



*Nacionalni odbor za upravljanje vazдушnim prostorom*

**Broj: 03/3-348/20-1577/4**  
**Podgorica, 27.10.2020. godine**

Na osnovu člana 110 stav 5 Zakona o vazдушnom saobraćaju („Službeni list CG“, br. 30/12, 30/17 i 82/20), Nacionalni odbor za upravljanje vazдушnim prostorom (NOUVP) donio je

**ODLUKU**

**o utvrđivanju Prioriteta i principa za raspodjelu vazdušnog prostora**

**Član 1**

Utvrđuju se Prioriteti i principi za raspodjelu vazdušnog prostora.

**Član 2**

Prioriteti i principi za raspodjelu vazdušnog prostora dati su u Prilogu ove odluke i čine njen sastavni dio.

**Član 3**

Ova odluka stupa na snagu danom donošenja, a objaviće se istog dana na internet stranici Agencije za civilno vazduhoplovstvo.

**Predsjednik NOUVP**  
**Renato Brkanović**

Dostavljeno:

- Arhivi Agencije za civilno vazduhoplovstvo,
  - članovima NOUVP.
-

# Prioriteti i principi za raspodjelu vazdušnog prostora

Verzija	1.0
Datum	27.10.2020.
Status	Na snazi

Nacionalni odbor za upravljanje vazdušnim prostorom

## SADRŽAJ:

VERZIJE DOKUMENTA .....	4
SKRAĆENICE .....	5
ZNAČENJE IZRAZA .....	7
1 UVOD .....	9
1.1 Opšte .....	9
1.2 Svrha .....	10
2 STRUKTURE VAZDUŠNOG PROSTORA .....	11
2.1 Područje letnih informacija .....	11
2.2 Vazdušni prostor bez ATS ruta .....	11
2.3 Kontrolisana zona, kontrolisana oblast i završna kontrolisana oblast ..	11
2.4 Restrikcije u vazdušnom prostoru – P, R, D područja .....	12
2.5 ATS rute .....	12
2.5.1 Stalne ATS rute .....	12
2.5.2 Uslovne ATS rute .....	13
2.6 Privremeno rezervisano područje i privremeno izdvojeno područje ....	14
2.7 Prekogranično područje .....	15
3 STRATEŠKO UPRAVLJANJE VAZDUŠNIM PROSTOROM (ASM nivo 1) ..	16
3.1 Nacionalni i međunarodni procesi na ASM nivou 1 za alokaciju vazdušnog prostora na ASM nivou 2 .....	16
3.1.1 Uslovne ATS rute i Postupak privremene alokacije vazdušnog prostora (TAA) 16	
3.1.2 Vazdušni prostor bez ruta i proces privremene alokacije vazdušnog prostora (TAA) .....	17
3.1.3 Uspostavljanje pravila prioriteta na ASM nivou 1 i procesa pregovaranja za pretaktičko alociranje vazdušnog prostora od strane AMC-a17	
3.2 Nacionalni i međunarodni procesi na ASM nivou 1 za upotrebu vazdušnog prostora na ASM nivou 3 .....	17
4 PRETAKTIČKO UPRAVLJANJE VAZDUŠNIM PROSTOROM (ASM nivo 2)18	
4.1 Opšte .....	18
4.2 Zahtjevi za upotrebu strukture vazdušnog prostora .....	18
4.3 Uslovno zabranjeno/Opasno područje – Obavještenje o smanjenoj aktivnosti .....	19
4.4 Jedinica za upravljanje vazdušnim prostorom (AMC) – Alokacija vazdušnog prostora .....	19
5 TAKTIČKO UPRAVLJANJE VAZDUŠNIM PROSTOROM (ASM nivo 3) .....	21
5.1 Opšte .....	21

5.2	Aktivacija rezervisanog vazdušnog prostora.....	21
5.3	Deaktivacija rezervisanog vazdušnog prostora.....	21
5.3.1	Promjena rezervacije.....	22
5.3.2	Otkazivanje rezervacije vazdušnog prostora .....	22
5.4	Promjene planiranih aktivnosti .....	22
5.5	Privremena ograničenja vazdušnog prostora .....	22
6	PRAĆENJE I EFIKASNOST KORIŠĆENJA VAZDUŠNOG PROSTORA .....	23
6.1	Opšti podaci.....	23
6.2	Statistički podaci i izvještavanje.....	23
7	AŽURIRANJE .....	24
	Prilog 1 .....	25

## VERZIJE DOKUMENTA

<b>Datum</b>	<b>Broj verzije dokumenta</b>	<b>Izmijenjeno od strane</b>
27.10.2020.	1.0	

