

## 279.

Na osnovu člana 6 stav 1 tačka 9 i člana 14 stava 2 Zakona o vazdušnom saobraćaju („Službeni list CG”, br. 30/12), uz saglasnost Ministarstva saobraćaja i pomorstva, Agencija za civilno vazduhoplovstvo donijela je

### PRAVILNIK O NAČINU, PRAVILIMA I POSTUPCIMA LETENJA VAZDUHOPLOVA I OPERATIVNIM USLUGAMA U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU

#### Predmet i primjena

##### Član 1

(1) Ovim pravilnikom utvrđuju se način, pravila i postupci letenja vazduhoplova u opštem vazdušnom saobraćaju i način i pravila pružanja operativnih usluga u vazdušnom saobraćaju u vazdušnom prostoru Crne Gore.

(2) Ovaj pravilnik se primjenjuje na korisnike vazdušnog prostora u opštem vazdušnom saobraćaju i sve vazduhoplove koji se koriste u opštem vazdušnom saobraćaju:

- 1) koji izvode operacije prema, unutar ili iz Crne Gore,
- 2) koji su upisani u Registr civilnih vazduhoplova Crne Gore, i izvode operacije u bilo kom vazdušnom prostoru, ako odredbe ovog pravilnika nijesu u suprotnosti sa nacionalnim propisima države koja ima suverenitet nad teritorijom koju prelijeće.

(3) Odredbe ovog pravilnika primjenjuju se i na pružače usluga u vazdušnoj plovidbi i zemaljsko osoblje koje obavlja poslove u vezi sa operacijama vazduhoplova.

#### Preuzimanje

##### Član 2

Ovim pravilnikom se, uz prilagodavanje pravu Crne Gore, preuzima Uredba Komisije (EU) br. 923/2012 od 26. septembra 2012. godine, kojom se utvrđuju zajednička pravila letenja i operativne odredbe u vezi sa uslugama i postupcima u vazdušnoj plovidbi i mijenjaju i dopunjavaju Uredba (EU) br. 1035/2011 i Uredbe (EZ) br. 1265/2007, (EZ) br. 1794/2006, (EZ) br. 730/2006, (EZ) br. 1033/2006 i (EZ) br. 255/2010, koja je data u Prilogu 1 ovog pravilnika.

#### Značenje izraza

##### Član 3

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

- 1) **odlazni krak** je dio aerodromskog kruga čija putanja počinje nakon polijetanja i koja se pruža duž ose poletno-sletne staze (u daljem tekstu: PSS) ili putanje propisane za odlazak, na kojoj se penjanje vazduhoplova nastavlja do najmanje 700 metara od kraja PSS i relativne visine od 300 ft u odnosu na referentnu tačku aerodroma;
- 2) **krak niz vjetar** je dio aerodromskog kruga čija je putanja paralelna sa PSS-om i na kojem je smjer letenja suprotan od smjera slijetanja;
- 3) **zalazni krak** je dio aerodromskog kruga čija je putanja normalna na PSS i pruža se od kraka niz vjetar do tačke presijecanja producene ose staze slijetanja;
- 4) **završni krak** je dio aerodromskog kruga čija se putanja pruža u pravcu i smjeru slijetanja duž ose PSS-a i započinje od kraja zalaznog kraka;
- 5) **krak uz vjetar** je dio aerodromskog kruga čija je putanja paralelna sa PSS-om i na kojem je smjer letenja isti smjeru slijetanja; i koji se pruža na suprotnoj strani PSS-a od strane pružanja kraka niz vjetar;
- 6) **krak kroz vjetar** je dio aerodromskog kruga čija je putanja normalna na PSS i pruža se na strani PSS-a suprotnoj od strane slijetanja;
- 7) **država članica** se tumači u skladu sa tačkama 2 i 3 Aneksa II ECAA Sporazuma - Multilateralni sporazum između Evropske zajednice i njениh država članica i Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunije, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih nacija na Kosovu (u skladu sa Rezolucijom Savjeta bezbjednosti UN 1244 od 10. juna 1999. godine) o uspostavljanju Zajedničkog evropskog vazduhoplovog područja, koji je ratifikovan Zakonom o ratifikaciji („Službeni list RCC“, broj 62/07 i „Službeni list CG – Međunarodni ugovori“, broj 1/11);
- 8) **prelazni sloj** je vazdušni prostor koji se nalazi između prelazne apsolutne visine i prelaznog nivoa. Debljina ovog sloja zavisi od vrijednosti QNH pritiska u posmatranom vremenskom periodu;
- 9) **ARO (ATS Reporting Office)** je prijavni biro za usluge u vazdušnom saobraćaju;
- 10) **VTOL (vertical take-off and landing aircraft)** je vazduhoplov koji ima sposobnost vertikalnog slijetanja i polijetanja;
- 11) **VOR (VHF omnidirectional radio range)** je višefrekventni višesmjerni radiopredajnik;
- 12) **ETOPS** su produžene operacije dvomotornih vazduhoplova.

(2) Ostali izrazi i skraćenice, koji su upotrijebljeni u ovom pravilniku imaju značenja iz člana 2 Priloga 1 ovog pravilnika.

#### Izbacivanje predmeta i ispuštanje tečnosti iz vazduhoplova

##### Član 4

(1) Izbacivanje predmeta i ispuštanje tečnosti, koja nije gorivo, iz vazduhoplova u letu, obavlja se iznad nenaseljenih područja, osim industrijskih područja, na sigurnoj udaljenosti od skupova ljudi.

(2) Za izbacivanje predmeta i ispuštanje tečnosti, koja nije gorivo, iz vazduhoplova u letu u kontrolisanom vazdušnom prostoru, vođa vazduhoplova je dužan da traži odobrenje od nadležne jedinice kontrole letenja.

(3) Izuzetno od stava 1 ovog člana predmeti i tečnost, koji nijesu gorivo, iz vazduhoplova u letu mogu se da se izbace ili ispušte i iznad naseljenih mesta u skladu sa uslovima o pružanju usluga iz vazduha.

## **Ispuštanje goriva iz vazduhoplova**

### **Član 5**

(1) Ispuštanje goriva iz vazduhoplova u letu ne može se vršiti na visinama manjim od 1500 m (5000 ft) iznad terena u slučaju ispuštanja kerozina, odnosno 600m (2000 ft) iznad terena u slučaju ispuštanja benzina.

(2) Za ispuštanje goriva iz vazduhoplova u letu u kontrolisanom vazdušnom prostoru, vođa vazduhoplova je dužan da traži odobrenje od nadležne jedinice kontrole letenja.

## **Vuča vazduhoplova**

### **Član 6**

(1) Vazduhoplov može da vuče drugi vazduhoplov ili predmet ako je vazduhoplov certifikovan za vuču, i u skladu sa odgovarajućim informacijama, savjetima i/ili odobrenjem nadležne jedinice kontrole letenja.

(2) Voda vazduhoplova, kojim se vuče drugi vazduhoplov mora da ima ovlašćenje za vuču, da obavi odgovarajuće pripreme prije polijetanja i da utvrdi postupke i signale za sve faze leta, od polijetenja do otkačivanja vazduhoplova ili predmeta, a posebno postupke za promjenu brzine leta i za slučaj nužde.

## **Akrobatski let**

### **Član 7**

(1) Akrobatsko letenje se obavlja izvan vazdušnih puteva ruta u skladu sa VFR pravilima letenja, informacijama i savjetima nadležne jedinice kontrole letenja.

(2) Voda vazduhoplova je dužan da obezbijedi da svako lice koje se nalazi u vazduhoplovu za vrijeme akrobatskog leta, pri kojem uzdužni položaj vazduhoplova u odnosu na horizont prelazi 30 stepeni i/ili poprečni nagib prelazi 60 stepeni, nosi ispravan padobran koji je spremam za upotrebu.

(3) Akrobatsko letenje ne može da se obavlja iznad gradova, naseljenih mjesta, industrijskih objekata i većih skupova lica na otvorenom.

(4) Agencija može da odobri da se akrobatsko letenje obavlja na visinama manjim od minimalne visine leta, ako je obezbijedena sigurnost vazduhoplova, lica i imovine, s tim da se u odobrenju navedu uslovi pod kojima akrobatski let može da se obavi.

## **Letovi u grupi**

### **Član 8**

Let u grupi dva ili više vazduhoplova u kontrolisanom vazdušnom prostoru može se izvesti pod sljedećim uslovima:

- 1) jedan od voda vazduhoplova mora da bude određen kao vođa grupe i on je odgovoran za održavanje dvosmrjerne radio komunikacije sa nadležnom jedinicom kontrole letenja,
- 2) vazduhoplovi u grupi lete u određenom poretku, u međusobnoj vizuelnoj vezi pod komandom vode grupe,
- 3) grupa djeluje kao jedan vazduhoplov po pitanju vazdušne plovidbe i javljanja pozicije,
- 4) nadležna kontrola letenja obezbjeđuje razdvajanje ostalih vazduhoplova od grupe vazduhoplova na isti način na koji se obezbjeđuje razdvajanje i od ostalih pojedinačnih vazduhoplova,
- 5) polijetanje i slijetanje aviona koji sačinjavaju grupu izvodi se pojedinačno, po redosledu koji odredi nadležna kontrola letenja,
- 6) razdvajanje u letu između vazduhoplova u grupi je odgovornost vođe grupe i vođa vazduhoplova drugih vazduhoplova u grupi, a mora obuhvatati periode tranzicije, kada vazduhoplovi manevrišu radi postizanja sopstvenog razdvajanja u okviru grupe i tokom pridruživanja i odvajanja,
- 7) rastojanje od vođe grupe, koje održava svaki vazduhoplov, ne prelazi 1 km (0,5 nm) bočno i uzdužno, a 30 m (100 ft) vertikalno.

## **Svetla koja se uključuju na vazduhoplovu na vodi**

### **Član 9**

Svi vazduhoplovi na vodi moraju u toku noći imati uključena svjetla u skladu sa članom SERA.3230 (b) Priloga 1 ovog pravilnika.

## **Sadržaj plana leta**

### **Član 10**

Plan leta koji se podnosi nadležnoj kontroli letenja mora da sadrži sve podatke iz člana SERA.4005 Priloga 1 ovoga pravilnika.

## **Zatvaranje plana leta**

### **Član 11**

Zatvaranje plana leta vrši se u skladu sa članom SERA.4020 (a) Priloga 1 ovog pravilnika, s tim da se prijava o slijetanju može obaviti i telefonom.

## **Letenje helikoptera**

### **Član 12**

Letenje helikoptera, koji nosi spoljni teret (lica ili stvari), nije dozvoljeno iznad naseljenih mjesta, osim ako se obavljaju medicinski letovi, letovi traganja i spasavanja i gašenja požara.

Za letove helikoptera u skladu sa VFR pravilima kojima se obavljaju medicinski letovi, letovi traganja i spasavanja i gašenja požara dozvoljena je manja visina baze oblaka, vidljivost i udaljenost od oblaka u odnosu na vrijednosti iz člana SERA.5001 Priloga 1 ovog pravilnika, pod uslovom da:

- 1) vođa vazduhoplova zadržava helikopter van oblaka i održava stalni vizuelni kontakt sa tlom;
- 2) vidljivost u letu nije manja od 800 m;
- 3) vođa vazduhoplova održava brzinu od 140 kt IAS ili manju, koja pruža odgovarajuću mogućnost da se na vrijeme uoči drugi saobraćaj ili prepreke.

## **Letenje noću u skladu sa VFR pravilima**

### **Član 13**

VFR letovi noću dozvoljeni su pod uslovima iz člana SERA.5005 (c) Priloga 1 ovog pravilnika.

## **Minimalna visina leta**

### **Član 14**

- (1) IFR let, izuzev kada je to potrebno za polijetanje ili slijetanje, ili kada je posebno ovlašćen od strane Agencije, odvija se:
- 1) na nivou koji je najmanje 600 m (2.000 ft) iznad najviše prepreke koja se nalazi u krugu od 8.000 metara od procijenjene pozicije vazduhoplova, preko visokog terena ili u planinskim oblastima, ili
  - 2) na nivou koji je najmanje 300 m (1.000 ft) iznad najviše prepreke koja se nalazi u krugu od 8.000 metara od procijenjene pozicije vazduhoplova, izuzev u slučaju iz tačke 1 ovog stava.
- (2) Minimalne visine VFR leta danju i noću određuju se u skladu sa članom SERA.5005 (c) i (f) Priloga 1 ovog Pravilnika.
- (3) VFR let noću, izuzev kada je to potrebno za polijetanje ili slijetanje, ili kada je posebno ovlašćen od strane Agencije, odvija se:
- 1) na nivou koji je najmanje 600 m (2.000 ft) iznad najviše prepreke koja se nalazi u krugu od 8.000 metara od procijenjene pozicije vazduhoplova, preko visokog terena ili u planinskim oblastima,
- na nivou koji je najmanje 1.000 ft iznad najviše prepreke koja se nalazi u krugu od 8.000 metara od procijenjene pozicije vazduhoplova, izuzev u slučaju iz tačke 1 ovog stava.

## **Javljanje pozicije vazduhoplova**

### **Član 15**

Ako je vazduhoplov pod radarskim nadzorom, vođa vazduhoplova nije dužan da javlja vrijeme i nivo prolaska svake definisane tačke obaveznog javljanja, osim ako nadležna kontrola letenja to ne zahtijeva.

## **Osmatranje meteoroloških pojava iz vazduha**

### **Član 16**

- (1) Tokom svih faza leta posada vrši osmatranje iz vazduhoplova i izvještava kontrolu letenja o osmotrenim pojavama iz člana SERA.12005 (a) Priloga 1 ovog pravilnika.
- (2) Pored izvještavanja iz stava 1 ovog člana obavezno se izvještava o sledećim pojavama:
- 1) umjerenom ili jakom smicanju vjetra,
  - 2) oblaku ljevkastog oblika,
  - 3) obilnim padavinama, koje nijesu navedene u ažurnim meteorološkim izvještajima.

## **Upotreba standardne frazeologije**

### **Član 17**

- (1) Radi jednoobraznog sporazumijevanja u kontrolisanom vazdušnom prostoru, članovi letačke posade vazduhoplova i lica koja pružaju usluge u vazdušnom saobraćaju dužna su da u međusobnoj radio komunikaciji upotrebljavaju izraze i skraćenice na engleskom jeziku, u skladu sa ICAO Aneksom 10, Vazduhoplovne telekomunikacije, Tom 2, Komunikacioni postupci, uključujući one sa PANS statusom (*Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation, Volume II, Communication Procedures including those with PANS status*), ili na crnogorskom jeziku, u skladu sa Uputstvom Agencije, kojim se propisuju izrazi i skraćenice na crnogorskom jeziku.
- (2) Tokom letenja po pravilima instrumentalnog letenja moraju se upotrebljavati izrazi i skraćenice na engleskom jeziku.
- (3) Izuzetno od stava 1 ovog člana, u toku obavljanja VFR letova za potrebe sprovođenja obuke, gašenja požara ili policijskih i carinskih poslova, ako propisana standardna frazeologija nije dovoljna da bi se prenijela namjeravana poruka, u međusobnoj radio komunikaciji mogu se upotrebljavati nestandardni izrazi na jeziku koji obezbjeduje najjasniju komunikaciju.

## **Podešavanje visinomjera**

### **Član 18**

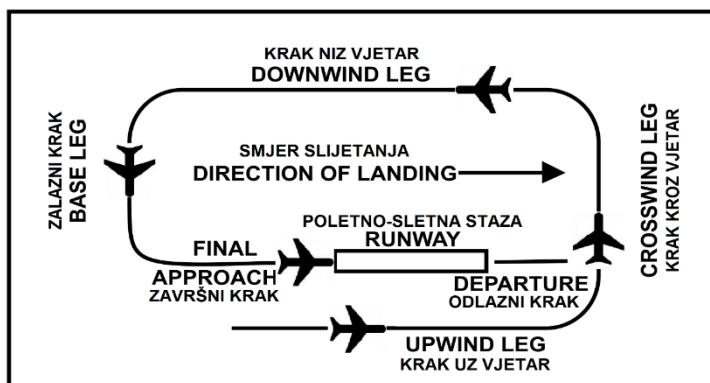
- (1) Voda vazduhoplova podešava visinomjer postupajući u skladu sa odredbama ICAO Dokumenta 8168 – Tom I (*Doc 8168 OPS/611, Procedures for Air Navigation Services, Aircraft Operations, Volume I, Flight Procedures*).
- (2) Prelazna visina za aerodrome u Crnoj Gori iznosi 3.000 m (1.0000 ft), a vrijednost prelaznog sloja iznosi najmanje 300 m (1.000 ft).

## **Operacije na i u blizini aerodroma i u blizini operativnog mjesta u nekontrolisanom vazdušnom prostoru**

### **Član 19**

- (1) Voda vazduhoplova koji leti u skladu sa VFR na i u blizini aerodroma ili na i u blizini operativnog mjesta koje se nalazi u nekontrolisanom vazdušnom prostoru, ukoliko nije drugačije propisano uputstvom za upotrebu aerodroma ili operativnog mjesta, dužan je da:
- 1) aerodromski krug formira na rastojanju najviše do 4 nautičke milje od referentne tačke aerodroma ili operativnog mjesta;
  - 2) prilikom dolaska na slijetanje uključi vazduhoplov na poziciju „niz vjetar”, ako se u saobraćajnom krugu nalaze drugi vazduhoplovi;
  - 3) kada upravlja složenim vazduhoplovom, na kraku niz vjetar održava relativnu visinu ne manju od 450 m (1.500 ft) u odnosu na referentnu tačku aerodroma ili operativnog mjesta, ili poštujući zahtjeve za rastojanje od oblaka iz člana SERA.5001. tabela S5-1 Priloga 1 ovog pravilnika, ne manju od 300 m (1.000 ft) u odnosu na referentnu tačku aerodroma ili operativnog mjesta i tu relativnu visinu održava sve dok postupak za sigurno slijetanje ne zahtijeva snižavanje;
  - 4) kada upravlja nesloženim vazduhoplovom, na kraku niz vjetar održava relativnu visinu ne manju od 300 m (1.000 ft) u odnosu na referentnu tačku aerodroma ili operativnog mjesta, ili poštujući zahtjeve za rastojanje od oblaka, iz člana SERA.5001. tabela S5-1 Priloga 1 ovog pravilnika, ne manju od 150 m (500 ft) u odnosu na referentnu tačku aerodroma ili operativnog mjesta, a da tu relativnu visinu održava sve dok postupak za sigurno slijetanje ne zahtijeva snižavanje;
  - 5) postupa u skladu sa propisanim znacima i oznakama na zemljji;
  - 6) tokom voženja prelazi PSS što je moguće više pod pravim uglom, i to samo ako se na „završnom kraku” ili na polijetanju ne nalazi drugi vazduhoplov;
  - 7) napusti što je brže moguće PSS nakon slijetanja;
  - 8) „završni krak” započne ne bliže od 400 metara od praga PSS-a;
  - 9) za postupak slijetanja koristi krajnju poziciju zakrilaca za trenutne uslove, propisanu Letačkim priručnikom za taj vazduhoplov, osim u slučajevima kada je to potrebno za obuku ili sertifikaciju;

- 10) u slučaju uključivanja u aerodromski krug nakon polijetanja, relativnu visinu od 90 m (300 ft), u odnosu na referentnu tačku aerodroma ili operativnog mjesta, dostigne što je prije moguće;
- 11) u slučaju napuštanja aerodromskog kruga sa „odlaznog kraka”, nakon polijetanja, minimalnu visinu iz SERA.5005 (f) Priloga 1 ovog pravilnika dostigne što je prije moguće;
- 12) ukoliko upravlja helikopterom ili padobranom opremljenim motornim pogonom ne ometa protok saobraćaja vazduhoplova sa fiksiranim krilima;
- (2) Ukoliko za aerodrome ili operativno mjesto iz stava 1 ovog člana postoji posebna frekvencija službe za pružanje usluga letnih informacija, voda vazduhoplova je dužan da na toj frekvenciji, u skladu sa standardnom frazeologijom javi:
- 1) svoje namjere, pet minuta prije ulaska u zonu aerodromskog saobraćaja;
  - 2) namjeru uključivanja i napuštanja aerodromskog kruga,
  - 3) svoju poziciju u aerodromskom krugu,
  - 4) početak voženja, izlazak na PSS, i napuštanje PSS-a.
- (3) Aerodromski krug i krakovi aerodromskog kruga iz st. 1 i 2 ovog člana prikazani su na Slici 1.



Slika 1. Aerodromski krug

#### **Brzina voženja vazduhoplova na platformi Član 20**

Vazduhoplov se na platformi kreće brzinom hoda pješaka.

#### **Dužnost vode vazduhoplova u slučaju gubitka orientacije Član 21**

- (1) Ako je voda vazduhoplova izgubio orientaciju dužan je da o tome odmah obavijesti nadležnu kontrolu letenja.
- (2) Ako je voda vazduhoplova izgubio orientaciju u zoni u kojoj nije obavezna upotreba radio veze, dužan je da stupa u kontakt sa najbližom kontrolom letenja ili uspostavi vezu na frekvenciji za slučaj vanrednih okolnosti 121.5 MHz i postupi u skladu sa uputstvima dobijenim radi uspostavljanja orijentacije.

#### **Prestanak primjene Član 22**

Danom početka primjene ovog pravilnika prestaje primjena odredbi Pravilnika o letenju vazduhoplova („Službeni list SFRJ”, br. 10/79, 4/83 i 40/95) i odredbi Pravilnika o uvodenju smanjenih normi vertikalnog razdvajanja vazduhoplova u vazdušnom prostoru Savezne Republike Jugoslavije („Službeni list SRJ”, br. 68/01).

#### **Stupanje na snagu Član 23**

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore”, a primjenjivaće se od 01. septembra 2016. godine.

Broj: 01/2-100/3-16  
Podgorica, 15.02.2016. godine

Direktor,  
**Dragan Đurović, s.r.**

**UREDBA KOMISIJE (EU) br. 923/2012  
od 26. septembra 2012. godine**

**kojom se utvrđuju zajednička pravila letenja i operativne odredbe u vezi sa uslugama i postupcima u vazdušnoj plovidbi i kojom se mijenjaju i dopunjavaju Uredba (EU) br. 1035/2011 i Uredbe (EZ) br. 1265/2007, (EZ) br. 1794/2006, (EZ) br. 730/2006, (EZ) br. 1033/2006 i (EZ) br. 255/2010**

**Član 1**

**Predmet i oblast primjene**

1. Cilj ove Uredbe je da uspostavi zajednička pravila letenja i operativne odredbe u vezi sa uslugama i postupcima u vazdušnoj plovidbi koji se primjenjuju u opštem vazdušnom saobraćaju u oblasti primjene Uredbe (EZ) br. 551/2004.
2. Ova Uredba primjenjuje se posebno na korisnike vazdušnog prostora i vazduhoplove angažovane u opštem vazdušnom saobraćaju:
  - (a) koji izvode operacije prema, unutar ili iz Unije;
  - (b) koji nose oznake državne pripadnosti i registracije države članice Unije, i izvode operacije u bilo kom vazdušnom prostoru dok god ona nijesu u suprotnosti sa pravilima koje je objavila država koja ima nadležnost nad teritorijom koja se prelijeće.
3. Ova Uredba primjenjuje se i na nadležne vlasti država članica, pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi i relevantno zemaljsko osoblje angažovano u operacijama vazduhoplova.

**Član 2  
Značenja izraza**

Pojmovi u ovoj Uredbi imaju sljedeće značenje:

1. „stačnost“ označava stepen usaglašenosti između procijenjene ili izmjerene i stvarne vrijednosti;
2. „ADS-C sporazum“ označava plan izvještavanja koji postavlja uslove ADS-C slanja podataka (npr. podaci zahtijevani od strane jedinice kontrole letenja i učestalom ADS-C izvještaja koji se moraju dogоворити prije upotrebe ADS-C u pružanju usluga u vazdušnom saobraćaju);
3. „savjetodavni vazdušni prostor“ označava vazdušni prostor definisanih dimenzija, ili određene rute, u okviru kojeg je na raspolaganju pružanje savjetodavnih usluga u vazdušnom saobraćaju;
4. „savjetodavna ruta“ označava određenu rutu duž koje je na raspolaganju pružanje savjetodavnih usluga u vazdušnom saobraćaju;
5. „akrobatski let“ označava namjerno izvedene manevre vazduhoplovom uključujući naglu promjenu njegovog položaja, abnormalne položaje, ili abnormalne promjene u brzini, koji nijesu neophodni tokom normalnog leta ili tokom obuke za dozvole ili ovlašćenja, osim ovlašćenja za akrobacije;
6. „aerodrom“ označava definisanu površinu (uključujući zgrade, instalacije i opremu) na zemlji ili vodi ili na nepokretnoj, pričvršćenoj uz obalu ili plutajućoj strukturi koja se namjerava koristiti u potpunosti ili djelimično za dolaske, odlaske i kretanje vazduhoplova po površini;
7. „pružanje usluga aerodromske kontrole letenja“ označava uslugu kontrole letenja za aerodromski saobraćaj;
8. „aerodromski kontrolni toranj“ označava jedinicu uspostavljenu da pruži uslugu kontrole letenja za aerodromski saobraćaj;
9. „aerodromski saobraćaj“ označava ukupan saobraćaj na manevarskim površinama aerodroma i sve vazduhoplove koji leti u blizini aerodroma. Vazduhoplov koji ulazi ili izlazi iz aerodromskog kruga nije samo dio aerodromskog saobraćaja već i vazduhoplov koji vrši operacije u blizini aerodroma
10. „aerodromski krug“ označava određenu putanju kojom leti vazduhoplov koji leti u blizini aerodroma;
11. „aerodomska zona“ označava vazdušni prostor definisanih dimenzija uspostavljen oko aerodroma radi zaštite aerodromskog saobraćaja;
12. „usluga iz vazduha“ označava operaciju vazduhoplovom pri kojoj se vazduhoplov koristi za specijalizovane usluge kao što su poljoprivreda, građevinarstvo, fotografisanje, nadgledanje, osmatranje i patroliranje, traganje i spasavanje, reklamiranje iz vazduha itd.;
13. „zbornik vazduhoplovnih informacija (AIP)“ označava publikaciju izdatu od strane ili sa dozvolom države koja sadrži vazduhoplovne informacije trajnog karaktera neophodne za vazdušnu plovidbu;
14. „vazduhoplovna mobilna služba“ označava mobilnu službu između vazduhoplovnih stanica i vazduhoplova, ili između vazduhoplova, u kojoj mogu da učestvuju stanice za preživljavanje; stanice radio farova za ukazivanje pozicije u slučaju nužde mogu takođe učestvovati u ovoj službi na frekvenciji određenoj za slučaj nevolje ili nužde;
15. „vazduhoplovna stanica“ označava zemaljsku stanicu koja je dio vazduhoplovne mobilne službe. U određenim slučajevima, vazduhoplovna stanica može da se nalazi, na primjer, na brodu ili na platformi na moru;
16. „avion“ označava vazduhoplov sa motornim pogonom koji je teži od vazduha, i koji uzgon u letu pretežno dobija aerodinamičkom reakcijom na površinama koje ostaju nepokretne u datim uslovima leta;
17. „sistem za izbjegavanje sudara u vazduhu (ACAS)“ označava sistem u vazduhoplovu zasnovan na signalima transpondera sekundarnog radara (SSR) koji radi nezavisno od zemaljske opreme kako bi pružio savjet pilotu o potencijalnim konfliktnim vazduhoplovima koji su opremljeni SSR transponderom;
18. „vazduhoplov“ je svaka naprava koja se održava u atmosferi zbog reakcije vazduha, osim reakciju vazduha u odnosu na zemljinu površinu;
19. „adresa vazduhoplova“ označava jedinstvenu kombinaciju od 24 bita dostupnu za dodjelu vazduhoplovu za potrebe komunikacije vazduh-zemlja, navigacije i nadzora;
20. „osmatranje iz vazduhoplova“ označava procjenu jednog ili više meteoroloških elemenata iz vazduhoplova u letu;

