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

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

Član 67.

(ATIS usluge za zrakoplove u odlasku)

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

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

DIO PETI – USLUGE UZBUNJIVANJA

Član 68.

(Primjena)

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

neki drugi način poznati pružatelju usluga u zračnom prometu;

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

Član 69.

(Obavještavanje spasilačko-kordinacijskog centra)

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

- 1) nakon faze uzbunjivanja; dalji pokušaji uspostavljanja komunikacije sa zrakoplovom i šira istraga ne daju rezultate i upućuju na mogućnost da je zrakoplov u opasnosti, ili kada
 - 2) se smatra da je potrošeno svo gorivo u zrakoplovu, ili ga ima nedovoljno da bi zrakoplov operativno bio siguran, ili kada
 - 3) su primljene informacije koje upućuju na to da je operativnost zrakoplova umanjena u toj mjeri da će vjerovatno zahtijevati prinudno slijetanje zrakoplova, ili kada
 - 4) su primljene informacije ili je realno izvjesno da će zrakoplov izvršiti ili je izvršio prinudno slijetanje; osim kada postoji realna izvjesnost da zrakoplovu i putnicima i posadi ne prijete teška i neposredna opasnost i da se ne zahtijeva hitno pružanje pomoći.
- (2) Obavještenje sadrži sljedeće informacije, ako su dostupne, i to navedenim redom:
- a) riječi INCERFA, ALERFA ili DETRESFA, u zavisnosti od toga koja je faza stanja nužde;
 - b) naziv organizacije i podaci o osobi koja dostavlja informaciju;
 - c) priroda stanja nužde;
 - d) značajni podaci iz plana leta;
 - e) informacije o ATS jedinici koja je posljednja uspostavila kontakt, vrijeme kontakta i upotrijebljeno sredstvo komunikacije;
 - f) posljednji izvještaj o poziciji i način na koji je utvrđen;
 - g) boja i prepoznatljive oznake na zrakoplovu;
 - h) informacija o opasnim materijama koje se prevoze, ako ima takvih;
 - i) svaka aktivnost preduzeta od organizacije koja šalje obavještenje;
 - j) ostale relevantne primjedbe.

Ako bilo koji dio navedenih informacija nije bio na raspolaganju u momentu obavještanja spasilačko-koordinacijskog centra, treba biti zatražen od strane ATS jedinice prije proglašavanja faze opasnosti, ako postoji realna izvjesnost da će doći do proglašenja ove faze.

- (3) Osim obavještenja iz stava (1) ovog člana, spasilačko-koordinacijski centar, bez odlaganja, dobija:
 - a) sve korisne dodatne informacije, naročito one koje se odnose na razvoj stanja nužde u narednim fazama;
 - b) informaciju da stanje nužde više ne postoji.
- (4) Obustavljanje aktivnosti koje je pokrenuo spasilačko-koordinacijski centar je odgovornost tog centra.

Član 70.

(Upotreba komunikacijskih sredstava i objekata)

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

Član 71.

(Praćenje i iscrtavanje pozicije zrakoplova u stanju nužde)

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

Član 72.

(Informacije koje se dostavljaju operatoru)

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

Član 73.

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

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

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

Član 74.

(Zrakoplovne mobilne usluge, komunikacija zrak-zemlja - Opšte)

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

Član 75.

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

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

Član 76.

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

- (1) Oprema za komunikaciju zrak-zemlja omogućava dvosmjernu komunikaciju između jedinice koja pruža usluge oblasne kontrole zračnog prometa i adekvatno opremljenog zrakoplova koji leti bilo gdje u okviru kontrolirane oblasti.
- (2) Kad god je to izvodljivo, oprema za komunikaciju zrak-zemlja za centre oblasne kontrole zračnog prometa omogućava direktnu, brzu i stalnu dvosmjernu komunikaciju bez statičkih smetnji.
- (3) Kada se putem zrak-zemlja komunikatora govorni komunikacijski kanali zrak-zemlja koriste za oblasnu kontrolu zračnog prometa, potrebno je napraviti odgovarajuće aranžmane kako bi se omogućila direktna govorna komunikacija pilot-kontrolor.

Član 77.

