

Na osnovu člana 51 stav 2 Zakona o vazdušnom saobraćaju ("Službeni list CG", broj 30/12), uz prethodnu saglasnost Ministarstva saobraćaja i pomorstva, Agencija za civilno vazduhoplovstvo, donijela je

## **PRAVILNIK O IZMJENAMA I DOPUNAMA PRAVILNIKA O STANDARDIMA I KRITERIJUMIMA ZA NESMETANU UPOTREBU OPERATIVNIH POVRŠINA, OBJEKATA, UREĐAJA I OPREME NA AERODROMU**

### **Član 1**

U Pravilniku o standardima i kriterijumima za nesmetanu upotrebu operativnih površina, objekata, uređaja i opreme na aerodromu ("Službeni list CG", broj 29/14), u članu 1 stav 3 mijenja se i glasi:

"(3) Odredbe ovog pravilnika primjenjuju se na sve aerodrome koji imaju certifikat aerodroma koji izdaje Agencija za civilno vazduhoplovstvo (u daljem tekstu: Agencija)."

### **Član 2**

U članu 2 stav 1 mijenja se i glasi:

"(1) Izrazi upotrijebljeni u ovom pravilniku imaju sljedeća značenja:

- 1) **aerodrom** (*aerodrome*) je određeno područje na zemlji ili vodi (uključujući sve objekte, instalacije i opremu) namijenjeno u potpunosti ili djelimično za kretanje, polijetanje, slijetanje i boravak vazduhoplova,
- 2) **aerodromski svjetlosni far** (*aerodrome beacon*) je svjetlosni far namijenjen uočavanju lokacije aerodroma iz vazduha,
- 3) **bljeskalica** (*capacitor discharge light*) je sijalica punjena gasom u kojoj se putem električnog pražnjenja visokog napona proizvodi vrlo kratak bljesak visokog intenziteta,
- 4) **bljuzgavica** (*slush*) je vodom natopljeni snijeg koji se pri gaženju petom i prstima na tlo raspljuskuje unaokolo, sa specifičnom težinom od 0.5 do 0.8,
- 5) **certifikovani aerodrom** (*certified aerodrome*) je aerodrom čijem operatoru je izdat certifikat,
- 6) **deklinacija stanice** (*station declination*) je razlika između nultog radijala VOR-a i geografskog sjevera, određenog u trenutku kalibrisanja stanice VOR-a,
- 7) **efektivni intenzitet svijetla bljeskalice** (*effective intensity*) je efektivni intenzitet svijetla bljeskalice, koji je adekvatan intenzitetu stalnog izvora svijetla iste boje posmatranog sa iste udaljenosti u istim uslovima,
- 8) **elipsoidna visina** (*geodetska visina*) (*ellipsoid height* (*geodetic height*)) je visina koja se odnosi na referentni elipsoid, a predstavlja dužinu normale elipsoida od tačke na fizičkoj površini Zemlje do tačke njenog prodora kroz površinu elipsoida,
- 9) **geodetski referentni sistem** (*geodetic datum*) je najmanji broj parametara potrebnih za utvrđivanje lokacije i orijentacije lokalnog referentnog sistema u odnosu na globalni referentni sistem/okvir,
- 10) **geoid** (*geoid*) je ekvipotencijalna površina u gravitacionom polju Zemlje koja se poklapa sa srednjim nivoom mora (MSL) koja se kontinuirano pruža ispod kontinenata,
- 11) **glavna poletno-sletna staza** (*primary runway*) je poletno-sletna staza koja se po pravilu koristi prva, uvijek kada to uslovi dopuštaju,
- 12) **gregorijanski kalendar** (*Gregorian calendar*) je kalendar u opštoj upotrebi;
- 13) **horizontalna vidljivost duž poletno-sletne staze** (*runway visual range –RVR*) je udaljenost do koje pilot vazduhoplova može da vidi oznake na površini iste ili svijetla koja označavaju poletno-sletnu stazu ili svijetla centralne linije poletno-sletne staze,
- 14) **identifikacioni znak aerodroma** (*aerodrome identification sign*) je oznaka na aerodromu postavljena kao pomoć u identifikaciji aerodroma iz vazduha,
- 15) **instrumentalna poletno-sletna staza** (*instrument runway*) je jedan od sljedećih tipova poletno-sletnih staza namijenjenih operacijama vazduhoplova zasnovanih na instrumentalnom prilazu:
  - a) **poletno-sletna staza za neprecizni prilaz** (*non-precision approach runway*) je poletno- sletna staza opremljena vizuelnim i nevizuelnim sredstvima, namijenjena za slijetanje nakon operacija tipa A instrumentalnog prilaza pri vidljivosti ne manjoj od 1000 m,
  - b) **poletno-sletna staza za precizni prilaz kategorije I** (*precision approach runway, category I*) je poletno-sletna

staza, opremljena vizuelnim i nevizuelnim sredstvima, namijenjena za slijetanje nakon operacija tipa B instrumentalnog prilaza sa visinom odluke (DH) višom od 60 m (200 stopa), pri vidljivosti većoj od 800 m ili horizontalnoj vidljivosti duž poletno-sletne staze većoj od 550 m,

- c) **poletno-sletna staza za precizni prilaz kategorije II** (*precision approach runway, category II*) je poletno-sletna staza opremljena vizuelnim i nevizuelnim sredstvima namijenjena za slijetanje nakon operacija tipa B instrumentalnog prilaza sa visinom odluke (DH) od 60 m (200 stopa) do 30 m (100 stopa), pri horizontalnoj vidljivosti duž poletno-sletne staze većoj od 300 m,
  - d) **poletno-sletna staza za precizni prilaz kategorije III** (*precision approach runway, category III*) je poletno-sletna staza opremljena vizuelnim i nevizuelnim sredstvima namijenjena za slijetanje nakon operacija tipa B instrumentalnog prilaza, do i duž površine poletno-sletne staze i namijenjena za operacije vazduhoplova:
    - (1) A. sa visinom odluke (DH) nižom od 30m (100 stopa), ili bez visine odluke, ako je horizontalna vidljivost duž poletno-sletne staze veća od 175m,
    - (2) B. sa visinom odluke (DH) nižom od 15m (50 stopa), ili bez visine odluke, ako je horizontalna vidljivost duž poletno-sletne staze manja od 175 m, ali ne manja od 50 m.,
    - (3) C. bez visine odluke (DH) i bez ograničenja horizontalne vidljivosti duž poletno-sletne staze."
- 16) **integritet (vazduhoplovnog podatka)** (*integrity (aeronautical data)*) je stepen potpunosti vazduhoplovnog podatka koja garantuje da vazduhoplovni podatak i njegova vrijednost nisu izgubljeni ili izmijenjeni od trenutka njegovog nastanka ili ovlašćene dopune,
- 17) **kalendar** (*calendar*) je diskretni vremenski referentni sistem koji služi kao osnova za definisanje vremenskog položaja sa vremenskom jedinicom jednog dana (ISO 19108),
- 18) **klasifikacioni broj kolovoza** (*pavement classification number-PCN*) je broj koji izražava nosivost podloge za neograničeni broj operacija,
- 19) **klasifikacioni broj vazduhoplova** (*aircraft classification number -ACN*) je broj koji izražava relativni uticaj vazduhoplova na kolovoz za specifičnu standardnu kategoriju posteljice,
- 20) **klasifikacija integriteta (vazduhoplovnog podatka)** je klasifikacija podataka na osnovu potencijalnog rizika uzrokovanog upotrebom netačnih podataka na osnovu kojeg se vazduhoplovni podaci klasifikuju kao:
  - a) rutinski podaci: postoji veoma mala vjerovatnoća da će prilikom upotrebe netačnih rutinskih podataka sigurnost leta i slijetanje vazduhoplova biti ozbiljno ugroženi uz mogućnost katastrofalnih posljedica;
  - b) bitni podaci: postoji mala vjerovatnoća da će prilikom upotrebe netačnih bitnih podataka sigurnost leta i slijetanje vazduhoplova biti ozbiljno ugroženi uz mogućnost katastrofalnih posljedica; i
  - c) kritični podaci: postoji velika vjerovatnoća da će prilikom upotrebe netačnih kritičnih podataka sigurnost leta i slijetanje vazduhoplova biti ozbiljno ugroženi uz mogućnost katastrofalnih posljedica,
- 21) **koeficijent upotrebljivosti** (*usability factor*) je procenat vremena za koje korišćenje poletno-sletne staze ili sistema poletno-sletnih staza nije ograničeno zbog bočne komponente vjetrova,
- 22) **kvalitet podataka** (*data quality*) je stepen ili nivo pouzdanosti da dobijeni podaci ispunjavaju zahtjeve korisnika u pogledu tačnosti, rezolucije i potpunosti,
- 23) **lampa** je rasvjetno tijelo u kompletu sa sijalicom,
- 24) **lomljivi objekat** (*frangible object*) je objekat male mase oblikovan tako da se pod pritiskom lomi, izvije ili popusti pod naletom vazduhoplova kako bi predstavljao najmanju opasnost za vazduhoplov,
- 25) **mala gustina saobraćaja na aerodromu** (*aerodrome traffic density*) je kada broj operacija u srednje opterećenom satu nije veći od 15 po jednoj poletno-sletnoj stazi ili tipično manje od ukupno 20 operacija na svim poletno-sletnim stazama aerodroma, gdje je broj operacija u srednje opterećenom satu aritmetička sredina broja operacija tokom godine, dnevnog najprometnijeg sata, a jedna operacija, kao pojam, sadrži jedno slijetanje i jedno polijetanje,
- 26) **manevarska površina** (*manoeuvring area*) je dio aerodroma na zemlji ili vodi (osim platforme) određen za polijetanje, slijetanje ili kretanje vazduhoplova,
- 27) **međupozicija za čekanje** (*intermediate holding position*) je u cilju kontrole saobraćaja, posebno označeno mjesto na kojem vazduhoplov u vožnji i vozila moraju po nalogu aerodromske kontrole leta da se zaustave i čekaju odobrenje za nastavak kretanja,
- 28) **mjesto za čekanje na servisnoj saobraćajnici** (*road-holding position*) je posebno označen položaj na servisnoj saobraćajnici na kojem vozila mogu da budu zaustavljena da čekaju,