21. „AIRMET informacija” označava informaciju koju je izdao biro za meteorološko bđenje u vezi sa javljanjem ili očekivanim javljanjem određene vremenske pojave na ruti koja može uticati na sigurnost letova vazduhoplova na malim visinama i koja nije već bila obuhvaćena prognozom izdatom za letove na malim visinama u dotičnom području letnih informacija, ili njegovom pod-području;
22. „komunikacija vazduh-zemlja” označava dvosmjernu komunikaciju između vazduhoplova i stanica ili lokacija na površini zemlje;
23. „vazduh-zemlja kontrolna radio stanica” označava vazduhoplovnu telekomunikacionu stanicu koja ima primarnu odgovornost za komunikaciju koja se odnosi na operaciju i kontrolu vazduhoplova u dатoj oblasti;
24. „izvještaj iz vazduha” označava izvještaj iz vazduhoplova u letu pripremljen u skladu sa zahtjevima za poziciju, i operativno i/ili meteorološko izvještavanje;
25. „taksiranje u vazduhu” označava kretanje helikoptera/VTOL iznad površine aerodroma, obično sa uticajem zemlje i brzinom u odnosu na zemlju obično manjom od 37 km/h (20 kt);
26. „vazdušni saobraćaj” označava sve vazduhoplove koji su u letu ili koji vrše operacije na manevarskim površinama aerodroma;
27. „pružanje savjetodavnih usluga u vazdušnom saobraćaju” označava uslugu koja se pruža u savjetodavnom vazdušnom prostoru kako bi se obezbijedilo razdvajanje, koliko je to praktično moguće, između vazduhoplova koji lete po IFR planovima leta;
28. „odobrenje kontrole letenja” označava ovlašćenje za vazduhoplov da nastavi pod uslovima navedenim od strane jedinica kontrole letenja;
29. „instrukcija kontrole letenja” označava uputstva izdata od strane kontrole letenja sa ciljem zahtijevanja od pilota da preduzme određenu radnju;
30. „pružanje usluga kontrole letenja” označava uslugu koja se pruža radi:
- (a) sprječavanja sudara:
- (1) između vazduhoplova i
- (2) između vazduhoplova i prepreka na manevarskim površinama;
- (b) radi ekspeditivnog vođenja i održavanja redovnog protoka vazdušnog saobraćaja;
31. „jedinica kontrole letenja” označava opšti pojam koji može imati različito značenje: centar oblasne kontrole letenja, jedinica prilazne kontrole letenja ili aerodromski kontrolni toranj;
32. „pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju (ATS)” označava opšti pojam koji može imati različito značenje: pružanje usluga letnih informacija, pružanje usluga uzbunjivanja, pružanje savjetodavnih usluga u vazdušnom saobraćaju, pružanje usluga kontrole letenja (pružanje usluga oblasne kontrole letenja, pružanje usluga prilazne kontrole letenja ili pružanje usluga aerodromske kontrole letenja);
33. „vazdušni prostor u kom se pružaju usluge u vazdušnom saobraćaju” označava vazdušni prostor definisanih dimenzija, klasifikovan po abecednom redu, u okviru kojeg odredene vrste letova mogu da se odvijaju i za koji su tačno odredene usluge u vazdušnom saobraćaju i pravila letenja;
34. „prijavni biro za usluge u vazdušnom saobraćaju”(ARO) označava jedinicu osnovanu sa ciljem dobijanja izvještaja koji se odnose na usluge u vazdušnom saobraćaju i planova leta podnijetih prije odlaska;
35. „jedinica za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju” označava opšti pojam koji može imati različito značenje: jedinica kontrole letenja, centar letnih informacija, jedinica za usluge aerodromskih letnih informacija ili prijavni biro za usluge u vazdušnom saobraćaju;
36. „vazdušni put” označava kontrolisanu oblast ili njen dio uspostavljen u obliku koridora;
37. „pružanje usluga uzbunjivanja” označava uslugu koja se pruža kako bi odgovarajuće organizacije bile obaviještene o vazduhoplovu kome je potrebna pomoć traganja i spasavanja, i radi pomoći takvim organizacijama po potrebi;
38. „alternativni aerodrom” označava aerodrom prema kome vazduhoplov može da produži kada je nemoguće ili nepreporučljivo da produži ka ili da sleti na aerodrom namjeravanog slijetanja. Alternativni aerodromi obuhvataju sljedeće:
- (a) „alternacija polijetanja”označava alternativni aerodrom na koji vazduhoplov može da sleti ubrzo nakon polijetanja ukoliko je to neophodno, a pri tome nije moguće koristiti aerodrom polijetanja;
- (b) „rutna alternacija” označava aerodrom na koji vazduhoplov može da sleti nakon vanrednih okolnosti ili nužde, dok je u rutnoj fazi ljeta;
- (c) „ETOPS rutna alternacija” označava pogodan i odgovarajući alternativni aerodrom na koji bi avion mogao da sleti nakon gašenja motora ili drugih vanrednih okolnosti ili nužde, dok je na ruti u ETOPS operaciji;
- (d) „alternacija odredišta” označava alternativni aerodrom prema kome vazduhoplov može da nastavi ukoliko postane nemoguće ili nepreporučljivo da sleti na aerodrom namjeravanog slijetanja;
39. „apsolutna visina” označava vertikalno rastojanje nivoa, tačke ili objekta koji se smatra tačkom, mjereno od srednjeg nivoa mora (MSL);
40. „pružanje usluge prilazne kontrole letenja” označava uslugu kontrole letenja za dolazeće i odlazeće kontrolisane letove;
41. „jedinica prilazne kontrole letenja” označava jedinicu uspostavljenu da pruži uslugu kontrole letenja kontrolisanim letovima u dolasku na ili odlasku sa jednog ili više aerodroma;
42. „platforma” označava definisanu oblast, određenu za prihvat i otpremu putnika, tereta ili pošte, snabdijevanja gorivom, parkiranje i održavanje;
43. „centar oblasne kontrole letenja (ACC)” označava jedinicu uspostavljenu da pruži uslugu kontrole letenja kontrolisanim letovima u kontrolisanim oblastima pod njenom nadležnošću;
44. „pružanje usluga oblasne kontrole letenja” označava uslugu kontrole letenja za kontrolisane letove u kontrolisanim oblastima;
45. „prostorna navigacija (RNAV)” označava metod navigacije koji omogućava operacije vazduhoplova na bilo kojoj željenoj putanji leta koja je u dometu zemaljskih ili satelitskih navigacionih sredstava ili je u granicama sposobnosti sredstava u samom vazduhoplovu, ili njihove kombinacije;

46. „ATS ruta” označava određenu rutu namijenjenu za usmjeravanje protoka saobraćaja u cilju efikasnijeg pružanja usluga u vazdušnom saobraćaju;
47. „automatski zavisni nadzor – emitovanje (ADS-B)” označava sredstva pomoću kojih vazduhoplov, aerodomska vozila i drugi objekti mogu automatski prenositi i/ili primati podatke kao što su identifikacija, položaj i dodatni podaci, po potrebi, u režimu za emitovanje putem *data link-a*;
48. „automatski zavisni nadzor – ugovor (ADS-C)” označava sredstva pomoću kojih će se uslovi ADS-C sporazuma razmjenjivati između zemaljskog sistema i vazduhoplova, preko *data link-a*, navodeći pod kojim uslovima će ADS-C izvještaji biti pokrenuti i koji podaci će biti sadržani u izvještajima;
49. „pružanje usluga automatskih informacija u terminalu (ATIS)” označava automatsko pružanje aktuelnih rutinskih informacija dolazećim i odlazećim vazduhoplovima tokom 24 sata ili određenog dijela dana:
- (a) „pružanje usluga *data link-a* automatskih terminalnih informacija (D-ATIS)” označava pružanje ATIS-a putem *data link-a*;
  - (b) „pružanje usluga govornih automatskih terminalnih informacija (govorni – ATIS)” označava pružanje ATIS-a putem neprekidnih i ponavljajućih govornih emisija;
50. „visina baze oblaka” označava visinu od zemlje ili vodedo najnižeg sloja oblaka ispod 6.000 m (20.000 ft) koji pokriva više od polovine neba;
51. „tačka promjene“ označava tačku na kojoj se od vazduhoplova, koji leti na dijelu ATS rute definisane na osnovu svesmjernog radio fara visoke frekvencije, očekuje da promijeni svoju osnovnu navigacionu referencu sa sredstva iza vazduhoplova na sledeće sredstvo ispred vazduhoplova;
52. „granica odobrenja” označava tačku do koje je izdato odobrenje kontrole letenja;
53. „oblak od operativnog značaja” označava oblak sa visinom baze oblaka ispod 1.500 m (5.000 ft) ili manjom od najviše minimalne sektorske visine, šta god da je veće, ili oblak kumulonimbus ili kumulus kongestus na bilo kojoj visini;
54. „kod (SSR)” označava broj dodijeljen posebnom višeimpulsnom povratnom signalu koji emituje transponder u Modu A ili Modu C;
55. „nadležna vlast” označava organ izabran od strane države članice kao kompetentan da osigura usaglašenost sa zahtjevima ove Uredbe;
56. „kontrolisana oblast” označava kontrolisani vazdušni prostor koji se od određene granice iznad zemlje prostire naviše;
57. „kontrolisani aerodrom” označava aerodrom na kome se pruža usluga kontrole letenja aerodromskom saobraćaju bez obzira na to da li postoji kontrolisana zona;
58. „kontrolisani vazdušni prostor” označava vazdušni prostor definisanih dimenzija u okviru kojeg se pruža usluga kontrole letenja u skladu sa klasifikacijom vazdušnog prostora;
59. „kontrolisani let” označava svaki let koji je predmet odobrenja kontrole letenja;
60. „kontrolor-pilot komunikacija *data link-om* (CPDLC)” označava način komunikacije između kontrolora i pilota, korišćenjem *data link-a* za ATC komunikaciju;
61. „kontrolisana zona” označava kontrolisani vazdušni prostor koji se od površine zemlje prostire naviše do odredene gornje granice;
62. „penjuće krstarenje” označava tehniku krstarenja aviona kojom se visina povećava sa smanjenjem mase aviona;
63. „nivo krstarenja” označava nivo koji se održava tokom značajnog dijela leta;
64. „aktuelni plan leta (CPL)” označava plan leta, uključujući promjene, ako ih ima, koje su nastale naknadnim odobrenjima;
65. „opasna zona” označava vazdušni prostor definisanih dimenzija u okviru kojih u određeno vrijeme mogu da postoje aktivnosti opasne po let vazduhoplova;
66. „komunikacija *data link-om*” označava način komunikacije namijenjen za razmjenu poruka putem *data link-a*;
67. „referentna vrijednost” označava bilo koju veličinu ili skup veličina koje mogu služiti kao referenca ili osnova za proračun drugih veličina;
68. „predstojeće odobrenje” označava odobrenje izdato vazduhoplovu od strane jedinice kontrole letenja koja trenutno nije nadležna za taj vazduhoplov;
69. „procijenjeno vrijeme leta” označava procijenjeno vrijeme koje je potrebno za kretanje od jedne značajne tačke do druge;
70. „procijenjeno vrijeme odlaska” označava procijenjeno vrijeme u koje će vazduhoplov započeti kretanje u cilju odlaska;
71. „procijenjeno vrijeme dolaska” označava za IFR letove, vrijeme u kojem se procjenjuje da će vazduhoplov stići iznad određene tačke, definisane u odnosu na navigaciona sredstva, od koje je namjeravano da će započeti postupak instrumentalnog prilaza, ili, ako nema navigacionih sredstava u upotrebi na aerodromu, vrijeme u kojem će vazduhoplov stići iznad aerodroma. Za VFR letove, vrijeme u kojem se procjenjuje da će vazduhoplov stići iznad aerodroma;
72. „očekivano vrijeme prilaza” označava vrijeme u koje ATC očekuje da će dolazeći vazduhoplov, nakon kašnjenja, napustiti tačku čekanja da bi završio svoj prilaz za slijetanje. Stvarno vrijeme napuštanja tačke čekanja će zavisiti od odobrenja za prilaz;
73. „podnijeti plan leta (FPL)” označava plan leta kako je podnijet jedinici za usluge u vazdušnom saobraćaju od strane pilota ili imenovanog predstavnika, bez naknadnih promjena;
74. „član letačke posade” označava licenciranog člana posade kome su dodijeljene dužnosti od suštinskog značaja za funkcionisanje vazduhoplova tokom perioda letačke dužnosti;
75. „centar za pružanje letnih informacija” označava jedinicu uspostavljenu da pruži uslugu letnih informacija i uslugu uzbunjivanja;
76. „područje letnih informacija” označava vazdušni prostor definisanih dimenzija u okviru kojeg se pruža usluga letnih informacija i usluga uzbunjivanja;
77. „pružanje usluge letnih informacija” označava uslugu koja se pruža radi davanja savjeta i informacija korisnih za sigurno i efikasno obavljanje letova;
78. „nivo leta (FL)” označava ravan konstantnog atmosferskog pritiska u odnosu na određenu referentnu vrijednost pritisak od 1013,2 hektopaskala (hPa) koja je odvojena od drugih takvih ravni određenim intervalima pritiska;

79. „plan leta” označava određenu informaciju datu jedinici za usluge u vazdušnom saobraćaju, i u vezi je sa namjeravanim letom ili dijelom leta vazduhoplova;
80. „vidljivost u letu” označava vidljivost ispred pilotske kabine vazduhoplova u letu;
81. „prognoza” označava izjavu o očekivanim meteorološkim uslovima za određeno vrijeme ili period i za određenu oblast ili dio vazdušnog prostora;
82. „vidljivost pri tlu” označava vidljivost na aerodromu, koju je izvijestio akreditovani posmatrač ili automatski sistem;
83. „kurs” je ugao između uzdužne ose vazduhoplova i pravca sjevera (pravog, magnetnog, kompasnog ili mrežnog sjevera), obično izražen u stepenima;
84. „relativna visina” označava vertikalno rastojanje nivoa, tačke ili objekta koji se posmatra kao tačka, mjereno u odnosu na referentnu vrijednost;
85. „helikopter” označava vazduhoplov teži od vazduha koji se održava u letu uglavnom zbog reakcije vazduha na jednom ili više rotora sa motornim pogonom postavljenih na pretežno vertikalnim osama;
86. „vazdušni prostor iznad otvorenog mora” označava vazdušni prostor izvan teritorije kopna i teritorijalnih voda, kako je navedeno u Konvenciji Ujedinjenih nacija o Zakonu mora (Montego Bay, 1982);
87. „IFR” označava simbol koji se koristi za označavanje pravila instrumentalnog letenja;
88. „IFR let” označava let sproveden u skladu sa pravilima instrumentalnog letenja;
89. „IMC” označava simbol koji se koristi za označavanje instrumentalnih meteoroloških uslova;
90. „procedura instrumentalnog prilaza (IAP)” označava niz unaprijed utvrđenih manevara po letačkim instrumentima koji obezbeđuju zaštitu od prepreka od tačke početnog prilaza, ili gdje je to primjenljivo, od početka definisane rute za dolazak do tačke od koje može da se obavi slijetanje i nakon toga, ako slijetanje nije izvršeno, do pozicije gdje se primjenjuju kriterijumi nadvišavanja prepreka u čekanju ili letu na rutu. Procedure instrumentalnog prilaza su klasifikovane na sledeći način:
- (a) procedura nepreciznog prilaza (NPA) označava proceduru instrumentalnog prilaza koja koristi lateralno navođenje, ali ne koristi vertikalno navođenje,
  - (b) procedura prilaza sa vertikalnim navođenjem (APV) označava proceduru instrumentalnog prilaza koja koristi lateralno i vertikalno navođenje ali ne ispunjava uslove uspostavljene za precizni prilaz i operacije slijetanja,
  - (c) procedura preciznog prilaza (PA) označava navigacioni proceduru instrumentalnog prilaza koja koristi precizno lateralno i vertikalno navođenje sa minimumima određenim kategorijom operacija;
91. „instrumentalni meteorološki uslovi (IMC)” označavaju meteorološke uslove izražene u pogledu vidljivosti, udaljenosti od oblaka i visine baze oblaka koji su manji od minimuma navedenih za vizuelne meteorološke uslove;
92. „površina za slijetanje” označava onaj dio površina za kretanje koji je namijenjen slijetanju ili polijetanju vazduhoplova;
93. „nivo” označava opšti pojam koji se odnosi na vertikalni položaj vazduhoplova u letu sa različitim značenjem: relativna visina, visina ili nivo leta;
94. „manevarske površine” označava onaj dio aerodroma koji se koristi za polijetanje, slijetanje i taksiranje vazduhoplova, isključujući platforme;
95. „mod (SSR)” označava konvencionalni identifikator povezan sa posebnim funkcijama upitnih signala emitovanih od strane SSR pitača. Postoje četiri moda navedena u ICAO Aneksu 10: A, C, S i kombinovani režim;
96. „površine za kretanje” označava onaj dio aerodroma koji se koristi za polijetanje, slijetanje i taksiranje vazduhoplova, i sastoji se od manevarskih površina i platforme(i);
97. „noć” označava sate između kraja večernjeg gradanskog sumraka i početka jutarnjeg gradanskog svitanja. Građanski sumrak završava u večernjim satima kada je centar sunčevog diska 6 stepeni ispod horizonta, a gradansko svitanje počinje ujutro kada je centar sunčevog diska 6 stepeni ispod horizonta;
98. „prepreka” označava sve fiksne (privremene ili stalne) i pokretne objekte ili njihove djelove, koji:
- (a) se nalaze u oblasti namijenjenoj za kretanje vazduhoplova po zemlji, ili
  - (b) se protežu iznad definisane površine namijenjene za zaštitu vazduhoplova u letu, ili
  - (c) se nalaze van definisanih površina i koje su procijenjene kao opasnost za vazdušnu plovidbu;
99. „operativna lokacija” označava mjesto izabrano od strane operatora ili vode vazduhoplova za slijetanje, polijetanje i/ili operacije lebdjenja;
100. „vođa vazduhoplova” označava pilota izabranog od strane operatora, ili u slučaju opšte avijacije, vlasnika, za onog koji zapovijeda i koji je odgovoran za sigurno sprovodenje leta;
101. „visina po pritisku” označava atmosferski pritisak izražen kroz visinu koja odgovara pritisku u standardnoj atmosferi, kao što je definisano u Aneksu 8, dio 1 Čikaške Konvencije;
102. „problematična upotreba supstanci” označava korišćenje jedne ili više psihotaktivnih supstanci od strane vazduhoplovne osoblja tako da:
- (a) predstavlja direktnu opasnost za korisnika ili ugrožava živote, zdravlje ili dobrobit drugih, i/ili
  - (b) uzrokuje ili pogoršava profesionalni, društveni, mentalni ili fizički problem ili poremećaj;
103. „zabranjena zona” označava vazdušni prostor definisanih dimenzija, iznad kopnenih oblasti ili teritorijalnih voda države, u okviru koga je zabranjeno letenje vazduhoplova;
104. „psihotaktivne supstance” označavaju alkohol, opijate, kanabinoide, sedative i hipnotike, kokain, druge psihostimulanse, halucinogene i isparljive rastvarače, dok su kafa i duvan isključeni;
105. „radar” označava uredaj radio detekcije koji obezbeđuje informacije o udaljenosti, azimutu i/ili visini objekata;
106. „zona obavezne upotrebe radija (RMZ)” označava vazdušni prostor definisanih dimenzija gdje je obavezno nošenje i korišćenje radio opreme;

107. „radionavigaciona usluga” označava uslugu pružanja informacija u vezi sa navodenjem ili podataka o položaju radi efikasne i sigurne operacije vazduhoplova, a koja je podržana od strane jednog ili više radionavigacionih sredstava;
108. „radiotelefonija” označava vid radiokomunikacije prvenstveno namijenjen za govornu razmjenu informacija ;
109. „skupni plan leta” označava plan leta koji se odnosi na seriju često ponavljanih, redovnih pojedinačnih letova sa istim osnovnim karakteristikama, koji je podnio operator na čuvanje i višekratnu upotrebu od strane jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju;
110. „tačka javljanja” označava određenu geografsku lokaciju u odnosu na koju pozicija vazduhoplova može biti prijavljena;
111. „uslovno zabranjena zona” označava vazdušni prostor definisanih dimenzija, iznad kopnenih oblasti ili teritorijalnih voda države, u okviru kojeg je letenje vazduhoplova ograničeno u skladu sa određenim uslovima;
112. „segment rute” označava rutu ili dio rute koji se obično leti bez prekida;
113. „poletno-sletna staza” označava definisanu pravougaonu oblast na kopnenom aerodromu namijenjenu za polijetanje i slijetanje vazduhoplova;
114. „pozicija čekanja na poletno-sletnoj stazi” označava određenu poziciju namijenjenu zaštiti poletno-sletne staze, površine za ograničavanje prepreka, ili kritičnih/osjetljivih oblasti ILS-a /MLS-a na kojoj se vazduhoplovi koji taksiraju i vozila moraju zaustaviti i zadržati, osim ukoliko su drugačije ovlašćeni od aerodromskog kontrolnog tornja;
115. „vidljivost duž poletno-sletne staze (RVR)” označava rastojanje na kome pilot vazduhoplova na centralnoj liniji poletno-sletne staze može vidjeti oznake na površini poletno-sletne staze ili svjetla koja označavaju poletno-sletnu stazu ili njenu centralnu liniju;
116. „sigurnosno bitno osoblje” označava lica koja bi mogla da ugroze sigurnost vazduhoplovstva ukoliko nepropisno obavljuju svoje dužnosti i funkcije uključujući, ali ne ograničavajući se na, članove posade, osoblje za održavanje vazduhoplova i kontrolore letenja;
117. „jedrilica” označava vazduhoplov teži od vazduha koji se održava u letu dinamičnom reakcijom vazduha na njegove fiksne uzgonske površine, čiji slobodan let ne zavisi od motora, uključujući i zmajeve, paraglajdere i druge srođne letilice;
118. „sekundarni nadzorni radar (SSR)” označava nadzorni radarski sistem koji koristi odašiljače/prijemnike (pitače) i transpondere;
119. „SIGMET informacija” označava informaciju koju je izdao biro za meteorološko bdenje u vezi sa javljanjem ili očekivanim javljanjem odredene vremenske pojave na ruti koja može uticati na sigurnost letova vazduhoplova;
120. „signalna oblast” označava oblast na aerodromu koja se koristi za prikaz zemaljskih signala;
121. „značajna tačka” označava određenu geografsku lokaciju koja se koristi u definisanju ATS rute ili putanje leta vazduhoplova i za druge navigacione i ATS namjene;
122. „specijalni VFR let” označava VFR let za koji je odobreno od strane kontrole letenja da se obavi u kontrolisanoj zoni u meteorološkim uslovima ispod VMC;
123. „zalutali vazduhoplov” označava vazduhoplov koji je značajno odstupio od namjeravane putanje ili koji izvještava da se izgubio;
124. „nadzorni radar” označava radarsku opremu koja se koristi za određivanje pozicije vazduhoplova definisane udaljenošću i azimutom;
125. „taksiranje” označava kretanje vazduhoplova na površini aerodroma ili operativnom mjestu na sopstveni pogon, isključujući polijetanje i slijetanje;
126. „staza za vožnje” označava definisanu stazu na kopnenom aerodromu uspostavljenu za taksiranje vazduhoplova i namijenjenu da obezbijedi vezu između jednog dijela aerodroma i drugog, uključujući:
- (a) taksi-liniju parking pozicije vazduhoplova koja označava dio platforme koji je određen kao rulna staza i jedino namijenjen da obezbijedi pristup parking poziciji vazduhoplova.
  - (b) rulnu stazu platforme koja označava dio sistema rulnih staza koji se nalaze na platformi i namijenjen je da obezbijedi taksi rute preko platforme.
  - (c) rulnu stazu za brzi izlaz koja označava rulnu stazu povezanu pod oštrim uglom sa poletno-sletnom stazom i dizajniranu da omogući avionima koji su sletjeli skretanje većim brzinama od postignutih na drugim izlaznim rulnim stazama, čime se smanjuje zauzetost poletno-sletne staze;
127. „teritorija” označava kopnene oblasti i njima pridružene teritorijalne vode pod suverenitetom, sizerenstvom, zaštitom ili mandatom države;
128. „prag” označava početak dijela poletno-sletne staze upotrebljivog za slijetanje;
129. „ukupno procijenjeno vrijeme leta” označava:
- (a) za IFR letove, procijenjeno vrijeme koje je potrebno da se od polijetanja stigne na određenu tačku, definisanu u odnosu na navigaciono sredstvo, od koje je namjeravano da će bit započet navigacioni postupak instrumentalnog prilaza, ili, ako nema navigacionih sredstava koja se odnose na aerodrom odredišta, da stigne iznad aerodroma namjeravanog slijetanja;
  - (b) za VFR letove, procijenjeno vrijeme koje je potrebno da se od polijetanja stigne iznad aerodroma odredišta;
130. „putanja” označava projekciju puta vazduhoplova na površinu zemlje, pravac tog puta u bilo kojoj tački se obično izražava u stepenima u odnosu na sjever (stvarni, magnetni ili kartografski);
131. „sayjet za izbjegavanje saobraćaja” označava sayjet dat od strane jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju koji predlaže manevre kao pomoći pilotu da izbjegne sudar;
132. „informacija o saobraćaju” označava informaciju izdatu od strane jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju koja upozorava pilota na drugi poznati ili osmotreni vazdušni saobraćaj koji može biti u blizini pozicije ili namjeravane rute leta, a radi pomoći pilotu da izbjegne sudar;
133. „tačka primopredaje” označava definisanu tačku koja se nalazi duž putanje leta vazduhoplova, na kojoj se odgovornost za pružanje usluga kontrole letenja vazduhoplovu prenosi sa jedne jedinice kontrole letenja ili kontrolne pozicije na sljedeću;
134. „prelazna apsolutna visina” označava visinu na ili ispod koje se vertikalni položaj vazduhoplova kontroliše pozivanjem na visinu;
135. „prelazni nivo” označava najniži nivo leta, raspoloživ za korišćenje, iznad prelazne apsolutnevisine;

136. „zona obavezne upotrebe transpondera (TMZ)” označava vazdušni prostor definisanih dimenzija u kome je obavezno nošenje i korišćenje transpondera sa mogućnošću izvještavanja o visini po pritisku;
137. „neidentifikovani vazduhoplov” označava vazduhoplov koji je osmotren ili prijavljen da vrši operaciju u dатоj oblasti ali čiji identitet nije ustanovljen;
138. „bespilotni slobodan balon” označava bezmotorni, bespilotni vazduhoplov lakši od vazduha u slobodnom letu;
139. „VFR” označava simbol koji se koristi za označavanje pravila vizuelnog letenja;
140. „VFR let” označava let sproveden u skladu sa pravilima vizuelnog letenja;
141. „vidljivost” Označava za potrebe vazduhoplovstva onu vidljivosti čija je vrijednost veća od:
  - (a) najveća razdaljina na kojoj crni predmet odgovarajućih dimenzija, koji se nalazi u blizini tla, može da se vidi i prepozna kada se posmatra u odnosu na svjetlu pozadinu;
  - (b) najveća razdaljina na kojoj svjetlost od 1.000 kandela može da se vidi i identificuje u odnosu na neosvijetljenu pozadinu;
142. „vizuelni meteorološki uslovi” označavaju meteorološke uslove izražene u terminima vidljivosti, udaljenosti od oblaka i visine baze oblaka, koji su jednaki ili veći od propisanih minimuma;
143. „VMC” označava simbol koji se koristi za označavanje vizuelnih meteoroloških uslova.

### **Član 3 Usaglašenost**

Države članice dužne su da obezbijede usaglašenost sa zajedničkim pravilima i odredbama navedenim u Aneksu ove Uredbe ne dovodeći u pitanje odredbe o fleksibilnosti sadržane u članu 14 Uredbe (EZ) br. 216/2008 i mјere zaštite sadržane u članu 13 Uredbe (EZ) br. 549/2004.

### **Član 4 Izuzeća za specijalne operacije**

1. Na zahtjev subjekata koji obavljaju sljedeće aktivnosti, nadležne vlasti mogu da odobre izuzeća od posebnih zahtjeva ove Uredbe tim subjektima za sljedeće aktivnosti od javnog interesa, kao i za obuku neophodnu za sigurno obavljanje aktivnosti:
  - (a) policijski i carinski zadaci;
  - (b) nadzor saobraćaja i zadaci potjera;
  - (c) zadaci ekološke kontrole koji se sprovode od strane, ili u ime, državnih organa;
  - (d) traganje i spasavanje;
  - (e) medicinski letovi;
  - (f) evakuacija;
  - (g) gašenje požara;
  - (h) izuzeća potrebna da se obezbijedi bezbjednost letova šefova država, ministara i sličnih državnih funkcionera.
2. Nadležne vlasti koje odobravaju ova izuzeća dužne su da obavijeste EASA-u o prirodi izuzeća najkasnije dva mjeseca nakon odobrenja izuzeća.
3. Ovaj član ne dovodi u pitanje član 3 i može da se primjenjuje u slučajevima u kojima se aktivnosti navedene u stavu 1 ne mogu vršiti kao operativni vazdušni saobraćaj ili kada nemaju koristi od odredbi o fleksibilnosti sadržanih u ovoj Uredbi.

### **Član 5 Razlike**

1. Nakon stupanja na snagu ove uredbe, a najkasnije do dana njene primjene, države članice dužne su da:
  - (a) formalno obavijeste ICAO da su sve prethodno prijavljene razlike u odnosu na ICAO standarde i preporučene prakse koje su obuhvaćene ovom Uredbom povućene, izuzev onih koje se odnose na suštinske bezbjednosne i interesne politike odbrane država članica, u skladu sa članom 13 Uredbe (EZ) br. 549/2004;
  - (b) obavijeste ICAO o zajednički dogovorenim razlikama sadržanim u dodatku Aneksa ove Uredbe.
2. U skladu sa Aneksom 15 Čikaške konvencije, svaka država članica mora da objavi preko svog Zbornika vazduhoplovih informacija zajednički dogovorene razlike prijavljene ICAO-u u skladu sa tačkom (b) stava 1 ovog člana, kao i sve druge odredbe koje su neophodne zbog lokalne vazdušne odbrane i bezbjednosti u skladu sa tačkom (a) stav 1 ovog člana.

### **Član 6 Praćenje izmjena i dopuna**

1. Nakon stupanja na snagu ove Uredbe, Komisija mora da utvrđi, uz podršku Eurocontrol-a i EASA-e, stalni proces:
  - (a) kako bi se obezbijedilo da se sve izmjene i dopune usvojene u okviru Čikaške konvencije koje su od značaja u odnosu na oblast primjene ove Uredbe prate i analiziraju i

- (b) kada je to potrebno, predlože izmjene i dopune Aneksa ove Uredbe.
2. Odredbe člana 5 ove Uredbe koje se odnose na povlačenje i obavještanje o razlikama i objavljivanje u Zborniku vazduhoplovnih informacija i člana 7 vezane za izmjene i dopune Aneksa se primjenjuju kada je to potrebno.