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

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

Član 78.

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

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

Član 79.

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

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

Član 80.

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

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

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

Član 81.

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

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

Član 82.

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

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

- komunikacija normalno može biti uspostavljena unutar 15 sekundi; i
- b) Štampanu komunikaciju, kada se zahtijeva postojanje zapisa; vrijeme prijena poruke za ovakvu vrstu komunikacije ne smije biti duže od 5 minuta.
- (3) U svim slučajevima kada se zahtijeva automatski prijenos podataka do i/ili od kompjutera/računara pružatelja usluga u zračnom prometu, mora se obezbijediti pogodna oprema za automatsko snimanje.
- (4) Komunikacijska oprema koja se zahtijeva u članu 81. stav (2) tač. a), b) i c) obuhvata direktnu govornu komunikaciju sa mogućnošću vođenja konferencijske komunikacije.
- (5) Komunikacijska oprema koja se zahtijeva u članu 81. stav (2) tačka d) obuhvata direktnu govornu komunikaciju sa mogućnošću vođenja konferencijske komunikacije, pri čemu komunikacija normalno može biti uspostavljena unutar 15 sekundi.
- (6) Sva oprema za direktnu govornu komunikaciju ili komunikaciju putem prijena podataka između ATS jedinica međusobno i između ATS jedinica i drugih jedinica opisanih u članu 81. ovog pravilnika ima mogućnost automatskog snimanja.
- (7) Snimci podataka i komunikacija, kako se zahtijeva u stavovima (3) i (6) ovog člana, čuvaju se na period od najmanje 30 dana.

Član 83.

(Komunikacija između FIR-ova)

- (1) Centri informiranja u letu i centri oblasne kontrole zračnog prometa imaju opremu za komunikaciju sa svim susjednim centrima za informiranje u letu i centrima oblasne kontrole zračnog prometa.
- (2) Ova komunikacijska oprema u svim slučajevima obuhvata kreiranje poruka u obliku pogodnom za zadržavanje kao trajnih zapisa i dostavljanje u skladu sa prijelaznim vremenima definiranim u regionalnim sporazumima o zračnoj plovidbi.
- (3) Osim ako nije drugačije propisano na bazi regionalnih sporazuma o zračnoj plovidbi, komunikacijska oprema između centara oblasne kontrole zračnog prometa koji opslužuju granične kontrolirane oblasti dodatno obuhvata direktnu govornu komunikaciju i, tamo gdje je primjenljivo, komunikaciju putem prijena podataka, sa automatskim snimanjem, pri čemu se radi transfer kontrole putem radara, ADS-B ili ADS-C podataka, komunikacija može uspostaviti trenutno, a za druge svrhe komunikacija normalno može biti uspostavljena unutar 15 sekundi.
- (4) Kada se to zahtijeva sporazumom između Bosne i Hercegovine i drugih država, u cilju izbjegavanja ili smanjivanja potreba za presretanjem u slučajevima odstupanja od dodijeljenog kursa, oprema za komunikacije između susjednih centara za informiranje u letu ili oblasnih centara kontrole zračnog prometa, drugačija od one propisane u stavu (3) ovog člana, obuhvata direktnu govornu komunikaciju ili u kombinaciji sa komunikacijom putem prijena podataka. Ova komunikacijska oprema ima mogućnost automatskog snimanja.
- (5) Komunikacijska oprema iz stava (4) ovog člana omogućava da komunikacija normalno može biti uspostavljena unutar 15 sekundi.
- (6) Susjedne ATS jedinice trebaju biti povezane u svim slučajevima kada postoje posebne okolnosti. Posebne okolnosti mogu nastati zbog povećane gustine prometa, vrste operacija zrakoplova i/ili načina na koji je zračni prostor organiziran i mogu postojati i u situaciji kada kontrolirane oblasti i/ili zone nisu susjedne ili nisu još uvijek uspostavljene.