- 29) **načela ljudskih faktora** (*human factors principles*) su načela koja se primjenjuju u vazduhoplovnom dizajnu, certifikovanju, obuci, operacijama i održavanju u cilju postizanja sigurnog međuodnosa između čovjeka i drugih djelova sistema, uzimajući u obzir aspekt ljudskih performansi,
- 30) **nadmorska visina aerodroma** (*aerodrome elevation*) je nadmorska visina najviše tačke površine za slijetanje,
- 31) **neinstrumentalna poletno-sletna staza** (*non-instrument runway*) je poletno-sletna staza namijenjena za operacije vazduhoplova zasnovane na postupcima vizuelnog prilaza ili procedure instrumentalnog prilaza do tačke nakon koje prilaz može da se nastavi u vizuelnim meteorološkim uslovima (VMC),
- 32) **nezavisna paralelna polijetanja** (*independent parallel departures*) su istovremena polijetanja sa paralelnih ili približno paralelnih instrumentalnih poletnih staza,
- 33) **nezavisni paralelni prilazi** (*independent parallel approaches*) su istovremeni prilazi po zamišljenim produženim osama na paralelne ili približno paralelne instrumentalne sletne staze, gdje nijesu propisani radarski uslovi razdvajanja između vazduhoplova,
- 34) **normalno područje letjenja** (*normal flight zone (NFZ)*) je područje van zaštićenog područja od laserskog zračenja (LFFZ, LCFZ ili LSFZ), ali je zaštićeno od jakog laserskog zračenja da bi se spriječilo biološko oštećenje oka,
- 35) **objavljene dužine** (*declared distances*)
- a) **raspoloživa dužina za zalet** (*take-off run available (TORA)*) je dužina staze objavljena kao raspoloživa i pogodna za zalet vazduhoplova kod polijetanja,
  - b) **raspoloživa dužina za polijetanje** (*take-off distance available (TODA)*) je raspoloživa dužina za zalet vazduhoplova sa dodatkom predpolja, ako isto postoji,
  - c) **raspoloživa dužina za ubrzavanje i zaustavljanje** (*accelerate stop distance available (ASDA)*) je raspoloživa dužina za zalet zajedno sa dužinom staze za zaustavljanje, ako ista postoji,
  - d) **raspoloživa dužina za slijetanje** (*landing distance available (LDA)*) je dužina poletno-sletne staze koja je iskazana kao raspoloživa i pogodna za kretanje po zemlji vazduhoplova u slijetanju,
- 36) **objekat za odleđivanje/zaštitu od zaleđivanja** (*de-icing/anti-icing facility*) je objekat na kojem se otklanjaju mraz, led ili snijeg sa vazduhoplova (odleđivanje) kako bi se osigurale čiste površine i/ili gdje se čiste površine vazduhoplova zaštićuju od mraza ili leda, nakupljanja snijega ili bljuzgavice, za određeno vremensko razdoblje (zaštita od zaleđivanja),
- 37) **okretište na stazi** (*runway turn pad*) je određena površina na aerodromu na zemlji neposredno uz poletno-sletnu stazu namijenjena okretanju (vazduhoplova) za 180°,
- 38) **operativna površina** (*movement area*) je dio aerodroma određen za polijetanje, slijetanje i vožnju vazduhoplova, koji se sastoji od manevarske površine i platforme(i),
- 39) **ortometrijska visina** (*orthometric height*) je visina tačke u odnosu na geoid, određena kao visina od srednjeg nivoa mora,
- 40) **osnovna staza poletno-sletne staze** (*runway strip*) je određena površina oko poletno-sletne staze i staze za zaustavljanje, ako ista postoji, uključujući i površinu poletno-sletne, odnosno staze za zaustavljanje, a namijenjena je za:
- a) smanjenje rizika oštećenja vazduhoplova u slučaju izlijetanja sa poletno-sletne staze i
  - b) zaštitu vazduhoplova u letu iznad poletno-sletne staze i staze za zaustavljanje, ako ista postoji, tokom operacija slijetanja ili polijetanja,
- 41) **osnovna staza rulne staze** (*taxiway strip*) je površina uz rulnu stazu, uključujući i rulnu stazu, namijenjena zaštitu vazduhoplova tokom rulanja po toj stazi i smanjenju rizika od oštećenja vazduhoplova u slučaju nenamjernog skretanja sa rulne staze,
- 42) **oznaka** (*marking*) je simbol ili grupa simbola izvedena na operativnoj površini sa ciljem jasnog isticanja vazduhoplovnih informacija,
- 43) **označivač** (*marker*) je oznaka postavljena iznad nivoa tla u cilju upozorenja na prepreku ili označavanja granice,
- 44) **paralelne ili približno paralelne poletno-sletne staze** (*near parallel runways*) su poletno-sletne staze koje se ne sijeku i čije produžene ose imaju ugao konvergencije/divergencije od 15° ili manje,
- 45) **parkirno mjesto vazduhoplova** (*aircraft stand*) je označena površina na platformi namijenjena za parkiranje vazduhoplova,
- 46) **platforma** (*apron*) je određena površina na aerodromu na zemlji, namijenjena smještaju vazduhoplova u cilju ukrcaja i iskrcaja putnika, utovara i istovara tereta ili pošte, snabdijevanja gorivom, i parkiranja ili održavanja vazduhoplova,

- 47) **područje dodira** (*touchdown zone*) je dio poletno-sletne staze smješten iza praga, a koji vazduhoplovi u slijetanju prvo dotaknu,
- 48) **područje letjenja slobodno od laserskog zračenja** (*laser-beam free flight zone (LFFZ)*) je vazdušni prostor u neposrednoj blizini aerodroma gdje je djelovanje svjetlosnih zraka u vazduhu ograničeno do nivoa koji neće uzrokovati vizualno ometanje pilota,
- 49) **područje letjenja sa ograničenim laserskim zračenjem** (*laser-beam critical flight zone (LCFZ)*) je vazdušni prostor u neposrednoj blizini aerodroma, ali iznad LFFZ, gdje je djelovanje svjetlosnih zraka u vazduhu ograničeno do nivoa koji neće zaslijepiti pilota,
- 50) **područje letjenja osjetljivo na lasersko zračenje** (*laser-beam sensitive flight zone (LSFZ)*) je vazdušni prostor van i ne blizu LFFZ i LCFZ, gdje je djelovanje svjetlosnih zraka u vazduhu ograničeno do nivoa kojim se neće prouzrokovati zaslijepljivanje bljeskom ili efektom refleksije,
- 51) **pokazivač smjera slijetanja** (*landing direction indicator*) je vizuelni pokazivač trenutnog smjera slijetanja i polijetanja,
- 52) **poletno-sletna staza** (*runway*) je utvrđena pravougaona površina na aerodromu na zemlji, namijenjena za polijetanje i slijetanje vazduhoplova,
- 53) **pomjereni prag** (*displaced threshold*) je prag koji nije na početku poletno-sletne staze,
- 54) **potvrda aerodroma** (*aerodrome certificate*) je dokument koji operatoru aerodroma izdaje Agencija za civilno vazduhoplovstvo kojom se potvrđuje usaglašenost sa zahtjevima definisanim u Pravilniku o uslovima koje mora da zadovolji operator aerodroma za izdavanje kao i način izdavanja uvjerenja o sposobnosti–certifikata aerodroma,
- 55) **pouzdanost sistema rasvjete** (*lighting system reliability*) je vjerovatnoća da je cijeli sistem rasvjete ispravan i funkcionalan u okviru određenih odstupanja,
- 56) **površina za čekanje** (*holding bay*) je određena površina na kojoj vazduhoplov može da bude zadržan ili mimoiden, kako bi se olakšalo kretanje vazduhoplova,
- 57) **površina za odleđivanje/zaštitu od zaleđivanja** (*de-icing/anti-icing pad*) je površina koja obuhvata unutrašnju površinu za parkiranje vazduhoplova i spoljašnju površinu predviđenu za kretanje dvije ili više mobilnih jedinica sa opremom za odleđivanje/zaštitu od zaleđivanja, a namijenjena postupku odleđivanja/zaštite od zaleđivanja,
- 58) **površina za postavljanje znaka** (*signal area*) je površina na aerodromu namijenjena za postavljanje površinskih znakova,
- 59) **površina za slijetanje** (*landing area*) je dio operativne površine namijenjen za slijetanje ili polijetanje vazduhoplova,
- 60) **pozicija za čekanje** (*runway-holding position*) je označen položaj namijenjen zaštiti poletno-sletne staze, površine ograničenja prepreka, ili kritičnih/osjetljivih zona ILS-a/MLS-a, na kojem vazduhoplovi u vožnji po tlu i vozila moraju da se zaustave i čekaju, osim ukoliko im nadležna kontrola vazdušnog saobraćaja nije drugačije dozvolila,
- 61) **prag** (*threshold*) je početak dijela poletno-sletne staze upotrebljiv za slijetanje,
- 62) **prepreka** (*obstacle*) su svi nepokretni (privremeni ili stalni) i pokretni objekti, ili njihovi djelovi, koji:
- su smješteni na površini namijenjenoj za kretanje vazduhoplova po tlu, ili
  - probijaju površinu koja će, zbog sigurnosti vazduhoplova u letu, da bude slobodna od prepreka,
- 63) **periodična provjera redundantnosti** (*cyclic redundancy check - CRC*) je matematički algoritam namijenjen zaštiti digitalnih podataka od gubitka ili promjene istih,
- 64) **predpolje** (*clearway*) je određena pravougaona površina na kopnu ili vodenoj površini pod kontrolom operatora aerodroma, definisana i pripremljena kao odgovarajuća površina iznad koje vazduhoplov može da obavi dio svog početnog uspona do određene visine,
- 65) **rame** (*shoulder*) je površina uz ivicu kolovoza izrađena tako da omogućava prelaz sa kolovoza na površinu okolnog terena,
- 66) **rampa** (*barrette*) je tri ili više jediničnih izvora svijetla poprečno raspoređenih na maloj udaljenosti, tako da iz daljine daju sliku kratke svjetlosne rampe,
- 67) **razdvojene paralelne operacije** (*segregated parallel operations*) su istovremene operacije na paralelnim ili približno paralelnim instrumentalnim poletno-sletnim stazama kada se jedna koristi isključivo za slijetanje, a druga isključivo za polijetanje,
- 68) **referentna dužina površine za vazduhoplov** (*aeroplane reference field length*) je najmanja dužina površine potrebne za polijetanje pri najvećoj propisanoj težini polijetanja, na nivou mora, u uslovima standardne atmosfere, u mirnom vazduhu, na površini bez nagiba, kao što je to definisano u odgovarajućem letaćkom priručniku vazduhoplova na osnovu:

- a) propisanog certifikata odgovarajućih vlasti ili
- b) odgovarajućih podataka proizvođača vazduhoplova,

Pojam dužina površine podrazumijeva balansiranu dužinu površine za vazduhoplove, ako je primjenjivo, ili udaljenost potrebnu za polijetanje u drugim slučajevima,

- 69) **referentna tačka aerodroma** (*aerodrome reference point*) je geografski položaj geometrijskog središta nekog aerodroma,
- 70) **referentni sistem** (*datum*) je sistem koji se može upotrijebiti kao referenca ili osnova za izračunavanje drugih podataka (ISO 19104),
- 71) **rulna staza** (*taxiway*) je određena površina na aerodromu na zemlji, namijenjena za vožnju vazduhoplova, povezivanje poletno-sletne staze sa platformom, kao i međusobno povezivanje drugih dijelova aerodroma, uključujući:
  - a) **brzu izlaznu rulnu stazu** (*rapid exit taxiway*) koja je rulna staza povezana sa poletno-sletnom stazom pod ostrim uglom i projektovana da omogući vazduhoplovu koji je sletio skretanje brzinom većom od one koja se postiže na drugim izlaznim rulnim stazama, u cilju maksimalnog skraćivanja zauzetosti poletno-sletne staze,
  - b) **rulnu stazu do parkirnog mjesta** (*aircraft stand taxiway*) koja je dio platforme određen kao rulna staza, isključivo namijenjena za prilaz vazduhoplova parkirališnim mjestima,
  - c) **rulnu stazu na platformi** (*apron taxiway*) koja je dio sistema rulnih staza na platformi, namijenjena osiguranju vozne rute preko platforme,
- 72) **servisna saobraćajnica** (*road*) je utvrđena ruta na operativnoj površini, namijenjena isključivo za kretanje vozila,
- 73) **sigurnosna površina kraja poletno-sletne staze** (*runway end safety area (RESA)*) je površina iza zaštitnog područja poletno-sletne staze, namijenjena smanjenju rizika oštećenja vazduhoplova u slučaju da sleti ispred ili se zaustavi iza površine poletno-sletne staze,
- 74) **služba za upravljanje platformom** (*apron management service*) je služba koja upravlja aktivnostima i kretanjem vazduhoplova i vozila na platformi,
- 75) **snijeg (na zemlji)** (*snow (on the ground)*):
  - a) **suvi snijeg** (*dry snow*) je snijeg koji vjetar može da oduva. Ako je stisnut rukom, on će po ispuštanju da se rasprši. Specifična težina je  $<0,35$ ,
  - b) **mokri snijeg** (*wet snow*) je snijeg koji će, ako je stisnut rukom, da se slijepi formirajući snježnu grudvu. Specifična težina je od 0,35 do 0,49,
  - c) **zbijeni snijeg** (*compacted snow*) je snijeg koji se zbijen u čvrstu masu opire daljem sabijanju i držaće se zajedno ili se lomi na komade ako se podigne. Specifična težina je  $\geq 0,50$ ,
- 76) **spособnosti čovjeka** (*human performance*) su psihofizičke mogućnosti i ograničenja čovjeka koje imaju uticaj na sigurnost i efikasnost vazduhoplovnih operacija,
- 77) **srednja gustina saobraćaja na aerodromu** je kada je broj operacija u srednje opterećenom satu od 16 do 25 po jednoj poletno-sletnoj stazi ili tipično, između ukupno 20 do 35 operacija na svim poletnosletnim stazama aerodroma,
- 78) **stalno svjetlo** (*fixed light*) je svjetlo stalnog inteziteta posmatrano sa određene tačke,
- 79) **staza za polijetanje** (*take-off runway*) je staza namijenjena samo za polijetanje,
- 80) **staza za zaustavljanje** (*stopway*) je određena površina pravougaonog oblika na kraju raspoloživog dijela poletne staze namijenjena za zaustavljanje vazduhoplova u slučaju odustajanja od polijetanja,
- 81) **svjetlosni far** (*aeronautical beacon*) je svjetlosni izvor sa kontinuiranim ili bljeskajućim svjetlom, vidljiv iz svih smjerova, sa svrhom označavanja određene tačke na zemlji,
- 82) **svjetlosni far za oznaku opasnosti** (*hazard beacon*) je svjetlosni izvor koji se koristi za označavanje opasnosti za vazдушnu plovidbu,
- 83) **svjetlosni identifikacioni far** (*identification beacon*) je vazduhoplovni svjetlosni izvor koji odašilje kodirani signal u cilju identifikacije određene referentne tačke,
- 84) **tačnost** (*accuracy*) je stepen usaglašenosti između procijenjene ili izmjerene vrijednosti i stvarne vrijednosti,
- 85) **undulacija geoida** (*geoid undulation*) je pozitivna (iznad) ili negativna (ispod) udaljenost geoida od matematičkog referentnog elipsoida. Prema definiciji elipsoida u Svjetskom geodetskom sistemu – 1984 (WGS-84), razlika između elipsoidne visine i ortometrijske visine predstavlja undulaciju geoida,

- 86) **ukrštanje rulnih staza** (*taxiway intersection*) je ukrštanje dviju ili više rulnih staza,
- 87) **uočeno mjesto** (*hot spot*) je lokacija na aerodromskoj operativnoj površini sa istorijom ili potencijalnim rizikom od sudara ili nehotičnog upada na poletno-sletnu stazu, i gdje je potrebna povećana pažnja pilota/vozača,
- 88) **vazduhoplovna rasvjeta na tlu** (*aeronautical ground light*) je svaki sistem rasvjete posebno namijenjen za pomoć u vazdušnoj plovidbi, osim svjetala na samom vazduhoplovu,
- 89) **velika gustina saobraćaja na aerodromu** je kada je broj operacija u srednje opterećenom satu unutar raspona od 26 ili više po jednoj poletno-sletnoj stazi, ili tipično više od ukupno 35 kretanja na svim poletno-sletnim stazama aerodroma,
- 90) **vrijeme prekopčavanja rasvjete** (*switch-over time (light)*) je vrijeme potrebno za preklon kod promjene izvora napajanja, pri čemu se jačina svijetla, mjerena u određenom smjeru, umanju za 50% i zatim opet poveća za 50%, uz uslov da je prethodno intenzitet svijetla bio 25% ili više,
- 91) **vrijeme zaštite** (*holdover time*) je očekivani vremenski interval u kojem će površine vazduhoplova, tretirane sredstvom protiv zamrzavanja, da budu zaštićene od nastajanja leda ili mraza i nakupljanja snijega,
- 92) **zavisni paralelni prilazi** (*dependent parallel approaches*) su istovremeni prilazi na paralelne ili približno paralelne instrumentalne poletno-sletne staze, gdje su propisani radarski minimumi razdvajanja između vazduhoplova na produženim osama sletnih staza,
- 93) **zaštitna svijetla poletno-sletne staze** (*runway guard lights*) je sistem rasvjete kojim se piloti ili vozači vozila obavještavaju da su pred ulazom na aktivnu poletno-sletnu stazu,
- 94) **zaštićene zone leta** (*protected flight zones*) je posebno utvrđen vazdušni prostor u cilju smanjenja opasnog dejstva laserskog isijavanja,
- 95) **znak sa nepromjenljivom informacijom** (*fixed message sign*) je znak koji daje samo jednu trajno postavljenu informaciju,
- 96) **znak sa promjenljivim informacijama** (*variable message sign*) je znak koji može da prikazuje nekoliko prethodno utvrđenih informacija ili da bude bez informacije,
- 97) **zona bez prepreka** (*obstacle free zone*) je vazdušni prostor iznad unutrašnje prilazne površine, unutrašnjih prelaznih površina i površine prekinutog slijetanja, kao i dijela zaštitnog područja poletnosletne staze ograničenog tim površinama, koji nije probijen nikakvom nepokretnom preprekom osim lakog i lomljivog uređaja namijenjenog za sigurnost vazdušne plovidbe. “

### Član 3

Član 6 briše se.

### Član 4

U Prilogu 1, tačka 1.1 podtačka 1.1.2 mijenja se i glasi:

„1.1.2) Operator aerodroma je dužan da obezbijedi održavanje cjeline aeronautičkih podataka tokom čitavog postupka njihove obrade: od istraživanja/izvora do sljedećeg korisnika kojem su ti podaci namijenjeni. Na osnovu važećih klasifikacija integriteta, procedure validacije i verifikacije, operator je dužan da za :

- rutinske podatke, izbjegava greške prilikom obrade podataka,
- bitne podatke, spriječi javljanje greške u bilo kojoj fazi cjelokupnog procesa i po potrebi, može da uključi dodatne procese za rješavanje potencijalnih rizika u ukupnoj strukturi sistema da bi se dalje obezbijedio integritet podataka na ovom nivou,
- za kritične podatke, spriječi javljanje greške tokom cjelokupnog procesa obrade podataka i, po potrebi uključi dodatne procedure za potpuno ublažavanje grešaka identifikovanih detaljnom analizom ukupne strukture sistema, kao potencijalnih rizika integriteta podataka.“

U tački 1.6 podtački 1.6.6, tabela c) Najveća dozvoljena kategorija pritiska u gumama točkova vazduhoplova mijenja se i glasi:

“

c) Najveća dozvoljena kategorija pritiska u gumama točkova vazduhoplova	Kod
Neograničena: bez ograničenja pritiska	W
Visoka: pritisak ograničen na 1,75 MPa	X
Srednja: pritisak ograničen na 1,25 MPa	Y

Niska: pritisak ograničen na 0,50 MPa	Z
---------------------------------------	---

U podtački 1.6.7 u tabeli b) primjer 2. riječi: „1,00 MPa;” zamjenjuju se riječima: “1,25 MPa;”.