**Član 7**  
**Izmjene i dopune Aneksa**

1. Aneks se mijenja i dopunjava u skladu sa članom 5 (3) Uredbe (EZ) br. 549/2004.
2. Izmjene i dopune iz stava 1 mogu obuhvatiti, ali nijesu ograničene na, izmjene potrebne kako bi se obezbijedila konzistentnost odredbi tokom budućeg proširenja ove Uredbe da bi sadržala odgovarajuće odredbe drugih ICAO aneksa i dokumenata osim Aneksa 2 ili promjene koje proizilaze iz ažuriranja tih ICAO aneksa i samih dokumenata ili promjena bilo kojih relevantnih Uredbi Unije.

**Član 8**  
**Prelazne i dodatne mјere**

1. Države članice koje su usvojile prije stupanja na snagu ove Uredbe dodatne odredbe radi dopunjavanja ICAO standarda moraju da obezbijede njihovu usaglašenost sa ovom uredbom.
2. U ovom članu, takve dodatne odredbe za dopunjavanje ICAO standarda ne predstavljaju razliku u skladu sa Čikaškom konvencijom. Države članice moraju da objave takve dodatne odredbe, kao i sva pitanja o kojima odlučuju nadležne vlasti u skladu sa ovom Uredbom, putem svog Zbornika vazduhoplovnih informacija. One su takođe dužne da o tome obavijeste Komisiju i EASA-u najkasnije dva mjeseca nakon stupanja na snagu ove Uredbe ili kada se usvoji dodatna odredba.

**Član 9**  
**Sigurnosni zahtjevi**

Nakon stupanja na snagu ove uredbe i ne dovodeći u pitanje član 7, države članice dužne su da, u cilju održavanja ili poboljšanja postojećih nivoa sigurnosti, obezbijede, u okviru procesa upravljanja sigurnošću u vezi sa svim aspektima primjene ove Uredbe, sprovodenje sigurnosne procjene plana implementacije, uključujući identifikaciju opasnosti, procjenu i ublažavanje rizika, prije stvarnih promjena prethodno primijenjenih procedura. Takvo ublažavanje može da uključi primjenu člana 3.

**Član 10**  
**Izmjene i dopune Uredbe (EZ) br. 730/2006, (EZ) br. 1033/2006, (EZ) br. 1794/2006, (EZ) br. 1265/2007, (EU) br. 255/2010 i (EU) br. 1035/2011**

1. Uredba (EK) br. 730/2006 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:
  - (a) Član 2 (3) i (4) mijenjaju se i glase:
    1. „IFR” označava simbol koji se koristi za označavanje pravila instrumentalnog letenja;
    2. „VFR” označava simbol koji se koristi za označavanje pravila vizuelnog letenja.”
2. Uredba (EZ) br. 1033/2006 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:
  - (a) Član 2 (2), tačka 8, mijenja se i glasi:
    1. „IFR” označava simbol koji se koristi za označavanje pravila instrumentalnog letenja.”;
  - (b) Član 3 (1) mijenja se i glasi:
    1. Odredbe navedene u Aneksu primjenjuju se na podnošenje, prihvatanje i distribuciju planova leta za svaki let koji podliježe ovoj Uredbi i na sve promjene ključnih podataka u planu leta u prepoletnoj fazi u skladu sa ovom Uredbom.”;
  - (c) naslov i prva alineja Aneksa mijenja se i glasi:
    1. Odredbe iz člana 3 (1)
  1. Odjeljak 4 Uredbe Komisije (EU) br. 923/2012 (\*).

(\*) SL L 281, 13.10.2012, str. 1".

3. Uredba (EZ) br. 1794/2006 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:
  - (a) Član 2(c) i (d) mijenjaju se i glase:
    1. „(c) „IFR” označava simbol koji se koristi za označavanje pravila instrumentalnog letenja;
    2. „VFR” označava simbol koji se koristi za označavanje pravila vizuelnog letenja.”
4. Uredba (EZ) br. 1265/2007 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:
  - (a) Član 2(5) mijenja se i glasi:

„5. „letovi po pravilima vizuelnog letenja” (VFR letovi) označavaju sve letove sprovedene u skladu sa pravilima vizuelnog letenja.”.

5. Uredba (EU) br. 255/2010 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) Član 2(3) mijenja se i glasi:

„3. „IFR” označava simbol koji se koristi za označavanje pravila instrumentalnog letenja”.

6. Uredba (EU) br. 1035/2011 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) pozivanje u Aneksu II, tačka 4(a), na „Aneks 2 pravila letenja u svom 10. izdanju od jula 2005.” zamjenjuje se pozivanjem na Uredbu (EU) br. 923/2012”;

(b) pozivanje u Aneksu II, tačka 4(c), na „Aneks 11 o uslugama u vazdušnom saobraćaju u svom 13. izdanju od jula 2001., uključujući sve izmjene i dopune do br. 47-B” mijenja se i dopunjava dodavanjem na kraju rečenice „i Uredba (EU) br. 923/2012 ako je primjenljiva”;

(c) pozivanje u Aneksu III, tačka 2 (b), na „Aneks 11 o uslugama u vazdušnom saobraćaju u svom 13. izdanju od jula 2001., uključujući sve izmjene i dopune do br. 47-B” mijenja se i dopunjava dodavanjem na kraju rečenice „i Uredba (EU) br. 923/2012 ako je primjenljiva”;

### *Član 11*

#### **Stupanje na snagu**

1. Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objavljivanja u Službenom listu Evropske unije. Primjenjuje se od 4. decembra 2012. godine.

2. Odstupajući od drugog podstava stava 1, države članice mogu da odluče da ne primjenjuju odredbe ove Uredbe do 4. decembra 2014. godine

Kada država članica koristi tu mogućnost, mora da obavijestiti Komisiju i EASA-u, u skladu sa članom 12 (1) Uredbe (EK) br. 549/2004, o razlozima za to izuzeće, o njegovom trajanju, kao i predviđenom i odgovarajućem početku primjene ove Uredbe.

Ova Uredba obavezujuća je u cijelini i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljen u Briselu, 26. septembra 2012. godine.

*Za Komisiju  
Predsjednik  
Žoze Manuel Baroza*

## **ANEKS**

### **PRAVILA LETENJA**

#### ***ODJELJAK 1 Let iznad otvorenog mora***

##### **SERA.1001 Opšte**

(a) Za let iznad otvorenog mora, pravila navedena u Aneksu 2 Čikaške konvencije primjenjuju se bez izuzetka. Za potrebe kontinuiranog i nesmetanog pružanja usluga u vazdušnom saobraćaju, naročito u okviru funkcionalnih blokova vazdušnog prostora, odredbe Aneksa 11 Čikaške konvencije mogu da se primijene u vazdušnom prostoru iznad otvorenog mora na način dosljedan tome kako se ove odredbe primjenjuju na teritoriji država članica. Ovo ne dovodi u pitanje operacije državnih vazduhoplova u skladu sa članom 3 Čikaške konvencije. Ovo takođe ne dovodi u pitanje odgovornost država članica da obezbijede da se operacije vazduhoplova, unutar područja letnih informacija u okviru kog su one odgovorne za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju u skladu sa ICAO regionalnim sporazumima o vazdušnoj plovidbi, sprovode na sigurnan, ekspeditivn i efikasan način.

(b) Za one djelove otvorenog mora gdje je država članica prihvatile, u skladu sa ICAO regionalnim sporazumom o vazdušnoj plovidbi, odgovornost za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju, država članica imenuje ATS pružaoca za pružanje tih usluga.

#### ***ODJELJAK 2 Primjenljivost i usaglašenost***

##### **SERA.2001 Primjenljivost**

Ne dovodeći u pitanje SERA.1001 navedenu gore, ova Uredba se primjenjuje u skladu sa članom 1 posebno na korisnike vazdušnog prostora i vazduhoplove koji:

- (a) izvode operacije u, u okviru ili iz Unije;
- (b) nose oznake državne pripadnosti i registracije države članice Unije, i izvode operacije u bilo kom vazdušnom prostoru dok god se oni ne kose sa pravilima objavljenim od strane države koja ima nadležnost nad teritorijom koja se prelijeće.

Ova Uredba se takođe primjenjuje na nadležne vlasti država članica, pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi i odgovarajuće zemaljsko osoblje angažovano u operacijama vazduhoplova.

##### **SERA.2005 Usaglašenost sa pravilima letenja**

Korišćenje vazduhoplova u letu, na površinama za kretanje aerodroma ili na operativnom mjestu mora da bude u saglasnosti sa opštim pravilima, primjenljivim lokalnim odredbama i, pored toga, kada je u letu ili sa:

- (a) pravilima vizuelnog letenja; ili
- (b) pravilima instrumentalnog letenja.

##### **SERA.2010 Odgovornosti**

###### **(a) Odgovornost vode vazduhoplova**

Voda vazduhoplova je, bez obzira da li manipuliše komandama ili ne, odgovoran za operaciju vazduhoplova u skladu sa ovom Uredbom, sa izuzetkom da voda vazduhoplova može da odstupi od ovih pravila u okolnostima koje čine takvo odstupanje apsolutno neophodnim u interesu sigurnosti.

###### **(b) Prepoletna akcija.**

Prije početka leta, voda vazduhoplova mora da se upozna sa svim dostupnim informacijama odgovarajućim za namjeravanu operaciju. Prepoletna akcija za letove koji nijesu u blizini aerodroma, kao i za sve IFR letove, mora da uključi pažljivo proučavanje raspoloživih aktuelnih meteoroloških izvještaja i prognoza, uzimajući u obzir zahtjeve goriva i alternativan plan aktivnosti ako let ne može da bude završen kao što je planirano.

##### **SERA.2015 Ovlašćenje vode vazduhoplova**

Voda vazduhoplova ima krajnje ovlašćenje u pogledu raspolaganja vazduhoplovom dok zapovijeda.

#### **SERA.2020 Problematična upotreba psihoaktivnih supstanci**

Ni jedno lice čija je funkcija od važnosti za sigurnost vazduhoplovstva (sigurnosno bitno osoblje) ne smije da obavlja tu funkciju dok je pod uticajem bilo koje psihoaktivne supstance, zbog koje se smanjuju ljudske performanse. Takvo lice ne smije da koristi bilo kakve problematične supstance.

#### *ODJELJAK 3* **Opšta pravila i izbjegavanje sudara**

#### POGLAVLJE 1 **Zaštita imovine i lica**

#### **SERA.3101 Nemarne ili nesmotrene operacije vazduhoplova**

Vazduhoplovom se ne smije upravljati na nemaran ili nesmotren način tako da se ugrozi život ili tuda imovina.

#### **SERA.3105 Minimalne relativne visine**

Osim kada je to potrebno za polijetanje ili slijetanje, ili osim sa odobrenjem nadležnih vlasti, vazduhoplovom ne smije da se leti iznad naseljenih oblasti gradova, naselja ili sela, ili preko skupine ljudi na otvorenom, osim na relativnoj visini koja omogućava da se u slučaju nužde, sleti bez nepotrebne opasnosti za ljude ili imovinu na tlu. Minimalne relativne visine za VFR letove su one navedene u SERA.5005(f) i minimalni nivoi za IFR letove su oni navedeni u SERA.5015 (b).

#### **SERA.3110 Nivoi krstarenja**

Nivoi krstarenja na kojima se let ili dio leta sprovodi moraju da budu izraženi kao:

- (a) nivoi leta, za letove na ili iznad najnižeg upotrebljivog nivoa leta ili, gdje je primjenljivo, iznad prelazne apsolutne visine;
- (b) apsolutne visine, za letove ispod najnižeg upotrebljivog nivoa leta ili, gdje je primjenljivo, na ili ispod prelazne apsolutne visine.

#### **SERA.3115 Izbacivanje predmeta ili ispuštanje tečnosti**

Izbacivanje predmeta ili ispuštanje tečnosti iz vazduhoplova u letu se sprovodi samo u skladu sa:

- (a) zakonodavstvom Unije ili, gdje je to primjenljivo, nacionalnim zakonodavstvom za operacije vazduhoplovom regulisane od strane država članica; i
- (b) onim što je navedeno u bilo kojoj relevantnoj informaciji, savjetu i/ili odobrenju od strane odgovarajuće jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju.

#### **SERA.3120 Vuča**

Vazduhoplov ili drugi objekat se vuče vazduhoplovom samo u skladu sa:

- (a) zakonodavstvom Unije ili, gdje je to primjenljivo, nacionalnim zakonodavstvom za operacije vazduhoplovom regulisane od strane država članica; i
- (b) onim što je navedeno u bilo kojoj relevantnoj informaciji, savjetu i/ili odobrenju od strane odgovarajuće jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju.

#### **SERA.3125 Izbacivanje padobranom**

Izbacivanje padobranom, osim izbacivanja u slučaju nužde, se vrši samo u skladu sa:

- (a) zakonodavstvom Unije ili, gdje je to primjenljivo, nacionalnim zakonodavstvom za operacije vazduhoplovom regulisane od strane država članica; i

(b) onim što je navedeno u bilo kojoj relevantnoj informaciji, savjetu i/ili odobrenju od strane odgovarajuće jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju.

#### **SERA.3130 Akrobatski let**

Akrobatski letovi izvode se samo u skladu sa:

- (a) zakonodavstvom Unije ili, gdje je to primjenljivo, nacionalnim zakonodavstvom za operacije vazduhoplovom regulisane od strane država članica; i
- (b) onim što je navedeno u bilo kojoj relevantnoj informaciji, savjetu i/ili odobrenju od strane odgovarajuće jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju.

#### **SERA.3135 Letovi u grupi**

Vazduhoplovi ne smiju da lete u grupi osim u slučaju ranijeg dogovora između vođa vazduhoplova koji učestvuju u letu, a za let u grupi u kontrolisanom vazdušnom prostoru, u skladu sa uslovima propisanim od strane nadležne vlasti. Ovi uslovi moraju da obuhvate sledeće:

- (a) jedan od vođa vazduhoplova mora da bude određen kao vođa grupe;
- (b) grupa djeluje kao jedan vazduhoplov po pitanju vazdušne plovidbe i javljanja pozicije;
- (c) razdvajanje u letu između vazduhoplova u grupi je odgovornost vođe grupe i vođa vazduhoplova drugih vazduhoplova u grupi, a mora obuhvatati periode tranzicije, kada vazduhoplovi manevrišu radi postizanja sopstvenog razdvajanja u okviru grupe i tokom pridruživanja i odvajanja; i
- (d) za državne vazduhoplove maksimalno bočno, uzdužno i vertikalno rastojanje između svakog vazduhoplova i vođe grupe u skladu sa Čikaškom konvencijom. Izuzev državnog vazduhoplova rastojanje od vođe grupe, koje održava svaki vazduhoplov, ne prelazi 1 km (0,5 nm) bočno i uzdužno, a 30 m (100 ft) vertikalno.

#### **SERA.3140 Bespilotni slobodni baloni**

Bespilotnim slobodnim balonom se operacije izvode na takav način da se minimizuje opasnost po lica imovinu ili druge vazduhoplove i u skladu sa uslovima navedenim u Dodatku 2.

#### **SERA.3145 Zabranjene zone i uslovno zabranjene zone**

Vazduhoplov ne smije da leti u zabranjenoj zoni ili u uslovno zabranjenoj zoni, čije su pojedinosti uredno objavljene, osim u skladu sa uslovima uslovne zabrane ili sa dozvolom države članice iznad čije su teritorije zone uspostavljene.

## POGLAVLJE 2 Izbjegavanje sudara

#### **SERA.3201 Opšte**

U ovoj Uredbi ništa ne oslobada vođu vazduhoplova od odgovornosti da preduzme akciju za izbjegavanje sudara, uključujući manevre zasnovane na savjetima za oticanje konflikta pruženim od strane ACAS oprema.

#### **SERA.3205 Blizina**

Vazduhoplov ne smije da izvodi operacije u blizini drugog vazduhoplova kojima može izazvati opasnost sudara.

#### **SERA.3210 Pravo puta**

- (a) Vazduhoplov koji ima pravo puta održava svoj kurs i brzinu.
- (b) Vazduhoplov koji je svjestan da je sposobnost manevriranja drugog vazduhoplova umanjenja mora dati prednost tom vazduhoplovu.
- (c) Vazduhoplov koji je obavezan po sljedećim pravilima da se skloni sa puta drugog mora da izbjegava da prolazi iznad, ispod ili ispred drugog, osim ako prolazi na dovoljnom odstojanju i uzima u obzir uticaj turbulencije traga vazduhoplova.
  - (1) *Približavanje u susret jedan drugom.* Kada se dva vazduhoplova približavaju u susret, ili približno u susret, jedan drugom i ukoliko postoji opasnost od sudara, svaki mora da skrene u svoju desnu stranu.

(2) *Konvergiranje*. Kada dva vazduhoplova konvergiraju na približno istom nivou, vazduhoplov kome se drugi nalazi na desnoj strani daje mu prednost, osim u sljedećim slučajevima:

- (i) vazduhoplov sa motornim pogonom teži od vazduha daje prednost vazdušnim brodovima, jedrilicama i balonima;
- (ii) vazdušni brodovi daju prednost jedrilicama i balonima;
- (iii) jedrilice daju prednost balonima;
- (iv) vazduhoplov sa motornim pogonom daje prednost vazduhoplovu za koji uoči da vuče drugi vazduhoplov ili objekat.

(3) *Preticanje*. Vazduhoplov koji pretiče je vazduhoplov koji se približava drugom od pozadi na liniji koja formira ugao manji od 70 stepeni sa ravni simetrije drugog, odnosno u takvom je položaju u odnosu na drugi vazduhoplov da noću ne bi trebao da vidi bilo lijeva (*port*) ili desna (*starboard*) navigaciona svijetla vazduhoplova. Vazduhoplov koji se pretiče ima pravo puta i vazduhoplov koji pretiče, bilo da penje, srušava ili je u horizontalnom letu, mora da se skloni sa puta drugog vazduhoplova mijenjajući svoj kurs leta u desno, i nikakva naknadna promjena u relativnim pozicijama dva vazduhoplova ne oslobada vazduhoplov koji pretiče ove obaveze sve dok u potpunosti ne izvrši preticanje i bude na dovoljnom odstojanju.

- (i) *Preticanje jedrilice*. Jedrilica koja pretiče drugu jedrilicu može da promijeni svoj pravac leta u desno ili u lijevo.

(4) *Slijetanje*. Vazduhoplov u letu, ili koji izvodi operacije na kopnu ili vodi, daje pravo puta vazduhoplovu u slijetanju ili u finalnoj fazi prilaza za slijetanje.

- (i) Kada se dva ili više vazduhoplova težih od vazduha približavaju aerodromu ili operativnom mjestu u svrhu slijetanja, vazduhoplov na višem nivou daje pravo puta vazduhoplovu na nižem nivou, s tim što ovaj ne smije iskoristiti ovo pravilo da se pozicionira ispred vazduhoplova koji je u završnoj fazi prilaza za slijetanje ili da pretekne taj vazduhoplov. Pored toga, vazduhoplov sa motornim pogonom teži od vazduha daje pravo puta jedrilicama.

- (ii) *Prinudno slijetanje*. Vazduhoplov koji je svjestan da je drugi primoran na slijetanje daje pravo puta tom vazduhoplovu.

(5) *Polijetanje*. Vazduhoplov koji taksira na manevarskim površinama aerodroma daje prednost vazduhoplovu u polijetanju ili koji je spremjan za polijetanje.

(d) *Kretanje vazduhoplova, lica i vozila po površini*.

(1) U slučaju opasnosti od sudara između dva vazduhoplova koji taksiraju na površinama za kretanje aerodroma ili na ekvivalentom dijelu operativnog mjesta, primjenjuje se sledeće:

- (i) kada se dva vazduhoplova približavaju u susret jedan drugom ili približno tako, svaki se zaustavlja ili, gdje je to izvodljivo, mijenja svoj pravac u desno tako da je na dovoljnom odstojanju od drugog;
- (ii) kada su dva vazduhoplova na konvergentnim pravcima, onaj kome se drugi nalazi na desnoj strani daje mu prednost;
- (iii) vazduhoplov koji se pretiče od strane drugog vazduhoplova ima pravo puta i vazduhoplov koji pretiče mora da bude na dovoljnom odstojanju od drugog vazduhoplova.

(2) Na kontrolisanom aerodromu vazduhoplov koji taksira na manevarskim površinama mora da se zaustavi i zadrži na svim pozicijama čekanja na poletno-sletnoj stazi osim ukoliko je izdato eksplicitno odobrenje aerodromskog kontrolnog tornja da uđe na ili pređe preko poletno-sletne staze.

(3) Vazduhoplov koji taksira na manevarskim površinama mora da se zaustavi i zadrži na svim uključenim stop barovima i može da nastavi dalje, u skladu sa (2), kada se isključe svjetla.

(4) *Kretanje lica i vozila na aerodromima*:

- (i) kretanje lica i vozila, uključujući vazduhoplove koji se vuku, na manevarskim površinama aerodroma mora da bude kontrolisano od strane aerodromskog kontrolnog tornja kada je to potrebno da bi se izbjegla opasnost za njih ili za vazduhoplove u slijetanju, taksiranju ili polijetanju.

- (ii) u uslovima primjene procedura za smanjenu vidljivost:

(A) lica i vozila koja izvode operacije na manevarskim površinama aerodroma moraju da budu ograničena na neophodni minimum, a posebna pažnja mora da bude posvećena zahtjevima za zaštitu osjetljive(ih) oblasti ILS-a /MLS-a kada su u toku precizni instrumentalni prilazi i slijetanja kategorije II ili kategorije III;

(B) u skladu sa odredbama (iii) minimalno razdvajanje između vozila i vazduhoplova koji taksiraju je određeno od strane pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi (ANSP) i odobreno od strane nadležne vlasti, uzimajući u obzir raspoloživa sredstva;

(C) kada se kontinuirano odvijaju mješoviti ILS i MLS precizni instrumentalni prilazi i slijetanja kategorije II ili kategorije III na istoj poletno-sletnoj stazi, restriktivnije ILS ili MLS kritične i osjetljive oblasti moraju da se zaštite.

- (iii) Vozilima hitnih službi koja se kreću radi pomoći vazduhoplovu u nevolji mora da se da prioritet nad svim drugim saobraćajem koji se kreće površinama.

- (iv) Shodno odredbama (iii), od vozila na manevarskim površinama, mora da se zahtijeva i da budu usaglašena sa sledećim pravilima:

(A) Vozila i vozila koja vuku vazduhoplov daju prednost vazduhoplovima koji su u slijetanju, polijetanju, taksiranju ili koji se vuku;

- (B) vozila daju prednost drugim vozilima koja vuku vazduhoplove;
- (C) vozila daju prednost drugim vozilima u skladu sa instrukcijama jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju;
- (D) bez obzira na odredbe (A), (B) i (C), vozila i vozila koja vuku vazduhoplov moraju da poštaju instrukcije koje izdaje aerodromski kontrolni toranj.

#### **SERA.3215 Svjetla koja se uključuju na vazduhoplovu**

- (a) Osim kako je propisano u (e), noću svi vazduhoplovi u letu moraju da uključe:
  - (1) svjetla protiv sudara namijenjena da privuku pažnju na vazduhoplov; i
  - (2) navigaciona svjetla namijenjena da ukažu na relativnu putanju vazduhoplova posmatraču, a ostala svjetla ne smiju da budu uključena ukoliko postoji mogućnost da budu greškom zamijenjena sa ovim svjetlima; ili
  - (3) u slučaju balona, poziciona svjetla.
- (b) Osim kako je propisano u (e), noću:
  - (1) svi vazduhoplovi koji se kreću na površinama za kretanje aerodroma moraju da uključe navigaciona svjetla namijenjena da ukažu na relativnu putanju vazduhoplova posmatraču, a ostala svjetla ne smiju da budu uključena ukoliko postoji mogućnost da budu greškom zamijenjena sa ovim svjetlima;
  - (2) osim ukoliko su nepomični i drugačije adekvatno osvijetljeni, svi vazduhoplovi na površinama za kretanje aerodroma su dužni da uključe svjetla namijenjena da ukažu na gabarite njihove strukture, koliko god je to izvodljivo;
  - (3) svi vazduhoplovi koji taksiraju ili koji se vuku na površinama za kretanje aerodroma moraju da uključe svjetla namijenjena da privuku pažnju na vazduhoplov; i
  - (4) svi vazduhoplovi na površinama za kretanje aerodroma čiji motori rade moraju da uključe svjetla koja ukazuju na tu činjenicu.
- (c) Osim kako je propisano u (e), svi vazduhoplovi u letu, opremljeni svjetlima protiv sudara radi ispunjenja uslova (a)(1) moraju da uključe takva svjetla i tokom dana.
- (d) Osim kako je propisano u (e), svi vazduhoplovi:
  - (1) koji taksiraju ili koji se vuku na površinama za kretanje aerodroma i opremljeni su sa svjetlima protiv sudara, radi ispunjenja zahtjeva (b)(3); ili
  - (2) na površinama za kretanje aerodroma i opremljeni su svjetlima radi ispunjenja zahtjeva iz (b)(4);moraju da uključe takva svjetla i tokom dana.
- (e) Pilot može da isključi ili da smanji intenzitet treptućih svjetala odgovarajućih za ispunjenje zahtjeva iz (a), (b), (c) i (d) ukoliko ona, ili postoji mogućnost da ona:
  - (1) negativno utiču na zadovoljavajuće obavljanje dužnosti; ili
  - (2) podvrgnu spoljnog posmatrača štetnom zasljepljivanju.

#### **SERA.3220 Simulirani instrumentalni letovi**

Vazduhoplov ne smije da leti pod simuliranim instrumentalnim uslovima leta, osim ako:

- (a) su instalirane potpuno funkcionalne duple komande u vazduhoplovu; i
- (b) dodatni kvalifikovani pilot (u ovom pravilu: sigurnosni pilot) zauzima sjedište za komandama da djeluje kao sigurnosni pilot licu koje leti pod simuliranim instrumentalnim uslovima. Sigurnosni pilot mora imati odgovarajuće vidno polje naprijed i sa svake strane vazduhoplova ili kompetentan posmatrač, koji je u komunikaciji sa sigurnosnim pilotom, mora zauzeti poziciju u vazduhoplovu iz koje je vidno polje posmatrača adekvatna zamjena za vidno polje sigurnosnog pilota.

#### **SERA.3225 Operacije na i u blizini aerodroma**

Vazduhoplov koji izvodi operacije na ili u blizini aerodroma mora:

- (a) da osmatra drugi aerodromski saobraćaj u cilju izbjegavanja sudara;
- (b) da bude u skladu sa ili izbjegne tokove saobraćaja formirane od strane drugih vazduhoplova koji izvode operacije;
- (c) ukoliko nije balon, uvijek skreće u lijevo, kada je u prilazu za slijetanje i nakon polijetanja, osim ako nije drugačije naznačeno, ili naloženo instrukcijama kontrole letenja;
- (d) ukoliko nije balon, sleti i poleti u vjetar osim ukoliko je zbog sigurnosti, konfiguracije poletno-sletne staze ili vazdušnog saobraćaja utvrđeno da je drugi pravac bolji.

### **SERA.3230 Operacije na vodi**

(a) Kada se dva vazduhoplova ili plovilo približavaju jedno drugom i postoji opasnost od sudara, vazduhoplov mora da nastavi sa pažljivim vodenjem računa o postojećim okolnostima i uslovima, uključujući ograničenja odgovarajuće letelice/plovila.

(1) *Konvergiranje*. Vazduhoplov kome se drugi vazduhoplov ili plovilo nalazi sa desne strane daje mu prednost tako da drži dovoljno sigurno rastojanje.

(2) *Približavanje u susret jedan drugome*. Vazduhoplov koji se približava u susret drugom vazduhoplovu ili plovilu, ili približno tako, mora da promijeni kurs u desno tako da zadrži dovoljno sigurno rastojanje.

(3) *Preticanje*. Vazduhoplov ili plovilo koji se pretiče ima pravo puta, a onaj koji pretiče mora da promijeni kurs tako da zadrži dovoljno sigurno rastojanje.

(4) *Slijetanje i polijetanje*. Vazduhoplov koji slijeće na vodu ili polijeće sa vode mora, u mjeri u kojoj je to izvodljivo, da drži dovoljno sigurno rastojanje od svih plovila i da izbjegava ometanje njihove plovidbe.

(b) *Svjetla koja se uključuju na vazduhoplovu na vodi*. Noću ili tokom bilo kog drugog perioda propisanog od strane nadležnih vlasti, svi vazduhoplovi na vodi moraju da uključe svjetla kao što je predviđeno Konvencijom o međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, 1972, osim ako je to nepraktično za njih, i u tom slučaju oni moraju da uključe svjetla, koliko je moguće, slična po karakteristikama i položaju onima koje zahtijevaju međunarodni propisi.

### **POGLAVLJE 3 Signalni**

### **SERA.3301 Opšte**

(a) Nakon uočavanja ili primanja bilo kog signala datog u Dodatku 1, vazduhoplov mora da preduzme takvu radnju kakva može da se zahtijeva tumačenjem signala datog u tom Dodatku.

(b) Signalni u Dodatku 1, kada se koriste, imaju značenje navedeno u njemu. Oni se koriste samo za naznačenu svrhu i ne smiju da se koriste drugi signalni koji bi se mogli pomiješati sa njima.

(c) Signalista/parker je odgovoran da pruži standardne signale navođenja vazduhoplovu na jasan i precizan način koristeći signale prikazane u Dodatku 1.

(d) Samo obučene, kvalifikovane i odobrene osobe u skladu sa odgovarajućim zakonodavstvom Unije ili nacionalnim zakonodavstvom mogu da vrše funkcije signaliste/parkera.

(e) Signalista/parker mora da nosi prepoznatljiv identifikacioni fluorescentni prsluk da bi posada mogla da identificuje njega ili nju kao osobu odgovornu za operacije navođenja.

(f) Fluorescentne palice na dnevnom svjetlu, reketi za stoni tenis ili rukavice se koriste za signalizaciju od strane učesnika zemaljskog osoblja tokom dana. Osvijetljene palice se koristite noću ili pri slaboj vidljivosti.