- (7) Kada su lokalni uvjeti takvi da je potrebno predati zrakoplov susjednoj kontroliranoj oblasti prije polaska, jedinica prilazne kontrole zračnog prometa i/ili aerodromski kontrolni toranj trebaju biti povezani sa centrom oblasne kontrole zračnog prometa koji pruža usluge u susjednoj oblasti.
- (8) Komunikacijska oprema iz stavova (6) i (7) ovog člana obuhvata direktnu govornu komunikaciju ili u kombinaciji sa komunikacijom putem prijena podataka, sa automatskim snimanjem, pri čemu se radi transfer kontrole putem radara, ADS-B ili ADS-C podataka, komunikacija može uspostaviti trenutno, a za druge svrhe komunikacija normalno može biti uspostavljena unutar 15 sekundi.
- (9) U svim slučajevima kada se zahtijeva automatska razmjena podataka između računara pružatelja usluga u zračnom prometu mora se obezbijediti pogodna oprema za automatsko snimanje.
- (10) Snimci podataka i komunikacija, kako se zahtijeva u stavu (5) ovog člana, čuvaju se na period od najmanje 30 dana.

Član 84.

(Komunikacija između FIR-ova)

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

Član 85.

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

- (1) Oprema za dvosmjernu radio-telefonsku komunikaciju je dostupna aerodromskom kontrolnom tornju za kontroliranje vozila na manevarskim površinama, osim tamo gdje se smatra da je komunikacija vizuelnim signalima dovoljna.
- (2) Gdje uvjeti nalažu, za kontroliranje vozila na manevarskim površinama će se koristiti odvojeni komunikacijski kanali. Mora se obezbijediti pogodna oprema za automatsko snimanje na svim ovim kanalima.
- (3) Snimci podataka i komunikacija, kako se zahtijeva u stavu (2) ovog člana, čuvaju se na period od najmanje 30 dana.

Član 86.

(Automatsko snimanje podataka o nadzoru)

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

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

Član 87.

(Meteorološke informacije - Opšte)

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

pojava u blizini aerodroma koje su opasne za operacije zrakoplova, a naročito u zonama penjanja i prilaza.

- (3) Kada su računarski obrađeni podaci za gornji zračni prostor dostupni ATS jedinicama u digitalnom obliku za korištenje njihovim računarima, sadržaj, format i aranžmani za prijenos trebaju biti usaglašeni između pružatelja meteoroloških usluga u zračnoj plovidbi i pružatelja usluga u zračnom prometu.

Član 88.

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

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

Član 89.

(Meteorološke informacije – Jedinice prilazne kontrole zračnog prometa)

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

odgovarajući pokazivači u aerodromskom kontrolnom tornju i meteorološkoj stanici, gdje takva stanica postoji.

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

Član 90.

(Meteorološke informacije – Aerodromski kontrolni toranj)

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

Član 91.

(Meteorološke informacije – Komunikacijske stanice)

Kada je to neophodno za pružanje usluga letnih informacija, trenutni meteorološki izvještaji i prognoze se dostavljaju komunikacijskim stanicama. Kopije takvih informacija se prosljeđuju centrima informiranja u letu i centrima oblasne kontrole zračnog prometa.

Član 92.

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

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

Član 93.

(Informacije o operativnom statusu navigacijskih sredstava)

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

Član 94.

(Informacije o neupravljanim slobodnim balonima)

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

Član 95.

(Informacije koje se tiču vulkanskih aktivnosti)

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

Član 96.

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

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

Član 97.

(Stupanje na snagu)

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

Broj 1-3-02-2-554-1/19
17. marta 2020. godine
Banja Luka

V.d. generalnog direktora
Željko Travar, s. r.