U tački 1.9 podtački 1.9.3 stav 1 mijenja se i glasi:

“Uslovi na prostoru za kretanje i operativni status pojedinih objekata prate se i izvještaji o informacijama od operativnog značaja koje utiču na operacije vazduhoplova i aerodroma objavljuju se u AIS radi preduzimanja odgovarajućih mjera, a naročito u odnosu na:”.

U istoj podtački 1.9.3 u alineji c, poslije riječi “bljuzgavica” stavlja se zapeta a riječi: „ili led“ zamjenjuju se riječima „led ili mraz“.

U istoj podtački 1.9.3 u alineji f poslije riječi “hemijska sredstva“ dodaju se riječi: „ili drugi kontaminati“, a poslije riječi “stazi” stavlja se zapeta, a riječi „ili rulnoj stazi“ zamjenjuju se riječima „rulnoj stazi ili platformi“.

Podtačka 1.9.5 mijenja se i glasi:

„1.9.5) Ako se na poletno-sletnoj stazi nalazi voda, uslovi na površini poletno-sletne staze opisuju se uz korišćenje sljedećih izraza:

Opis pojave	Izraz za označavanje pojave
(a) Zbog prisustva vlage, na dijelu ili cijeloj kolovoznoj površini je promijenjena boja	Vlažno ( <i>Damp</i> )
(b) Kolovozna površina namočena (natopljena), ali nema stajanje vode	Mokro ( <i>Wet</i> )
c) više od 25% površine poletno-sletne staze je pokriveno vodom dubine veće od 3 mm.	Stajaća voda ( <i>Standing water</i> )

Podtačke 1.9.6 i 1.9.7 mijenjaju se i glase:

„1.9.6) Kada je operativna poletno-sletna staza kontaminirana snijegom, bljuzgavicom, ledom ili mrazom, operator aerodroma mora da procijeni i izvještava o uslovima na poletno-sletnoj stazi na način uobičajen u vazдушnom saobraćaju.

1.9.7) Podaci o mjerenju površinskog trenja na poletno-sletnoj stazi koja je kontaminirana bljuzgavicom, mokrim snijegom ili mokrim ledom, ne treba da se izvještavaju, osim kada pouzdanost mjerenja relevantna za njenu operativnu upotrebu može biti sigurna.“

Poslije podtačke 1.9.7 dodaju se dvije nove tačke koje glase:

„1.9.7a) Ako je mjerenje trenja dio procjene, performanse uređaja za mjerenje trenja na kompaktnom snijegu ili površinama prekrivenih ledom, treba da zadovolje standard i korelacioni kriterijum koji je odobrila Agencija.

1.9.7b) Kada su snijeg, bljuzgavica, led ili mraz prisutni i prijavljeni AIS-u, prilikom opisivanja uslova na površini poletno-sletne staze treba koristiti sljedeće izraze:

- a) suv snijeg;
- b) mokar snijeg;
- c) kompaktni (sabijeni) snijeg;
- d) sabijeni mokri snijeg;
- e) bljuzgavica;
- f) led;
- g) mokar led;
- h) mraz;
- i) suv snijeg na ledu;
- j) hemijski tretirana;
- k) posuta pijeskom;

i, ako je primjenljivo, treba uključiti procjenu dubine kontaminanta.“

U podtački 1.9.8 u stavu 1 poslije riječi “bljuzgavica” stavlja se zapeta a riječi: „ili led“ zamjenjuju se riječima „led ili mraz“.

## Član 5

U Prilogu 2, tačka 2.8. podtačka 2.8.1 riječi: "imaju gubitak" zamjenjuju se riječju "naruše", a poslije riječi: "svojstva trenja" dodaju se riječi: "na površini poletno-sletne staze".

Podtačka 2.8.2 mijenja se i glasi:

"2.8.2) Poletno-sletna staza sa asfaltnim kolovozom mora da bude izvedena ili obnovljena tako da obezbeđuje koeficijent površinskog trenja na ili iznad minimalnog nivoa trenja koji je odobrila Agencija."

U tački 2.9 podtački 2.9.4 alineja b mijenja se i glasi:

"b) izrađena ili obnovljena tako da obezbijedi svojstva površinskog koeficijenta trenja u najmanjoj mjeri jednaka trenju na susjednoj poletno-sletnoj stazi. "

U tački 2.10 podtački 2.10.4 u stavu 1 riječi "znaka vertikalne signalizacije" zamjenjuju se riječima "vizuelnih pomagala potrebnih za vazduhoplovnu navigaciju ili objekata koji moraju da budu postavljeni na osnovnu stazu poletno-sletne staze", a riječi: "površini čija se širina mjeri" zamjenjuju se riječju "rastojanju".

U tački 2.11 podtački 2.11.2 tačka na kraju teksta zamjenjuje se zapietom i dodaju riječi:

"a ako je instaliran sistem zaustavljanja, navedena dužina može da bude smanjena, na osnovu projektne specifikacije sistema, uz saglasnost Agencije."

U tački 2.13 podtačka 2.13.3 mijenja se i glasi:

"2.13.3) *Površina staze za zaustavljanje*: Površina staze za zaustavljanje sa asfaltnim kolovozom, mora da bude izvedena ili obnovljena tako da osigura svojstva površinskog trenja na istom ili većem nivou nego što je to bilo prije promjena na poletno-sletnoj stazi."

## Član 6

U Prilogu 3, u tački 3.16 poslije podtačke 3.16.2) u, Tabeli 4-2 Napomena d) mijenja se i glasi:

"Vidi podtačku 3.16.4). "

U tački 3.16, poslije podtačke 3.16.3) dodaje se nova podtačka koja glasi:

"3.16.4) Ukoliko ne postoje objekti koji prodiru površinu namijenjenu usponu vazduhoplova pri polijetanju pod nagibom od 2 procenta (1:50), treba da se ograniče novi objekti u cilju očuvanja postojeće površine bez prepreka ili da se spusti površina na nagib od 1,6 procenata (1:62.5)."

## Član 7

U Prilogu 4, u tački 4.2 podtačka 4.2.3, osim slike 5-1, briše se.

U tački 4.13 podtačka 4.13.3 briše se.

Poslije podtačke 4.13.4 dodaju se dvije nove podtačke koje glase:

"4.13.5) Oznaka dodatno istaknute centralne linije rulne staze mora biti postavljena na svakom ukrštanju rulne staze i poletno-sletne staze ".

"4.13.6) Dodatno istaknute centralne linije rulne staze izvode se u sljedećim slučajevima:

a) dodatno istaknuta centralna linija rulne staze pruža se od poletno-sletne staze-pozicije za čekanje Oblik A (kao što je definisano na slici 5-6, Oznake rulnih staza) do rastojanja od 47 m u pravcu vožnje vazduhoplova od poletno-sletne staze (Slika 5-7 (a)),

b) ako se dodatno istaknuta oznaka centralne linije ukršta sa oznakom pozicije za čekanje druge poletno sletne staze, kao što je rulna staza za precizni prilaz kategorije II ili III, koja se nalazi unutar 47 m oznake pozicije za čekanje prve poletno-sletne staze, dodatno istaknuta oznaka centralne linije rulne staze je isprekidana na 0.9 m prije i poslije isprekidane oznake pozicije za čekanje poletno-sletne staze. Dodatno istaknuta oznaka centralne linije rulne staze nastavlja se izvan isprekidane oznake pozicije za čekanje poletno-sletne staze za najmanje tri isprekidana segmenta ili 47 m od početka do kraja, u zavisnosti od toga šta je veće (Slika 5-7 (b)),

c) ako se dodatno istaknuta oznaka centralne linije rulne staze nastavlja kroz rulnu stazu/presjek rulne staze, koji su locirani unutar 47 m od oznake pozicije za čekanje poletno-sletne staze, dodatno istaknuta oznaka centralne linije rulne staze mora da bude isprekidana 1.5 m prije i poslije tačke gdje se isprekidana centralna linija rulne staze ukršta sa dodatno istaknutom centralnom linijom rulne staze. Dodatno istaknuta oznaka centralne linije rulne staze mora da se nastavlja izvan rulne

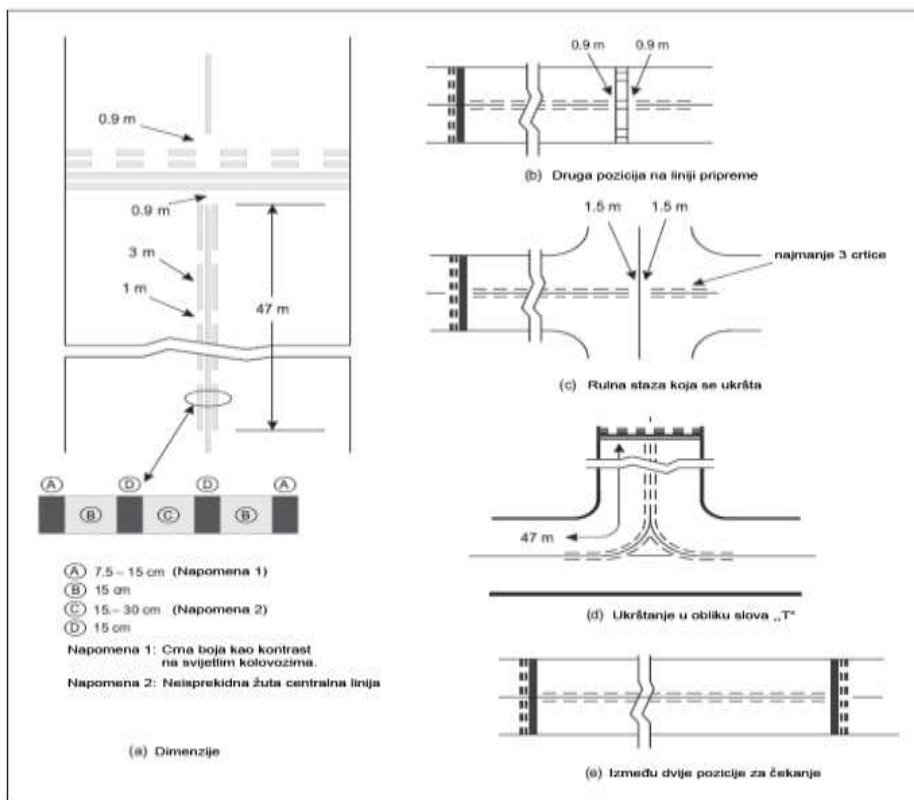


staze/presjeka rulne staze za najmanje tri isprekidana segmenta ili 47 m od početka do kraja, u zavisnosti od toga što je veće (Slika 5-7 (c)),

d) ako dvije centralne linije rulne staze konvergiraju na ili prije oznake pozicije za čekanje poletno-sletne staze, dužina unutrašnje isprekidane linije ne smije da bude manja od 3 m (Slika 5-7 (d)),

e) ako postoje dvije oznake pozicije za čekanje poletno-sletne staze koje stoje jedna naspram druge i rastojanje između oznaka je manje od 94 m, dodatno istaknuta oznaka centralne linije rulne staze mora da se nastavi preko ovog rastojanja, ali ne može da se nastavi preko oznake pozicije za čekanje poletno-sletne staze (Slika 5-7 (e))."