### **POGLAVLJE 4 Vrijeme**

### **SERA.3401 Opšte**

(a) Koordinisano univerzalno vrijeme (UTC) se koristi i izraženo je u satima i minutima, i kada je potrebno, u sekundama 24-časovnog dana sa početkom u ponoć.

(b) Provjera vremena se vrši prije kontrolisanog leta i u neko drugo vrijeme tokom leta ako je neophodno.

(c) Kad god se vrijeme koristi u komunikaciji *data link*-om, ono mora da bude sa tačnošću od 1 sekunde u odnosu na UTC.

(d) Vrijeme u uslugama u vazdušnom saobraćaju

(1) Aerodromski kontrolni tornjevi moraju, prije taksiranja vazduhoplova za polijetanje, da obezbijede pilotu tačno vrijeme, osim ako nije dogovoren da ga pilot dobije iz drugih izvora. Jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju moraju, pored toga, da obezbijede vazduhoplovu tačno vrijeme na zahtjev. Prilikom provjere vremena, vrijeme se najviše može zaokružiti na najbliži minut.

### **ODJELJAK 4 Planovi leta**

### **SERA.4001 Podnošenje plana leta**

(a) Podaci koji se odnose na namjeravani let ili dio leta, koji se dostavljaju jedinicama za usluge u vazdušnom saobraćaju, moraju da budu u formi plana leta. Termin „plan leta“ se koristi sa različitim značenjem: pune informacije o svim rubrikama sadržanim u opisu plana leta, koji pokriva cijelu rutu leta ili ograničene informacije potrebne, između ostalog, kada je svrha da se dobije odobrenje za manji dio leta, kao što je prelazak preko vazdušnog puta, polijetanje ili slijetanje na kontrolisani aerodrom.

(b) Plan leta se podnosi prije:

- (1) svakog leta, ili njegovog dijela, kome će da se pruža usluga kontrole letenja;
- (2) svakog IFR leta u savjetodavnom vazdušnom prostoru;
- (3) svakog leta unutar oblasti ili u oblast, ili duž ruta, koje su označile nadležne vlasti, za olakšavanje pružanja usluge letnih informacija, uzbunjivanja i traganja i spasavanja;
- (4) svakog leta unutar oblasti ili u oblast, ili duž ruta, koje su označile nadležne vlasti, za olakšavanje koordinacije sa odgovarajućim vojnim jedinicama ili jedinicama za usluge u vazdušnom saobraćaju u susjednim državama, kako bi se izbjegla moguća potreba za presretanjem radi identifikacije;
- (5) svakog leta preko međunarodnih granica, osim ako nije drugačije propisano od strane odnosnih država;
- (6) svakog leta za koji je planirano da se obavi noću, ako napušta blizinu aerodroma.

(c) Plan leta se podnosi, prije odlaska, prijavnom birou za usluge u vazdušnom saobraćaju ili tokom leta, emitovanjem odgovarajućoj jedinici za usluge u vazdušnom saobraćaju ili porukom vazduh-zemlja kontrolnoj radio stanici, osim ako nije dogovorenno podnošenje skupnog plana leta.

(d) Plan leta za bilo koji let planiran preko međunarodnih granica ili za pružanje usluga kontrole letenja ili savjetodavnih usluga u vazdušnom saobraćaju podnosi se najmanje šezdeset minuta prije polaska, ili, ako je podnijet u toku leta, u vrijeme koje će da obezbijedi prijem od strane odgovarajuće jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju najmanje deset minuta prije nego se procijeni da će vazduhoplov da stigne:

- (1) do namjeravane tačke ulaska u kontrolisanu oblast ili savjetodavnu oblast; ili
- (2) do tačke ukrštanja sa vazdušnim putem ili savjetodavnom rutom.

#### **SERA.4005 Sadržaj plana leta**

Plan leta obuhvata one informacije navedene u sledećim rubrikama koje nadležne vlasti smatraju relevantnim:

- (1) Identifikacija vazduhoplova
- (2) Pravila letenja i vrsta leta
- (3) Broj i tip(-ovi) vazduhoplova i kategorija turbulencije traga
- (4) Oprema
- (5) Aerodrom ili operativno mjesto odlaska
- (6) Procijenjeno vrijeme odlaska
- (7) Brzina(-e) krstarenja
- (8) Nivo(-i) krstarenja
- (9) Ruta
- (10) Aerodrom ili operativno mjesto odredišta i ukupno procijenjeno vrijeme leta
- (11) Alternativni aerodrom(-i) ili operativno mjesto(-a)
- (12) Trajanje goriva
- (13) Ukupan broj lica u vazduhoplovu
- (14) Oprema za slučaj nužde i preživljavanje
- (15) Ostale informacije.

(b) Za planove leta podnijete tokom leta, navedeni aerodrom ili operativno mjesto odlaska mora da bude mjesto odakle mogu da se dobiju dopunski podaci o letu, ako je potrebno. Pored toga, navedeni podatak o procijenjenom vremenu početka vožnje mora da bude vrijeme na prvoj tački rute na koju se plan leta odnosi.

#### **SERA.4010 Popunjavanje plana leta**

(a) Plan leta mora da sadrži podatke, ukoliko je primjenljivo, o relevantnim stavkama do i uključujući „alternativni aerodrom-(e) ili operativno mjesto-(a)“ u vezi sa cijelom rutom ili njenim dijelom za koji se podnosi plan leta.

(b) Mora, pored toga, da sadrži podatke, ukoliko je primjenljivo, o svim drugim stavkama kada je tako propisano od strane nadležnih vlasti ili, u suprotnom, u onim koje smatra neophodnim lice koje podnosi plan leta.

#### **SERA.4015 Promjene plana leta**

(a) Shodno odredbama SERA.8020(b) sve promjene plana leta podnijete za IFR let, ili VFR kontrolisani let, moraju da budu prijavljene, čim to bude izvodljivo, odgovarajućoj jedinici za usluge u vazdušnom saobraćaju. Za druge VFR letove, značajne promjene u planu leta moraju da se prijave, čim to bude izvodljivo, odgovarajućoj jedinici za usluge u vazdušnom saobraćaju.

(b) Podaci podnijeti prije odlaska u vezi sa trajanjem goriva ili ukupnim brojem lica koja se nalaze u vazduhoplovu, ukoliko su netačni u vrijeme odlaska predstavlja značajnu promjenu plana leta, koja kao takva mora da bude prijavljena.

#### SERA.4020 Zatvaranje plana leta

(a) Prijava dolaska se vrši lično, radiotelefonijom, preko *data link-a* ili drugim sredstvima kao što su propisale nadležne vlasti čim je to moguće nakon slijetanja, odgovarajućoj jedinici za usluge u vazdušnom saobraćaju na aerodromu dolaska, za svaki let za koji je plan leta podnijet za cio let ili preostali dio leta do aerodroma odredišta.

(1) Podnošenje prijave dolaska nije potrebno poslije slijetanja na aerodrom gdje se pružaju usluge u vazdušnom saobraćaju pod uslovom da radiokomunikacioni ili vizuelni signali ukazuju da je slijetanje opaženo.

(b) Kada je plan leta podnijet samo za dio leta, koji nije preostali dio leta do odredišta, on mora ako je tako zahtijevano, da bude zatvoren odgovarajućom prijavom relevantnoj jedinici za usluge u vazdušnom saobraćaju.

(c) Kada ne postoji jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju na aerodromu ili operativnom mjestu dolaska, prijava dolaska se, ako je tako zahtijevano, vrši, čim to bude izvodljivo, nakon slijetanja i na najbrži dostupan način najbližoj jedinici za usluge u vazdušnom saobraćaju.

(d) Kada se zna da komunikaciona sredstva na aerodromu ili operativnom mjestu odredišta nijesu adekvatna i kada nijesu dostupni alternativni načini za prijavu dolaska, preduzima se sljedeće. Neposredno prije slijetanja vazduhoplov mora, ako je to izvodljivo, da prenese odgovarajućoj jedinici za usluge u vazdušnom saobraćaju poruku koja je slična prijavi dolaska, ako se zahtijeva takva prijava. Normalno, ovaj prenos se vrši vazduhoplovnoj stanici koju koristi jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju u čijem području letnih informacija vazduhoplov izvodi operacije.

(e) Prijava dolaska od strane vazduhoplova sadrži sledeće elemente:

- (1) identifikaciju vazduhoplova;
- (2) aerodrom ili operativno mjesto odlaska;
- (3) aerodrom ili operativno mjesto odredišta (samo u slučaju slijetanja na drugi aerodrom);
- (4) aerodrom ili operativno mjesto dolaska;
- (5) vrijeme dolaska.

### ODJELJAK 5 *Vizuelni meteorološki uslovi, pravila vizuelnog letenja, specijalni VFR i pravila instrumentalnog letenja*

#### SERA.5001 VMC vidljivost i najmanja udaljenost od oblaka

VMC vidljivost i najmanja udaljenost od oblaka sadržani su u tabeli S5-1.

Tabela S5-1\*

Opseg visina	Klasa vazdušnog prostora	Vidljivost u letu	Udaljenost od oblaka
Na i iznad 3050 m (10.000 ft) AMSL	A(**) B C D E F G	8 km	1.500 m horizontalno 300 m (1.000 ft) vertikalno
Ispod 3050 m (10.000 ft) AMSL i iznad 900 m (3000 ft) AMSL, ili više od 300 m (1.000 ft) iznad terena, šta god je više	A(**) B C D E F G	5 km	1.500 m horizontalno 300 m (1.000 ft) vertikalno
Na ili ispod 900 m (3.000 ft) AMSL, ili 300 m (1.000 ft) iznad terena, šta god je više	A(**) B C D E	5 km	1.500 m horizontalno 300 m (1.000 ft) vertikalno
	F G	5 km (***)	Van oblaka i sa vizuelnim kontaktom sa tlom

(\*) Kada je visina prelazne apsolutne visina manja od 3.050 m (10.000 ft) AMSL, FL 100 se koristi umjesto 10.000 ft.

(\*\*) VMC minimum u klasi A vazdušnog prostora je uključen radi smjernica za pilote i ne podrazumijeva prihvatanje VFR letova u klasi A

---

vazdušnog prostora.

(\*\*\*) Kad je tako propisano od strane nadležnih vlasti:

(a) smanjena vidljivost u letu, ali ne manje od 1.500 m, može da se dozvoli za letove:

(1) sa brzinama od 140 kt IAS ili manjim koje pružaju odgovoravajuću mogućnost da se uoči drugi saobraćaj ili prepreka na vrijeme da bi se izbjegao sudar, ili

(2) u okolnostima u kojima je verovatnoća susreta sa drugim saobraćajem niska, npr. u oblastima niskog obima saobraćaja i za usluge iz vazduha na niskim nivoima;

(b) Helikopterima može da se dozvoli da izvode operacije *na manje od 1.500 m*, ali ne manje od 800 m vidljivosti u letu, ako manevrišu brzinom koja im daje odgovorajuću mogućnost da uoče drugi saobraćaj ili prepreke na vrijeme da bi se izbjegao sudar. Vidljivost u letu manja od 800 m može da se dozvoli u posebnim slučajevima, za medicinske letove, traganje i spasavanje i gašenje požara.

---

#### **SERA.5005 Pravila vizuelnog letenja**

(a) Osim za specijalni VFR let, VFR letovi se sproveđe tako da vazduhoplov leti u uslovima vidljivosti i udaljenosti od oblaka jednakim ili većim od onih navedenih u Tabeli S5-1.

(b) Osim kada je dobijeno odobrenje za specijalni VFR od jedinice kontrole letenja, VFR letovi ne smiju da plete ili slete na aerodrom u kontrolisanoj zoni, ili da uđu u aerodromsku zonu ili aerodromski krug kada su prijavljeni meteorološki uslovi na tom aerodromu ispod sledećih minimuma:

(1) visina baze oblaka je manja od 450 m (1.500 ft); ili

(2) vidljivost pri tlu je manja od 5 km.

(c) Kada je tako propisano od strane nadležne vlasti, VFR letovi noću mogu da se dozvole pod sljedećim uslovima:

(1) ako se napušta blizina aerodroma, plan leta se mora da se podnese u skladu sa SERA.4001 (b)(6);

(2) letovi moraju da uspostave i održavaju dvosmjernu radio komunikaciju na odgovarajućem ATS komunikacionom kanalu, kada je on na raspolaganju;

(3) primjenjuju se minimumi za VMC vidljivost i udaljenost od oblaka navedeni u tabeli S5-1, osim ako:

(i) visina baze oblaka ne smije da bude manja od 450 m (1.500 ft);

(ii) osim kako je navedeno u (c)(4), odredbe smanjene vidljivosti u letu navedene u Tabeli S5-1 (a) i (b) se ne primjenjuju;

(iii) u klasama vazdušnog prostora B, C, D, E, F i G na i ispod 900 m (3.000 ft) iznad MSL ili 300 m (1.000 ft) iznad terena, šta god da je veće, pilot mora da održava stalni vizuelni kontakt sa tlom;

(iv) za helikoptere u klasama vazdušnog prostora F i G na i ispod 900 m (3.000 ft) iznad MSL ili 300 m (1.000 ft) iznad terena, šta god da je veće, vidljivost u letu ne smije da bude manja od 3 km, pod uslovom da pilot održava stalni vizuelni kontakt sa tlom i ako manevriše brzinom koja pruža odgovorajuću mogućnost da uoče drugi saobraćaj ili prepreke na vrijeme da bi se izbjegao sudar; i

(v) za planinski teren, nadležne vlasti mogu da propisu više minimume za VMC vidljivost i udaljenost od oblaka;

(4) minimumi za visinu baze oblaka, vidljivost i udaljenost od oblaka niži od onih navedenih u (3) mogu da se dozvole za helikoptere u posebnim slučajevima, kao što su medicinski letovi, traganje i spasavanje i gašenje požara;

(5) osim kada je to potrebno za polijetanje ili slijetanje, ili kada je posebno odobren od strane nadležnih vlasti, VFR let noću mora da se odvija na nivou koji nije ispod minimalne visine leta uspostavljene od strane države čija se teritorija preljeće ili, gdje takva minimalna visina leta nije uspostavljena:

(i) iznad visokog terena ili u planinskem području, na nivou koji je najmanje 600 m (2.000 ft) iznad najviše prepreke koja se nalazi u krugu od 8 km od procijenjene pozicije vazduhoplova;

(ii) svugdje osim gdje je navedeno u i), na nivou koji je najmanje 300 m (1.000 ft) iznad najviše prepreke koja se nalazi u krugu od 8 km od procijenjene pozicije vazduhoplova.

(d) Osim ako nije odobreni od strane nadležne vlasti, u skladu sa Uredbom (EK) br.730/2006, VFR letovi ne smiju da se odvijaju:

(1) iznad FL 195;

(2) pri transoničnim i nadzvučnim brzinama.

(e) Ovlašćenje za VFR letove iznad FL 285 ne smije da se daje tamo gdje se primjenjuje minimum vertikalnog razdvajanja od 300 m (1.000 ft) iznad FL 290.

(f) Osim kada je to neophodno za polijetanje ili slijetanje, ili osim sa odobrenjem nadležnih vlasti, VFR let ne smije da se odvija:

(1) iznad naseljenih oblasti gradova, naselja, sela, ili iznad skupine ljudi na otvorenom na visini manjoj od 300 m (1.000 ft) iznad najviše prepreke u krugu od 600 m od vazduhoplova;

(2) svugdje osim gdje je navedeno u (1), na visini manjoj od 150 m (500 ft) iznad zemlje ili vode, ili 150 m (500 ft) iznad najviše prepreke u radijusu od 150 m (500 ft) od vazduhoplova.

(g) Osim ako nije drugačije naznačeno u odobrenju kontrole letenja ili određeno od strane nadležnih vlasti, VFR letovi u horizontalnom krstarenju koji se izvode na relativnoj visini većoj od 900 m (3.000 ft) iznad zemlje ili vode, ili od veće referentne vrijednosti, kako je određeno od strane nadležne vlasti, obavljaju se na nivou krstarenja koji odgovara putanji kako je navedeno u tabeli nivoa krstarenja u Dodatku 3.

(h) VFR letovi moraju da budu u skladu sa odredbama Odjeljka 8:

- (1) kada se obavljaju u vazdušnom prostoru klase B, C i D;
- (2) kada čine sastavni dio aerodromskog saobraćaja na kontrolisanim aerodromima; ili
- (3) kada su specijalni VFR letovi.

(i) VFR let koji se obavlja unutar oblasti ili u oblastima ili duž ruta određenih od strane nadležne vlasti, u skladu sa SERA.4001 (b)(3) ili (4), mora stalno da bude na slušanju gorovne komunikacije vazduh-zemlja na odgovarajućem komunikacionom kanalu, i da javi svoju poziciju ako je potrebno, jedinici za usluge u vazdušnom saobraćaju koja pruža uslugu letnih informacija.

(j) Vazduhoplov koji izvodi operacije u skladu sa pravilima vizuelnog letenja i želi da promijeni let tako da bude u saglasnosti sa pravilima instrumentalnog letenja mora da:

- (1) ako je podnijet plan leta, saopšti neophodne promjene koje treba da se izvrše u trenutnom planu leta, ili
- (2) kao što je zahtijevano u SERA.4001(b), podnese plan leta odgovarajućoj jedinici za usluge u vazdušnom saobraćaju čim je to izvodljivo i da dobije odobrenje prije prelaska na IFR u kontrolisanom vazdušnom prostoru.

#### **SERA.5010 Specijalni VFR u kontrolisanim zonama**

Specijalni VFR letovi mogu odobrenjem kontrole letenja da se dozvole u okviru kontrolisane zone. Osim kada je let dozvoljen od strane nadležnih vlasti za helikoptere u posebnim slučajevima, kao što su medicinski letovi, traganje i spasavanje i gašenje požara, sljedeći dodatni uslovi se primjenjuju:

(a) od strane pilota:

- (1) van oblaka i sa vizuelnim kontaktom sa tlom;
- (2) vidljivost u letu nije manja od 1.500 m ili, za helikoptere, nije manja od 800 m;
- (3) brzina od 140 kt IAS ili manja koja pruža adekvatnu mogućnost da se uoči drugi saobraćaj i sve prepreke na vrijeme da bi se izbjegao sudar, i

(b) od strane kontrole letenja:

- (1) samo tokom dana, osim ako nije drugačije dozvoljeno od strane nadležnih vlasti;
- (2) vidljivost pri tlu nije manja od 1.500 m ili, za helikoptere, nije manja od 800 m;
- (3) visina baze oblaka nije manja od 180 m (600 ft).

#### **SERA.5015 Pravila instrumentalnog letenja (IFR) – Pravila važe za sve IFR letove**

(a) Oprema vazduhoplova

Vazduhoplov mora da bude opremljen odgovarajućim instrumentima i navigacionom opremom odgovarajućom za rutu kojom se leti i u skladu sa primjenljivim propisima o vazdušnim operacijama.

(b) Minimalni nivoi

Osim kada je to potrebno za polijetanje ili slijetanje ili osim kada je posebno ovlašćen od strane nadležnih vlasti, IFR let se odvija na nivou koji nije ispod minimalne visine leta uspostavljene od strane države čija se teritorija prelijeće ili, gdje takva minimalna visina leta nije uspostavljena:

- (1) preko visokog terena ili u planinskim oblastima, na nivou koji je najmanje 600 m (2.000 ft) iznad najviše prepreke koja se nalazi u krugu od 8 km od procijenjene pozicije vazduhoplova;
- (2) svugdje osim gdje je navedeno u (1), na nivou koji je najmanje 300 m (1.000 ft) iznad najviše prepreke koja se nalazi u krugu od 8 km od procijenjene pozicije vazduhoplova.

(c) Promjena iz IFR leta u VFR let

- (1) Kada vazduhoplov želi da promijeni let prema pravilima instrumentalnog letenja na let prema pravilima vizuelnog letenja mora posebno da obavijesti odgovarajuću jedinicu za usluge u vazdušnom saobraćaju da otkazuje IFR let i da saopšti promjene koje treba da se naprave u trenutnom planu leta.
- (2) Kada vazduhoplov koji leti prema pravilima instrumentalnog letenja, leti u ili naide na vizuelne meteorološke uslove ne smije da otkaže IFR let osim ukoliko je očekivano, i namjeravano, da se let nastavi u toku razumnog vremenskog perioda, bez prekidanja, u vizuelnim meteorološkim uslovima.

#### **SERA.5020 IFR – Pravila primjenjiva za IFR letove unutar kontrolisanog vazdušnog prostora**

(a) IFR letovi moraju da budu usaglašeni sa odredbama Odjeljka 8 u kontrolisanom vazdušnom prostoru.

(b) IFR let u krstarenju u kontrolisanom vazdušnom prostoru mora da bude na nivou krstarenja ili, ako je ovlašćen od strane jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju da primjeni tehniku penjućeg krstarenja, između dva nivoa ili iznad nivoa, izabranog iz tabele nivoa krstarenja iz

Dodatka 3, osim u slučaju da se povezanost nivoa sa putanjom propisana u tabeli neće primjenjivati kad god je drugačije naznačeno odobrenjem kontrole letenja ili objavljeno od strane nadležnih vlasti u Zborniku vazduhoplovnih informacija.

#### **SERA.5025 IFR – Pravila primjenjiva za IFR letove izvan kontrolisanog vazdušnog prostora**

##### (a) Nivoi krstarenja

IFR let u horizontalnom krstarenju izvan kontrolisanog vazdušnog prostora mora da bude na nivou krstarenja koji odgovara njegovoj putanji kao što je navedeno u tabeli nivoa krstarenja u Dodatku 3, osim kada je drugačije propisano od strane nadležnih vlasti za let na ili ispod 900 m (3.000 ft) iznad srednjeg nivoa mora.

##### (b) Komunikacija

IFR let izvan kontrolisanog vazdušnog prostora, unutar oblasti ili u oblasti ili duž ruta, određenih od strane nadležne vlasti u skladu sa SERA.4001 (b)(3) ili (4) mora stalno da bude na slušanju gorovne komunikacije vazduh-zemlja na odgovarajućem komunikacionom kanalu i da uspostavi dvosmjernu komunikaciju, po potrebi, sa jedinicom za usluge u vazdušnom saobraćaju koja pruža uslugu letnih informacija.

##### (c) Javljanje pozicije

IFR let izvan kontrolisanog vazdušnog prostora od koga nadležne vlasti zahtijevaju da stalno bude na slušanju gorovne komunikacije vazduh-zemlja na odgovarajućem komunikacionom kanalu i da uspostavi dvosmjernu komunikaciju, po potrebi, sa jedinicom za usluge u vazdušnom saobraćaju koja pruža uslugu letnih informacija, dužan je da javi poziciju, kao što je navedeno u SERA.8025 za kontrolisane letove.

### **ODJELJAK 6** **Klasifikacija vazdušnog prostora**

#### **SERA.6001 Klasifikacija vazdušnih prostora**

Države članice dužne su da, u skladu sa njihovim potrebama, klasifikuju vazdušni prostor u skladu sa sljedećom klasifikacijom vazdušnog prostora i u skladu sa Dodatkom 4:

(a) *Klasa A.* Samo IFR letovi su dozvoljeni. Svim letovima se pruža usluga kontrole letenja i razdvojeni su jedan od drugog. Zahtijeva se stalna gorovna komunikacija vazduh-zemlja za sve letove. Svi letovi su predmet odobrenja kontrole letenja.

(b) *Klasa B.* IFR i VFR letovi su dozvoljeni. Svim letovima se pruža usluga kontrole letenja i razdvojeni su jedan od drugog. Zahtijeva se stalna gorovna komunikacija vazduh-zemlja za sve letove. Svi letovi su predmet odobrenja kontrole letenja.

(c) *Klasa C.* IFR i VFR letovi su dozvoljeni. Svim letovima se pruža usluga kontrole letenja i IFR letovi se razdvajaju od ostalih IFR letova i od VFR letova. VFR letovi se razdvajaju od IFR letova i dobijaju informacije o saobraćaju u vezi sa drugim VFR letovima i, na zahtjev, savjete za izbjegavanja saobraćaja. Zahtijeva se stalna gorovna komunikacija vazduh-zemlja za sve letove. Za VFR letove ograničenje brzine od 250 kt indicirane brzine (IAS) se primjenjuje ispod 3.050 m (10.000 ft) AMSL, osim kada je drugačije odobreno od strane nadležnih vlasti za tipove vazduhoplova, koji zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu da održavaju ovu brzinu. Svi letovi su predmet odobrenja kontrole letenja.

(d) *Klasa D.* IFR i VFR letovi su dozvoljeni i svim letovima se pruža usluga kontrole letenja. IFR letovi su razdvojeni od IFR letova i dobijaju informacije o saobraćaju u vezi sa VFR letovima i, na zahtjev, savjete za izbjegavanje saobraćaja. VFR letovi dobijaju informacije o saobraćaju u vezi sa svim ostalim letovima i, na zahtjev, savjete za izbjegavanje saobraćaja. Zahtijeva se stalna gorovna komunikacija vazduh-zemlja za sve letove, a ograničenje brzine od 250 kt IAS se primjenjuje za sve letove ispod 3.050 m (10.000 ft) AMSL, osim kada je drugačije odobreno od strane nadležnih vlasti za tipove vazduhoplova, koji zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu da održavaju ovu brzinu. Svi letovi su predmet odobrenja kontrole letenja.

(e) *Klasa E.* IFR i VFR letovi su dozvoljeni. IFR letovima se pruža usluga kontrole letenja i razdvojeni su od drugih IFR letova. Svi letovi dobijaju informacije o saobraćaju, koliko je izvodljivo. Zahtijeva se stalna gorovna komunikacija vazduh-zemlja za IFR letove. Ograničenje brzine od 250 kt IAS važi za sve letove ispod 3.050 m (10.000 ft) AMSL, osim kada je drugačije odobreno od strane nadležnih vlasti za tipove vazduhoplova, koji zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu da održavaju ovu brzinu. Svi IFR letovi su predmet odobrenja kontrole letenja. Klasa E se ne koristi za kontrolisane zone.

(f) *Klasa F.* IFR i VFR letovi su dozvoljeni. IFR letovima se pruža savjetodavna usluga u vazdušnom saobraćaju i svim letovima se pruža usluga letnih informacija na zahtjev. Zahtijeva se stalna gorovna komunikacija vazduh-zemlja za IFR letove koji koriste savjetodavnu uslugu i svi IFR letovi moraju da budu u stanju da uspostave gorovnu komunikaciju vazduh-zemlja. Ograničenje brzine od 250 kt IAS se primjenjuje na sve letove ispod 3.050 m (10.000 ft) AMSL, osim kada je drugačije odobreno od strane nadležnih vlasti za tipove vazduhoplova, koji zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga, ne mogu da održavaju ovu brzinu. Odobrenje kontrole letenja nije potrebno.

(g) *Klasa G.* IFR i VFR letovi su dozvoljeni i pruža im se usluga letnih informacija na zahtjev. Svi IFR letovi moraju da budu u stanju da uspostave gorovnu komunikaciju vazduh-zemlja. Ograničenje brzine od 250 kt IAS se primjenjuje za sve letove ispod 3.050 m (10.000 ft) AMSL, osim kada je drugačije odobreno od strane nadležnih vlasti za tipove vazduhoplova, koji zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu da održavaju ovu brzinu. Odobrenje kontrole letenja nije potrebno.

(h) Implementacija klase F se smatra privremenom mjerom do onog trenutka kada može da se zamjeni alternativnom klasifikacijom.

#### **SERA.6005 Zahtjevi za komunikacije i SSR transponder**

##### (a) Zona obavezne upotrebe radija (RMZ)

(1) VFR letovi u djelovima vazdušnog prostora klase E, F ili G i IFR letovi u djelovima vazdušnog prostora klase F ili G određenim kao zona obavezne upotrebe radija (RMZ) od strane nadležnih vlasti moraju stalno da budu na slušanju govorne komunikacije vazduh-zemlja i da uspostave dvosmjernu komunikaciju, po potrebi, na odgovarajućem komunikacionom kanalu, osim ako postupaju u skladu sa alternativnim pravilima propisanim za taj konkretni vazdušni prostor od strane ANSP-a.

(2) Prije ulaska u zonu obavezne upotrebe radija, piloti moraju da obave inicijalni poziv koji sadrži oznaku stанице koja se zove, pozivni znak, tip vazduhoplova, poziciju, nivo, sa kojom namjerom se let obavlja i druge informacije koje propisuju nadležne vlasti, na odgovarajućem komunikacionom kanalu.

##### (b) Zona obavezne upotrebe transpondera (TMZ)

(1) Svi letovi u vazdušnom prostoru određenom od strane nadležnih vlasti kao zona obavezne upotrebe transpondera (TMZ) moraju da nose i upotrebljavaju transponder SSR sposoban za rad u režimima A i C ili režimu S, osim ako postupaju u skladu sa alternativnim pravilima propisanim za taj konkretni vazdušni prostor od strane ANSP.

(c) Vazdušni prostor označen kao zona obavezne upotrebe radija i/ili zona obavezne upotrebe transpondera se objavljuje u Zborniku vazduhoplovnih informacija.

#### *ODJELJAK 7 Usluge u vazdušnom saobraćaju*

#### **SERA.7001. Opšte – Ciljevi pružanja usluga u vazdušnom saobraćaju**

Ciljevi pružanja usluga u vazdušnom saobraćaju su:

- (a) sprječavanje sudara između vazduhoplova;
- (b) sprječavanje sudara između vazduhoplova na manevarskim površinama i prepreka na tim površinama;
- (c) održavanje ekspeditivnog i redovnog protoka vazdušnog saobraćaja;
- (d) pružanje savjeta i informacija korisnih za sigurno i efikasno obavljanje letova;
- (e) obavještavanje odgovarajućih organizacija o vazduhoplovu kome je potrebna pomoć traganja i spasavanja i pružanje pomoći takvim organizacijama po potrebi.