## SKRAĆENICE

Skraćenica	Crnogorski	Engleski
<b>AIP</b>	Zbornik vazduhoplovnih informacija	Aeronautical Information Publication
<b>AIS</b>	Usluge vazduhoplovnog informisanja	Aeronautical Information Services
<b>AMC</b>	Jedinica za upravljanje vazдушnim prostorom	Airspace Management Cell
<b>ANM</b>	ATFCM Notifikaciona poruka	ATFCM Notification Message
<b>ANSP</b>	Pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi	Air Navigation Service Provider
<b>ASM</b>	Upravljanje vazдушnim prostorom	Airspace Management
<b>ATC</b>	Kontrola letenja	Air Traffic Control
<b>ATFCM</b>	Upravljanje protokom i kapacitetom vazdušnog saobraćaja	Air Traffic Flow and Capacity Management
<b>ATS</b>	Usluge u vazдушnom saobraćaju	Air Traffic Services
<b>AUP</b>	Plan korišćenja vazdušnog prostora	Airspace Use Plan
<b>CADF</b>	Centralizovana funkcija za podataka vazdušnom prostoru	Centralised Airspace data function
<b>CBA</b>	Prekogranično područje	Cross Border Area
<b>CDR</b>	Uslovna ruta	Conditional route
<b>CTA</b>	Kontrolisana oblast	Control area
<b>CTR</b>	Kontrolisana zona	Control zone
<b>D</b>	Opasno područje	Danger area
<b>D-1</b>	Dan prije početka operacije	Day minus one
<b>D-2</b>	Dva dana prije početka operacije	Two days to operation
<b>D-6</b>	Šest dana prije početka operacije	Six days to operation
<b>EAUP</b>	Evropski plan korišćenja vazdušnog prostora	European Airspace Use Plan
<b>EUUP</b>	Evropski ažurirani plan korišćenja vazdušnog prostora	European Update Airspace Use Plan
<b>FIR</b>	Područje letnih informacija	Flight Information Region
<b>FMP</b>	Pozicija za upravljanje protokom	Flow Management Position
<b>FRA</b>	Vazdušni prostor bez ATS ruta	Free Route Airspace
<b>FUA</b>	Fleksibilno korišćenje vazdušnog prostora	Flexible Use of Airspace
<b>GAT</b>	Opšti vazdušni saobraćaj	General Air Traffic
<b>ICAO</b>	Međunarodna organizacija za civilno vazduhoplovstvo	International Civil Aviation Organization
<b>NM</b>	Menadžer mreže	Network Manager

<b>NMOC</b>	Operativni centar mreže	Network management operation center
<b>NOTAM</b>	Hitno vazduhoplovno obajveštenje	Notice to Airmen
<b>NOUVP</b>	Nacionalni odbor za upravljanje vazдушnim prostorom	National High Level Airspace Policy Body (HLAPB)
<b>OAT</b>	Operativni vazdušni saobraćaj	Operational Air Traffic
<b>P</b>	Zabranjeno područje	Prohibited area
<b>PERM</b>	Stalna ATS ruta	Permanent route
<b>R</b>	Uslovno zabranjeno područje	Restricted area
<b>RNAV 5</b>	Navigaciona specifikacija RNAV 5	Navigation specification RNAV 5
<b>TMA</b>	Završna kontrolisana oblast	Terminal area
<b>TRA</b>	Privremeno rezervisano područje	Temporary Reserved Area
<b>TSA</b>	Privremeno izdvojeno područje	Temporary Segregated Area
<b>UUP</b>	Ažurirani plan korišćenja vazdušnog prostora	Update Airspace Use Plan

## ZNAČENJE IZRAZA

<p><b>ASM nivo 1 – Strateško upravljanje vazдушnim prostorom</b></p>	<p>Strateški ASM (ASM nivo 1) primjenjuje se na interakcije i procese na nacionalnom nivou između Ministarstva saobraćaja i pomorstva, organa državne uprave nadležnog za poslove odbrane, Agencije za civilno vazduhoplovstvo i pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi u okviru Nacionalnog odbora za upravljanje vazдушnim prostorom.</p> <p>ASM nivo 1 podrazumijeva dugoročno i srednjoročno planiranje procesa ASM-a. Strateški ASM počinje planiranjem aktivnosti, a okončava se prelaskom na pretaktički ASM. Strateški ASM podrazumijeva planiranje korišćenja vazdušnog prostora, kao i usvajanje procedura i sporazuma, sprovođenje pregovora, kao i konsultacije sa zainteresovanim stranama.</p>
<p><b>ASM nivo 2 – Pretaktičko upravljanje vazдушnim prostorom</b></p>	<p>Pretaktički ASM (ASM nivo 2) podrazumijeva ASM procese koji omogućavaju prelazak sa faze planiranja na fazu izvođenja. Pretaktički nivo obuhvata vrijeme do jednog dana prije dana korišćenja vazdušnog prostora. Pretaktičke ASM funkcije imaju za cilj da obezbijede dovoljan stepen spremnosti za početak aktivnosti na način što se dostavljaju AUP, AIS publikacije i planovi leta i dodjeljuju rezervacije djelova vazdušnog prostora definisanih na nivou 1.</p>
<p><b>ASM nivo 3 – Taktičko upravljanje vazдушnim prostorom</b></p>	<p>Taktički ASM (ASM nivo 3) obuhvata izvođenje operacija i ažuriranje AUP-a koji su izradili korisnici vazdušnog prostora i AMC na nivoima 1 i 2. Taktički nivo obuhvata aktivnosti na dan stvarnog korišćenja rezervisanih djelova vazdušnog prostora.</p>
<p><b>EUROCONTROL</b></p>	<p>Evropska organizacija osnovana Međunarodnom konvencijom o saradnji u cilju postizanja sigurnosti vazdušne plovidbe.</p>
<p><b>Međunarodne vode</b></p>	<p>Vode van suvereniteta bilo koje države, u koje ne spadaju teritorijalne vode nad kojima država ima suverenitet.</p>
<p><b>Menadžer mreže (NM)</b></p>	<p>Označava nepristrasno i kompetentno tijelo kome je prema članu 6 st. 2 ili 6 Uredbe (EZ) br. 551/2004 povjerenjeno da obavlja dužnosti opisane u tom članu i Uredbi br. 1034/2011.</p>
<p><b>Nacionalni odbor za upravljanje vazдушnim</b></p>	<p>Nacionalni odbor za upravljanje vazдушnim prostorom je osnovan Odlukom Vlade radi strateškog upravljanja vazдушnim prostorom (nivo 1). Zadatak NOUVP je da</p>