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

1. Oznake za ATS rute i navigacijske specifikacije

- 1.1 Svrha sistema rutnih oznaka i navigacijskih specifikacija primjenljivih za specifične ATS rute, segmente ATS ruta ili oblasti je da omogući i pilotima i pružatelju usluga u zračnom prometu da u obzir uzmu sljedeće zahtjeve:
 - a) da nedvosmisleno ukazuje na određenu ATS rutu, bez potrebe da se pribjegava upotrebi geografskih koordinata ili drugih načina da se ista opiše;
 - b) da povezuje ATS rutu sa specifičnom vertikalnom strukturom zračnog prostora, ako je primjenljivo;
 - c) da ukazuje na zahtijevani nivo tačnosti navigacijskih performansi tokom leta duž ATS rute ili unutar određene oblasti; i
 - d) da ukazuje da se dotična ruta prvenstveno ili isključivo koristi za određene tipove zrakoplova.
- 1.2 U svrhu ispunjavanja gorenavedenih zahtjeva, sistem oznaka:
 - a) omogućava identificiranje bilo koje ATS rute na jednostavan i jedinstven način;
 - b) izbjegava suvišne informacije/redundantnost;
 - c) je upotrebljiv i za zemaljske i za zračne automatizacione sisteme; i
 - d) dozvoljava maksimalnu sažetost za operativnu upotrebu; i
 - e) omogućava dovoljnu mogućnost proširenja koja zadovoljava buduće zahtjeve bez potrebe za suštinskim promjenama.
- 1.3 Kontrolirane, preporučene i nekontrolirane ATS rute, sa izuzetkom standardnih dolaznih i odlaznih ruta, identificiraju se na način koji je opisan u daljem tekstu.

2. Struktura oznaka

- 2.1 Oznaka ATS rute se sastoji od osnovne oznake, sa dodatkom, ako je potrebno:
 - a) jednog prefiksa, kako je to opisano u tački 2.3 ovog dodatka; i
 - b) jednog dodatnog slova, kako je to opisano u tački 2.4 ovog dodatka;
 - 2.1.1 Broj karaktera koji formiraju oznaku ne smije preći šest.
 - 2.1.2 Broj karaktera koji formiraju oznaku treba da bude, kada god je to moguće, maksimalno pet.
- 2.2 Osnovna oznaka se sastoji od jednog slova engleskog alfabeta čiji nastavak čini broj od 1 do 999.
 - 2.2.1 Izbor se vrši od sljedećih u nastavku navedenih slova engleskog alfabeta:
 - a) A, B, G, R za rute koje čine dio regionalne mreže ATS ruta i nisu oblasne zrakoplovne rute;
 - b) L, M, N, P za oblasne zrakoplovne rute koje čine dio regionalne mreže ATS ruta;
 - c) H, J, V, W za rute koje ne čine dio regionalne mreže ATS ruta i nisu oblasne zrakoplovne rute; i
 - d) Q, T, Y, Z za oblasne zrakoplovne rute koje ne čine dio regionalne mreže ATS ruta.
- 2.3 Kada je primjenljivo, jedno dodatno slovo se dodaje kao prefiks osnovnoj oznaci u skladu sa sljedećim:
 - a) slovo K da ukaže na rute na maloj visini uspostavljene prvenstveno za helikoptere;
 - b) slovo U da ukaže da je ruta ili njen dio uspostavljen za gornji zračni prostor;
 - c) slovo S da ukaže na rute uspostavljene isključivo za upotrebu od strane nadzvučnih zrakoplova tokom

- ubrzanja, usporavanja i tokom leta nadzvučnom brzinom.
- 2.4 Kada su propisana od strane pružatelja ATS usluga ili na osnovu regionalnih sporazuma o zračnoj plovidbi, dodatna slova se mogu dodati nakon osnovne oznake ATS rute koja je u pitanju u cilju ukazivanja na tip usluge koja se pruža u skladu sa sljedećim:
- slovo F da ukaže da se na ruti ili njenom dijelu pružaju samo savjetodavne usluge;
 - slovo G da ukaže da se na ruti ili njenom dijelu pružaju samo usluge informiranja u letu.