Slika 5 - 7 zamjenjuje se slikom, koja izgleda:



Slika 5-7. Dodatno istaknuta oznaka centralne linije rulne staze

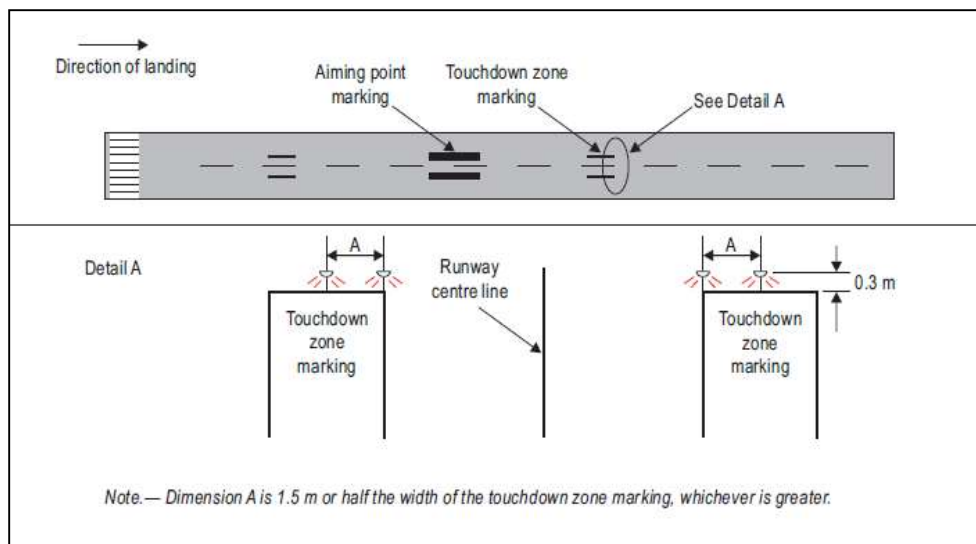
Poslije tačke 4.41 i poslije slike 5-25 dodaje se nova tačka koja glasi:

#### "4.41a) Osnovna svjetla zone dodira

4.41a.1) Osnovna svjetla zone dodira čine par svjetala koja se nalaze sa svake strane centralne linije poletno-sletne staze 0.3 metra dalje od ivice posljednjih oznaka zone dodira u pravcu slijetanja. Lateralna udaljenost između unutrašnjih svjetala dva para svjetala mora biti jednaka lateralnoj udaljenosti odabranoj za oznaku zone dodira. Udaljenost između svjetala jednog para svjetala ne smije da bude veća od 1.5 m ili polovine dužine oznake zone dodira, kojom prilikom se u obzir uzima veća vrijednost (Slika 5-25a).

4.41a.2) Osnovna svjetla zone dodira moraju da budu fiksirana jednosmjerna svjetla koja pokazuju varijabilno bijelu boju, poredana tako da budu vidljiva pilotu aviona koji slijeće u smjeru prilaza poletno-sletnoj stazi.

4.41a.3) Osnovna svjetla zone dodira moraju biti u skladu sa specifikacijama navedenim u Dodatku 2, Slika A2-5. ovog pravilnika.



Slika 5-25a”

U tački 4.44. na kraju podtačke 4.44.5 dodaje se nova rečenica koja glasi:

"Prvo svetlo na izlaznoj centralnoj liniji uvijek mora da bude zelene, a svetlo u blizini perimetra žute boje."

U tački 4.47 podtačka 4.47.1 mijenja se i glasi:

"4.47.1) Sistemom svjetala rampe za zaustavljanje upravlja nadležna kontrola letjenja ručnim ili automatskim putem."

U podtački 4.47.2 u alineji a) riječi: "vazduhoplova i vozila" zamjenjuju se riječima "neovlašćenog saobraćaja".

U podtački 4.47.3 u alineji a) riječi: "vazduhoplova i vozila" zamjenjuju se riječima: "neovlašćenog saobraćaja".

U podtački 4.47.4 u alineji a) riječi: "vazduhoplova i vozila" zamjenjuju se riječima: "neovlašćenog saobraćaja".

Poslije podtačke 4.47.4 dodaje se nova podtačka koja glasi:

"4.47.4a) Kada postoji više od jedne rampe za zaustavljanje povezane sa presjekom rulne staze i poletno-sletne staze, samo jedna rampa mora da bude stalno osvijetljena."

U podtački 4.47.6 u prvoj rečenici poslije riječi: "udaljenosti od" dodaje se riječ "najviše".

Podtačka 4.47.9 briše se.

U podtački 4.47.12 u alineji d) riječi: "sistem svjetala rampe za zaustavljanje bude povezan" zamjenjuju se riječima: "sistemi svjetala rampe za zaustavljanje su povezani".

U tački 4.50 podtački 4.50.1 u prvoj rečenici riječ "aktivnu" briše se.

Podtačka 4.50.3 mijenja se i glasi:

"4.50.3) Radi sprječavanja neovlašćenog saobraćaja na poletno-sletnu stazu, sistem sigurnosnih svjetala poletno-sletne staze konfiguracije A ili B, postavlja se na svakom ukrštanju rulne staze i poletno-sletne staze, kada su uočena mjesta na kojima postoji vjerovatnoća neovlašćenog saobraćaja na poletno-sletnu stazu i koristi se u svim meteorološkim uslovima danju i noću."

Poslije tačke 4.55 dodaje se nova tačka koja glasi:

#### "4.55a Rampa za zabranu ulaska

4.55a.1) Intenzitet crvene svjetlosti i rasipanja zraka svjetala na rampi za zabranu ulaska mora da bude u skladu sa specifikacijama Dodatka 2, Slika A2-12 do A2-16 ovog pravilnika, ukoliko je odgovarajuće.

4.55a.2) Elektronika svjetala treba da bude projektovana tako da:

- a) rampe za zabranu ulaska ne mogu da se selektivno ili u grupama uključuju ili isključuju;
- b) kada je rampa za zabranu ulaska osvijetljena, sva svjetla centralne linije rulne staze ugrađena izvan rampe za zabranu ulaska, kada se gledaju naspram poletno-sletne staze, moraju da budu ugašena na udaljenosti od najmanje 90 m; i
- c) kada je rampa za zabranu ulaska osvijetljena, svaka rampa za zaustavljanje između rampe za zabranu ulaska i rulne staze

mora da bude ugašena."

U tački 4.58 podtački 4.58.9 riječi: " podtačkama 4.61.16), 4.61.17) i 4.61.25)" zamjenjuju se riječima: "podtač. 4.58.16, 4.58.17 i 4.58.25 ove tačke".

### Član 8

U Prilogu 5 tački 5.2 u stavu 1 riječi: " ili prelaznu" brišu se, a poslije riječi: "unutrašnje ivice" dodaju se riječi " ili iznad prelazne površine".

U tački 5.4 podtački 5.4.6 prva rečenica mijenja se i glasi:

"Nosaci-stubovi za žice, kablove i vodovi označavaju se u skladu sa tač. 5.5 i 5.6 ovog Priloga."

U tački 5.8 podtački 5.8.1 u drugoj rečenici poslije riječi "označavanje" dodaju se riječi: "nepokretnih objekata-".

U podtački 5.8.2 u prvoj rečenici poslije riječi: "iznosi 0,6m<sup>2</sup>" dodaju se riječi: "sa svake strane", a u drugoj rečenici poslije riječi: "0,9m<sup>2</sup>" dodaju se riječi: "sa svake strane".

U tački 5.10 podtački 5.10.1 druga rečenica briše se.

U podtački 5.10.2 riječi: "(vidi slike 6-2 i 6-3)" zamjenjuju se riječima: "(vidi sliku 6-2)."

Poslije podtačke 5.10.3 slika 6-3 briše se.

Podtačka 5.10.4 mijenja se i glasi:

" 5.10.4) Ukoliko se radi o širokom objektu ili skupu objekata na vrlo malom rastojanju koji:

a) probijaju horizontalni dio površine ograničenja horizontalnih prepreka (OLS) ili se nalaze van OLS-a, svjetla na vrhu objekta treba da budu postavljena na način da se naznači vidljivost tačaka ili ivica objekata koji su najviši u odnosu na površinu ograničenja prepreka ili iznad zemlje, i kako bi se naznačila opšta kontura i širina tih objekata; i

b) probijaju nagnutu OLS, svjetla na vrhu objekta trebaju da budu postavljena na način da se naznači vidljivost tačaka ili ivica objekata koji su najviši u odnosu na površinu ograničenja prepreka, i kako bi se naznačila opšta kontura i širina tih objekata.

Ukoliko su dvije ili više ivica objekata iste visine, označava se ivica koja je najbliža površini za slijetanje. Ukoliko se koriste jedinični izvori svjetla niskog intenziteta, raspoređuju se u najvećim uzdužnim razmacima od 45m.

Ukoliko se koriste jedinični izvori svjetla srednjeg intenziteta, raspoređuju se u najvećim uzdužnim razmacima koji ne prelaze 900m."