<b>prostorom (NOUVP)</b>	predlaže politiku upravljanja vazдушnim prostorom, predlaže način upravljanja vazдушnim prostorom, predlaže privremeno rezervisanje vazdušnog prostora i privremena ograničenja iz člana 19 Zakona o vazдушnom saobraćaju, periodično preispituje strukture vazdušnog prostora i donosi odluke o utvrđivanju, izmjenama i/ili upotrebi struktura vazdušnog prostor, utvrđuje prioritete i principe za raspodjelu vazdušnog prostora i druge akte neophodne za strateško upravljanje vazдушnim prostorom, obavlja i druge poslove u skladu sa Politikom upravljanja vazдушnim prostorom.
<b>Ovlašćeni subjekat</b>	<p>Vazduhoplovni subjekti koji posjeduju posebno odobrenje izdato od strane Nacionalnog odbora za upravljanje vazдушnim prostorom da podnose AMC-u zahtjev za planirano korišćenje struktura vazdušnog prostora (civilni subjekti).</p> <p>Vazduhoplovni subjekti koji posjeduju odobrenje izdato od strane organa državne uprave nadležnog za poslove odbrane da podnose zahtjev AMC-u za planirano korišćenje strukture vazdušnog prostora (vojni subjekti).</p>
<b>Pozicija za upravljanje protokom (FMP)</b>	Skup radnih mjesta utvrđenih u Oblasnoj kontroli letenja sa ciljem da omogući vezu između kontrole letenja, operatora vazduhoplova i operativnog centra Menadžera mreže (NMOC) po pitanjima koja se odnose na upravljanje protokom vazdušnog saobraćaja.
<b>Vazdušni prostor bez ATS ruta (FRA)</b>	Vazdušni prostor utvrđenih dimenzija u okviru kojeg korisnici mogu slobodno da planiraju svoju rutu između ulaznih i izlaznih tačaka bez pozivanja na ATS mrežu ruta.
<b>Zona obavezne upotrebe dvosmjerne radio veze (RMZ)</b>	<p>Dio vazdušnog prostora određenih dimenzija u kome je obavezno nošenje i korišćenje radio-opreme.</p> <p>RMZ se utvrđuje radi adekvatnog poznavanja saobraćajne situacije i pozicije vazduhoplova koji obavljaju letove unutar ili u blizini kompleksnih ili zagušenih vazdušnih prostora.</p>
<b>Zona obavezne upotrebe transpondera (TMZ)</b>	<p>Dio vazdušnog prostora utvrđenih dimenzija u kome je obavezno nošenje i korišćenje transpondera sa mogućnošću izvještavanja o visini po pritisku.</p> <p>TMZ se utvrđuje radi poboljšanja vidljivosti vazduhoplova koji obavljaju letove unutar ili u blizini kompleksnih ili zagušenih vazdušnih prostora.</p>

# 1 UVOD

## 1.1 Opšte

Upravljanje vazdušnim prostorom (Airspace Management – ASM) predstavlja proces planiranja u cilju maksimalne upotrebe raspoloživog vazdušnog prostora putem dinamičke podjele vremena i segregacije vazdušnog prostora između različitih kategorija korisnika na osnovu njihovih kratkoročnih potreba. U svrhu lakšeg upravljanja vazdušnim prostorom uspostavljena je primjena koncepta fleksibilne upotrebe vazdušnog prostora (u daljem tekstu: FUA koncept).

Osnova FUA koncepta je da vazdušni prostor ne označava kao vojni ili civilni vazdušni prostor, već se smatra jedinstvenim i koristiti po potrebi, na dnevnoj osnovi. Bilo koje izdvajanje vazdušnog prostora po pravilu je privremenog karaktera.

Glavni cilj primjene FUA koncepta je efikasnija upotreba vazdušnog prostora od strane svih korisnika vazdušnog prostora. FUA koncept omogućava fleksibilnu upotrebu vazdušnog prostora i povećanje efikasnosti cjelokupnog ATM sistema, te zajedničku upotrebu vazdušnog prostora uz primjenu mjera koordinacije između vojnih i/ili civilnih korisnika.