3. Dodjeljivanje osnovnih oznaka

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

4. Upotreba oznaka u komunikaciji

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

DODATAK 2 – PRINCIPI UPRAVLJANJA USPOSTAVLJANJEM I IDENTIFICIRANJEM ZNAČAJNIH TAČAKA

1. Uspostavljanje značajnih tačaka

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

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

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

- 2.1.1 Kad god je to izvodljivo, značajne tačke dobijaju naziv sa referencom u odnosu na prepoznatljivu i preporučuje se poznatu geografsku lokaciju.
- 2.1.2 Prilikom izbora naziva značajne tačke, mora se obratiti pažnja da se osigura da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
- naziv ne smije stvarati teškoće u izgovoru za pilote ili ATS osoblju prilikom razgovora na jeziku koji se koristi za ATS komunikaciju. Kada naziv geografske lokacije na lokalnom jeziku, koji je dodijeljen značajnoj tački, stvara poteškoće u izgovoru, bira se skraćena ili sažeta verzija naziva, koja treba da zadrži geografske značajnosti koliko god je to moguće. Primjer: FUERSTENFELDBRUCK = FURSTY;
 - naziv treba da bude lako prepoznatljiv u govornoj komunikaciji i da ne izaziva dvosmislenost i zabunu u odnosu na nazive drugih značajnih tačaka u istoj oblasti. Dodatno, naziv ne smije da izaziva zabunu u odnosu na drugu komunikaciju koja se vrši između pilota i osoblja pružatelja ATS usluga;
 - naziv treba da se sastoji, ako je to moguće, od najmanje šest slova i da ga čine bar dva, ali ne više od tri sloga;
 - izabrani naziv je isti i za značajnu tačku i za radio-navigacijsko sredstvo po kojem je tački dodijeljen naziv.

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

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

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

- 3.1 Kada postoji zahtjev da se uspostavi značajna tačka na poziciji koja nije označena pozicijom radio-navigacijskog sredstva, a koristi se za ATC svrhe, dodjeljuje joj se jedinstveno petoslovno lako izgovorljivo kodno ime (*name-code*). Ovo kodno ime je naziv, a istovremeno i kodirana oznaka značajne tačke.
- 3.2 Kodno ime se bira tako da se izbjegnu poteškoće u izgovoru za pilote ili ATS osoblje prilikom razgovora na jeziku koji se koristi za ATS komunikaciju. Primjer: ADOLA, KODAP.
- 3.3 Kodno ime treba da bude lako prepoznatljivo u govornoj komunikaciji i da ne izaziva dvosmislenost i zabunu u odnosu na nazive drugih značajnih tačaka u istoj oblasti.

- 3.4 Jedinstveno, petoslovno, lako izgovorljivo kodno ime, koje je dodijeljeno značajnoj tački, ne dodjeljuje se nijednoj drugoj značajnoj tački. Kada postoji potreba za izmještanjem značajne tačke, izabraće se novo kodno ime. U slučaju da se želi zadržati određeno kodno ime za ponovnu upotrebu na drugoj lokaciji, takvo kodno ime se neće koristiti prije isteka perioda od 6 mjeseci.
- 3.5 Zahtjevi država vezano za jedinstvena petoslovna kodna imena se podnose regionalnim uredima ICAO-a na koordinaciju.
- 3.6 U oblastima gdje nije uspostavljen sistem stalnih ruta ili rute koje slijede zrakoplovi zavise od operativnih razloga, značajne tačke se određuju i o njima se izvještava izražavanjem WGS-84 geografskih koordinata, osim ako stalno uspostavljena značajna tačka služi kao izlazna i/ili ulazna tačka u takve oblasti, tada će biti označena u skladu sa važećim zahtjevima u poglavljima 2. i 3. ovog dodatka.

4. Upotreba oznaka u komunikaciji

- 4.1 Naziv izabran u skladu sa poglavljem 2. ili 3. ovog dodatka se koristi da uputi na značajnu tačku u govornoj komunikaciji. Ako se naziv u običnom/svakodnevnom jeziku za značajnu tačku označenu prema poziciji radio-navigacijskog sredstva, izabran u skladu sa tačkom 2.1 ovog dodatka, ne koristi, biće zamijenjen kodiranom oznakom, koja će u govornoj komunikaciji biti izgovarana u skladu sa ICAO izgovornim alfabetom.
- 4.2 U štampanoj i kodiranoj komunikaciji se koriste samo kodirane oznake ili izabrana kodna imena da ukažu na značajne tačke.