#### **SERA.7005 Koordinacija između operatora vazduhoplova i jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju**

(a) Jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju u izvršavanju svojih ciljeva, moraju da uzmu u obzir potrebe operatora vazduhoplova koje proizilaze iz njihovih obaveza navedenih u odgovarajućim propisima Unije o vazdušnim operacijama i, po zahtjevu operatora vazduhoplova moraju da stave na raspolaganje njima ili njihovim imenovanim predstavnicima takve informacije, koje su potrebne njima ili njihovim imenovanim predstavnicima da izvršavaju svoje obaveze.

(b) Kada to zahtijeva operator vazduhoplova, poruke (uključujući javljanje pozicije) koje primaju jedinice za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju, koje se odnose na let vazduhoplova, za koji operator vazduhoplova pruža uslugu operativne kontrole, moraju, koliko je to izvodljivo, da budu odmah dostupne operatoru vazduhoplova ili imenovanom predstavniku u skladu sa dogovorenim lokalnim procedurama.

#### *ODJELJAK 8 Usluga kontrole letenja*

#### **SERA.8001 Primjena**

Usluga kontrole letenja se pruža:

- (a) svim IFR letovima u vazdušnom prostoru klase A, B, C, D i E;
- (b) svim VFR letovima u vazdušnom prostoru klase B, C i D;
- (c) svim specijalnim VFR letovima;
- (d) svom aerodromskom saobraćaju na kontrolisanim aerodromima.

#### **SERA.8005 Pružanje usluge kontrole letenja**

- (a) U cilju pružanja usluge kontrole letenja, jedinica kontrole letenja mora:

- (1) da dobija informacije o namjeravanom kretanju svakog vazduhoplova, ili izmjenama istog, i aktuelne informacije o stvarnom napretku svakog vazduhoplova;
  - (2) da utvrđuje na osnovu dobijenih informacija, međusobnu relativnu poziciju poznatih vazduhoplova;
  - (3) dati odobrenja i informacije u cilju sprečavanja sudara između vazduhoplova u svojoj nadležnosti u cilju održavanja ekspeditivnog i redovnog protoka saobraćaja;
  - (4) da koordinira odobrenja ako, je potrebno sa drugim jedinicama:
    - (i) kad god vazduhoplov može da dođe u konflikt sa saobraćajem koji je pod kontrolom tih drugih jedinica ako se ne koordiniraju odobrenja;
    - (ii) prije primopredaje vazduhoplova toj drugoj jedinici.
- (b) Odobrenja izdata od strane jedinica kontrole letenja obezbjeđuju razdvajanje:
- (1) između svih letova u vazdušnom prostoru klase A i B;
  - (2) između IFR letova u vazdušnom prostoru klase C, D i E;
  - (3) između IFR letova i VFR letova u vazdušnom prostoru klase C;
  - (4) između IFR letova i specijalnih VFR letova;
  - (5) između specijalnih VFR letova, osim ako je drugačije propisano od strane nadležnih vlasti;

osim u slučaju da je traženo od strane pilota vazduhoplova i dogovoreno sa pilotom drugog vazduhoplova, i ako je tako propisano od strane nadležnih vlasti, za slučajevе navedene gore pod b), u vazdušnom prostoru klase D i E, let može da bude odobren pod uslovom da održava sopstveno razdvajanje u toku određenog dijela leta ispod 3.050 m (10.000 ft) tokom penjanja ili snižavanja, u toku dana u vizuelnim meteorološkim uslovima.

(c) Osim u slučaju kada se u blizini aerodroma primjenjuju smanjene norme minimalnog razdvajanja, jedinice kontrole letenja obezbjeđuju primenu normi razdvajanja na jedan od sledećih načina:

- (1) primena vertikalne norme razdvajanja – obezbjeđuje se dodeljivanjem različitih visina vazduhoplovima, datih u Tabeli nivoa krstarenja u Dodatku3 ovog Pravilnika, osim kada je drugačije navedeno u odgovarajućem Zborniku vazduhoplovnih informacija ili odobrenju jedinice kontrole letenja;
- (2) primjena horizontalnih normi razdvajanja – postiže se kroz:
  - (i) primenu dužinskih normi razdvajanja i to održavanjem intervala između vazduhoplova koji lete istim, konvergentnim ili suprotnim linijama puta, koji je izražen u vremenu ili razdaljinu; ili
  - (ii) primjenu bočnih normi razdvajanja usmeravanjem i zadržavanjem vazduhoplova na različitim rutama ili u različitim geografskim oblastima.

#### **SERA.8010 Norme minimalnog razdvajanja**

- (a) Izbor minimalnih normi razdvajanja vazduhoplova za primjenu u određenom dijelu vazdušnog prostora vrši pružalač usluga u vazdušnom saobraćaju, uz odobrenje Agencije.
- (b) Za saobraćaj koji prelazi iz jednog vazdušnog prostora u drugi, kao i na rutama koje su bliže zajedničkoj granici vazdušnih prostora u odnosu na minimalno razdvajanje vazduhoplova koje se primjenjuje u datim okolnostima, izbor minimalne norme razdvajanja vazduhoplova koja će se primjeniti vrši se na osnovu koordinacije jedinica kontrole letenja pružalača usluga u vazdušnom saobraćaju nadležnih za te vazdušne prostore.
- (c) O detaljima o izabranim minimuma razdvajanja i njihovim oblastima primjene obavještavaju se:
- (1) jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju, i
  - (2) piloti i operateri vazduhoplova putem zbornika vazduhoplovnih informacija, kada se primjena norme razdvajanja zasniva na korišćenju definisanog navigacionog sredstva od strane vazduhoplova ili upotrebom definisanih navigacionih tehnika.

#### **SERA.8015 Odobrenja kontrole letenja**

- (a) Odobrenja kontrole letenja moraju da se zasnivaju isključivo na zahtjevu za pružanje usluga kontrole letenja.
- (b) Operacije koje su predmet odobrenja
- (1) Odobrenje kontrole letenja mora da se pribavi prije obavljanja kontrolisanog leta ili dijela leta kao kontrolisanog leta. Takvo odobrenje se zahtijeva kroz podnošenje plana leta jedinici kontrole letenja.
  - (2) Voda vazduhoplova mora da obavijesti kontrolu letenja ako odobrenje kontrole letenja nije zadovoljavajuće. U takvim slučajevima, kontrola letenja izdaje izmjenjeno odobrenje, ako je to izvodljivo.
  - (3) Kada vazduhoplov traži odobrenje koje uključuje prioritet, mora da se navede razlog prioriteta, ako to zahtijeva odgovarajuća jedinica kontrole letenja.

(4) *Moguće ponovno odobrenje u letu.* Ako se, prije odlaska predviđa da u zavisnosti od količine raspoloživog goriva i ponovnog odobrenja u letu, donese odluka da se nastavi ka drugom aerodromu namjeravanog slijetanja, odgovarajuća jedinica kontrole letenja mora da bude o tome obaviještena upisivanjem u plan leta informacije o izmijenjenoj ruti (gdje je poznata) i drugom aerodromu namjeravanog slijetanja.

(5) Vazduhoplov na kontrolisanom aerodromu ne smije da taksira na manevarskim površinama bez odobrenja aerodromskog kontrolnog tornja i pridržavaće se svih instrukcija koje daje ta jedinica.

(c) Odobrenja za transonični let

(1) Odobrenje kontrole letenja koje se odnosi na fazu transoničnog ubrzanja nadzvučnog leta mora da traje najmanje do kraja te faze.

(2) Odobrenje kontrole letenja koje se odnose na usporavanje i snižavanje vazduhoplova iz nadzvučnog krstarenja na podzvučni let treba da ima za cilj da obezbijedi nesmetano snižavanje najmanje tokom transonične faze.

(d) Sadržaj odobrenja

Odobrenje kontrole letenja mora da naznači:

(1) identifikaciju vazduhoplova kao što je naznačena u planu leta;

(2) ograničenje odobrenja;

(3) rutu leta;

(4) nivo(-e) leta za cijelu rutu ili njen dio i promjene nivoa ako je potrebno;

(5) sve potrebne instrukcije ili informacije o drugim pitanjima, kao što su manevri za prilaz ili odlazak, komunikacije i vrijeme isteka odobrenja.

(e) Ponavljanje odobrenja i sigurnosnih informacija

(1) Letačka posada mora da ponovi kontroloru letenja djelove, koji sadrže sigurnosne informacije, odobrenja i instrukcije kontrole letenja koji se prenose govorom. Sljedeće stavke moraju da se ponove:

(i) odobrenja kontrole letenja za rutu;

(ii) odobrenja i instrukcije za ulazak na, slijetanje na, polijetanje sa, zadržavanje na, prelazak preko, taksiranje i kretanje u suprotnom smjeru na bilo kojoj poletno-sletnoj stazi i

(iii) poletno-sletna staza u upotrebi, podešavanje visinomjera, SSR kodovi, novo dodijeljeni komunikacioni kanali, instrukcije za nivo, instrukcije za kurs i brzinu i

(iv) prelazni nivoi, bilo da su izdati od strane kontrolora ili sadržani u ATIS emisijama.

(2) Ostala odobrenja ili instrukcije, uključujući uslovna odobrenja i instrukcije za taksiranje, moraju da se ponove ili mora da se potvrdi prijem na način koji jasno ukazuje na to da su ona shvaćena i da će se postupati u skladu sa njima.

(3) Kontrolor mora da sluša ponavljanje da bi se uvjeroio da je odobrenje ili instrukcija ispravno primljena od strane letačke posade i mora odmah da preduzme mjere da ispravi bilo kakvo neslaganje ustanovljeno tokom ponavljanja.

(4) Govorno ponavljanje CPDLC poruka se ne smije da se zahtijeva, osim kada je drugačije određeno od strane ANSP.

(f) Koordinacija odobrenja

(1) Odobrenje kontrole letenja mora da bude koordinisano između jedinica kontrole letenja tako da pokrije cijelu rutu vazduhoplova ili njen određeni dio kao što je opisano u odredbama od (2) do (6).

(2) Vazduhoplovu se odobrava cijela ruta do aerodroma prvog namjeravanog slijetanja:

(i) kada je bilo moguće, prije odlaska, da se koordiniše odobrenje između svih jedinica pod čijom kontrolom će vazduhoplov da bude, ili

(ii) kada postoji razumno uvjerenje da će se vršiti prethodna koordinacija između onih jedinica pod čiju će kontrolu vazduhoplov potom da dođe.

(3) U slučaju da koordinacija iz (2) nije postignuta ili nije predviđena, vazduhoplovu se odobrava let samo do one tačke u kojoj je koordinacija razumno osigurana; prije dostizanja te tačke, ili na toj tački, vazduhoplov mora da dobije dalje odobrenje, instrukcije za čekanje se izdaju ako je potrebno.

(4) Kad je to propisala jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju, vazduhoplov mora da kontaktira predstojeću jedinicu kontrole letenja, radi prijema predstojećeg odobrenja prije tačke primopredaje.

(i) Vazduhoplov mora da održava neophodnu dvosmjernu komunikaciju sa trenutnom jedinicom kontrole letenja dok obezbjeđuje predstojeće odobrenje.

(ii) Odobrenje izdato kao predstojeće odobrenje mora da bude jasno prepoznatljivo kao takvo pilotu.

(iii) Osim ukoliko je koordinisano, predstojeće odobrenje ne smije da utiče na prvobitni profil leta vazduhoplova u bilo kom vazdušnom prostoru, osim vazdušnog prostora jedinice kontrole letenja odgovorane za izdavanje predstojećeg odobrenja.

(5) Kada vazduhoplov namjerava da napusti aerodrom u okviru kontrolisane oblasti radi ulaska u drugu kontrolisanu oblast u roku od trideset minuta ili u drugom određenom vremenskom roku, u skladu sa dogovorom između centra oblasne kontrole letenja na koje se to odnosi, mora se izvršiti koordinacija sa narednim centrom oblasne kontrole letenja prije izdavanja odobrenja za odlazak.

(6) Kada vazduhoplov namjerava da napusti kontrolisanu oblast radi leta izvan kontrolisanog vazdušnog prostora, nakon čega će ponovo ući u istu ili drugu kontrolisanu oblast, može da se izda odobrenje od tačke odlaska do aerodroma prvog namjeravanog slijetanja. Takvo odobrenje ili njegove izmjene se primjenjuju samo na one djelove leta sprovedene u okviru kontrolisanog vazdušnog prostora.

#### SERA.8020 Pridržavanje plana leta

(a) Osim kako je propisano u (b) i (d), vazduhoplov mora da se pridržava trenutnog plana leta, ili važećeg dijela trenutnog plana leta podnijetog za kontrolisani let, ukoliko nije podnijet zahtjev za promjenu i dobijeno odobrenje od odgovarajuće jedinice kontrole letenja, osim u slučaju nužde koja zahtijeva hitnu reakciju vazduhoplova, kada mora, čim okolnosti to dozvole, nakon korišćenja prava u slučaju nužde, da se obavijesti odgovarajuća jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju o preduzetoj akciji i o tome da je ova akcija preduzeta na osnovu prava u slučaju nužde.

(1) Ukoliko nije drugačije odobreno od strane nadležnih vlasti ili naloženo od strane odgovarajuće jedinice kontrole letenja, kontrolisani letovi moraju, u mjeri u kojoj je to izvodljivo:

(i) kada su na utvrđenoj ATS ruti, da lete duž definisane centralne linije te rute, ili

(ii) kada su na bilo kojoj drugoj ruti, da lete direktno između navigacionih sredstava i/ili tački koje definišu tu rutu.

(2) Ukoliko nije drugačije odobreno od strane nadležnih vlasti, ili naloženo od strane odgovarajuće jedinice kontrole letenja, vazduhoplov koji leti duž segmenta ATS rute definisanog na osnovu višefrekventnog višesmjernog radiopredajniku(VOR) mora da promijeni svoje primarno navigaciono sredstvo sa sredstva iza vazduhoplova na ono ispred njega na, ili onoliko blizu koliko je to operativno izvodljivo, tački promjene, gdje je ona uspostavljena.

(3) O odstupanju od zahtjeva u (2) mora se da obavijesti odgovarajuća jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju.

(b) *Nenamjerne promjene.* U slučaju da kontrolisani let nenamjerno odstupa od svog trenutnog plana leta, mora da se preduzme sledeće:

(1) Odstupanje od putanje: ako je vazduhoplov van putanje, mora da se odmah preduzme akcija da se prilagodi kurs vazduhoplova kojim se, čim to bude izvodljivo, vraća na putanju.

(2) Varijacije u stvarnoj brzini: ako prosječna stvarna brzina na nivou krstarenja između tački javljanja varira ili se očekuje da varira plus ili minus 5 posto stvarne brzine u odnosu na onu datu u planu leta, odgovarajuća jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju mora da bude obaviještena.

(3) Promjene u procijenjenom vremenu: ako se ustanovi da procijenjeno vrijeme za narednu važeću tačku javljanja, granicu područja letnih informacija ili aerodrom odredišta, šta god dolazi prvo, ima grešku veću od 3 minuta od onoga koje je prijavljeno jedinici za usluge u vazdušnom saobraćaju, ili grešku veću od drugog vremenskog perioda koji je propisan od strane nadležnih vlasti ili na osnovu ICAO regionalnih sporazuma o vazdušnoj plovidbi, mora da se javi revidirano procijenjeno vrijeme što je prije moguće odgovarajućoj jedinici za usluge u vazdušnom saobraćaju.

(4) Pored toga, kada postoji ADS-C sporazum, jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju se automatski obaveštava putem *data link-a* kad god dođe do promjene veće od vrijednosti propisanih u ADS-C kriterijumima za događaj.

(c) *Namjeravane promjene.* Zahtjevi za promjenu planu leta moraju da sadrže informacije koje su ovdje navedene:

(1) Promjena nivoa krstarenja: identifikacija vazduhoplova; pravila letenja; opis nove rute, uključujući podatake iz plana leta počevši od pozicije sa koje se traži promjena rute; revidirane procjene vremena; bilo koje druge važne informacije.

(2) Promjena rute:

(i) *Nepromjenjeno odredište:* identifikacija vazduhoplova; pravila letenja; opis nove rute, uključujući podatake iz plana leta počevši od pozicije sa koje se traži promjena rute; revidirane procjene vremena; bilo koje druge važne informacije.

(ii) *Izmjenjeno odredište:* identifikacija vazduhoplova; pravila letenja; opis revidirane rute leta do revidiranog aerodroma odredišta, uključujući podatake iz plana leta, počevši od pozicije sa koje se traži promjena rute, revidirane procjene vremena, alternativni aerodrom(-i); bilo koje druge važne informacije.

(d) *Pogoršanje vremena ispod VMC.* Kada postane očigledno da let u VMC, u skladu sa trenutnim planom leta neće da bude izvodljiv, VFR kontrolisani let mora:

(1) da zahtijeva izmjenu odobrenja koje omogućava vazduhoplovu da nastavi u VMC do odredišta ili do alternativnog aerodroma ili da napusti vazdušni prostor u kome je zahtijevano odobrenje kontrole letenja, ili

(2) ako ne može da dobije odobrenje u skladu sa a), da nastavi let u VMC i obavijesti odgovarajuću jedinicu kontrole letenja o akciji preduzetoj da se napusti dotični vazdušni prostor ili da sleti na najbliži pogodan aerodrom, ili

(3) ako izvodi operacije u kontrolisanoj zoni, da zahtijeva ovlašćenje da leti kao specijalni VFR let, ili

(4) da traži odobrenje za let u skladu sa pravilima instrumentalnog letenja.

#### SERA.8025 Izvještaj o poziciji

(a) Osim ako je izuzet od strane nadležnih vlasti ili odgovarajuće jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju pod uslovima ustanovljenim od strane te vlasti, kontrolisani let mora da javi odgovarajućoj jedinici za usluge u vazdušnom saobraćaju, što je prije moguće, vrijeme i nivo prolaska svake definisane tačke obaveznog javljanja, zajedno sa ostalim zahtijevanim informacijama. Javljanje pozicije mora da se obavlja i za dodatne tačke kada to zahtijeva odgovarajuća jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju. U nedostatku definisanih tačaka javljanja, javljanje pozicije mora da se obavlja u intervalima propisanim od strane nadležnih vlasti ili određenim od strane odgovarajuće jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju.

(1) Kontrolisani letovi koji javljaju poziciju odgovarajućoj jedinici za usluge u vazdušnom saobraćaju putem *data link-a*, samo na zahtjev javljaju poziciju putem gorovne komunikacije.

#### **SERA.8030 Prestanak pružanja usluga kontrole letenja**

Kontrolisani let mora, osim kada slijede na kontrolisani aerodrom, da obavijesti odgovarajuću jedinicu kontrole letenja čim prestane da bude predmet pružanja usluge kontrole letenja.

#### **SERA.8035 Komunikacije**

(a) Vazduhoplov koji obavlja kontrolisani let mora stalno da bude na slušanju gorovne komunikacije vazduh-zemlja na odgovarajućem komunikacionom kanalu i, prema potrebi, da uspostavi dvosmjernu komunikaciju sa odgovarajućom jedinicom kontrole letenja, osim u slučajevima propisanim od strane nadležnog ANSP-a u pogledu vazduhoplova koji formira sastavni dio aerodromskog saobraćaja na kontrolisanom aerodromu.

(1) Zahtjev da vazduhoplov bude stalno na slušanju gorovne komunikacije vazduh-zemlja ostaje na snazi kada je uspostavljen CPDLC.

(b) Države članice moraju da budu usaglašene sa odgovarajućim odredbama o otkazima komunikacija koje su usvojene pod Čikaškom konvencijom. Komisija predlaže zajedničke evropske procedure najkasnije do 31. decembra 2015, za implementaciju pomenutih ICAO odredbi u propis Unije.

### *ODJELJAK 9* *Usluga letnih informacija*

#### **SERA.9001 Primjena**

(a) Usluga letnih informacija pruža se od strane odgovarajućih jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju svim vazduhoplovima za koje je vjerovatno da će na njih uticati informacija i:

(1) kojima se pruža usluga kontrole letenja, ili

(2) su na drugi način poznati relevantnim jedinicama za usluge u vazdušnom saobraćaju.

(b) Prijem usluge letnih informacija ne oslobađa vodu vazduhoplova odgovornosti i on donosi krajnju odluku u vezi sa bilo kojom predloženom izmjenom plana leta.

(c) Kada jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju pružaju uslugu letnih informacija i uslugu kontrole letenja istovremeno, pružanje usluga kontrole letenja ima prednost nad pružanjem usluga letnih informacija kad god služba za pružanje usluga kontrole letenja tako zahtijeva.

#### **SERA.9005 Obim usluge letnih informacija**

(a) Usluga letnih informacija obuhvata pružanje relevantnih:

(1) SIGMET i AIRMET informacija;

(2) informacija koje se tiču pred-eruptivne vulkanske aktivnosti, vulkanske erupcije i oblaka vulkanskog pepela;

(3) informacija o ispuštanju u atmosferu radioaktivnih materijala ili toksičnih hemikalija;

(4) informacija o promjenama u dostupnosti radionavigacionih sredstava;

(5) informacija o promjenama stanja aerodroma i pratećih objekata, uključujući i informacije o stanju aerodromskih površina za kretanje kada su pod snijegom, ledom ili vodom značajne dubine;

(6) informacija o bespilotnim slobodnim balonima;

i bilo kojih drugih informacija koje bi mogle da utiču na sigurnost.

(b) Usluga letnih informacija koja se pruža letovima obuhvata, pored toga što je navedeno u (a), pružanje informacija u vezi sa:

(1) meteorološkim uslovima datim u izvještaju ili prognoziranim za aerodrom odlaska, odredišta i alternativne aerodrome;

(2) opasnostima od sudara, za vazduhoplove u vazdušnom prostoru klase C, D, E, F i G;

(3) za let preko vodenih površina, u onoj mjeri u kojoj je to izvodljivo i kada traži pilot, svim dostupnim informacijama kao što su radio pozivni znak, pozicija, stvarna putanja, brzina, itd, površinska plovila u tom području.

(c) Usluga letnih informacija VFR letovima obuhvata, pored toga što je navedeno u (a), pružanje raspoloživih informacija o saobraćaju i meteorološkim uslovima duž rute leta za koje je vjerovatno da će učiniti neizvodljivim letenje po pravilima vizuelnog letenja .

#### SERA.9010 Pružanje usluga automatskih terminalnih informacija (ATIS)

##### (a) Upotreba ATIS poruka u direktnom emitovanju zahtjeva/odgovora

- (1) Kada zahtijeva pilot, ATIS poruku(-e) emituje odgovarajuća jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju.
- (2) Kada se pruža glasovni ATIS i/ili D-ATIS:
  - (i) vazduhoplov mora da potvrdi prijem informacije po uspostavljanju komunikacije sa jedinicom za usluge u vazdušnom saobraćaju koja pruža prilaznu kontrolu letenja, aerodromskim kontrolnim tornjem ili jedinicom za usluge aerodromskih letnih informacija (AFIS), kako je odgovarajuće, i
  - (ii) odgovarajuća jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju mora kada odgovara na potvrdu prijema ATIS poruke od strane vazduhoplova ili u slučaju vazduhoplova u dolasku, u drugom vremenu koje može da bude propisano od strane nadležnih vlasti da pruži vazduhoplovu aktuelno podešavanje visinomjera.
- (3) Informacije sadržane u aktuelnom ATIS-u, čiji je prijem potvrđen od strane dotičnog vazduhoplova, ne treba da budu sadržane u direktnom emitovanju vazduhoplovu, izuzev podešavanja visinomjera, koje mora da bude pruženo u skladu sa (2).
- (4) Ako vazduhoplov potvrди prijem ATIS-a koji više nije aktuelan, svaki element informacije koji treba da se ažurira mora da se emituje vazduhoplovu bez odlaganja.

##### (b) ATIS za vazduhoplove u dolasku i odlasku

ATIS poruke koje sadrže informacije i za dolazak i za odlazak moraju da sadrže sledeće elemente informacija navedenim redoslijedom:

- (1) naziv aerodroma;
- (2) dolazni i/ili odlazni indikator;
- (3) tip ugovora, ako je komunikacija preko D-ATIS;
- (4) oznaku;
- (5) vrijeme osmatranja, ako je potrebno;
- (6) vrsta(-e) prilaza koja(-e) se očekuje(-u);
- (7) poletno-sletnu stazu(-e) u upotrebi; status sistema za naglo zaustavljanje vazduhoplova koji predstavlja potencijalnu opasnost, ako postoji;
- (8) značajne uslove na površini poletno-sletne staze i, ukoliko je potrebno, mjerjenje kočenja;
- (9) kašnjenje zbog čekanja, ako je potrebno;
- (10) prelazni nivo, ako je primjenljivo;
- (11) druge bitne operativne informacije;
- (12) pravac i brzinu vjetra pri tlu, uključujući značajne varijacije i, ako su na raspolažanju površinski senzori za vjetar povezani posebno sa sekcijama poletno-sletne staze(-a) u upotrebi i informacija se traži od strane operatora vazduhoplova, indikaciju poletno-sletne staze i sekcijske poletno-sletne staze na koju se odnosi informacija;
- (13) vidljivost i, kada je primjenljivo, RVR <sup>(1)</sup>;
- (14) trenutne meteorološke prilike <sup>(1)</sup>;
- (15) oblaka ispod 1500 m (5000 ft) ili ispod najviše minimalne sektorske visine, šta god je veće; kumulonimbus; ako je nebo neprozirno, vertikalnu vidljivost kada je dostupna <sup>(1)</sup>;
- (16) temperaturu vazduha;
- (17) temperaturu tačke rose;
- (18) podešavanje visinomjera;
- (19) sve raspoložive informacije o značajnim meteorološkim pojавama u prilaznoj i oblasti penjanja uključujući smicanje vjetra, kao i informacije o nedavnim vremenskim prilikama od operativnog značaja;
- (20) trend prognozu, kada je dostupna; i
- (21) specifične ATIS instrukcije.

##### (c) ATIS za vazduhoplove u dolasku

ATIS poruke koje sadrže samo informacije za dolazak moraju da sadrže sljedeće elemente informacija u navedenom redoslijedu:

- (1) naziv aerodroma;
- (2) dolazni indikator;
- (3) tip ugovora ako je komunikacija preko D-ATIS;
- (4) oznaku;
- (5) vrijeme osmatranja, ako je potrebno;

<sup>(1)</sup>Ovi elementi se zamjenjuju pojmom „CAVOK” kada je u trenutku osmatranja istovremeno sledeće: (a) vidljivost, 10 km ili više, a najniža vidljivost nije prijavljena; (b) nema oblaka koji su operativno značajni; i (c) nema meteoroloških prilika koje su značajne za vazduhoplovstvo.

- (6) vrsta(-e) prilaza koja(-e) se očekuje(-u);  
(7) poletno-sletna stazu(-e) u upotrebi za slijetanje; status sistema za naglo zaustavljanje vazduhoplova koji predstavlja potencijalnu opasnost, ako postoji;  
(8) značajne uslove na površini poletno-sletne staze i, ukoliko je potrebno, mjerjenje kočenja;  
(9) kašnjenje zbog čekanja, ako je potrebno;  
(10) prelazni nivo, ako je primjenljivo;  
(11) druge bitne operativne informacije;  
(12) pravac i brzinu vjetra pri tlu, uključujući značajne varijacije i, ako su na raspolažanju površinski senzori za vjetar povezani posebno sa sekcijama poletno-sletne staze(-a) u upotrebi i informacija se traži od strane operatora vazduhoplova, indikaciju poletno-sletne staze i sekcije poletno-sletne staze na koju se odnosi informacija;  
(13) vidljivost i, kada je primjenljivo, RVR <sup>(1)</sup>;  
(14) trenutne meteorološke prilike <sup>(1)</sup>;  
(15) oblaka ispod 1500 m (5000 ft) ili ispod najviše minimalne sektorske visine, šta god je veće; kumulonimbus; ako je nebo neprozirno, vertikalnu vidljivost kada je dostupna <sup>(1)</sup>;  
(16) temperaturu vazduha;  
(17) temperaturu tačke rose;  
(18) podešavanje visinomjera;  
(19) sve raspoložive informacije o značajnim meteorološkim pojавama u prilaznoj oblasti, uključujući smicanje vjetra, kao i informacije o nedavnim meteorološkim prilikama od operativnog značaja;  
(20) trend prognozu, kada je dostupna; i  
(21) specifične ATIS instrukcije.
- (d) ATIS za vazduhoplove u odlasku
- ATIS poruke koje sadrže samo informacije za odlazak moraju da sadrže sljedeće elemente informacija u navedenom redoslijedu:
- (1) naziv aerodroma;
  - (2) odlazni indikator;
  - (3) tip ugovora ako je komunikacija preko D-ATIS;
  - (4) oznaku;
  - (5) vrijeme osmatranja, ako je potrebno;
  - (6) poletno-sletnu(-e) stazu(-e) u upotrebi za polijetanje; status sistema za naglo zaustavljanje vazduhoplova koji predstavlja potencijalnu opasnost, ako postoji;
  - (7) značajne uslove na površini poletno-sletne staze za polijetanje i, ukoliko je potrebno, mjerjenje kočenja;
  - (8) kašnjenje u odlasku, ako je potrebno;
  - (9) prelazni nivo, ako je primjenljivo;
  - (10) druge bitne operativne informacije;
  - (11) pravac i brzinu vjetra pri tlu, uključujući značajne varijacije, i, ako su na raspolažanju površinski senzori za vjetar povezani posebno sa sekcijama poletno-sletne staze(-a) u upotrebi i informacija se traži od strane operatora vazduhoplova, indikaciju poletno-sletne staze i sekcije poletno-sletne staze na koju se odnosi informacija;
  - (12) vidljivost i, kada je primjenljivo, RVR <sup>(2)</sup>;
  - (13) trenutne meteorološke prilike <sup>(2)</sup>;
  - (14) oblaka ispod 1500 m (5000 ft) ili ispod najviše minimalne sektorske visine, šta god je veće; kumulonimbus; ako je nebo neprozirno, vertikalnu vidljivost kada je dostupna <sup>(2)</sup>;
  - (15) temperaturu vazduha;
  - (16) temperaturu tačke rose;
  - (17) podešavanje visinomjera;
  - (18) sve raspoložive informacije o značajnim meteorološkim pojавama u oblasti penjanja, uključujući smicanje vjetra;
  - (19) trend prognozu, kada je dostupna; i
  - (20) specifične ATIS instrukcije.