Upravljanje strukturama u vazdušnom prostoru se sprovodi kroz ispunjavanje zahtjeva utvrđenih Zakonom o vazdušnom saobraćaju („Službeni list CG“, br. 30/12, 30/17 i 82/20), zaključenim međunarodnim ugovorima i odgovarajućim podzakonskim propisima izdatim od strane Ministarstva saobraćaja i pomorstva (u daljem tekstu: Ministarstvo), organa državne uprave nadležnog za poslove odbrane i civilnih vazduhoplovnih vlasti (u daljem tekstu: Agencija).

Upravljanje vazdušnim prostorom, u skladu sa članom 110 Zakona o vazdušnom saobraćaju, predstavlja funkciju planiranja koja ima za cilj maksimalno korišćenje raspoloživog vazdušnog prostora putem dinamične raspodjele vremena korišćenja i, povremeno, raspodjelom vazdušnog prostora između različitih kategorija korisnika na osnovu kratkoročnih potreba. Uredba Komisije (EZ) br. 2150/2005 o fleksibilnom korišćenju vazdušnog prostora (u daljem tekstu: FUA Uredba) utvrđuje zajednička pravila za upravljanje vazdušnim saobraćajem u vazdušnom prostoru, koji je pod nadležnošću civilnih i vojnih vazduhoplovnih vlasti, kako bi se obezbijedila efikasna civilno-vojna koordinacija. Pravilnikom o načinu upravljanja i strukturama vazdušnog prostora („Službeni list CG“, br. 70/2017) propisuju se način upravljanja vazdušnim prostorom i strukture vazdušnog prostora, radi sigurnog, efikasnog i fleksibilnog korišćenja crnogorskog vazdušnog prostora.

FUA Uredba nalaže da se koordinacija između civilnih i vojnih vlasti mora organizovati na strateškom, taktičkom i pretaktičkom nivou (ASM nivo 1, ASM nivo 2 i ASM nivo 3, respektivno) uz korišćenje utvrđenih sporazuma i procedura, sa ciljem da se poboljša efikasnost i fleksibilnost korišćenja vazdušnog prostora.

U skladu sa članom 110 Zakona o vazdušnom saobraćaju, Nacionalni odbor za upravljanje vazdušnim prostorom utvrđuje Prioritete i principe za raspodjelu vazdušnog prostora i druge akte neophodne za strateško upravljanje vazdušnim prostorom.

## **1.2 Svrha**

Upravljanje vazdušnim prostorom vrši se u skladu sa zahtjevima utvrđenim Zakonom o vazdušnom saobraćaju, zaključenim međunarodnim ugovorima i navedenim podzakonskim propisima.

Ovim dokumentom se utvrđuju prioriteti i principi za raspodjelu vazdušnog prostora, za upotrebu prilikom upravljanja vazdušnim prostorom na svim nivoima ASM-a, odnosno date su i dodatne smjernice u smislu opisa i namjene struktura vazdušnog prostora i odgovarajućeg pristupa pri upotrebi tih struktura. Ovim dokumentom se, u odnosu na propisane zahtjeve, bliže objašnjavaju:

- opšti principi za upravljanje vazdušnim prostorom,
- područja vazdušnog prostora za upotrebu različitih grupa korisnika,
- principi koji uređuju upotrebu stalnih i privremenih struktura vazdušnog prostora,
- smjernice za koordinaciju civilnih i vojnih korisnika vazdušnog prostora.

## **2 STRUKTURE VAZDUŠNOG PROSTORA**

### **2.1 Područje letnih informacija**

Područje letnih informacija Beograd (u daljem tekstu: FIR Beograd) je zajednički FIR dvije države, Crne Gore i Republike Srbije.

FIR Beograd je podijeljen na sektore i na strukture vazdušnog prostora kojima su dodijeljene odgovarajuće klase. Podaci o strukturama i ATS jedinicama koje pružaju usluge u njima objavljeni su u AIP-u.

FUA principi primjenjuju se u FIR Beograd, uključujući vazdušni prostor preko međunarodnih voda, kako je opisano u AIP Odjeljku ENR 2.1.

### **2.2 Vazdušni prostor bez ATS ruta**

Vazdušni prostor bez ATS ruta (u daljem tekstu: FRA) je sastavni dio Evropske ATM mreže.

Rezervacije u vazdušnom prostoru se primjenjuju i u FRA, tako da svi korisnici vazdušnog prostora imaju jednak pristup FRA, a usklađenom primjenom FUA koncepta i civilno/vojne koordinacije se obezbjeđuje usklađenost procedura i pružanje usluga u korist svih korisnika vazdušnog prostora.

Između NMOC-a i svih zainteresovanih strana utvrđuju se procedure kako bi se obezbijedila usklađena primjena postupaka za izbjegavanje rezervacije vazdušnog prostora, u slučaju da je on aktiviran.

FRA se može implementirati na strukturno ograničenim osnovama, na primjer ograničavanjem raspoloživih ulaznih/izlaznih tačaka za određene protoke saobraćaja i/ili zahtijevanjem od vazduhoplova da putuju preko objavljenih ili *ad hoc* međutačaka, koje mogu povećati predvidljivost i smanjiti broj potencijalnih konflikata. Drugi primjer može biti privremeno implementiranje FRA operacija (npr. tokom noći ili vikenda).