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

- 5.1 U svrhu omogućavanja da pružatelj ATS usluga dobije informacije koje se odnose na kretanje zrakoplova u letu, potrebno je da se izabrane značajne tačke naznače kao tačke izvještavanja/javljanja.
- 5.2 Prilikom uspostavljanja takvih tačaka, u obzir treba uzeti sljedeće:
- tip pružene ATS usluge;
 - obim uobičajenog prometa;
 - tačnost sa kojom su zrakoplovi u stanju da se pridržavaju važećeg plana leta;
 - brzina zrakoplova;
 - primijenjeni minimum razdvajanja;
 - kompleksnost strukture zračnog prostora;
 - metode kontrole koje se primjenjuju;
 - početak i kraj značajnih faza leta (penjanje, poniranje, promjena smjera/pravca, itd.);
 - procedure transfera kontrole;
 - aspekti sigurnosti i potrage i spašavanja;
 - radno opterećenje u pilotskoj kabini i tokom komunikacije zrak-zemlja.
- 5.3 Tačke izvještavanja/javljanja se uspostavljaju kao "obavezne" ili "na zahtjev".
- 5.4 Prilikom uspostavljanja "obaveznih" tačaka izvještavanja/javljanja primjenjuju se sljedeći principi:
- "obavezne" tačke izvještavanja/javljanja se ograničavaju na minimalan potreban broj za redovno pružanje informacija ATS jedinicama o kretanju zrakoplova u letu, imajući na umu potrebu da radno opterećenje u kokpitu i radno opterećenje kontrolora i radno opterećenje tokom komunikacije zrak-zemlja bude minimalno;
 - dostupnost radio-navigacijskih sredstava ne treba obavezno da određuje njihovo određivanje kao "obaveznih" tačaka izvještavanja/javljanja;

- "obavezne" tačke izvještavanja/javljanja ne moraju obavezno biti uspostavljene na granicama FIR-a ili kontrolirane oblasti.
- 5.5 Tačke izvještavanja/javljanja "na zahtjev" mogu se uspostaviti u odnosu na zahtjeve pružanja ATS usluga za dodatnim izvještavanjem/javljanjem o poziciji kada to zahtijevaju uvjeti prometa.
- 5.6 Određivanje "obaveznih" i "na zahtjev" tačaka izvještavanja/javljanja se redovno prati u svrhu održavanja minimalnih potrebnih zahtjeva na redovno izvještavanje/javljanje o poziciji da bi se osiguralo efikasno pružanje ATS usluga.
- 5.7 Redovno izvještavanje/javljanje iznad "obaveznih" tačaka izvještavanja/javljanja ne treba sistematski da bude obavezno za sve letove u svim okolnostima. Prilikom primjene ovog principa, posebnu pažnju treba obratiti na sljedeće:
- ne treba zahtijevati da zrakoplovi velikih brzina, koji lete na velikim visinama, vrše redovno izvještavanje/javljanje o poziciji iznad svih tačaka izvještavanja/javljanja uspostavljenih kao "obavezne" za zrakoplove malih brzina i malih visina;
 - ne treba zahtijevati od zrakoplova koji prolazi kroz završnu kontroliranu oblast da vrši redovno izvještavanje/javljanje o poziciji onoliko često koliko to rade dolazeći i zrakoplovi u odlasku.
- 5.8 U oblastima gdje gorenavedeni principi, vezano za uspostavljanje tačaka izvještavanja/javljanja, ne bi bili izvodljivi, može se uspostaviti sistem izvještavanja/javljanja sa referisanjem na meridijane geografske dužine ili paralele geografske širine izražene u cijelim stepenima.

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

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

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

2. Kreiranje oznaka

2.1 Oznaka u običnom/svakodnevnom jeziku

- 2.1.1 Oznaka za standardne odlazne i dolazne rute u običnom/svakodnevnom jeziku se sastoji od:
- osnovne oznake; iza koje slijedi
 - oznaka validnosti; iza koje slijedi

- c) oznaka rute, kada se zahtijeva; iza koje slijedi
 - d) riječ "departure" ili "arrival"; iza koje slijedi
 - e) riječ "visual", ako je ruta uspostavljena za upotrebu od strane zrakoplova koji lete u skladu sa VFR.
- 2.1.2 Osnovna oznaka je naziv ili kodno ime značajne tačke na poziciji gdje počinje standardna odlazna ili standardna dolazna ruta.
- 2.1.3 Oznaka validnosti je broj između 1 i 9.
- 2.1.4 Oznaka rute je jedno slovo engleskog alfabeta. Slova "I" i "O" se ne smiju koristiti.