U tački 5.12 poslije podtačke 5.12.1 Tabela 6-3 i tekst u Napomeni ispod tabele mijenjaju se i glase:

**"Tabela 6-3 Osobine svjetala za označavanje prepreka**

1	2	3	5			7
			Najveći intenzitet (cd) pri datoj osvjetljenosti pozadine (b)			
Tip svjetla	Boja	Način odašiljanja svjetlosti / (brzina bljeska)	Dan (Iznad 500 cd/m <sup>2</sup> )	Sumrak (50-500 cd/m <sup>2</sup> )	Noć (Ispod 50 cd/m <sup>2</sup> )	Tabele distribucije svjetla
Niski intenzitet, tip A (stalna prepreka)	Crvena	Bez prekida	N/A	N/A	10	6-3a
Niski intenzitet, tip B (stalna prepreka)	Crvena	Bez prekida	N/A	N/A	32	6-3a
Niski intenzitet, tip C (pokretna prepreka)	Žuta/Plava (a)	S prekidima - bljeskajući (60-90 bpm)	N/A	40	40	6-3a
Niski intenzitet, tip D (vozilo za vođenje vazduhoplova po zemlji)	Žuta	S prekidima - bljeskajući (60-90 bpm)	N/A	200	200	6-3a
Srednji intenzitet, tip A	Bijela	S prekidima - bljeskajući (20-60 bpm)	20 000	20 000	2 000	6-3b
Srednji intenzitet, tip B	Crvena	S prekidima - bljeskajući (20-60 bpm)	N/A	N/A	2 000	6-3b
Srednji intenzitet, tip C	Crvena	Bez prekida	N/A	N/A	2 000	6-3b

Visoki intenzitet, tip A	Bijela	S prekidima - bljeskajući (40-60 bpm)	200 000	20 000	2 000	6-3b
Visoki intenzitet, tip B	Bijela	S prekidima - bljeskajući (40-60 bpm)	100 000	20 000	2 000	6-3b

a) Vidi podtačku 5.11.3).

b) Za bljeskajuća svjetla, stvarni intenzitet, kako je utvrđeno u skladu sa Priručnikom za projektovanje aerodroma, (ICAODoc9157), Dio4."

Poslije tabele 6-3 dodaju se dvije nove tabele koje glase:

**"Tabela 6-3a. Distribucija osvjetljenja za svjetla na preprekama malog intenziteta**

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

**Napomena:** Ova tabela ne sadrži preporučeno horizontalno širenje snopa. Prema podtački 5.10.13. potrebno je da se obezbijedi pokrivenost od 360° oko prepreke. Stoga, broj jediničnih izvora svjetla koja su potrebna kako bi se ispunio ovaj zahtjev zavisi od horizontalnih širenja snopa svakog pojedinog jediničnog izvora svjetla kao i od oblika prepreke, što znači da je kod užih svjetlosnih snopova potreban veći broj jediničnih izvora svjetla.

(a) 360° horizontalno. Za bljeskajuća svjetla, intenzitet je efektivan kako je definisano u Priručniku projekta aerodroma, Dio 4.

(b) Između 2 i 10° vertikalno. Uglovi vertikalne elevacije referentni su horizontalnoj kada je svjetlo nivelisano.

(c) Između 2 i 20° vertikalno. Uglovi vertikalne elevacije referentni su horizontalnoj kada je svjetlo nivelisano.

(d) Najveći intenzitet treba da se nalazi na oko 2.5° vertikalno.

(e) Najveći intenzitet treba da se nalazi na oko 17° vertikalno.

(f) Širenje snopa definiše se kao ugao između horizontalnog plana i smjerova za koje intenzitet prelazi vrijednost navedenu u koloni „intenzitet“.

**Tabela 6-3b. Distribucija osvjetljenja za svjetla na preprekama visokog intenziteta u skladu sa intenzitetima vrijednosti navedenim u tabeli 6-3**

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

**Napomena:** Ova tabela ne sadrži preporučeno horizontalno širenje snopa. Prema podtački 5.10.13. potrebno je da se obezbijedi pokrivenost od 360° oko prepreke. Stoga, broj jediničnih izvora svjetla koja su potrebna kako bi se udovoljilo ovom zahtjevu zavisi od horizontalnih širenja snopa svakog pojedinog jediničnog izvora svjetla kao i od oblika prepreke, što znači da je kod užih svjetlosnih snopova potreban veći broj jediničnih izvora svjetla.

(a) 360° horizontalno. Vrijednosti svih intenziteta izraženi su u kandelama. Za bljeskajuća svjetla, intenzitet je efektivan kako je definisano u Priručniku projekta aerodroma, Dio 4.

(b) Vertikalni uglovi elevacije referentni su horizontalnim kada je jedinica svjetlosti nivelisana.

(c) Širenje snopa definisano je kao ugao između horizontalnog plana i smjerova za koje intenzitet prelazi vrijednost navedenu u koloni „intenzitet“.

#### Član 9

U Prilogu 8, tački 8.1 podtački 8.1.13 poslije alineje b) dodaje se nova alineja c) koja glasi:

"c) serijom modularnih testova koji počinju u prvoj godini i završavaju sveobuhvatnim vježbama za slučaj vanrednog događaja u intervalima koji ne prelaze tri godine,".

Dosadašnja alineja c) postaje alineja d).

U tački 8.7 podtački 8.7.1 u stavu 1 poslije riječi: "navigacionih potreba" dodaju se riječi: "ili za sigurnost vazduhoplova".

U podtački 8.7.2 u stavu 1 poslije riječi: "navigaciju vazduhoplova" dodaju se riječi: "ili za sigurnost vazduhoplova".

U podtački 8.7.3 u stavu 1 poslije riječi: "navigacionih potreba" dodaju se riječi: "ili za sigurnost vazduhoplova".

U podtački 8.7.4 u stavu 1 poslije riječi: "navigacione svrhe" dodaju se riječi: "ili za sigurnost vazduhoplova".

#### Član 10

U Prilogu 9 tački 9.1, podtački 9.1.1 alineja d) mijenja se i glasi:

"d) sistemi za odvod i električni sistemi i".

U tački 9.2 poslije podtačke 9.2.2 dodaju se dvije nove podtačke koje glase:

"9.2.2a) Kolovozna površina poletno-sletne staze mora da se održava u takvom stanju da obezbijedi karakteristike trenja površine na ili ispod minimalnog nivoa trenja koji je odobrila Agencija.

9.2.2b) Karakteristike trenja površine poletno-sletne staze moraju biti dokumentovane i mjere se periodično u svrhu održavanja, uređajem za kontinuirano mjerenje trenja koji posjeduje sposobnost da se poliva vodom. Učestalost ovih mjerenja mora biti dovoljna da utvrdi trend karakteristika trenja na površini poletno-sletne staze."

U podtački 9.2.3 poslije riječi: "ocijene karakteristike" dodaje se riječ "površinskog".

U podtački 9.2.5 prva rečenica briše se, a u drugoj rečenici poslije riječi: "da se uklone" dodaju se riječi: "sa površine poletno-sletne staze u upotrebi".

U tački 9.3 podtački 9.3.1 poslije riječi: "treba da se" dodaje se riječ "privremeno", a riječi: "se dovrši postavljanjem novog sloja na cijeloj poletno-sletnoj stazi" zamjenjuju se riječima: "je obnavljanje te staze obavljeno u potpunosti".

#### Član 11

U DODACIMA PRAVILNIKU O AERODROMIMA, Dodatku 1 tački D.1.2 Tabela u podtački D1.2.1. mijenja se glasi:

<b>a) Crvena</b>	
Ljubičasta granica	$y=0.980-x$
Žuta granica	$y=0.335$
<b>b) Žuta</b>	
Crvenagranica	$y=0.382$
Bijela granica	$y=0.790-0.667x$
Zelena granica	$y=x-0.120$
<b>c) Zelena</b>	
Žuta granica	$x=0.360-0.080y$
Bijela granica	$x=0.650y$
Plava granica	$y=0.390-0.171x$
<b>d) Plava</b>	

Zelena granica	$y=0.805x+0.065$
Bijela granica	$y=0.400-x$
Ljubičasta granica	$x=0.600y+0.133$
<b>e) Bijela</b>	
i) Sijalica	
Žuta granica	$x=0.500$
Plava granica	$x=0.285$
Zelena granica	$y=0.440iy=0.150+0.640x$
Ljubičast agranica	$y=0.050+0.750xy=0.382$
ii) LED	
Žuta granica	$x=0.440$
Plava granica	$x=0.320$
Zelena granica	$y=0.150 + 0.643x$
Ljubičasta granica	$y=0.050 + 0.757x$
<b>f) Varijabilna bijela</b>	
Žuta granica	$x=0.255+0.750yix=1.185-1.500y$
Plava granica	$x=0.285$
Zelena granica	$y=0.440iy=0.150+0.640x$
Ljubičastagranica	$y=0.050+0.750xy=0.382$

."

### Član 12

U Dodatku 2, poslije zajedničkih bilješki za slike A2-1 do A2.-11. u tekstu prije slike A2.-12. poslije riječi: "(razmak 15m)" stavlja se zapeta i dodaju se riječi: "rampe za zabranu ulaska".

U tekstu prije slike A2.-13. poslije riječi: "(razmak 15m)" stavlja se zapeta i dodaju se riječi: "rampe za zabranu ulaska".

U tekstu prije slike A2.-14. poslije riječi: "(razmak 7.5 m)" stavlja se zapeta i dodaju se riječi: "rampe za zabranu ulaska".

U tekstu prije slike A2.-15. poslije riječi: "(razmak 30m, 60m)" dodaju se zarez i riječi: "rampe za zabranu ulaska".

U tekstu prije slike A2.-16. poslije riječi: "(razmak 7,5m, 15m, 30m )" stavlja se zapeta i dodaju se riječi "rampe za zabranu ulaska".

U tekstu prije slike A2.-17. poslije riječi: "(razmak 15m) )" stavlja se zapeta i dodaju se riječi : "rampe za zabranu ulaska".

U tekstu prije slike A2.-18. poslije riječi: "(razmak 15m) )" stavlja se zapeta i dodaju se riječi "rampe za zabranu ulaska".

U tekstu prije slike A2.-19. poslije riječi: "(razmak 7,5m) )" stavlja se zapeta i dodaju se riječi "rampe za zabranu ulaska".

### Član 13

U Dodatku 5 u Tabeli A5.-1. kolona **Potpunost klasifikacija** mijenja se i glasi:

"

<b>Potpunost Klasifikacija</b>
rutinska
bitna
bitna
bitna
kritična
kritična

kritična
kritična
bitna
bitna
bitna
rutinska
rutinska
rutinska

”.