### **2.3 Kontrolisana zona, kontrolisana oblast i završna kontrolisana oblast**

Kontrolisana zona (u daljem tekstu: CTR) označava kontrolisani vazdušni prostor koji se od površine zemlje prostire naviše do određene gornje granice.

Kontrolisana oblast (u daljem tekstu: CTA) označava kontrolisani vazdušni prostor koji se od određene granice iznad zemlje prostire do određene gornje granice.

CTR i CTA su djelovi kontrolisanog vazdušnog prostora u kojima se vazduhoplovima pruža usluga kontrole letenja.

Završna kontrolisana oblast (u daljem tekstu: TMA) se uspostavlja na presjecima ATS ruta u blizini jednog ili više aerodroma.

CTR i TMA se utvrđuju da bi se omogućile sigurne operacije slijetanja i polijetanja, u nadležnosti aerodromske i prilazne kontrole letenja, kao i da bi se zaštitio vazdušni saobraćaj koji se obavlja u vazdušnom prostoru oko jednog ili više aerodroma.

## **2.4 Restrikcije u vazdušnom prostoru – P, R, D područja**

**Zabranjeno (P) područje** – je dio crnogorskog vazdušnog prostora unutar kojeg je letenje vazduhoplova zabranjeno.

**Uslovno zabranjeno (R) područje** – je dio crnogorskog vazdušnog prostora unutar kojeg je letenje vazduhoplovom privremeno ograničeno u skladu sa unaprijed utvrđenim uslovima.

**Opasno (D) područje** – je utvrđeni volumen vazdušnog prostora unutar kojeg se, u zavisnosti od slučaja, u određenom vremenskom intervalu mogu odvijati aktivnosti opasne za letenje vazduhoplova. Određivanje D područja je obavezno kada postoji rizik po sigurnost obavljanja leta kroz određeni dio vazdušnog prostora. Horizontalne i vertikalne dimenzije D utvrđuju se u odnosu na rizik po sigurnost obavljanja leta koji prouzrokuju aktivnosti koje se u njima obavljaju.

Neke aktivnosti koje se odnose na pružanje usluga iz vazduha, koje predstavljaju mogući rizik za druge korisnike, nije moguće planirati dan prije početka operacija. U ovakvim okolnostima, mogu se uspostaviti P, R, ili D područja iz sigurnosnih, bezbjednosnih i obavještajnih razloga.

Kada je restrikcija vazdušnog prostora upravljiva na ASM nivou 2, FUA koncept preporučuje da R i D područja budu zamijenjena TRA i TSA područjima. Ukoliko postoji stalan zahtjev za zadržavanje R i D područja, trebalo bi ih alocirati i aktivirati na isti način kao TSA i TRA. AIP kao „AMC upravljiva područja“ identifikuje ona R i D područja kojima se upravlja i vrši alokacija na ASM nivou 2.

Preostala P, R i D područja koja nijesu pogodna za upravljanje na ASM nivou 2, upotrebljavaju se na uobičajen način i kao takva se objavljuju u AIP-u

## **2.5 ATS rute**

ATS rute u crnogorskom vazdušnom prostoru projektuju se u skladu sa RNAV5 navigacionom specifikacijom.

ATS rute dijele se na:

- Stalne ATS rute, i
- Uslovne ATS rute.

### **2.5.1 Stalne ATS rute**

Stalna ATS ruta (u daljem tekstu: PERM) podrazumijeva ATS rutu koja je stalno raspoloživa za planiranje leta. PERM se može zatvoriti za upotrebu planom korišćenja vazdušnog prostora (u

daljem tekstu: AUP) ili ažuriranim planom korišćenja vazdušnog prostora (u daljem tekstu: UUP) koji objavljuje AMC.

PERM u FIR-u Beograd se objavljuju u AIP-u.

### **2.5.2 Uslovne ATS rute**

Uslovna ATS Ruta (u daljem tekstu: CDR) je ATS ruta ili onaj njen dio koji se može planirati i/ili koristiti samo pod posebnim uslovima. CDR omogućava definisanje direktnih i alternativnih ruta dopunjavanjem ili povezivanjem sa postojećom mrežom ATS ruta.

CDR se mogu uspostaviti na ASM 1 nivou:

- kroz područja mogućih privremenih rezervacija, sa jasno utvrđenim uslovima njihovog otvaranja/zatvaranja; i/ili
- da odgovore posebnim uslovima ATC-a (npr. saobraćajnim restrikcijama ili kompatibilnosti sektorizacije ATC), sa jasno utvrđenim uslovima njihovog otvaranja/zatvaranja.

CDR su podijeljene u različite kategorije prema njihovoj očekivanoj raspoloživosti i mogućnosti planiranja leta. CDR može biti uspostavljena na ASM 1 nivou u jednoj ili više od tri sljedeće kategorije:

**Kategorija 1 (CDR1)** – CDR rute koje su stalno dostupne za planiranje

CDR1 su dostupne za planiranje leta u vremenskim intervalima koji su objavljeni u AIP-u.

Kada je CDR dostupna većinu vremena, treba se proglasiti kao trajno moguća za planiranje za navedene vremenske periode i objaviti je kao CDR1 u AIP-u. CDR1 može biti uspostavljena za korišćenje u toku 24h ili u određenim vremenskim periodima ili na određenim nivoima leta.