*ODJELJAK 10  
Usluga uzbunjivanja*

**SERA.10001 Primjena**

<sup>2</sup>Ovi elementi se zamjenjuju pojmom „CAVOK“ kada je u trenutku osmatranja istovremeno sledeće: (a) vidljivost, 10 km ili više, a najniža vidljivost nije prijavljena; (b) nema oblaka koji su operativno značajni; i (c) nema meteoroloških prilika koje su značajne za vazduhoplovstvo.

(a) Uslugu uzbunjivanja pružaju jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju:

- (1) svim vazduhoplovima kojima se pruža usluga kontrole letenja;
- (2) u mjeri u kojoj je to izvodljivo, svim drugim vazduhoplovima koji su podnijeli plan leta ili su na drugi način poznati jedinici za usluge u vazdušnom saobraćaju; i
- (3) svakom vazduhoplovu za koji se zna ili se vjeruje da je otet.

#### **SERA.10005 Informisanje vazduhoplova koji lete u blizini vazduhoplova u stanju nužde**

(a) Kada je utvrđeno od strane jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju da je vazduhoplov u stanju nužde, drugi vazduhoplov za koji se zna da je u blizini dotičnog vazduhoplova mora, osim kako je predviđeno u (b), da bude informisan o prirodi nužde čim to bude izvodljivo.

(b) Kada jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju zna ili vjeruje da je vazduhoplov otet, ne smije da se pominje priroda nužde u ATS komunikaciji vazduh-zemlja, osim ukoliko je to prvo bitno pomenuto u komunikaciji od strane dotičnog vazduhoplova i kada je sigurno da takvo pominjanje neće da pogorša situaciju.

### *ODJELJAK 11 Ometanje, slučajevi nužde i presretanje*

#### **SERA.11001 Nezakonito ometanje**

(a) Vazduhoplov koji je predmet nezakonitog ometanja mora da nastoji da podesi transponder na kod 7500 i obavijestiti odgovarajuću jedinicu za usluge u vazdušnom saobraćaju, o svim značajnim okolnostima u vezi sa tim i o svakom odstupanju od aktuelnog plana leta koje iziskuju okolnosti, kako bi se omogućilo jedinici za usluge u vazdušnom saobraćaju da pruži prednost vazduhoplovu i da minimizuje konflikt sa drugim vazduhoplovima.

(b) Ako je vazduhoplov predmet nezakonitog ometanja, voda vazduhoplova mora da pokuša da sleti čim to bude izvodljivo, na najbliži pogodan aerodrom ili na namjenski aerodrom dodijeljen od strane nadležnih vlasti, osim ukoliko situacija u vazduhoplovu nalaže drugačije.

#### **SERA.11005 Pružanje usluga vazduhoplovu u slučaju nužde**

(a) U slučaju vazduhoplova za koji se zna ili se veruje da je u stanju nužde, uključujući i da je predmet nezakonitog ometanja, jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju moraju da pruže vazduhoplovu maksimalnu pažnju, pomoći i prioritet nad drugim vazduhoplovima kako to okolnosti mogu da zahtijevaju.

(b) U slučaju nezakonitog ometanja vazduhoplova ili sumnje u nezakonito ometanje, jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju moraju neodložno da postupaju sa zahtjevima vazduhoplova. Informacije od značaja za sigurno obavljanje leta moraju i dalje da se prenose, a potrebne radnje preduzimaju radi efikasnog sprovodenja svih faza leta, posebno sigurnog slijetanja vazduhoplova.

(c) U slučaju nezakonitog ometanja vazduhoplova ili sumnje u nezakonito ometanje, jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju, moraju u skladu sa lokalno dogovorenim procedurama, da odmah obavijeste odgovarajući organ određen od strane države i da razmijene potrebne informacije sa operatorom vazduhoplova ili njegovim imenovanim zastupnikom.

#### **SERA.11010 Nepredvidene situacije u letu**

Zalutali ili neidentifikovani vazduhoplov

(a) Čim jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju postane svjesna zalatalog vazduhoplova mora da preduzme sve potrebne korake, kako je navedeno u (1) i (3) da pomogne vazduhoplovu i da zaštiti njegov let.

- (1) Ako pozicija vazduhoplova nije poznata, jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju dužna je da:
  - (i) pokuša da uspostavi dvostruki komunikacijski kanal sa vazduhoplovom, osim ukoliko komunikacija već postoji;
  - (ii) iskoristi sva raspoloživa sredstva da bi se odredila njegova pozicija;
  - (iii) obavijesti ostale jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju u čiju oblast je vazduhoplov možda zalutao ili može da zaluta, uzimajući u obzir sve faktore koji mogu da utiču na vazdušnu plovidbu vazduhoplova u datim okolnostima;
  - (iv) obavijesti, u skladu sa lokalno dogovorenim procedurama, odgovarajuće vojne jedinice i dostavi im podnijeti plan leta i ostale podatke koji se tiču zalatalog vazduhoplova;

(v) zahtjeva od jedinica iz (iii) i (iv) i od ostalih vazduhoplova u letu pomoć u uspostavljanju komunikacije sa vazduhoplovom i utvrđivanju njegove pozicije.

(2) Zahtjevi iz (1)(iv) i (1)(v) se primjenjuju i na jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju obaviještene u skladu sa (1)(iii).

(3) Kada je utvrđena pozicija vazduhoplova, jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju dužna je da:

(i) obavijesti vazduhoplov o njegovoj poziciji i korektivnim radnjama koje treba preduzeti. Ovaj savjet mora odmah da se pruži kada je jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju svjesna da postoji mogućnost presretanja ili drugih opasnosti po sigurnost vazduhoplova; i

(ii) pruži, prema potrebi i drugim jedinicama za usluge u vazdušnom saobraćaju i odgovarajućim vojnim jedinicama relevantne informacije o zalučalom vazduhoplovu i o svim savjetima datim tom vazduhoplovu.

(b) Čim jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju postane svjesna neidentifikovanog vazduhoplova u svojoj oblasti, ona mora da nastoji da utvrdi identitet vazduhoplova kad god je to neophodno za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju, ili zahtijevano od strane odgovarajućih vojnih vlasti u skladu sa lokalno dogovorenim procedurama. U tom cilju, jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju mora da preduzme neke od sljedećih koraka koji su odgovarajući u datim okolnostima:

(1) da pokuša da uspostavi dvosmjernu komunikaciju sa vazduhoplovom;

(2) da se raspita se o letu kod drugih jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju u području letnih informacija i da zatraži njihovu pomoć u uspostavljanju dvosmjerne komunikacije sa vazduhoplovom;

(3) da se raspita o letu kod jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju u susjednim područjima letnih informacija i da zatraži njihovu pomoć u uspostavljanju dvosmjerne komunikacije sa vazduhoplovom;

(4) da pokuša da dobije informacije od drugih vazduhoplova u toj oblasti;

(5) jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju mora, po potrebi, da obavijesti odgovarajuću vojnu jedinicu čim ustanovi identitet vazduhoplova.

(c) U slučaju zalučalog ili neidentifikovanog vazduhoplova, mora da se uzme u obzir mogućnost da je vazduhoplov otet. Ukoliko jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju smatra da je zalučali ili neidentifikovani vazduhoplov predmet nezakonitog ometanja, mora odmah da obavijesti odgovarajući organ određen od strane države, u skladu sa lokalno dogovorenim procedurama.

#### SERA.11015 Presrijetanje

(a) Osim usluga presrijetanja i praćenja na zahtjev vazduhoplova, presrijetanje civilnog vazduhoplova mora da bude regulisano odgovarajućim propisima i administrativnim direktivama izdatim od strane država članica u skladu sa Konvencijom o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, a posebno članom 3(d) po kojoj ICAO države, prilikom izdavanja propisa za njihove državne vazduhoplove, moraju da uzmu u obzir sigurnost vazdušne plovidbe civilnog vazduhoplova.

(b) Voda vazduhoplova civilnog vazduhoplova, kada je presretnut, mora da:

(1) odmah slijedi instrukcije date od strane vazduhoplova presretača, tumačeći i odgovarajući na vizuelne signale u skladu sa specifikacijama u tabelama S11-1 i S11-2;

(2) obavijesti, ako je moguće, odgovarajuću jedinicu za usluge u vazdušnom saobraćaju;

(3) pokuša da uspostavi radio-komunikaciju sa vazduhoplovom presretačem, ili sa odgovarajućom jedinicom kontrole presrijetanja, upućujući opšti poziv na frekvenciji za slučaj nužde 121,5 MHz, dajući identitet presretnutog vazduhoplova i prirodu leta; a ako kontakt nije uspostavljen i ako je izvodljivo, ponavljajući ovaj poziv na frekvenciji za slučaj nužde 243 MHz;

(4) ako je opremljen SSR transponderom, izabere režim A, kod 7700, osim ako nije dobio drugačije instrukcije od strane odgovarajuće jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju;

(5) ako je opremljen sa ADS-B ili C-ADS, izabere odgovarajuću funkcionalnost za slučaj nužde, ako je na raspolaganju, osim ako nije dobio drugačije instrukcije od odgovarajuće jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju.

*Tabela S11-1*  
**Signalni koje daje vazduhoplov presretač i odgovori presretnutog vazduhoplova**

R.br.	Signalni vazduhoplova PRESRETAČA	Značenje	Odgovori presretnutog vazduhoplova	Značenje
1	DANJU ili NOĆU – Ljuljanje vazduhoplova i brzo paljenje i gašenje navigacionih svjetala u nejednakim intervalima (i svjetala za slijetanje u slučaju helikoptera) sa pozicije malo iznad i ispred i, uobičajeno lijevo od, presretnutog vazduhoplova (ili desno ako	Presretnuti ste. Pratite me.	DANJU ili NOĆU – Ljuljanje vazduhoplova i brzo paljenje i gašenje navigacionih svjetala u nejednakim intervalima i praćenje.	Razumio, izvršiću.

	<p>je presretnuti vazduhoplova helikopter), a nakon potvrde, spori horizontalni zaokret, u lijevo (ili u desno u slučaju helikoptera) na željeni kurs.</p> <p><i>Napomena 1</i></p> <p><i>Meteorološki uslovi ili teren mogu da zahtijevaju da vazduhoplov presretač promijeni pozicije i pravce zaokreta datih gore u rubrici 1.</i></p> <p><i>Napomena 2</i></p> <p><i>Ako presretnuti vazduhoplov nije u stanju da drži korak sa vazduhoplovom presretačem, od drugog se očekuje da leti niz putanja čekanja i da zalijula vazduhoplov svaki put kada prolazi presretnuti vazduhoplov.</i></p>			
2	DANJU ili NOĆU – Iznenadni razdvajajući manevar od presretnutog vazduhoplova koji se sastoji od zaokreta u penjanju pod uglom od 90 stepeni ili više bez presijecanja linije leta presretnutog vazduhoplova.	Možete da produžite.	DANJU ili NOĆU – Ljuljanje vazduhoplova.	Razumio, izvršiću.
3	<p>DANJU ili NOĆU – Izvlačenje stajnog trapa (ukoliko je ugrađen), sa upaljenim svjetlima za slijetanje i prelijetanje poletno-sletne staze u upotrebi, ili u slučaju presrijetanja helikopera, prelijetanje oblasti za slijetanje helikoptera.</p> <p>U slučaju helikoptera, helikopter presetač izvodi prilaz za slijetanje, lebdeći u blizini oblasti za slijetanje.</p>	Sletite na ovaj aerodrom.	<p>DANJU ili NOĆU – Izvlačenje stajnog trapa (ukoliko je ugrađen), sa upaljenim svjetlima za slijetanje i praćenje vazduhoplova presretača i, ukoliko nakon prelijetanja poletno-sletne staze u upotrebi ili oblasti za slijetanje helikoptera, smatra da je slijetanje sigurno, nastavlja ka slijetanju.</p>	Razumio, izvršiću.

*Tabela S11-2*  
**Signali koje daje presretnuti vazduhoplov i odgovori vazduhoplova presretača**

R.br.	Signali PRESRETNUTOG vazduhoplova	Značenje	Odgovori vazduhoplova PRESRETAČA	Značenje
4	DANJU ili NOĆU - Uvlačenje stajnog trapa (ukoliko je ugrađen) i brzo paljenje i gašenje svjetala za slijetanje tokom prelijetanja poletno-sletne staze u	Aerodrom koji ste odredili ne odgovara	DANJU ili NOĆU – ukoliko je potrebno da presretnuti vazduhoplov prati vazduhoplov	Razumio, pratite me. Razumio, možete da

	upotrebi, ili oblasti za slijetanje helikoptera na relativnoj visini većoj od 300 m (1000 ft) ali ne više od 600 m (2000 ft) (u slučaju helikoptera, na relativnoj visini većoj od 50 m (170 ft) ali ne većoj od 100 m (330 ft)) iznad nivoa aerodroma i nastavljanje kruženja iznad poletno-sletne staze u upotrebi ili oblasti za slijetanje helikoptera. Ako nije u stanju da pali i gasi svjetla za slijetanje, brzo pali i gasi bilo koja raspoloživa svjetla.		presretač do alternativnog aerodroma, vazduhoplov presretač uvlači stajni trap (ukoliko je ugrađen) i koristi signale iz rubrike 1 za vazduhoplov presretač.  Ukoliko je odlučeno da se pusti presretnuti vazduhoplov, vazduhoplov presretač koristi signale iz rubrike 2 za vazduhoplov presretač.	produžite.
5	DANJU ili NOĆU – Paljenje i gašenje svih raspoloživih svjetala u jednakim intervalima, ali na takav način da se razlikuje od svjetala koja se brzo pale i gase.	Ne mogu da izvršim.	DANJU ili NOĆU – koristite signale iz rubrike 2 za vazduhoplov presretač.	Razumio.
6	DANJU ili NOĆU – Brzo paljenje i gašenje svih raspoloživih svjetala u nejednakim intervalima.	U nevolji.	DANJU ili NOĆU – koristite signale iz rubrike 2 za vazduhoplov presretač.	Razumio.

(c) Ako su instrukcije dobijene putem radija od bilo kog izvora u suprotnosti sa onima koje daje vazduhoplov presretač putem vizuelnih signala, presretnuti vazduhoplov mora zatražiti hitno objašnjenje, dok nastavlja da slijedi vizuelne instrukcije date od strane vazduhoplova presretača.

(d) Ako su instrukcije dobijene putem radija od bilo kog izvora u suprotnosti sa onima koje daje vazduhoplov presretač putem radija, presretnuti vazduhoplov mora da zatraži hitno objašnjenje, dok nastavlja da slijedi radio instrukcije koje daje vazduhoplov presretač.

(e) Ukoliko je radio kontakt uspostavljen tokom presrijetanja ali komunikacija na zajedničkom jeziku nije moguća, mora da se pokuša prenos instrukcija, potvrda prijema instrukcija i osnovnih informacija korišćenjem fraza i izgovora iz tabele S11-3 i izgovarajući svaku fazu dva puta:

Tabela S11-3

Izrazi koje koristi vazduhoplov PRESRETAČ			Izrazi koje koristi PRESRETNUTI vazduhoplov		
Fraza	Izgovor <sup>(1)</sup>	Značenje	Fraza	Izgovor <sup>(1)</sup>	Značenje
<i>CALL SIGN</i>	<u>KOL SAJN</u>	Koji je Vaš pozivni znak?	<i>CALL SIGN (call sign)<sup>(2)</sup></i>	<u>KOL SAJN (call sign)</u>	Moj pozivni znak je (pozivni znak)
<i>FOLLOW</i>	<u>FOL OU</u>	Pratite me	<i>WILCO</i>	<u>VIL KO</u>	Razumio
<i>DESCEND</i>	<u>DI-SEND</u>	Počnite snižavanje za slijetanje	Izvršiću		
			<i>CAN NOT</i>	<u>KEN NOT</u>	Ne mogu da izvršim.
<i>YOU LAND</i>	<u>JU LEND</u>	Sletite na ovaj aerodrom	<i>REPEAT</i>	<u>RI PIT</u>	Ponovite Vašu instrukciju

			<i>AM LOST</i>	<u>EMLOST</u>	Pozicija nepoznata
<i>PROCEED</i>	<u>PROSID</u>	Možete da nastavite let			

Izrazi koje koristi vazduhoplov presretač			Izrazi koje koristi presretnuti vazduhoplov		
Fraza	Izgovor <sup>(1)</sup>	Značenje	Fraza	Izgovor <sup>(1)</sup>	Značenje
			<i>AM LOST</i>	<u>EM LOST</u>	Pozicija nepoznata
			<i>MAYDAY</i>	<i>MEJ DEJ</i>	U nevolji sam
			<i>HIJACK</i> <sup>(3)</sup>	<u>HAJDŽEK</u>	Otet sam
			<i>LAND</i> (ime mjesta)	<i>LEND</i> (ime mjesta)	Tražim slijetanje na (ime mjesta)
			<i>DESCEND</i>	<i>DI-SEND</i>	Tražim snižavanje

( 1 ) U drugoj koloni, naglašeni slogovi su podvučeni.

( 2 ) Pozivni znak koji se zahtijeva je onaj koji se koristi u radiotelefonskoj komunikaciji sa jedinicom za usluge u vazdušnom saobraćaju i odgovara identifikaciji vazduhoplova u planu leta.

( 3 ) Okolnosti ne mogu uvijek da dozvole, niti učine poželjnom, upotrebu fraze „*HIJACK*“.

(f) Čim jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju sazna da je vazduhoplov presretnut u njenoj oblasti nadležnosti, ona mora da preduzme neke od sljedećih koraka koji odgovaraju datim okolnostima:

(1) da pokuša da uspostavi dvosmjernu komunikaciju sa presretnutim vazduhoplovom preko bilo kog raspoloživog sredstva, uključujući i radio frekvenciju za slučaj nužde 121,5 MHz, osim ukoliko slična komunikacija već postoji;

(2) da obavijesti pilota presretnutog vazduhoplova o presrijetanju;

(3) da uspostavi kontakt sa jedinicom kontrolne presretanja održavajući dvosmjernu komunikaciju sa vazduhoplovom presretačem i da mu obezbijedi dostupne informacije o vazduhoplovu;

(4) da prenosi poruke između vazduhoplova presretača ili jedinice kontrolne presretanja i presretnutog vazduhoplova, ako je potrebno;

(5) u neposrednoj koordinaciji sa jedinicom kontrolne presretanja da preduzme sve neophodne korake da obezbijedi sigurnost presretnutog vazduhoplova;

(6) da obavijesti sve jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju susjednih područja letnih informacija, ako izgleda da je vazduhoplov zalutao iz tih susjednih područja letnih informacija.

(g) Čim jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju sazna da je vazduhoplov presretnut van njene oblasti nadležnosti, ona mora da preduzme neke od sljedećih koraka koji odgovaraju datim okolnostima:

(1) da obavijesti jedinicu za usluge u vazdušnom saobraćaju koja radi u vazdušnom prostoru u kome se dešava presrijetanje, pružajući ovoj jedinici raspoložive informacije koje će pomoći u identifikovanju vazduhoplova i da traži od nje preduzimanje mjera u skladu sa (f);

(2) da prenosi poruke između presretnutog vazduhoplova i odgovarajuće jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju, jedinice kontrolne presretanja ili vazduhoplova presretača.

#### *ODJELJAK 12*

#### *Usluge u vezi sa meteorologijom - Osmatranja i izvještaji iz vazduhoplova govornom komunikacijom*

##### **SERA.12001 Vrste osmatranja iz vazduhoplova**

(a) Sljedeća osmatranja iz vazduhoplova se vrše tokom bilo koje faze leta:

(1) posebna osmatranja iz vazduhoplova; i

(2) ostala ne-rutinska osmatranja iz vazduhoplova.

#### **SERA.12005 Posebna osmatranja iz vazduhoplova**

(a) Posebna osmatranja obavljaju i o njima izvještavaju svi vazduhoplovi kada naidu na ili osmotre sledeće uslove:

- (1) umjerenu ili jaku turbulenciju; ili
- (2) umjereno ili jako zaledivanje; ili
- (3) jaki planinski talas; ili
- (4) oluje sa grmljavinom, bez grada, koje su skrivene, zamaskirane, učestale ili u linijama nepogoda; ili
- (5) oluje, sa gradom, koji su skrivene, zamaskirane, učestale ili u linijama nepogoda; ili
- (6) jake oluje prašine ili jake peščane oluje; ili
- (7) oblak vulkanskog pepela; ili
- (8) pred-eruptivnu vulkansku aktivnost ili vulkansku erupciju.

(b) Nadležne vlasti moraju da propisu kao neophodne i druge pojave koje moraju da budu prijavljene od strane svih vazduhoplova kada naiđu na njih ili ih osmotre.

#### **SERA.12010 Ostala ne-rutinska osmatranja iz vazduhoplova**

Kada se susretnu sa drugim meteorološkim pojavama koje nijesu navedene pod SERA.12005 (a), npr. smicanje vjetra i koje, prema mišljenju vođe vazduhoplova, mogu da utiču na sigurnost ili značajno da utiču na efikasnost operacija drugih vazduhoplova, vođa vazduhoplova mora obavijestiti odgovarajuću jedinicu za usluge u vazdušnom saobraćaju čim to bude izvodljivo.

#### **SERA.12015 Izvještavanje o osmatranjima iz vazduhoplova govornom komunikacijom**

(a) O osmatranjima iz vazduhoplova mora se izvještavati tokom leta u vrijeme kada je osmatranje napravljeno ili čim to bude izvodljivo.

(b) O osmatranjima iz vazduhoplova mora se izvještavati kroz izvještaje iz vazduha koji moraju da budu u skladu sa tehničkim specifikacijama u Dodatku 5.

#### **SERA.12020 Razmjena izvještaja iz vazduha**

(a) Jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju moraju da proslijede, čim to bude izvodljivo, posebne i ne-rutinske izvještaje iz vazduha:

- (1) drugim vazduhoplovima kojih se oni mogu ticati;
- (2) odgovarajućem birou za meteorološko bdjenje (MWO); i
- (3) ostalim jedinicama za usluge u vazdušnom saobraćaju kojih se oni mogu ticati.

(b) Emitovanje vazduhoplovima mora da se ponavlja na frekvenciji u toku perioda koji utvrđuje dotična jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju.

---

## *Dodatak I*

### **Signalni**

#### **1. SIGNALI NEVOLJE I HITNOSTI**

##### **1.1. Opšte**

1.1.1. Ne dovodeći u pitanje odredbe iz 1.2 i 1.3, vazduhoplov u nevolji mora da koristi sva sredstva koja su mu na raspolaganju da privuče pažnju, učini poznatom svoju poziciju i dobije pomoć.

1.1.2. Procedure telekomunikacionog prenosa signalna nevolje i hitnosti moraju da budu u skladu sa tomom II Aneksa 10 Čikaške konvencije.

##### **1.2. Signalni nevolje**

1.2.1. Sljedeći signali, koji se koriste zajedno ili odvojeno, znače da prijeti ozbiljna i neposredna opasnost i da je neodložna pomoć potrebna:

- (a) signal emitovan putem radiotelegrafije ili na bilo koji drugi način signalizacije koji se sastoji od grupe SOS (.. . --- . . u Morzeovoj azbuci);
- (b) radiotelefonski signal koji se sastoji od izgovorene riječi *MAYDAY*;
- (c) poruka o nevolji poslata putem *data link*-a koja prenosi značenje riječi *MAYDAY*;
- (d) rakete ili granate koje bacaju crveno svijetlo, ispaljene jedna po jedna u kratkim intervalima;
- (e) padobranksa baklja koja pokazuje crveno svijetlo;
- (f) podešen transponder na režim A kod 7700.

##### **1.3. Signalni hitnosti**

1.3.1. Sljedeći signali, koji se koriste zajedno ili odvojeno, znače da vazduhoplov želi da obavijesti o teškoćama koje ga primoravaju da sleti bez zahtijevanja neodložne pomoći:

- (a) ponavljanje uključivanje i isključivanje svjetala za slijetanje; ili
- (b) ponavljanje uključivanje i isključivanje navigacionih svjetala na takav način da se razlikuju od brzog paljenja i gašenja navigacijskih svjetala.

1.3.2. Sljedeći signali, koji se koriste zajedno ili odvojeno, znače da vazduhoplov ima vrlo hitnu poruku da prenese koja se odnosi na sigurnost broda, vazduhoplova ili drugog vozila, ili neke osobe u vazduhoplovu ili na vidiku:

- (a) signal emitovan putem radiotelegrafije ili na bilo koji drugi način signalizacije koji se sastoji od grupe XXX (- . - . - . - . - u Morzeovoj azbuci);
- (b) radiotelefonski signal koji se sastoji od izgovorenih riječi PAN, PAN;
- (c) poruka o hitnosti poslata putem *data link*-a koja prenosi značenje riječi PAN PAN.

#### **2. VIZUELNI SIGNALI KOJI SE KORISTE DA UPOZORE NEOVLAŠĆENO LETENJE VAZDUHOPLOVOM UNUTAR ILI PRILIKOM NAMJERAVANOG ULASKA U USLOVNO ZABRANJENU, ZABRANJENU ILI OPASNU ZONU**

2.1. Kada se vizuelni signali koriste da upozore neovlašćeno letenje vazduhoplovom unutar ili prilikom namjeravanog ulaska u uslovno zabranjenu, zabranjenu ili opasnu zonu danju ili noću, niz projektila ispaljenih sa zemlje u intervalima od po 10 sekundi, koji svi prikazuju, kada puknu, crveno i zeleno svijetlo ili zvijezde, ukazuju neovlašćenom vazduhoplovu da leti ili se spremi da uđe u uslovno zabranjenu, zabranjenu ili opasnu zonu, i da vazduhoplov mora da preduzme onakve korektivne akcije kakve su neophodne.

### 3. SIGNALI AERODROMSKOM SAOBRAĆAJU

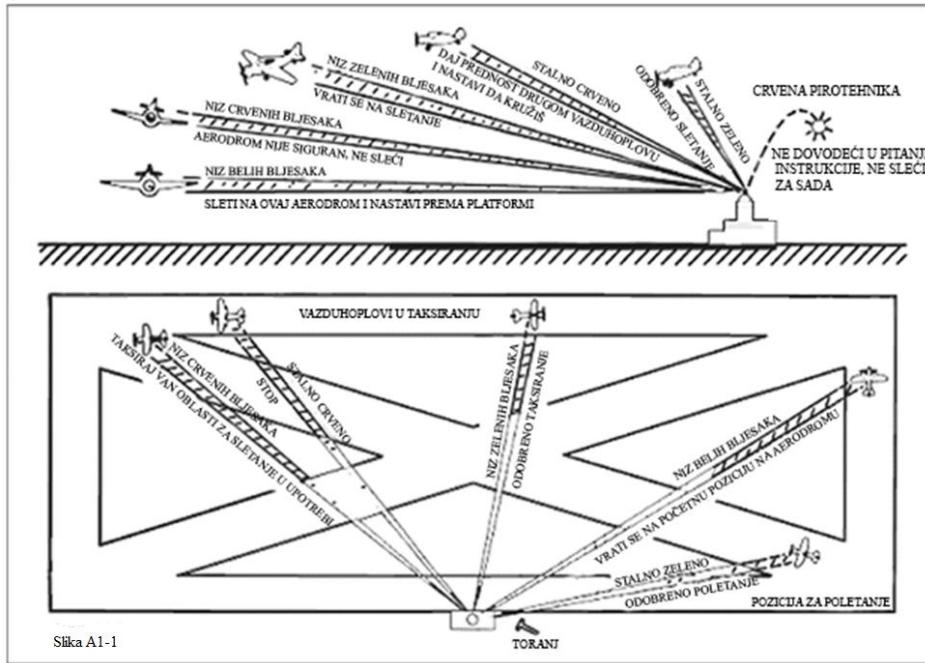
#### 3.1. Svjetlosni i pirotehnički signali

##### 3.1.1 Instrukcije

Tabela AP 1-1

Svjetlo	Aerodromska kontrola:	
	Vazduhoplovu u letu	Vazduhoplovu na zemlji
Usmjereni ka doćišnom vazduhoplovu (vidi sliku A 1-1)	Stalno zeleno	Odobreno slijetanje
	Stalno crveno	Dati prednost drugom vazduhoplovu i nastaviti da kruženje  Vratiti se na slijetanje (*)
	Niz zelenih bljesaka	Aerodrom nije siguran, ne sljećite
	Niz crvenih bljesaka	Sletite na ovaj aerodrom i nastavite prema platformi
	Niz bijelih bljesaka	Taksirajte van oblasti za slijetanje u upotrebi  Vratite se na početnu poziciju na aerodromu
	Crvena pirotehnika	Ne dovodeći u pitanje prethodne instrukcije, ne sleći za sada

(\*) Odobrenje za slijetanje i taksiranje izdaje se naknadno



### 3.1.2. Potvrda prijema od strane vazduhoplova

(a) U letu:

(1) tokom časova dnevne svjetlosti:

- mahanjem krila vazduhoplova, osim između trećeg i četvrtog zaokreta i finala prilaza;

(2) tokom časova kada preovlađuje tama:

- uključivanjem i isključivanjem dva puta svjetala za slijetanje vazduhoplova ili, ako nije njima opremljen, uključivanjem i isključivanjem dva puta njegovih navigacionih svjetala.