U Tabeli A5.-2. kolona **Potpunost klasifikacija** mijenja se i glasi:

”

<b>Potpunost Klasifikacija</b>
bitna
bitna
bitna
bitna
kritična
kritična
kritična
bitna
bitna
bitna
bitna

”.

U Tabeli A5-3 kolona **Potpunost klasifikacija** mijenja se i glasi:

”

<b>Potpunost Klasifikacija</b>
bitna
bitna
bitna

”.

U Tabeli A5-4 kolona **Potpunost klasifikacija** mijenja se i glasi:

”

<b>Potpunost Klasifikacija</b>
bitna
bitna
bitna

”.

Tabela A5.-5. mijenja se i glasi:

"Tabela A5-5 Dužina /udaljenost/dimenzija

Dužina/udaljenost/dimenzija	Tačnost Vrsta podatka	Potpunost Klasifikacija
Dužina poletno-sletne staze	1m izmjerena	kritična
Širina poletno-sletnestaze	1m izmjereno	bitna
Udaljenost pomjerenog praga	1m izmjereno	rutinska
Dužina i širina staze za zaustavljanje ( <i>stopway</i> )	1m izmjereno	kritična
Dužina i širina očišćenog prostora	1m izmjereno	bitna
Raspoloživa dužina staze za slijetanje	1m izmjereno	kritična
Raspoloživa dužina staze za zalet	1m izmjereno	kritična
Raspoloživa dužina poletno-sletne staze za polijetanje	0.5m izmjereno	kritična
Raspoloživa dužina za ubrzanje izaustavljanje	1m izmjereno	kritična
Širina ramena poletno-sletne staze	1m izmjereno	bitna
Širina rulne staze	1m izmjereno	bitna
Širina ramena rulnestaze	1m izmjereno	bitna
Antena ILS odašiljač pravca slijetanja-kraj poletno-sletne staze, udaljenost	3m izračunato	rutinska
Antena ILS klizne ravni - prag, udaljenost duž centralne linije	3m izračunato	rutinska

Dužina/udaljenost/dimenzija	Tačnost Vrsta podatka	Potpunost Klasifikacija
ILS označivač - udaljenost praga	3m izračunato	bitna
Antena ILSME - prag, udaljenost duž centralne linije	3m izračunato	bitna
Antena MLS azimuta - kraj poletno-sletne staze, udaljenost	3m izračunato	rutinska
Antena MLSelevacije - prag, udaljenost duž centralne linije	3m izračunato	rutinska
Antena MLSDME/P - prag, udaljenost duž centralne linije	3m izračunato	bitna

#### Član 14

U Dodatku 8 tačka D.8.6 mijenja se i glasi:

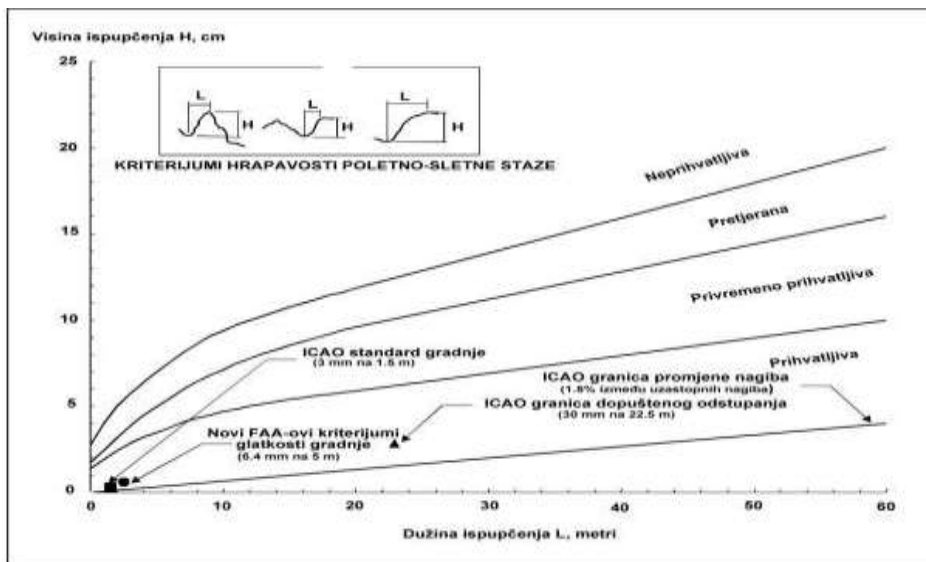
"D.8.6.Procjenjivanje svojstava površinskog trenja asfaltiranih površina prekrivenih snijegom, bljuzgavicom, ledom i mrazom.

D.8.6.1. Treba obezbijediti pouzdane i usklađene informacije o stanju površine kontaminiranih poletno-sletnih staza. Za svaku trećinu poletno-sletne staze procjenjuje se tip kontaminanta, njegova distribucija, kao dubina u slučaju rastresitih kontaminanata. Pokazivanje karakteristika trenja površine se koriste prilikom procjene uslova poletno-sletne staze. Karakteristike trenja mogu da se dobiju pomoću uređaja za mjerenje trenja (međutim, ne postoji međunarodni konsenzus o mogućnosti korelacije između rezultata dobijenih takvom opremom i performansi vazduhoplova). Ipak, u slučaju kontaminanata poput bljuzgavice, mokrog snijega i mokrog leda, nanos kontaminanata na opremi za mjerenje, može da uzrokuje da dobijeni rezultati ne odgovaraju stvarnom stanju na površini poletno-sletne staze. Primijenjeni standardi i kriterijumi korelacije između karakteristika trenja i performansi kočnja vazduhoplova moraju biti odobreni od Agencije. Informacije o praksi pojedinih država u vezi korelacija karakteristika trenja sa performansama kočnja vazduhoplova sadržane su u ICAO Circular 329 Procjena, mjerenje i prijavljivanje stanja površine poletno-sletne staze, Dodatak A.

D.8.6.2 Stanje trenja poletno-sletne staze može da se opisno prikaže kao "procijenjeno površinsko trenje". Površinsko trenje



kategoriše se kao dobro, između srednjeg i dobrog, srednje, između srednjeg i lošeg, kao i loše i objavljuje se u SNOWTAM formatu (Aneks 15, Dodatak 2 – format SNOWTAM kao i PANS-ATM, Poglavlje 12.3-ATC frazeologija).



SlikaA-3. Upoređivanje kriterijuma hrapavosti

D.8.6.3 Niže prikazana tabela sa pripadajućim opisnim terminima izrađena je na osnovu podataka o trenju prikupljenih samo u uslovima smrznutog snijega i leda i ti podaci ne smiju da se smatraju apsolutnim vrijednostima koje su primjenjive u svim prilikama. Ako je površina pod uticajem snijega ili leda, a procijenjeno površinsko trenje se ocijeni „dobrim“, piloti ne smiju da očekuju uslove koji su jednako dobri kao i uslovi na čistoj suvoj poletno-sletnoj stazi (na kojoj dostupno trenje može da bude znatno veće od onog potrebnog u svakom slučaju). Vrijednost „dobar“ predstavlja komparativnu vrijednost i označava da vazduhoplovi ne bi trebali da imaju poteškoće u pogledu kontrole smjera ili kočenja, naročito prilikom slijetanja. Vrijednosti u koloni “Izmjereni koeficijent  $\mu$ ” su date samo kao indicacija. Na svakom aerodromu može da se izradi posebna tabela u skladu sa uređajem za mjerenje koji se koristi na aerodromu i u skladu sa standardom i kriterijumima korelacije koje je odobrila Agencija. Date vrijednosti  $\mu$  posebne su za svaki uređaj za mjerenje trenja kao i za površinu koja se mjeri i dotičnu brzinu.

Izmjereni koeficijent $\mu$	Procijenjeno površinsko trenje	Kod
0.40 i viši	Dobar	5
0.39 do 0.36	Srednji do dobar	4
0.35 do 0.30	Srednji	3
0.29 do 0.26	Srednji do slabi	2
0.25 i niži	Slabi	1

D.8.6.4. Ako ne može da se postigne povezivanje kočenja sa mjerama trenja tokom godina, a proizvođač uređaja nema mogućnost da predvidi i kontroliše greške koje se odnose na očitavanje iz ovih uređaja, onda se ova očitavanja koriste samo kao dio procjene cjelokupnog stanja poletno-sletne staze. Glavna razlika između tipova uređaja za mjerenje usporavanja i drugih tipova je ta što prilikom korišćenja tipa uređaja za mjerenje usporavanja operator je integrisani dio procesa mjerenja i tom prilikom može da osjeti karakteristike vozila kada je uređaj za mjerenje usporavanja ugrađen i samim tim da osjeti proces usporavanja. Ovo pruža dodatne informacije u cjelokupnom procesu procjene stanja poletno sletne staze.

D.8.6.5 Pružanje informacija o procijenjenom stanju površine, uključujući procijenjeno površinsko trenje za svaku trećinu poletno-sletne staze je neophodno. Trećine se nazivaju A, B i C. U svrhu izvještavanja AIS-a odsječak A uvijek predstavlja odsječak povezan sa nižom brojnom oznakom poletno-sletne staze. Međutim, kada se pilotu pružaju informacije o slijetanju prije slijetanja, odsječci se nazivaju prvim, drugim ili trećim dijelom poletno-sletne staze. Prvi dio uvijek označava prvu trećinu poletno-sletne staze gledane u smjeru slijetanja. Procjena se sprovodi duž dvije linije paralelne sa poletno-sletnom stazom, tj. duž linija udaljenih približno 3m od centralne linije sa obje njene strane ili na onoj udaljenosti od centralne linije na kojoj se većina operacija odvija. Cilj procjene je utvrđivanje tipa, dubine i pokrivenosti kontaminanata i njihov uticaj na procijenjenu vrijednost površinskog trenja, obzirom na preovladavajuće meteorološke uslove za odsječke A, B i C. U slučajevima kada se koristi uređaj za kontinuirano mjerenje trenja, srednje vrijednosti se dobijaju iz vrijednosti trenja zabilježenih za svaki odsječak. Ukoliko se

upotrebljava uređaj za mjerenje trenja na pojedinačnoj poziciji kao dio ukupne procjene površinskog trenja, na svakoj trećini poletno-sletne staze treba da budu obavljene najmanje tri provjere ukoliko je to moguće. Rezultati mjerenja Prikupljene i procijenjene informacije o stanju kolovozne površine objavljuju se u formi SNOWTAM-a i NOTAM-a (vidi Priručnik o službama na aerodromu (ICAO Doc.9137), Dio2.)