**Kategorija 2 (CDR2)** – CDR rute koje nijesu stalno dostupne za planiranje

Letovi preko CDR2 planiraju se isključivo u skladu sa uslovima objavljenim na dnevnoj osnovi u EAUP/EUUP.

CDR2 čini dio predloženih scenarija rutiranja u zavisnosti od alokacije struktura vazdušnog prostora ili za ispunjavanje posebnih uslova ATC.

Raspoloživost CDR2 može se zahtijevati za prilagođavanje protoka saobraćaja, kada je identifikovan nedostatak kapaciteta i nakon razmatranja odgovarajućih ATC faktora od strane dotičnih FMP.

**Kategorija 3 (CDR3)** – CDR rute koje nijesu dostupne za planiranje leta

Letovi na ovim rutama ne mogu biti planirani, ali ATC jedinice mogu izdati odobrenje za korišćenje njihovih djelova, kada su dostupni.

CDR3 su rute za koje se očekuje da će biti dostupne u kraćem vremenskom periodu, pošto prestane aktivnost koja se odvija u pojedinim strukturama vazdušnog prostora (AMC upravljivim područjima).

Nakon koordinacije sa ATS ili vojnom jedinicom nadležnom za predmetnu strukturu vazdušnog prostora (AMC upravljivo područje), odgovorna kontrola letenja može ponuditi vazduhoplovu kratkoročnu upotrebu prethodno definisane CDR3 kroz navedeno područje.

CDR3 se objavljuju u AIP-u kao rute koje se koriste isključivo po odobrenju kontrole letenja i nisu predmet alokacije dan prije upotrebe od strane AMC-a.

## **2.6 Privremeno rezervisano područje i privremeno izdvojeno područje**

Privremena alokacija vazdušnog prostora (Temporary Airspace Allocation – TAA) obuhvata proces alokacije vazdušnog prostora utvrđenih dimenzija određenog za privremenu rezervaciju/izdvajanje (TRA/TSA) ili ograničavanje (D/R) dijela vazdušnog prostora, utvrđenog u opštem smislu kao AMC upravljivo područje.

Moguće je uspostaviti dva različita tipa rezervacije vazdušnog prostora, u zavisnosti od vrste aktivnosti koja će se obavljati i od mogućnosti prolaska kroz taj vazdušni prostor:

- Privremeno rezervisano područje (TRA);
- Privremeno izdvojeno područje (TSA).

**Privremeno izdvojeno područje (TSA)** – vazdušni prostor utvrđenih i objavljenih dimenzija koji se, na taktičkom nivou, rezerviše za upotrebu samo jednog korisnika tokom određenog perioda vremena. Nadležna kontrola letenja ne može da izda dozvolu za let kroz TSA osim ako taj let nije dio operacija grupe korisnika kojoj je TSA dodijeljena ili ako ne ispunjava uslove koje je odredila ta grupa korisnika.

**Privremeno rezervisano područje (TRA)** – vazdušni prostor utvrđenih i objavljenih dimenzija u kojima se za operacije zahtijeva rezervacija vazdušnog prostora kako bi korisnicima bio dostupan na određeni vremenski period.

U kontekstu FUA Koncepta, sve TRA i TSA su predmet upravljanja, alokacije i rezervacija vazdušnog prostora na ASM nivou 2.

TRA/TSA se uspostavljaju na ASM nivou 1, alociraju na ASM nivou 2 od strane AMC, u odgovoru na dnevne zahtjeve za određene periode, a aktiviraju na ASM nivou 3 za periode koji su što je moguće bliži zahtjevu u stvarnom vremenu civilnih ili vojnih korisnika vazdušnog prostora. Da bi se sprovelo više aktivnosti u području, TRA i TSA se mogu podijeliti na ASM nivou 1 i kao takve biti objavljene u AIP-u. Proces aktivacije i deaktivacije podijeljenih područja omogućava efikasnost prilikom dnevnih izmjena, na osnovu postojećeg saobraćaja i zahtjeva korisnika vazdušnog prostora.

TRA/TSA se uspostavljaju kao odgovor na civilne, vojne, potrebe treninga, testnih letova ili za potrebe aktivnosti privremene prirode. TRA/TSA su uspostavljene u skladu sa nacionalnom politikom i alocirane su od strane AMC za posebne aktivnosti.

Ukoliko je, radi zaštite korisnika i drugog saobraćaja zbog prirode aktivnosti, potrebno izdvajanje vazdušnog prostora, onda se primjenjuje TSA. Kroz ova područja u vrijeme njihove aktivacije nije dozvoljen prolazak.

Kad god je područje planirano za aktivnosti koje ne zahtijevaju izdvajanje radi zaštite drugog saobraćaja, označava se kao TRA. Na ovaj način se poboljšava fleksibilnost upotrebe vazdušnog prostora, dozvoljavanjem prolaska kroz TRA, po odobrenju nadležne jedinice kontrole letenja, u svim situacijama kada aktivnost unutar tog područja ne zahtijeva zaštitu drugog saobraćaja.