2.2 Kodirana oznaka

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

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

3. Dodjeljivanje oznaka

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

4. Dodjeljivanje oznaka validnosti

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

5. Primjeri upotrebe običnog/svakodnevnog jezika i kodiranih oznaka

- 5.1 *Primjer 1:* Standardna odlazna ruta – instrumentalna:
- a) oznaka u običnom/svakodnevnom jeziku: BRECON ONE DEPARTURE
 - b) kodirana oznaka: BCN 1
- 5.1.1 *Značenje:* Ova oznaka označava standardnu instrumentalnu odlaznu rutu koja se završava značajnom tačkom BRECON (osnovna oznaka). BRECON je radio-navigacijsko sredstvo sa identificiranjem BCN (osnovna oznaka kodirane oznake). Oznaka validnosti ONE (1 u kodiranoj oznaci) označava ili da je originalna verzija rute u upotrebi ili da je napravljena promjena sa prethodne verzije NINE (9) na novu efektivnu verziju ONE (1) (vidjeti 4.3 ovog dodatka). Odsustvo oznake rute (vidjeti 2.1.4 i 3.2 ovog dodatka) označava da je samo jedna ruta, u ovom slučaju odlazna ruta, uspostavljena sa referencom na BRECON.
- 5.2 *Primjer 2:* Standardna dolazna ruta – instrumentalna:
- a) oznaka u običnom/svakodnevnom jeziku: KODAP TWO ALPHA ARRIVAL
 - b) kodirana oznaka: KODAP 2 A
- 5.2.1 *Značenje:* Ova oznaka označava standardnu instrumentalnu dolaznu rutu koja počinje u značajnoj tački KODAP (osnovna oznaka). KODAP je značajna tačka koja nije definirana u odnosu na poziciju radio-navigacijskog sredstva i zbog toga joj je dodijeljen petoslovni naziv-kod u skladu sa Dodatkom 2 ovog pravilnika. Oznaka validnosti TWO (2) označava da je napravljena promjena u odnosu na prethodnu verziju KODAP (1) na novu efektivnu verziju TWO (2). Oznaka rute ALPHA (A) označava jednu ili više ruta uspostavljenih sa referencom na KODAP i predstavlja specifičan karakter dodijeljen toj ruti.

- 5.3 *Primjer 3:* Standardna odlazna ruta – vizuelna:
- a) oznaka u običnom/svakodnevnom jeziku: ADOLA FIVE BRAVO DEPARTURE VISUAL
 - b) kodirana oznaka: ADOLA 5 B
- 5.3.1 *Značenje:* Ova oznaka označava standardnu odlaznu rutu za kontrolirane VFR letove koja se završava u značajnoj tački ADOLA, značajna tačka nije definirana u odnosu na poziciju radio-navigacijskog sredstva i zbog toga joj je dodijeljeno petoslovno kodno ime u skladu sa Dodatkom 2 ovog pravilnika. Oznaka validnosti FIVE (5) označava da je napravljena promjena u odnosu na prethodnu verziju FOUR (4) na novu efektivnu verziju FIVE (5). Oznaka rute BRAVO (B) označava jednu ili više ruta uspostavljenih sa referencom na ADOLA i predstavlja specifičan karakter dodijeljen toj ruti.

6. Kreiranje oznaka za MLS/RNAV prilazne procedure

6.1 Oznaka u običnom/svakodnevnom jeziku

- 6.1.1 Oznaka u običnom/svakodnevnom jeziku za MLS/RNAV prilazne procedure se sastoji od:
- a) "MLS"; iza koga slijedi
 - b) osnovna oznaka; iza koje slijedi
 - c) oznaka validnosti; iza koje slijedi
 - d) oznaka rute; iza koje slijedi
 - e) riječ "approach"; iza koje slijedi
 - f) oznaka poletno-sletne staze za koju je procedura uspostavljena.
- 6.1.2 Osnovna oznaka je naziv ili kodno ime značajne tačke u kojoj počinje prilazna procedura.
- 6.1.3 Oznaka validnosti je broj između 1 i 9.
- 6.1.4 Oznaka rute je jedno slovo engleskog alfabeta. Slova "I" i "O" se ne smiju koristiti.
- 6.1.5 Oznaka poletno-sletne staze se određuje u skladu sa članom 71. Pravilnika o aerodromima.