(b) Na zemlji:

(1) tokom časova dnevne svjetlosti:

- pomjeranjem krilaca vazduhoplova ili krmila pravca;

(2) tokom časova kada preovlađuje tama:

- uključivanjem i isključivanjem dva puta svjetala za slijetanje vazduhoplova ili, ako nije njima opremljen, uključivanjem i isključivanjem dva puta njegovih navigacionih svjetala.

## 3.2. Vizuelni zemaljski signali

### 3.2.1. Zabrana slijetanja

3.2.1.1. Horizontalna crvena kvadratna tabla sa žutim dijagonalama (slika A1-2) kada je prikazana u signalnoj oblasti ukazuje da je slijetanje zabranjeno i da je zabrana podložna produženju.



slika A1-2

### 3.2.2. Potreba za posebnim mjerama opreza tokom prilaza ili slijetanja

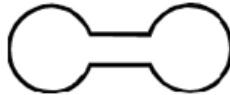
3.2.2.1. Horizontalna crvena kvadratna tabla sa jednom žutom dijagonalom (slika A1-3) kada je prikazana u signalnoj oblasti ukazuje da su zbog lošeg stanja manevarskih površina, ili iz drugog razloga, potrebne posebne mjeru opreza u prilazu ili slijetanju.



slika A1-3

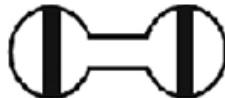
### 3.2.3. Upotreba poletno-sletnih staza i rulnih staza

3.2.3.1. Horizontalni bijeli ručni teg (slika A1-4) kada je prikazan u signalnoj oblasti ukazuje da se od vazduhoplova zahtijeva da slete, plete i taksiraju samo na poletno-sletnim stazama i rulnim stazama.



slika A1-4

3.2.3.2. Isti horizontalni bijeli ručni teg kao u 3.2.3.1, ali sa crnom trakom postavljenom upravno na osu preko svakog kružnog dijela ručnog tega (slika A1-5) kada je prikazan u signalnoj oblasti ukazuje da se od vazduhoplova zahtijeva da slete i plete na poletno-sletnoj stazi, ali drugi manevri ne moraju da budu na poletno-sletnoj i rulnoj stazi.



slika A1-5

### 3.2.4. Zatvorene poletno-sletne staze ili rulne staze

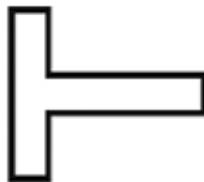
3.2.4.1. Krstovi jedne kontrastne boje, žute ili bele (slika A1-6), horizontalno prikazani na poletno-sletnim stazama i rulnim stazama ili njihovim djelovima ukazuju na oblast nepodobnu za kretanje vazduhoplova.



slika A1-6

### 3.2.5. Smjerovi za slijetanje ili polijetanje

3.2.5.1. Horizontalni bijeli ili narandžasti znak u obliku položenog slova T (slika A1-7) označava smjer koji treba da koristi vazduhoplov za slijetanje i polijetanje, a koji je u pravcu paralelnom sa osom T u smjeru ka poprečnom kraku. Kada se koristi noću, položeno slovo T mora da bude ili osvijetljeno ili istaknuto bijelim svjetlima.



slika A1-7

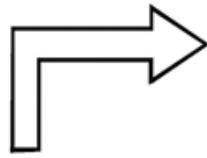
3.2.5.2. Skup od dvije cifre (slika A1-8) prikazan vertikalno na ili blizu aerodromskog kontrolnog tornja ukazuje vazduhoplovu na manevarskim površinama smjer za polijetanje, izražen u deseticama stepeni magnetnog kompasa zaokružen na bližu deseticu.



slika A1-8

### 3.2.6. Skretanje saobraćaja u desno

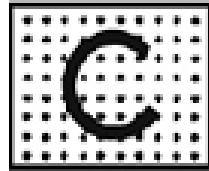
3.2.6.1. Kada je prikazana u signalnoj oblasti, ili horizontalno na kraju poletno-sletne staze ili osnovne staze u upotrebi, desna strelica izražene boje (slika A1-9) ukazuje na to da mora da se skrene u desno prije slijetanja i poslije polijetanja.



slika A1-9

### 3.2.7. Prijavni biro za usluge u vazdušnom saobraćaju

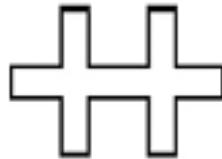
3.2.7.1. Crno slovo C prikazano vertikalno na žutoj pozadini (slika A1-10) ukazuje na lokaciju prijavnog biroa za usluge u vazdušnom saobraćaju.



slika A1-10

### 3.2.8. Letenje jedrilica

3.2.8.1. Dupli bijeli krst prikazan horizontalno (slika A1-11) u signalnoj oblasti ukazuje da se aerodrom koristi za jedrilice i da se obavljaju letovi jedrilica.



slika A1-11

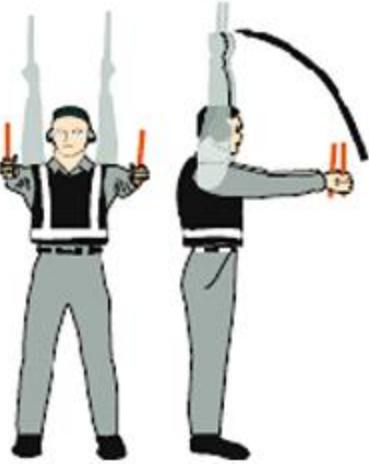
## 4. SIGNALI PARKERA

### 4.1. Od signaliste/parkera vazduhoplovu

4.1.1. Signali koje koristi signalista/parker, sa osvijetljenim rukama, ako je potrebno radi olakšanog osmatranja od strane pilota, i okrenut licem ka vazduhoplovu na poziciji moraju da budu:

- (a) za vazduhoplov sa fiksnim krilima, na lijevoj strani vazduhoplova, gdje pilot vidi najbolje; i
- (b) za helikoptere, gdje pilot najbolje vidi signalistu/parkera.

4.1.2. Prije upotrebe sljedećih signala, signalista/parker mora da konstatuje da je oblast u koju će da navodi vazduhoplov bez objekata u koje vazduhoplov, u skladu sa SERA.3301 (a), u suprotnom može da udari.

	<p><b>1. Signal vodiča pozicioniranja vrha krila (*)</b></p> <p>Desna ruka ispružena vertikalno iznad glave sa palicom usmjerenom prema gore; lijeva ruka ispružena ukoso sa palicom usmjerenom prema dolje pomjera se prema tijelu.</p> <hr/> <p>(*) Ovim signalom vodič postavljen kod vrha krila vazduhoplova pokazuje, pilotu/parkeru/operatoru vozila za guranje, da će kretanje vazduhoplova sa/na parking poziciju da bude neometano.</p>
	<p><b>2. Postavite se ispred mene</b></p> <p>Obje ruke ispružene naprijed sa palicama usmjerenima prema gore pomiču se iznad glave parkera.</p>
	<p><b>3. Nastavite prema sljedećem signalistu/parkeru ili prema instrukcijama tornja/zemaljske kontrole</b></p> <p>Obje ruke ispružene; usmjerenе prema gore pomjeraju se u stranu pokazujući palicama u smjeru položaja sledećeg signaliste/parkera ili oblasti za taksiranje.</p>



#### 4. Pravo naprijed

Ruke ispružene horizontalno u stranu u visini ramena savijaju se u laktovima uz pomjeranje palica gore-dolje od visine ramena do glave.



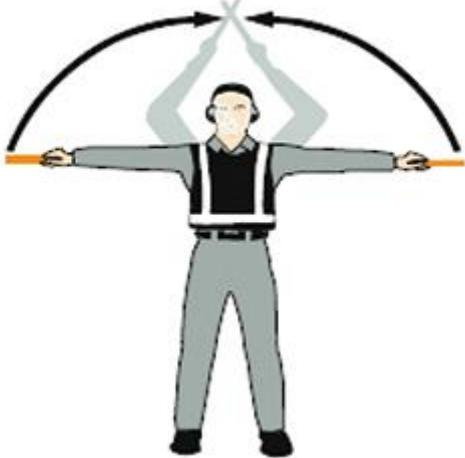
#### 5(a) Skrenite u lijevo(iz ugla pilota)

Desna ruka i palica ispružene u stranu pod uglom od  $90^\circ$  u odnosu na tijelo, a lijevom rukom se čini pokret naviše i unazad. Brzina pokreta označava traženu brzinu skretanja.



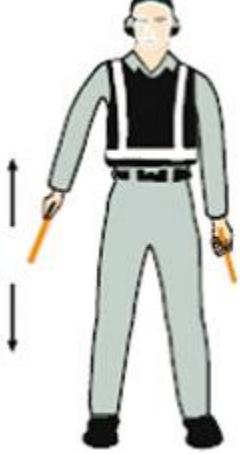
#### 5(a) Skrenite u desno(iz ugla pilota)

Ljeva ruka i palica ispružene ustranu pod uglom od  $90^\circ$  u odnosu na tijelo, a desnom rukom se čini pokret naviše i unazad. Brzina pokreta označava traženu brzinu skretanja.

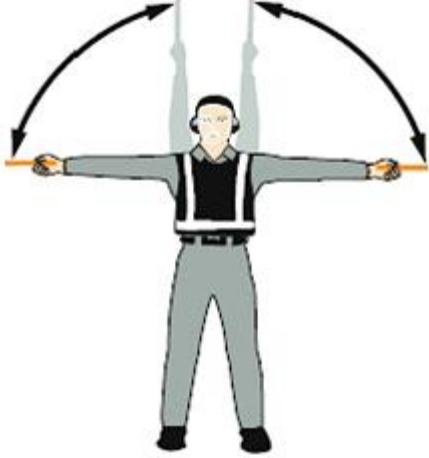
	<p><b>6 (a) Zaustavite se</b></p> <p>Ruke i palice ispružene u stranu pod uglom od <math>90^{\circ}</math> u odnosu na tijelo polako se pomjeraju prema gore dok se palice ne ukrste iznad glave.</p>
	<p><b>6(b) Zaustavite se odmah</b></p> <p>Naglo pomjeranje ispruženih ruku i palica prema gore dok se palice ne ukrste iznad glave.</p>
	<p><b>7(a) Upotrijebite kočnice</b></p> <p>Ruka savijena u laktu i podignuta malo iznad visine ramena sa otvorenom šakom. Kad je siguran da je vizuelni kontakt sa letačkom posadom uspostavljen stiska šaku. <b>Ne mijenjajte položaj</b> do potvrde primanja signala od letačke posade.</p>

	<p><b>7(b) Pustite kočnice</b></p> <p>Ruka savijena u laktu i podignuta malo iznad visine ramena sa stisnutom šakom. Kad je siguran da je vizuelni kontakt sa letačkom posadom uspostavljen, otvorite šaku. <b>Ne mijenja</b> položaj do potvrde primanja signala od letačke posade.</p>
	<p><b>8(a) Podmetači postavljeni</b></p> <p>Ruke ispružene vertikalno iznad glave, a palice se pokreću jedna prema drugoj dok se ne dodirnu. Parker mora <b>da dobije</b> signal potvrde od letačke posade.</p>
	<p><b>8(b) Podmetači uklonjeni</b></p> <p>Ruke ispružene vertikalno iznad glave, a palice se pokreću jedna od druge u stranu. Podmetači ne smiju da se uklone do dobijanja signala potvrde od letačke posade.</p>

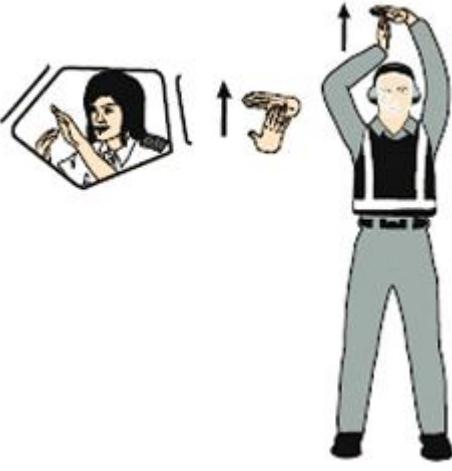
	<p><b>9. Pokrenite motor(-e)</b></p> <p>Desna ruka savijena u laktu u visini glave sa palicom prema gore kružno se pokreće, a lijeva ruka se istovremeno podiže iznad visine glave i pokazuje motor koji treba da se pokrene.</p>
	<p><b>10. Zaustavite motore</b></p> <p>Ispružena ruka prema naprijed u visini ramena pomjera se do vrha lijevog ramena te se oštrim pokretom palica povlači preko vrata do vrha desnog ramena.</p>
	<p><b>11. Vozite sporije</b></p> <p>Obje ruke sa palicama se pomjeraju gore-dolje pokretom sličnim tapšanju od visine struka prema koljenima.</p>

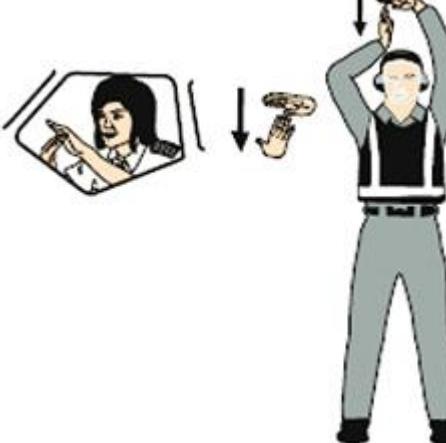
	<p><b>12. Smanjite snagu motora na pokazanoj strani</b></p> <p>Obje ruke sa dlanovima prema zemlji; ruke su ispružene prema dolje; <i>desna ili lijeva</i> ruka pomjera se gore-dolje, pokazujući da na <i>lijevoj ili desnoj</i> strani treba smanjiti snagu motora.</p>
	<p><b>13. Vozite pravo unazad</b></p> <p>Obje ruke postavljene ispred tijela u visini struka rotiraju se prema naprijed. Za prekid vožnje unazad koriste se signali iz tačke 6(a) ili 6(b).</p>
	<p><b>14(a) Vozite unazad repom u desno</b></p> <p>Ljeva ruka ispružena prema zemlji, a desna ruka se spušta i diže ponovljenim pokretima, od vertikalnog položaja iznad glave, do horizontalnog položaja prema naprijed.</p>

	<p><b>14(b) Vozite unazad repom u lijevo</b></p> <p>Desna ruka ispružena prema zemlji, a lijeva ruka se spušta i diže ponovljenim pokretima, od vertikalnog položaja iznad glave do horizontalnog položaja prema naprijed.</p>
	<p><b>15. Potvrđujem/Sve u redu, nastavite (*)</b></p> <p>Desna ruka postavljena u visini glave, savijena u laktu, sa palcem ili palicom ispruženim prema gore; lijeva ruka pružena uz tijelo do koljena.</p> <p>_____</p> <p>(*) Ovaj signal se koristi i kao signal u tehničko/uslužnoj komunikaciji</p>
	<p><b>16. Lebdite u mjestu (*)</b></p> <p>Obje ruke i palice ispružene horizontalno u stranu pod uglom od 90° u odnosu na tijelo.</p> <p>_____</p> <p>(*) Za lebdjenje helikoptera.</p>

	<p><b>17. Penjite se (*)</b></p> <p>Obje ruke i palice ispružene horizontalno u stranu pod uglom od 90° u odnosu na tijelo, sa dlanovima okrenutima prema gore pomjeraju se prema gore. Brzina pokreta ruku označava traženu brzinu penjanja.</p> <hr/> <p>(*) Za lebdjenje helikoptera.</p>
	<p><b>18. Spuštajte se (*)</b></p> <p>Obje ruke i palice ispružene horizontalno u stranu pod uglom od 90° u odnosu na tijelo, sa dlanovima okrenutima prema zemlji pomjeraju se prema dolje. Brzina pokreta ruku označava traženu brzinu sruštanja.</p> <hr/> <p>(*) Za lebdjenje helikoptera.</p>
	<p><b>19a. Krećite se horizontalno u lijevo(iz ugla pilota) (*)</b></p> <p>Desna ruka ispružena horizontalno u stranu pod uglom od 90° u odnosu na desnu stranu tijela, a lijeva ruka pokreće se u smjeru desne pokretom sličnim metenju.</p> <hr/> <p>(*) Za lebdjenje helikoptera.</p>

	<p><b>19b. Krećite se horizontalno u desno(iz ugla pilota) (*)</b></p> <p>Ljeva ruka ispružena horizontalno u stranu pod uglom od 90° u odnosu na lijevu stranu tijela, a desna ruka se pokreće u smjeru lijeve pokretom sličnim metenju.</p> <hr/> <p>(*) Za lebdjenje helikoptera.</p>
	<p><b>20. Sletite (*)</b></p> <p>Ispružene ruke ukrštene ispred tijela, a palice usmjerene prema dolje.</p> <hr/> <p>(*) Za lebdjenje helikoptera.</p>
	<p><b>21. Zadržite poziciju/čekajte</b></p> <p>Potpuno ispružene ruke i palice usmjerene prema dolje pod uglom od 45° u odnosu na tijelo. Parker ostaje u tom položaju dok nije sigurno da se uputi vazduhoplov za sljedeći manevr.</p>

	<p><b>22. Slobodni ste</b></p> <p>Parker salutira desnom rukom ili palicom i održava vizuelni kontakt sa letačkom posadom dok vazduhoplovne započne taksiranje.</p>
	<p><b>23. Ne dirajte komande (signal tehničko/uslužne komunikacije)</b></p> <p>Desna ruka ispružena iznad glave zatvorene šake ili drži palicu u horizontalnom položaju, a lijeva ruka ostaje uz tijelo.</p>
	<p><b>24. Uključite napajanje(signal tehničko/uslužne komunikacije)</b></p> <p>Ruke ispružene iznad glave pomjeraju se tako da šakama, ili noću osvijetljenim palicama, formiraju slovo „T“ (lijeva ruka je iznad, a desna ispod).</p>

	<p><b>25. Isključite napajanje (signal tehničko/uslužne komunikacije)</b></p> <p>Ruke ispružene iznad glave tako da šakama, ili noću osvijetljenim palicama, formiraju slovo »T« (lijeva ruka je iznad, a desna ispod), a desna ruka se zatim odmiče od lijeve. Napajanje se <b>ne isključuje</b> prije odobrenja letačke posade vazduhoplova.</p>
	<p><b>26. Negativan odgovor (signal tehničko/uslužne komunikacije)</b></p> <p>Desna ruka ispružena u stranu u visini ramena pod uglom od <math>90^\circ</math> u odnosu na tijelo, palica ili palac usmjereni prema zemlji, a lijeva ruka ostaje uz tijelo pored koljena.</p>
	<p><b>27. Uspostavite komunikaciju interfonom (signal tehničko/uslužne komunikacije)</b></p> <p>Obje ruke ispružene pod uglom od <math>90^\circ</math> u odnosu na tijelo savijaju se prema glavi dok se dlanovima ne pokriju oba uha.</p>

	<p><b>28. Otvorite/zatvorite stepenice (signal tehničko/uslužne komunikacije) (*)</b></p> <p>Lijeva ruka ispružena iznad glave pod uglom od <math>45^\circ</math>, a desna ruka se iz položaja uz tijelo pokretom sličnim metenju pomiče do vrha lijevog ramena.</p> <hr/> <p>(*) Ovaj signal je namijenjen uglavnom vazduhoplovima sa integralnim stepenicama u prednjem dijelu.</p>
---	---

#### 4.2. Od pilota vazduhoplova signalisti/parkeru

4.2.1. Ove signale koristi pilot u pilotskoj kabini, sa rukama jasno vidljivim signalisti/parkeru i osvijetljenim ako je neophodno radi olakšavanja zapažanja od strane signaliste/parkera.

##### 4.2.1.1. Kočnice

- (a) *Kočnice u upotrebi*: podigne ruku i šaku, sa prstima ispruženim, horizontalno ispred lica, a zatim stisne pesnicu.
- (b) *Kočnice puštene*: podigne ruku, sa stisnutom pesnicom, horizontalno ispred lica, a zatim ispruži prste.

##### 4.2.1.2. Podmetači

- (a) *Postavite podmetače*: ruke ispružene, dlanovima prema spolja, pomjera ruke ka unutra da se ukrste ispred lica.
- (b) *Uklonite podmetače*: ruke ukrštene ispred lica, dlanovima prema spolja, pomjera ruke ka spolja.

##### 4.2.1.3. Spremni za pokretanje motora

- (a) Podiže odgovarajući broj prstiju na šaci ukazujući na broj motora koji se pokreće.

#### 4.3. Tehničko/uslužni komunikacioni signali

4.3.1. Tehničko/uslužni komunikacioni ručni signali se koriste samo kada verbalna komunikacija nije moguća.

4.3.2. Signalista/parker mora da dobije potvrdu od letačke posade kao odgovor na tehničko/uslužne komunikacione signale.

### 5. STANDARDNI SIGNALI RUKOM U SLUČAJU NUŽDE

5.1. Sljedeći signali rukom su ustanovljeni kao minimum potreban za komunikaciju u slučaju nužde između komandanta u ARFF incidentu/ARFF vatrogasaca i pilotske i/ili kabinske posade vazduhoplova koji je predmet incidenta. ARFF signali rukom pilotskoj posadi u slučaju nužde treba da se daju sa lijeve prednje strane vazduhoplova.

	<p><b>1. Preporučena evakuacija</b></p> <p>Preporučuje se evakuacija na osnovu procjene spoljne situacije od strane ARFF komandanta u incidentu.</p> <p>Ruka horizontalno ispružena od tijela do visine očiju. Savijati ruku unazad pod uglom. Druga ruka ostaje uz tijelo.</p> <p>Noću – isti pokreti sa osvijetljenim palicama.</p>
	<p><b>2. Preporučeno zaustavljanje</b></p> <p>Zaustaviti preporučenu evakuaciju koja je u toku. Zaustaviti svako kretanje vazduhoplova ili druge aktivnosti koje su u toku.</p> <p>Ruke ispred glave, ukrštene u zglobovima.</p> <p>Noću – isti pokreti sa osvijetljenim palicama.</p>
	<p><b>3. Situacija pod kontrolom</b></p> <p>Nema spoljnih dokaza koji ukazuju na opasnost ili sve je u redu (<i>all-clear</i>).</p> <p>Ruke ispružene prema dolje i spolja pod uglom od 45 stepeni u odnosu na tijelo. Ruke se istovremeno pomiču prema unutra ispod struka sve dok se ne prekrste u zglobovima, a tada se opet ispruže u početni položaj.</p> <p>Noću – isti pokreti sa osvijetljenim palicama.</p>

	<p><b>4. Požar</b></p> <p>Desna ruka i palica pomjeraju se tako da pokretom opisuju oblik osmice od visine ramena prema koljenu, a palica u lijevoj ruci pokazuje oblast gdje je izbio požar.</p> <p>Noću – isti pokreti osvijetljenim palicama.</p>
---	--

## *Dodatak 2*

### **Bespilotni slobodni baloni**

#### **1. KLASIFIKACIJA BESPILOTNIH SLOBODNIH BALONA**

##### **1.1. Bespilotni slobodni baloni se klasifikuju kao (vidjeti sliku AP2-1):**

- (a) *laki*: bespilotni sloboden balon koji nosi teret od jednog ili više paketa sa kombinovanom masom manjom od 4 kg, osim ako je kvalifikovan kao teški balon u skladu sa (c)(2), (3) ili (4);
- (b) *srednji*: bespilotni sloboden balon koji nosi teret od dva ili više paketa sa kombinovanom masom od 4 kg ili više, ali manje od 6 kg, osim ako je kvalifikovan kao teški balon u skladu sa (c)(2), (3) ili (4);
- (c) *teški*: bespilotni sloboden balon koji nosi teret koji:
  - (1) ima kombinovanu masu od 6 kg ili više; ili
  - (2) uključuje paket od 3 kg ili više; ili
  - (3) uključuje paket od 2 kg ili više sa površinskom gustinom većom od 13 grama po kvadratnom centimetru, određenom kao količnik ukupne mase u gramima paketa tereta i njegove najmanje površine u kvadratnim centimetrima; ili
  - (4) koristi konopac ili drugi uredaj za vješanje tereta koji zahtijeva silu udara od 230N ili više da odvoji teret od balona.

#### **2. OPŠTA OPERATIVNA PRAVILA**

2.1. Bespilotnim slobodnim balonom ne smiju da se izvode operacije bez odobrenja države iz koje je lansiran.

2.2. Bespilotnim slobodnim balonom, osim lako balona, kojim se izvode operacije isključivo za meteorološke svrhe i na način propisan od strane nadležnih vlasti, ne smiju da se izvode operacije preko teritorije druge države bez odobrenja te druge države.

2.3. Odobrenje iz 2.2 mora da se dobije prije lansiranja balona ako može da se očekuje, kada se planira operacija, da balon može da odstupi u vazdušni prostor iznad teritorije druge države. Takvo odobrenje može da se dobije za seriju letova balonom ili za određenu vrstu periodičnih letova, na primjer letovi balonom za atmosferska istraživanja.

2.4. Bespilotnim slobodnim balonom izvode se operacije u skladu sa uslovima koje utvrđuju država registra i država(-e) koje se očekuje da preleti.

2.5. Bespilotnim slobodnim balonom ne smiju da se izvode operacije na takav način da udar balona, ili bilo kojeg njegovog dijela, uključujući teret, u površinu zemlje, stvori opasnost po lica ili imovinu.

2.6. Teškim bespilotnim slobodnim balonom ne smiju da se izvode operacije iznad otvorenog mora bez prethodne koordinacije sa ANSP(-ima).

slika AP2-1

KARAKTERISTIKE	MASA TERETA (kilogrami)					
	1	2	3	4	5	6 ili više
KONOPAC ili DRUGI UREĐAJ ZA VJEŠANJE  230 Njutna ili VIŠE						
POJEDINAČNI TERET	GUSTINA POVRŠINE više od 13 g/cm <sup>2</sup>					
<b>PRORACUN GUSTINE POVRŠINE</b>  MASA (g) veličina najmanje površine (cm <sup>2</sup> )						
KOMBINOVANA MASA  (ukoliko uređaj za vješanje ILI gustina površine ILI masa pojedinačnog tereta nisu faktori)	LAKI				SREDNJI	

### 3. OPERATIVNA OGRANIČENJA I ZAHTJEVI OPREME

3.1. Teškim bespilotnim slobodnim balonom ne smiju da se izvode operacije bez odobrenja ANSP na, ili kroz bilo koji nivo ispod 18000 m (60000 ft) visine po pritisku na kom:

- (a) postoji oblaci ili je više od četiri osmine neba neprozirno; ili
- (b) je horizontalna vidljivost manja od 8 km.

3.2. Težak ili srednji bespilotni slobodan balon ne smije da bude otpušten na način koji će da dovede do toga da leti niže od 300 m (1000 ft) iznad naseljenih oblasti gradova, naselja, sela ili iznad skupine lica na otvorenom koja nije u vezi sa njegovim letom.

3.3. Teškim bespilotnim slobodnim balonom ne smiju da se izvode operacije osim:

- (a) ako je opremljen sa najmanje dva uređaja ili sistema za prekid leta, automatska ili na daljinsko upravljanje, koji rade nezavisno jedan od drugog;
- (b) ako za polietilenske balone nultog pritiska, postoji najmanje dva metoda, sistema, uređaja ili kombinacije istih, koji rade nezavisno jedan od drugog, za prekid leta kupole balona;
- (c) ako je kupola balona opremljena radarski reflektujućim uređajem(-ima) ili radarski reflektujućim materijalom koji će da ima eho na zemaljskom radaru koji radi u frekventnom opsegu od 200 MHz do 2700 MHz, i/ili je balon opremljen drugim uređajima koji omogućavaju stalno praćenje od strane operatora van dometa zemaljskog radara.

3.4. Teškim bespilotnim slobodnim balonom ne smiju da se izvode operacije pod sljedećim uslovima:

(a) u oblasti gdje je zemaljska SSR oprema u upotrebi, osim ako je opremljen sa transponderom sekudarnog nadzorog radara sa sposobnošću izvještavanja o visini po pritisku, koji stalno radi na dodijeljenom kodu ili koji može da bude uključen, kada je to potrebno, od strane stanice za praćenje; ili

(b) u oblasti gdje je zemaljska ADS-B oprema u upotrebi, osim ako je opremljen ADS-B predajnikom sa sposobnošću izvještavanja o visini po pritisku, koji stalno radi ili koji može da bude uključen, kada je to potrebno, od strane stanice za praćenje.

3.5. Bespilotnim slobodnim balonom opremljenim antenom sa jednim slobodnim krajem koja zahtijeva silu veću od 230 N da bi se prekinula u bilo kojoj tački ne smiju da se izvode operacije, osim ako antena ima obojene zastavice ili lepršave trake prikačene na ne više od 15 m rastojanja.

3.6. Teškim bespilotnim slobodnim balonom ne smiju da se izvode operacije ispod 18.000 m (60.000 ft) visine po pritisku tokom noći ili tokom bilo kog drugog perioda propisanog od strane nadležnih vlasti, osim ako su balon i njegovi dodaci i teret, bez obzira da li mogu da se odvoje tokom operacije, osvijetljeni.