TRA/TSA kao AMC upravljivi djelovi struktura vazdušnog prostora dopunjuju, zamjenjuju ili modifikuju, gdje je moguće, postojeće strukture vazdušnog prostora kao što su Opasna (D) i Uslovno zabranjena (R) područja. Međutim, u nekim situacijama, na primjer u vazdušnom prostoru iznad međunarodnih voda, zatim zbog poteškoća u obavještanju vazdušnih korisnika o statusu vazdušnog prostora u pojedinim ATS klasama vazdušnog prostora, ili zbog nacionalnih pravnih zahtjeva, mogu se zadržati D i R područja.

Prolazak ili obilaženje aktivnih segmenata vazdušnog prostora se sprovodi u zavisnosti od nivoa koordinacije (uključujući civilnu/vojnu koordinaciju) i statusa aktivnosti u tom području, što se primjenjuje i u FRA.

## **2.7 Prekogranično područje**

Prekogranično područje (u daljem tekstu: CBA) je privremeno izdvojeno područje (koje može imati formu TSA ili TRA) koje se definiše preko međudržavnih granica za specijalne operativne aktivnosti. CBA se uspostavlja kako bi se omogućila obuka i drugi operativni letovi sa obje strane granice za potrebe vojnih korisnika. CBA nijesu ograničene nacionalnim granicama i mogu biti locirane tako da su korisne i za GAT i za OAT operacije. CBA, kombinovane sa mogućom upotrebom CDR za let kroz njih, omogućava poboljšanje organizacije strukture vazdušnog prostora u graničnim područjima i pomaže poboljšanju mreže ATS ruta. CBA može unaprijediti vršenje operacije preko granice u FRA.

Prije uspostavljanja CBA potrebno je utvrditi političke, pravne, tehničke i operativne sporazume na nivou država. Ovi sporazumi bave se pitanjima suvereniteta, odbrane, zaštite zakonitosti, utvrđivanjem obaveza, sprovođenjem operativnih postupaka, zaštitom životne sredine i preduzimanjem akcija traganja i spasavanja.



### **3 STRATEŠKO UPRAVLJANJE VAZDUŠNIM PROSTOROM (ASM nivo 1)**

Efektivna primjena FUA koncepta zahtijeva uspostavljanje Nacionalnog odbora za upravljanje vazdušnim prostorom (u daljem tekstu: NOUVP) u svakoj od ECAC država. Ministarstvo, organ državne uprave nadležan za poslove odbrane, Agencija i ANSP usaglašavaju, kroz učešće u radu NOUVP-a, način na koji će se potrebe civilnih i vojnih vazduhoplovnih aktivnosti uzeti u obzir u vazdušnom prostoru i u upravljanju vazdušnim saobraćajem, pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi i fleksibilno korišćenje vazdušnog prostora.

Zadaci NOUVP su da:

- vrši stalnu procjenu struktura vazdušnog prostora i ATS mreže ruta sa ciljem što boljeg planiranja fleksibilnih struktura vazdušnog prostora i procedura u gornjem i donjem vazdušnom prostoru (uključujući oblast TMA);
- analizira aktivnosti koje zahtijevaju izdvajanje vazdušnog prostora i obezbjeđuje da se, u tim situacijama, vrši procjena nivoa rizika za druge korisnike vazdušnog prostora;
- obezbjeđuje sigurnosnu procjenu kada je planirano uspostavljanje FRA, CDR, TRA, TSA, CBA, AMC-upravljiva D i R područja, ukoliko je potrebna;
- modifikuje, ukoliko je potrebno i izvodljivo, D i R područja u privremeno alocirani vazdušni prostor;
- uzme u obzir FUA koncept prilikom planiranja klasifikacije vazdušnog prostora;
- periodično preispituje procedure i efikasnost operacija na ASM nivou 2, podnošenje zahtjeva za upotrebu vazdušnog prostora od strane ovlašćenih subjekata, procedure pregovaranja i pravila prioriteta za alokaciju vazdušnog prostora;
- periodično preispituje procedure i efikasnost operacija na ASM nivou 3, pravovremenu razmjenu i dinamično ažuriranje svih neophodnih radarskih podataka i podataka o planu leta, kao i korišćenje sistema i objekata za civilno-vojnu koordinaciju.

#### **3.1 Nacionalni i međunarodni procesi na ASM nivou 1 za alokaciju vazdušnog prostora na ASM nivou 2**

##### **3.1.1 Uslovne ATS rute i Postupak privremene alokacije vazdušnog prostora (TAA)**

Pretaktička alokacija vazdušnog prostora od strane AMC-a na ASM nivou 2 izvodi se kroz aktivaciju CDR i/ili rezervisanih/izdvojenih područja u bliskoj koordinaciji sa FMP i Menadžerom mreže (u daljem tekstu: NM). Imajući u vidu tri različite kategorije CDR-a, one se proglašavaju kao dostupne ili kao nedostupne za planiranje od strane AMC-a, na dnevnoj bazi i u skladu sa pravilima prioriteta i procesom pregovaranja uspostavljenom na ASM nivou 1. U skladu sa operativnim ili vremenskim uslovima, nakon adekvatne koordinacije sa FMP i NM i u skladu sa odredbama ovog dokumenta, AMC može izmijeniti objavljenu D-1 AUP odluku po pitanju dostupnosti CDR ili alokacije rezervisanih/izdvojenih područja publikovanjem UUP-a.