6.2 Kodirana oznaka

- 6.2.1 Kodirana oznaka MLS/RNAV prilazne procedure se sastoji od:
- a) "MLS"; iza koga slijedi
 - b) kodirana oznaka ili kodno ime značajne tačke opisane u tački 6.1.1 b) ovog dodatka; iza koje slijedi
 - c) oznaka validnosti opisana u tački 6.1.1 c) ovog dodatka; iza koje slijedi
 - d) oznaka rute opisana u tački 6.1.1 d) ovog dodatka; iza koje slijedi
 - e) oznaka poletno-sletne staze opisana u tački 6.1.1 f) ovog dodatka.

6.3 Dodjeljivanje oznaka

- 6.3.1 Dodjeljivanje oznaka za MLS/RNAV prilazne procedure se vrši u skladu sa poglavljem 3. ovog dodatka. Procedurama koje imaju identične putanje ali različite profile leta dodjeljuju se različite oznake rute.
- 6.3.2 Slovo oznake rute za MLS/RNAV prilazne procedure se dodjeljuje jedinstveno za sve prilaze na aerodrom sve dok se ne iskoriste sva slova. Samo tada se slova u oznaci rute mogu ponavljati. Upotreba iste oznake rute za dvije rute koje koriste istu MLS zemaljsku opremu nije dozvoljena.
- 6.3.3 Dodjeljivanje oznake validnosti za prilazne procedure vrši se u skladu sa poglavljem 4. ovog dodatka.

6.4 Primjer upotrebe običnog/svakodnevnog jezika i kodiranih oznaka

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

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

7. Upotreba oznaka u komunikaciji

7.1 U govornoj komunikaciji se koriste samo oznake koje su kreirane za obični/svakodnevi jezik. U svrhu identifikiranja ruta, riječi "departure", "arrival" i "visual"

opisane u tačkama 2.1.1 d) i 2.1.1 e) smatraju se sastavnim dijelom oznake u običnom/svakodnevnom govoru.

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

8. Prikaz ruta i procedura kontroli zračnog prometa

8.1 Detaljan opis svake trenutno važeće standardne odlazne i/ili dolazne rute/prilazne procedure, uključujući oznaku za upotrebu u običnom/svakodnevnom jeziku i kodiranu oznaku, prikazan je na radnoj poziciji na kojoj su rute/procedure dodijeljene zrakoplovu kao dio ATC odobrenja, ili su na drugi način od značaja u pružanju usluga kontrole zračnog prometa.

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

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

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

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

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

1. Pružatelj usluga u zračnoj plovitbi uspostavlja i/ili osigurava pružanje usluge dizajniranja procedura za instrumentalno letenje.
2. BHDCA je nadležna za odobravanje procedura za instrumentalno letenje kroz postupak prihvatanja promjena u funkcionalnom ATM sistemu.
3. Procedure za instrumentalno letenje se dizajniraju na osnovu kriterija utvrđenih u zahtjevima propisa koji reguliraju ovu oblast.

4. Pružatelj usluga dizajniranja procedura za instrumentalno letenje, koji dizajnira proceduru za aerodrom ili zračni prostor u nadležnosti Bosne i Hercegovine, ispunjava uvjete utvrđene u propisima koji reguliraju ovu oblast.
5. Pružatelj usluga dizajniranja procedura za instrumentalno letenje ima uspostavljen sistem upravljanja kvalitetom koji provodi u svakoj fazi procesa dizajniranja procedura za instrumentalno letenje.
6. BHDCA donosi poseban propis kojim se utvrđuju zahtjevi iz tačaka 3, 4, i 5. ovog dodatka, a takođe tim propisom se utvrđuju zahtjevi za održavanje i periodičnu reviziju procedura za instrumentalno letenje koje se koriste na aerodromima i u zračnom prostoru u nadležnosti Bosne i Hercegovine, s tim da interval za periodičnu reviziju procedura za instrumentalno letenje ne prelazi pet godina.