D.8.6.6 Priručnik o službama na aerodromu (ICAO Doc. 9137), Dio2, pruža smjernice o jednobraznom korišćenju ispitne opreme i druge informacije o uklanjanju površinske kontaminacije i o poboljšanju uslova trenja."

Tačka D.8.7 mijenja se i glasi:

" D.8.7.Određivanje svojstava površinskog trenja u svrhe konstrukcije i održavanja

D.8.7.1 Svojstva površinskog trenja na asfaltiranoj poletno-sletnoj stazi moraju da se:

a) procijene da bi se provjerila svojstva površinskog trenja novih asfaltiranih poletno-sletnih staza ili asfaltiranih poletno-sletnih staza čija površina je obnovljena, kada su mokre (Prilog 2 ovog Pravilnika),

b) periodično procijene u cilju utvrđivanja klizavosti asfaltiranih poletno- sletnih staza.

D.8.7.2. Stanje kolovoza poletno-sletne staze se, po pravilu, procjenjuju u svim uslovima korišćenjem uređaja za mjerenje kontinuiranog trenja koji posjeduje sposobnost da se poliva vodom. Provjere procjene karakteristika površinskog trenja poletno-sletne staze rade se na čistim površinama poletno-sletne staze nakon njene izgradnje ili obnavljanja.

D.8.7.3. Provjera trenja postojećih stanja površine obavlja se periodično da bi se izbjeglo smanjenje ispod dozvoljenog minimalnog nivoa trenja. Kada se utvrdi da je vrijednost trenja na bilo kojem dijelu poletno-sletne staze niža od ove vrijednosti, te informacije o tome objavljuju se u NOTAM-u. Mjerenje trenja mora se obavljati u pravilnim vremenskim razmacima kako bi se utvrdila potreba za sanacijom ili rekonstrukcijom poletno – sletne staze prije nego njeno stanje postane ozbiljno. Vremenski intervali i prosječna učestalost mjerenja zavisi od faktora kao što su: tip vazduhoplova i učestalost korišćenja, klimatski uslovi, vrsta kolovoza i zahtjevi u pogledu servisiranja i održavanja kolovoza.

D.8.7.4. Mjerenja trenja na postojećim ili novim poletno-sletnim stazama ili poletno-sletnim stazama sa obnovljenom površinom, sprovode se pomoću uređaja za kontinuirano mjerenje trenja, opremljenog gumom glatke dodirne površine. Uređaj mora da posjeduje sposobnost da se poliva vodom kako bi se mjerenja svojstava trenja površine mogla sprovesti na dubini vode od 1mm.

D.8.7.5.Kada se sumnja da su svojstva trenja poletno-sletne staze možda smanjena zbog slabog oticanja usljed neodgovarajućih nagiba ili depresija, potrebno je da se sprovede dodatno mjerenje, ali u prirodnim uslovima tipičnim za lokalnu kišu. Navedeno mjerenje razlikuje se od prethodnog po tome što su u uslovima lokalne kiše dubine voda u slaboočišćenim područjima obično veće, pa su rezultati ispitivanja prikladniji za utvrđivanje problematičnih područja niskih vrijednosti trenja koje bi mogle da prouzrokuju pojavu vodenog klina ispod gume (aquaplaning) od rezultata prethodnog ispitivanja. Ako okolnosti ne dopuštaju sprovođenje mjerenja u prirodnim uslovima tipičnim za kišu, tada ti uslovi mogu da se simuliraju.

D.8.7.6. Kada se sprovode ispitivanja trenja korišćenjem uređaja za kontinuirano mjerenje trenja koji posjeduje sposobnost da se poliva vodom na mokrim poletno-sletnim stazama,mora se voditi računa o tome da, za razliku od uslova smrznutog snijega i leda u kojima su varijacije koeficijenta trenja zavisno od brzine vrlo ograničene, mokra poletno-sletna staza prouzrokuje pad vrijednosti trenja kako se brzina povećava. Međutim, kako se brzina povećava, stopa po kojoj trenje opada snižava se. Među faktorima koji utiču na koeficijent trenja između gume i površine poletno-sletne staze, posebno je važna tekstura. Ako je poletno-sletna staza dobre makrotekture koja omogućava isklizavanje vode ispod gume, tada brzina manje utiče na vrijednost trenja. Suprotno, površina niske makrotekture proizvodi veći pad vrijednosti trenja kako se brzina povećava.

D.8.7.7. Minimalni nivo trenja ispod kojeg treba da se započne sprovođenje korektivne mjere održavanja određuje Agencija.

U pogledu kriterijuma za planiranje karakteristika površinskog trenja novih ili obnovljenih površina poletno-sletnih staza i njihovog održavanja, Agencija može da utvrdi nivo planiranja održavanja ispod kojeg treba da se započne odgovarajuća korektivna akcija održavanja, sa ciljem unapređenja trenja.

The Airport Services Manual (Doc 9137), Part 2 daje smjernice za planiranje održavanja i najmanjeg nivoa trenja za površine poletno-sletnih staza koje se koriste. "

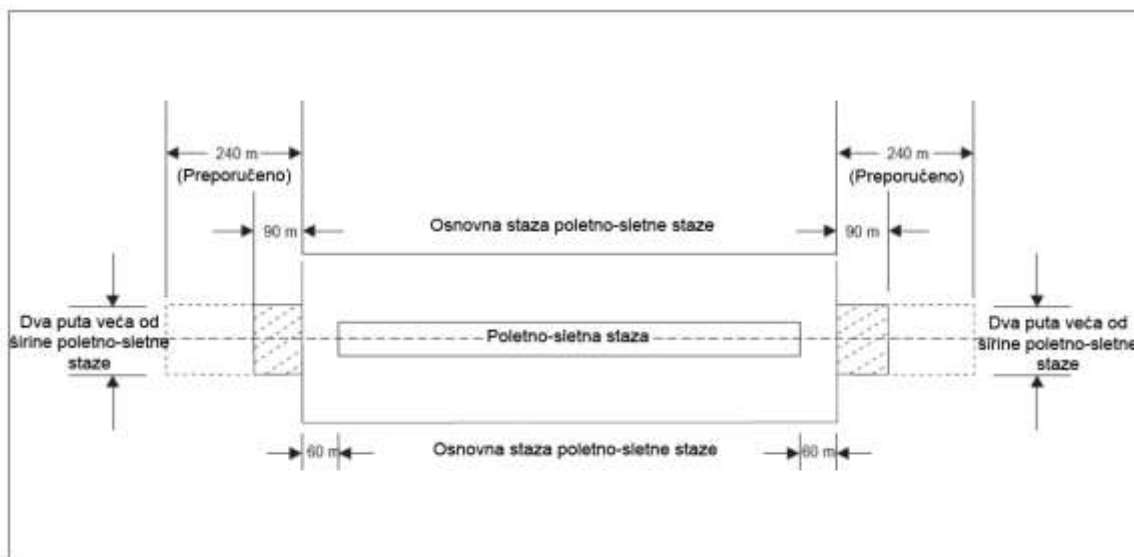
U Tački D.8.8 podtački D.8.8.1.1 Tabela A-1 Vrijednosti trenja novih i postojećih površina poletno-sletnih staza briše se.

U tački D.8.9 podtački D.8.9.1. u trećoj rečenici stava 1 riječi "i na poletno-sletnoj stazi za instrumentalni neprecizni prilaz ili poletno-sletnoj stazi bez instrumentalnog navođenja," brišu se, a u četvrtoj rečenici riječi: "U takvim slučajevima, sigurnosno" zamjenjuju se riječju "Sigurnosno", a riječi: "se proteže sve do " zamjenjuju se riječima: "uzme u obzir takve".

Podtačka D.8.9.2 mijenja se i glasi:

"D.8.9.2. Trebalo bi obezbijediti sigurnosnu površinu kraja poletno-sletne staze (RESA) smanjivanjem deklariranih dužina poletno-sletne staze i instalacijom sistema za zaustavljanje."

Poslije Slike A-4 dodaje se nova slika A-4a. i pet novih podtačaka koje glase:



Slika A-4a. Sigurnosno područje kraja poletno-sletne staze za poletno-sletnu stazu čiji je kodni broj 3 ili 4.

D.8.9.3 Prilikom instalacije sistema za zaustavljanje vazduhoplova u cilju njegove efikasnosti potrebno je predvidjeti da performanse tog sistema obezbijede njegovu prihvatljivu efikasnost na osnovu istraživanja i razmatranja i zaustavljanja vazduhoplova iza površine poletno-sletne staze.

D.8.9.4. Demonstrirane performanse sistema zaustavljanja mogu da se postignu validovanom metodom projektovanja, koja može da predvidi performanse sistema. Projekat i performanse treba da se zasnivaju na tipu vazduhoplova za koji se očekuje da koristi predmetnu poletno-sletnu stazu koja postavlja najveće zahtjeve po pitanju sistema zaustavljanja.

D.8.9.5 Projekat sistema zaustavljanja mora da uzme u obzir višestruke parametre vazduhoplova, uključujući ali ne i isključivo, dozvoljeno opterećenje vazduhoplova na točkovima, konfiguraciju točkova, kontakti pritisak guma, težište vazduhoplova i brzinu vazduhoplova. Takođe treba uzeti u obzir potrebu da sistem za zaustavljanje izdrži slijetanje vazduhoplova prije praga poletno-sletne staze, kao i operativno prisustvo kompletno utovarenih spasilačkih i vatrogasnih vozila uključujući i njihov dolazak i odlazak

D.8.9.6 Informacije koje se odnose na prostiranje sigurnosnog područja kraja poletno-sletne staze i na prisustvo sistema za zaustavljanje treba da budu objavljene u AIP-u.

D.8.9.7 Dodatne informacije sadržane su u Priručniku o projektu aerodroma (Doc 9157), Dio 1."

## Član 15

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom listu Crne Gore".

**Broj: 01/2-1440/3-15**

**Podgorica, 01.10.2015. godine**

**DIREKTOR  
Dragan Đurović**