3.7. Teškim bespilotnim slobodnim balonom koji je opremljen uredajem za vješanje (osim veoma upadljivo obojenog otvorenog padobrana) dužim od 15 metara ne smiju da se izvode operacije tokom noći ispod 18.000 m (60.000 ft) visine po pritisku, osim ako je uredaj za vješanje obojen naizmjeničnim prugama upadljivih boja ili su na njega prikačene obojene zastavice.

#### 4. PREKID LETA

4.1. Operator teškog bespilotnog slobodnog balona dužan je da aktivira odgovarajuće uređaje za prekid leta zahtijevane u 3.3(a) i (b):

(a) kad se utvrdi da su meteorološki uslovi lošiji od onih propisanih za korištenje;

(b) ako kvar ili drugi razlog učini dalje letenje opasnim za vazdušni saobraćaj ili lica ili imovinu na zemlji; ili

(c) prije neodobrenog ulaska u vazdušni prostor iznad teritorije druge države.

#### 5. OBAVJEŠTENJE O LETU

##### 5.1. Pretpoletno obavljanje

5.1.1. Odgovarajuća jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju mora blagovremeno da bude obaviještena o namjeravanom letu bespilotnog slobodnog balona srednje ili teške kategorije ne manje od sedam dana prije datuma namjeravanog leta.

5.1.2. Obavljanje o namjeravanom letu obuhvata neke od sljedećih informacija koje zahtijeva odgovarajuća jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju:

(a) identifikacija leta balona ili kod naziv projekta;

(b) klasifikacija balona i opis;

(c) SSR kod, vazduhoplovna adresa ili NDB frekvencija, kako je primjenljivo;

(d) ime operatora i broj telefona;

(e) lokacija lansiranja;

(f) procijenjeno vrijeme lansiranja (ili vrijeme početka i završetka za više lansiranja);

(g) broj balona koji se lansiraju i planirani interval između lansiranja (za više lansiranja);

(h) očekivani pravac dizanja;

(i) nivo(-i) krstarenja (visina po pritisku);

(j) procijenjeno vrijeme leta do dostizanja 18.000 m (60.000 ft) visine po pritisku ili do dostizanja nivoa krstarenja ako je na ili ispod 18.000 m (60.000ft), zajedno sa procijenjenom lokacijom. Ako se operacija sastoji od stalnih lansiranja, vrijeme koje mora da se uključi je procijenjeno vrijeme u kojem će prvi i posljednji u nizu da dostignu odgovarajući nivo (npr. 122136Z-130330Z);

(k) procijenjeni datum i vrijeme završetka leta i planirana lokacija oblasti udara/spasavanja. U slučaju balona koji obavljaju letove dugog trajanja, zbog čega datum i vrijeme prestanka leta i lokacije udara ne mogu da se predvide sa tačnošću, koristi se termin „dugo trajanje“. Ako ima više od jedne lokacije udara/spasavanja, svaka lokacija mora da bude navedena zajedno sa odgovarajućim procijenjenim vremenom udara. Ako će da se desi niz stalnih udara, vrijeme koje mora da se uključi je procijenjeno vrijeme prvog i posljednjeg u nizu (npr. 070330Z-072300Z).

5.1.3. Svaka promjena u podacima obaviještenim prije lansiranja u skladu sa stavom 5.1 dostavlja se odgovarajućoj jedinici za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju ne manje od 6 sati prije predviđenog vremena za lansiranje, ili u slučaju istraživanja solarnih ili kosmičkih smetnji koji uključuje kritični vremenski element, ne manje od 30 minuta prije procijenjenog vremena početka operacije.

##### 5.2. Obavljanje o lansiranju

5.2.1. Odmah nakon lansiranja srednjeg ili teškog bespilotnog slobodnog balona operator mora da obavijesti odgovarajuću jedinicu za usluge u vazdušnom saobraćaju o sljedećem:

- (a) o identifikaciji leta balona;
- (b) o lokaciji lansiranja;
- (c) o stvarnom vremenu lansiranja;
- (d) o procijenjenom vremenu do dostizanja 18.000 m (60.000 ft) visine po pritisku ili procijenjenom vremenu do dostizanja nivoa krstarenja, ako je na ili ispod 18.000 m (60.000ft) i procijenjenoj lokaciji; i
- (e) o bilo kakvim promjenama podataka prethodno datih u skladu sa 5.1.2 (g) i (h).

### **5.3. Obavještenje o otkazivanju**

5.3.1. Operator mora da obavijesti odgovarajuću jedinicu za usluge u vazdušnom saobraćaju odmah kad se sazna da je namjeravani let srednjeg ili teškog bespilotnog slobodnog balona, prethodno najavljen u skladu sa 5.1, otkazan.

## **6. SNIMANJE POZICIJE I IZVJEŠTAJI**

6.1. Operator teškog bespilotnog slobodnog balona na ili ispod 18.000 m (60.000 ft) visine po pritisku dužan je da nadzire putanje leta balona i da prosljedi izvještaje o poziciji balona na zahtjev jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju. Osim ako jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju zahtijeva izvještaje o poziciji balona u češćim intervalima, operator snima poziciju na svaka 2 sata.

6.2. Operator teškog bespilotnog slobodnog balona iznad 18.000 m (60.000 ft) visine po pritisku dužan je da nadzire napredovanje leta balona i da prosljedi izvještaje o poziciji balona na zahtjev jedinice za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju. Osim ako jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju zahtijeva izvještaje o poziciji balona u češćim intervalima, operator snima poziciju na svaka 24 sata.

6.3. Ako položaj ne može da se evidentira u skladu sa 6.1 i 6.2, operator mora odmah da obavijesti odgovarajuću jedinicu za usluge u vazdušnom saobraćaju. Ovo obavještenje mora da sadrži posljednju snimljenu poziciju. Odgovarajuća jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju mora da bude odmah obaviještena kada se praćenje balona ponovo uspostavi.

6.4. Jedan sat prije početka planiranog snižavanja teškog bespilotnog slobodnog balona, operator dostavlja odgovarajućoj jedinici za usluge u vazdušnom saobraćaju sljedeće informacije u vezi sa balonom:

- (a) trenutnu geografsku poziciju;
- (b) trenutni nivo (visinu po pritisku);
- (c) prognozirano vrijeme prolaska kroz 18.000 m (60.000 ft) visine po pritisku, ako je primjenljivo;
- (d) prognozirano vrijeme i mjesto udara.

6.5. Operator teškog ili srednjeg bespilotnog slobodnog balona dužan je da obavijesti odgovarajuću jedinicu za usluge u vazdušnom saobraćaju kada je operacija završena.

---

Dodatak 3

**Tabela nivoa krstarenja**

1.1 Nivoi krstarenja koji treba dase posmatraju su sljedeći:

PUTANJA (\*)

Od 000° do 179°						od 180° do 359°					
IFR letovi			VFR letovi			IFR letovi			VFR letovi		
Nivo		Nivo		Nivo		Nivo		Nivo		Nivo	
FL	ft	m	FL	ft	m	FL	ft	m	FL	ft	m
010	1.000	300	—	—	—	020	2.000	600	—	—	—
030	3.000	900	035	3.500	1.050	040	4.000	1.200	045	4.500	1.350
050	5.000	1.500	055	5.500	1.700	060	6.000	1.850	065	6.500	2.000
070	7.000	2.150	075	7.500	2.300	080	8.000	2.450	085	8.500	2.600
090	9.000	2.750	095	9.500	2.900	100	10.000	3.050	105	10.500	3.200
110	11.000	3.350	115	11.500	3.500	120	12.000	3.650	125	12.500	3.800
130	13.000	3.950	135	13.500	4.100	140	14.000	4.250	145	14.500	4.400
150	15.000	4.550	155	15.500	4.700	160	16.000	4.900	165	16.500	5.050
170	17.000	5.200	175	17.500	5.350	180	18.000	5.500	185	18.500	5.650
190	19.000	5.800	195	19.500	5.950	200	20.000	6.100	205	20.500	6.250
210	21.000	6.400	215	21.500	6.550	220	22.000	6.700	225	22.500	6.850
230	23.000	7.000	235	23.500	7.150	240	24.000	7.300	245	24.500	7.450
250	25.000	7.600	255	25.500	7.750	260	26.000	7.900	265	26.500	8.100
270	27.000	8.250	275	27.500	8.400	280	28.000	8.550	285	28.500	8.700
290	29.000	8.850				300	30.000	9.150			
310	31.000	9.450				320	32.000	9.750			
330	33.000	10.050				340	34.000	10.350			
350	35.000	10.650				360	36.000	10.950			
370	37.000	11.300				380	38.000	11.600			
390	39.000	11.900				400	40.000	12.200			
410	41.000	12.500				430	43.000	13.100			
450	45.000	13.700				470	47.000	14.350			
490	49.000	14.950				510	51.000	15.550			

itd.	itd.	itd.				itd.	itd.	itd.			
------	------	------	--	--	--	------	------	------	--	--	--

(\*) Magnetna putanja, ili u polarnim oblastima na geografskim širinama većim od 70 stepeni i unutar proširenja tih oblasti koja mogu da budu propisana od strane nadležnih vlasti, mrežna putanja odredena je mrežom linija paralelnih sa nultim meridijanom i prikazanih na polarnoj stereografskoj karti, na kojoj sepravac ka Sjevernom polu koristi kao sjeverkoordinatne mreže..

---

*Dodatak 4*  
**Klase ATS vazdušnog prostora – usluge koje se pružaju i zahtjevi za let**  
(SERA.6001 i SERA.5025(b))

Klasa	Vrsta leta	Razdvajanje	Usluge koje se pružaju	Ograničenje brzine (*)	Zahtjev sposobnosti radio-komunikacije	Zahtjev stalne dvosmjerne vazduh-zemlja glasovne komunikacije	Predmet ATC odobrenja
A	Samo IFR	svih vazduhoplova	kontrola letenja	nije primjenljivo	Da	Da	Da
B	IFR	svih vazduhoplova	kontrola letenja	nije primjenljivo	Da	Da	Da
	VFR	svih vazduhoplova	kontrola letenja	nije primjenljivo	Da	Da	Da
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	kontrola letenja	nije primjenljivo	Da	Da	Da
	VFR	VFR od IFR	(1) kontrola letenja za razdvajanje od IFR;  (2) VFR/VFR informacije o saobraćaju  (i na zahtjev savjet za izbjegavanje saobraćaja)	250 kt IAS ispod 3.050 m  (10.000 ft) AMSL	Da	Da	Da
D	IFR	IFR od IFR	kontrola letenja, informacija o VFR saobraćaju (i na zahtjev savjet za izbjegavanje saobraćaja)	250 kt IAS ispod 3.050 m  (10.000 ft) AMSL	Da	Da	Da
	VFR	-	informacije o IFR/VFR i VFR/IFR saobraćaju (i na zahtjev savjet za izbjegavanje saobraćaja)	250 kt IAS ispod 3.050 m  (10.000 ft) AMSL	Da	Da	Da
E	IFR	IFR od IFR	kontrola letenja i, koliko je to moguće, informacije o VFR saobraćaju	250 kt IAS ispod 3.050 m  (10.000 ft) AMSL	Da	Da	Da
	VFR	-	informacije o saobraćaju koliko je izvodljivo	250 kt IAS ispod 3.050 m  (10.000 ft)	Ne (**)	Ne (**)	Ne

				AMSL			
F	IFR	IFR od IFR koliko je to moguće	savjetodavna usluga u vazdušnom saobraćaju; usluga letnih informacija ukoliko je zahtijevana	250 kt IAS ispod 3.050 m (10.000 ft) AMSL	Da (***)	Ne (***)	Ne
	VFR	-	usluga letnih informacija ukoliko je zahtijevana	250 kt IAS ispod 3.050 m (10.000 ft) AMSL	Ne (**)	Ne (**)	Ne
G	IFR	-	usluga letnih informacija ukoliko je zahtijevana	250 kt IAS ispod 3.050 m (10.000 ft) AMSL	Da (**)	Ne (**)	Ne
	VFR	-	usluga letnih informacija ukoliko je zahtijevana	250 kt IAS ispod 3.050 m (10.000 ft) AMSL	Ne (**)	Ne (**)	Ne

(\*) Kada je prelazna visina niža od 3.050 m (10.000 ft) AMSL, FL100 se koristi umjesto 10.000 ft. Nadležne vlasti mogu da izuzmu tipove vazduhoplova, koji zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga, ne mogu da održavaju ovu brzinu.

(\*\*) Pilot mora da bude stalno na slušanju govorne komunikacije vazduh-zemlja i da uspostavi dvosmjernu komunikaciju, ako je potrebno, na odgovarajućem komunikacionom kanalu u RMZ.

(\*\*\*) Obavezna govorna komunikacija vazduh-zemlja za letove koji koriste savjetodavnu uslugu. Piloti moraju da budu stalno na slušanju govorne komunikacije vazduh-zemlja i da uspostave dvosmjernu komunikaciju, ako je potrebno, na odgovarajućem komunikacionom kanalu u RMZ.

*Dodatak 5*

**ZAHTEVI U VEZI SA USLUGAMA U VAZDUŠNOJ PLOVIDBI**

**Tehničke specifikacije vezane za osmatranja iz vazduhoplova i izvještaje govornom komunikacijom**

**1. SADRŽAJ IZVJEŠTAJA IZ VAZDUHA**

**1.1. Posebni izvještaji iz vazduha**

1.1.1. Elementi sadržani u posebnim izvještajima iz vazduha su:

oznaka tipa poruke

Odjeljak 1 (podatak o poziciji)

identifikacija vazduhoplova

pozicija ili geografska širina i dužina

vrijeme

nivo ili opseg nivoa

Odjeljak 3 (meteorološki podaci)

Stanje koje je izazvalo izdavanje posebnog izvještaja iz vazduha, koje se bira sa liste date u SERA.12005 (a).

**2. POSEBNE ODREDBE KOJE SE ODNOSE NA IZVJEŠTAVANJE O SMICANJU VJETRA I VULKANSKOM PEPELU**

**2.1. Izvještavanje o smicanju vjetra**

2.1.1. Prilikom izvještavanja o smicanju vjetra osmatranom iz vazduhoplova tokom faza penjanja i prilaza, tip vazduhoplova mora da bude uključen u izvještaj.

2.1.2. Kada je pojava smicanja vjetra u fazama penjanja ili prilaza prijavljena, ili prognozirana, ali se nije desila, voda vazduhoplova dužan je da obavijesti odgovarajuću jedinicu za usluge u vazdušnom saobraćaju čim to bude izvodljivo, osim ako je voda vazduhoplova svjestan da je odgovarajuću jedinicu za usluge u vazdušnom saobraćaju već obavijestio prethodni vazduhoplov.

**2.2. Izvještavanje o vulkanskoj aktivnosti nakon leta**

2.2.1. Nakon dolaska na aerodrom, kompletan izvještaj o vulkanskim aktivnostima dostavlja operator vazduhoplova ili član letačke posade, bez odlaganja, aerodromskom meteorološkom birou ili, ako takav biro nije lako dostupan članovima letačke posade, popunjeno obrazac mora da se podnese u skladu sa lokalnim postupkom dogovorenim između meteorološkog organa i operatora vazduhoplova.

2.2.2 Kompletan izvještaj o vulkanskoj aktivnosti koji je dobio meteorološki biro dostavlja se bez odlaganja birou za meteorološko bdjenje odgovornom za pružanje meteorološkog bdjenja za područje letnih informacija u kojem je primjećena vulkanska aktivnost.

---

*Dopuna ANEKSA*

Spisak zajednički dogovorenih razlika o kojim se obavještava ICAO u skladu sa članom 5 ove Uredbe:

**ICAO Aneks 2**

**Razlike između ove Uredbe i međunarodnih standarda sadržanih u Aneksu 2 (10. izdanje, do i uključujući amandman 42) Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu**

<b>Razlika A2-01</b>	
ICAO Aneks 2 Poglavlje 3 3.2.2	Nova odredba. Uredba (EU) br. 923/2012, SERA.3210(b), navodi:  „(b) <i>Vazduhoplov koji je svjestan da je sposobnost manevriranja drugog vazduhoplova umanjenja mora dati prednost tom vazduhoplovu.</i> ”
<b>Razlika A2-02</b>	
ICAO Aneks 2 Poglavlje 3 3.2.3.2(b)	Uredba (EU) br. 923/2012, stav SERA.3215(b)(2), navodi (podvučeni tekst kao dodatak ICAO standardu u Aneksu 2, 3.2.3.2 (b)) :  „(2) osim ukoliko su nepomični i drugačije adekvatno osvijetljeni, svi vazduhoplovi na površinama za kretanje aerodroma dužni su da uključe svjetla namijenjena da ukažu na gabarite njihove strukture, <u>koliko god je to izvodljivo.</u> ”
<b>Razlika A2-03</b>	
ICAO Aneks 2 Poglavlje 3 3.2.5(c) i (d)	Uredba (EU) br. 923/2012, stav SERA.3225 razlikuje se od ICAO standarda u Aneksu 2, 3.2.5(c) i 3.2.5(d) u tome što precizira da se tačke (c) i (d) ne primjenjuju na balone:  „(c) <u>ukoliko nije balon</u> , uvijek skreće u lijevo, kada je u prilazu za slijetanje i nakon polijetanja, osim ako nije drugačije naznačeno, ili naloženo instrukcijama kontrole letenja;  (d) <u>ukoliko nije balon</u> , sleti i poleti u vjetar osim ukoliko je zbog sigurnosti, konfiguracije poletno-sletne staze ili vazdušnog saobraćaja utvrđeno da je drugi pravac bolji.”
<b>Razlika A2-04</b>	
ICAO Aneks 2 Poglavlje 3 3.3.1.2	ICAO Aneks 2, 3.3.1.2 zamjenjuje se Uredbom (EU) br. 923/2012 SERA.4001 (b). Razlike između ovog ICAO standarda i ove uredbe Unije su sljedeće:  - U vezi sa VFR letovima planiranim preko međunarodnih granica, propis Unije (SERA.4001 (b)(5)) razlikuje se od ICAO standarda u Aneksu 2, 3.3.1.2 (e) zbog dodatnog podvučenog teksta, kao što slijedi:  „svakog leta preko međunarodnih granica, <u>osim ako nije drugačije propisano od strane odnosnih država.</u> ”  - U vezi sa VFR i IFR letovima planiranim noću, dodatni zahtjev se unosi u propis Unije SERA.4001 (b)(6), kao što slijedi:  „svakog leta za koji je planirano da se obavi noću, ako napušta blizinu aerodroma.”  Ova razlika se takođe odnosi na razlike A2 -06 u nastavku za VFR.
<b>Razlika A2-05</b>	
ICAO Aneks 2 Poglavlje 3	Nova odredba. Uredba (EU) br. 923/2012, stav SERA.3210 (c)(3)(i) se razlikuje od ICAO standarda u Aneksu 2, 3.2.2.4 navodeći da:  „(i) <i>Preticanje jedrilice. Jedrilica koja pretiče drugu jedrilicu može da promijeni svoj pravac leta u desno ili u</i>

	3.2.2.4 <i>lijivo.”</i>
<b>Razlika A2-06</b>	
ICAO Aneks 2 Poglavlje 4 4.3	<p>Nova odredba. ICAO Aneks 2, 4.3, zamjenjuje se Uredbom (EU) br. 923/2012 SERA.5005 (c). Razlika je u tome što se Uredbom (EU) br. 923 /2012 dodaju uslovi pod kojima VFR letovi noću mogu da budu dozvoljeni, kao što slijedi:</p> <p>„(c) <i>Kada je tako propisano od strane nadležnih vlasti, VFR letovi noću mogu da se dozvole pod sljedećim uslovima:</i></p> <p>(1) <i>ako se narušava blizina aerodroma, plan leta mora da se podnese u skladu sa SERA.4001 (b)(6);</i></p> <p>(2) <i>letovi moraju da uspostave i održavaju dvosmjernu radio komunikaciju na odgovarajućem ATS komunikacionom kanalu, kada je on na raspolaganju;</i></p> <p>(3) <i>primjenjuju se minimumi za VMC vidljivost i udaljenost od oblaka navedeni u tabeli S5-1, osim da:</i></p> <p style="padding-left: 20px;">(i) <i>visina baze oblaka ne smije da bude manja od 450 m (1.500 ft);</i></p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) <i>osim kako je navedeno u (c)(4), odredbe smanjene vidljivosti u letu navedene u Tabeli S5-1 (a) i (b) se ne primjenjuju;</i></p> <p style="padding-left: 20px;">(iii) <i>u klasama vazdušnog prostora B, C, D, E, F i G na i ispod 900 m (3.000 ft) iznad MSL ili 300 m (1.000 ft) iznad terena, šta god da je veće, pilot mora da održava stalni vizuelni kontakt sa tlom;</i></p> <p style="padding-left: 20px;">(iv) <i>za helikoptere u klasama vazdušnog prostora F i G na i ispod 900 m (3.000 ft) iznad MSL ili 300 m (1.000 ft) iznad terena, šta god da je veće, vidljivost u letu ne smije da bude manja od 3 km, pod uslovom da pilot održava stalni vizuelni kontakt sa tlom i ako manevriše brzinom koja pruža odgovarajuću mogućnost da uoče drugi saobraćaj ili prepreke na vrijeme da bi se izbjegao sudar; i</i></p> <p style="padding-left: 20px;">(v) <i>za planinski teren, nadležne vlasti mogu da propisu više minimume za VMC vidljivost i udaljenost od oblaka;</i></p> <p>(4) <i>minimumi za visinu baze oblaka, vidljivost i udaljenost od oblaka niži od onih navedenih u (3) mogu da se dozvole za helikoptere u posebnim slučajevima, kao što su medicinski letovi, traganje i spasavanje i gašenje požara;</i></p> <p>(5) <i>osim kada je to neophodno za polijetanje ili slijetanje, ili kada je posebno odobren od strane nadležnih vlasti, VFR let noću mora da se odvija na nivou koji nije ispod minimalne visine leta uspostavljene od strane države čija se teritorija preljeće ili, gdje takva minimalna visina leta nije uspostavljena:</i></p> <p style="padding-left: 20px;">(i) <i>iznad visokog terena ili u planinskom području, na nivou koji je najmanje 600 m (2.000 ft) iznad najviše prepreke koja se nalazi u krugu od 8 km od procijenjene pozicije vazduhoplova;</i></p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) <i>svugdje osim gdje je navedeno u i), na nivou koji je najmanje 300 m (1.000 ft) iznad najviše prepreke koja se nalazi u krugu od 8 km od procijenjene pozicije vazduhoplova.”</i></p>
<b>Razlika A2-07</b>	
ICAO Aneks 2 Poglavlje 4 4.6.	<p>ICAO Aneks 2, 4.6, zamjenjuje se Uredbom (EU) br. 923/2012, SERA.5005, uvođenjem kriterijuma za nadvišavanje prepreka (f), kao što slijedi:</p> <p>„(f) <i>Osim kada je to neophodno za polijetanje ili slijetanje ili, osim sa odobrenjem nadležnih vlasti, VFR let ne smije da se odvija:</i></p> <p>(1) <i>iznad naseljenih oblasti gradova, naselja, sela, ili iznad skupine ljudi na otvorenom na visini manjoj od 300 m (1.000 ft) iznad najviše prepreke u krugu od 600 m od vazduhoplova;</i></p> <p>(2) <i>svugdje osim gdje je navedeno u (1), na visini manjoj od 150 m (500 ft) iznad zemlje ili vode ili, 150 m (500 ft) iznad najviše prepreke u krugu od 150 metara (500 ft) od vazduhoplova.”</i></p>
<b>Razlika A2-08</b>	

ICAO Aneks 2 Poglavlje 3 3.8 i Dodatak 2	Riječi „u nevolji“ Poglavlja 3 Dijela 3.8, nijesu uključene u propis Unije, tako povećavajući obim misija pravnji na bilo koju vrstu leta koji traži takvu uslugu. Dalje odredbe sadržane u Dodatku 2 Djelovi od 1.1 do 1.3, kao i one koji se nalaze u Prilogu A, nijesu sadržane u propisu Unije.

**ICAO Aneks 11**

**Razlike između ove Uredbe i međunarodnih standarda sadržanih u Aneksu 11 (13. izdanje, do i uključujući amandman 47-B) i 3 (17. izdanje, do i uključujući amandman 75) Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu.**

<b>Razlika A11-01</b>	
ICAO Aneks 11  Poglavlje 2  Stav 2.25.5	Uredba (EU) br. 923/2012 SERA.3401 (d)(1) razlikuje se od ICAO Aneksa 11, standarda 2.25.5 navodeći da „Prilikom provjere vremena, vrijeme se najviše može zaokružiti na najbliži minut.”
<b>Razlika A11-02</b>	
ICAO Aneks 11  Poglavlje 2  Stav 2.6.1	Mogućnost izuzeća. Uredbe (EZ) br. 923/2012 stav SERA.6001 omogućava vazduhoplovu da prekorači ograničenje brzine od 250 kt kada je to odobreno od strane nadležnih vlasti za tipove vazduhoplova, koji zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga, ne mogu da održavaju ovu brzinu.
<b>Razlika A11-03</b>	
ICAO Aneks 11  Poglavlje 3	Nova odredba. Uredba (EU) br. 923/2012, stav SERA.8005 (b), navodi:  (b) Odobrenja izdata od strane jedinica kontrole letenja obezbjeđuju razdvajanje:  (1) između svih letova u vazdušnom prostoru klase A i B;  (2) između IFR letova u vazdušnom prostoru klase C, D i E;  (3) između IFR letova i VFR letova u vazdušnom prostoru klase C;  (4) između IFR letova i specijalnih VFR letova;  (5) između specijalnih VFR letova, osim ako je drugačije propisano od strane nadležnih vlasti;  osim u slučaju da je traženo od strane pilota vazduhoplova i <u>dogovoreno sa pilotom drugog vazduhoplova</u> , i ako je tako propisano od strane nadležnih vlasti, za slučajeve navedene gore pod b), u vazdušnom prostoru klase D i E, let može da bude odobren <u>pod uslovom da održava sopstveno razdvajanje u toku određenog dijela leta ispod 3.050 m (10.000 ft) tokom penjanja ili snižavanja, u toku dana u vizuelnim meteorološkim uslovima</u> .
<b>Razlika A11-04</b>	
ICAO Aneks 11  Poglavlje 3	Uredba (EU) br. 923/2012, stav SERA.8015, precizira (podvučeni tekst kao dodatak ICAO standardu u Aneksu 11, 3.7.3.1):  (e) Ponavljanje odobrenja i sigurnosnih informacija  (1) Letačka posada mora da ponovi kontroloru letenja djelove, koji sadrže sigurnosne informacije, odobrenja i instrukciju kontrole letenja koja se prenose govorom. Sljedeće stavke moraju da se ponove:  (i) odobrenja kontrole letenja za rutu;  (ii) odobrenja i instrukcije za ulazak na, slijetanje na, polijetanje sa, zadržavanje na, prelazak preko, taksiranje i kretanje u suprotnom smjeru na bilo kojoj poletno-sletnoj stazi i  (iii) poletno-sletna staza u upotrebi, podešavanje visinomjera, SSR kodovi, <u>novo-dodijeljeni</u>

	<p><u>komunikacioni kanali</u>, instrukcije za nivo, instrukcije za kurs i brzinu; i</p> <p>(iv) prelazni nivoi, bilo da su izdati od strane kontrolora ili sadržani u ATIS emisijama.</p>
<b>Razlika A11-05</b>	
ICAO Aneks 11  Poglavlje 3	<p>Uredba (EU) br. 923/2012, stav SERA.8015 (e)(2), precizira (podvučeni tekst kao dodatak ICAO standardu u Aneksu 11, 3.7.3.1.1):</p> <p>(2) Ostala odobrenja ili instrukcije, uključujući uslovna odobrenja <u>i instrukcije za taksiranje</u>, moraju da se ponove ili mora da se potvrdi prijem na način koji jasno ukazuje na to da su ona shvaćena i da će se postupati u saglasnosti sa njima.</p>
<b>Razlika A11-06</b>	
ICAO Aneks 11  Poglavlje 3	<p>Nova odredba. Uredba (EU) br. 923/2012, stav SERA.5010, precizira:</p> <p><b>SERA.5010 Specijalni VFR u kontrolisanim zonama</b></p> <p>Specijalni VFR letovi mogu odobrenjem kontrole letenja da se dozvole u okviru kontrolisane zone. Osim kada je let dozvoljen od strane nadležnih vlasti za helikoptere u posebnim slučajevima, kao što su medicinski letovi, traganje i spasavanje i gašenje požara, sljedeći dodatni uslovi se primjenjuju:</p> <p>(a) od strane pilota:</p> <p>(1) van oblaka i sa vizuelnim kontaktom sa tlom;</p> <p>(2) vidljivost u letu nije manja od 1.500 m ili, za helikoptere, nije manja od 800 m;</p> <p>(3) brzina od 140 kt IAS ili manja koja pruža adekvatnu mogućnost da se uoči drugi saobraćaj ili prepreke na vrijeme da bi se izbjegao sudar, i</p> <p>(b) od strane kontrole letenja:</p> <p>(1) samo tokom dana, osim ako nije drugačije dozvoljeno od strane nadležnih vlasti;</p> <p>(2) vidljivost pri tlu nije manja od 1.500 m ili, za helikoptere, nije manja od 800 m;</p> <p>(3) visina baze oblaka nije manja od 180 m (600 ft).</p>
<b>Razlika A03-07</b>	
ICAO Aneks 3  Poglavlje 5	<p>Nova odredba. Uredba (EU) br. 923/2012, stav SERA.12005, precizira:</p> <p>(b) Nadležne vlasti moraju da propisu kao neophodne i druge pojave koje moraju da budu prijavljene od strane svih vazduhoplova kada najdu na njih ili ih osmotre.</p>