### **3.1.2 Vazdušni prostor bez ruta i proces privremene alokacije vazdušnog prostora (TAA)**

Pretaktičko određivanje operativnih zahtjeva za FRA sprovodi se na ASM nivou 2 kroz alokaciju TRA/TSA. Ova koordinacija se postiže kroz integrisanu AMC funkciju.

Na osnovu realnih operativnih ili meteoroloških uslova, nakon adekvatne koordinacije sa FMP i NM i u skladu sa uputstvima za ASM nivo 1, AMC može izmijeniti objavljenu D-1 AUP odluku po pitanju dostupnosti rezervisanih/izdvojenih područja publikovanjem UUP-a.

### **3.1.3 Uspostavljanje pravila prioriteta na ASM nivou 1 i procesa pregovaranja za pretaktičko alociranje vazdušnog prostora od strane AMC-a**

Da bi se izbjegli dugi procesi pregovaranja civilnih/vojnih i vojnih/vojnih konfliktnih zahtjeva na ASM nivou 1 uspostavljaju se pravila prioriteta.

ASM nivo 1 uspostavlja pravila prioriteta sa ciljem promovisanja predvidljivosti i postojanosti u planiranju i alokaciji vazdušnog prostora. Zbog toga, aktivnosti koje su planirane dovoljno unaprijed sa prethodno sprovedenom koordinacijom imaju prioritet u odnosu na sve kratkoročne zahtjeve.

## **3.2 Nacionalni i međunarodni procesi na ASM nivou 1 za upotrebu vazdušnog prostora na ASM nivou 3**

Iz ugla operativnih ili meteoroloških procjena, civilne i/ili vojne ATS jedinice i/ili kontrolne vojne jedinice mogu, nakon adekvatne koordinacije i u skladu sa uputstvima za ASM nivo 1, mijenjati na ASM nivou 3 objavljene AUP/UUP odluke u pogledu dostupnosti CDR ili alokacije TRA/TSA. Ovo se jednako primjenjuje na dostupnost vazdušnog prostora u FRA.

## **4 PREAKTIČKO UPRAVLJANJE VAZDUŠNIM PROSTOROM (ASM nivo 2)**

### **4.1 Opšte**

Pre-taktičko upravljanje vazdušnim prostorom (ASM nivo 2) obuhvata dnevnu alokaciju vazdušnog prostora i blagovremeno obavještanje o raspoloživosti vazdušnog prostora.

### **4.2 Zahtjevi za upotrebu strukture vazdušnog prostora**

Na osnovu Pravilnika o načinu upravljanja i strukturama vazdušnog prostora, vazduhoplovni subjekat kojem je odobrena upotreba strukture vazdušnog prostora na ASM nivou 1 (u nastavku teksta: ovlašćeni subjekat), uspostavlja koordinaciju sa AMC. Zahtjevi za upotrebu strukture vazdušnog prostora ovlašćeni subjekti potom podnose AMC-u, pri čemu treba da:

- 1) planiraju aktivnosti upotrebe vazdušnog prostora dovoljno unaprijed i AMC jedinici blagovremeno podnose zahtjeve za upotrebu vazdušnog prostora;
- 2) AMC jedinici podnose zahtjeve za upotrebu fleksibilnih struktura vazdušnog prostora i njegovu dodjelu, najkasnije:
  - a) trideset radnih dana ranije za vazduhoplovne manifestacije i međunarodne/nacionalne vojne vježbe i međunarodne/nacionalne vježbe organa tijela državne uprave;
  - b) sedam radnih dana ranije za opasne zone, izuzev publikovanih izuzetaka;
  - c) sedam radnih dana ranije za puštanje i ispaljivanje predmeta u atmosferu;
  - d) dva radna dana ranije do 10:00 UTC za zone koje nisu publikovane;
  - e) jedan radni dan ranije do 10:00 UTC za koje su publikovane;
  - f) dva radna dana ranije do 10:00 UTC za odobrenje letenja bespilotnog vazduhoplova ili vazduhoplovnog modela u oblasti CTR Podgorica/CTR Tivat;
  - g) dva radna dana ranije do 10:00 UTC za sportske i rekreativne aktivnosti vazduhoplova sa posadom i padobranski skokovi.
- 3) koriste vazdušni prostor na način koji je odredila AMC jedinica;
- 4) u slučaju potrebe, povuku ili izmijene zahtjev za upotrebu dodijeljene strukture vazdušnog prostora kroz koordinaciju sa AMC, u cilju objavljivanja UUP i obavještanja relevantnih jedinica ANSP.

Aktom kojim se od strane NOUVP odobrava izmjena i upotreba strukture vazdušnog prostora, utvrđuje se način i postupak međusobne koordinacije, uslovi i način korišćenja vazdušnog prostora između ovlašćenog subjekta i AMC.

### **4.3 Uslovno zabranjeno/Opasno područje – Obavještenje o smanjenoj aktivnosti**

Korisnici vazdušnog prostora određenog kao R ili D područje obavještavaju AMC o planiranim aktivnostima za sljedeći dan. Ovo obavještenje dozvoljava AMC-u da bude svjesno svih upotreba vazdušnog prostora i omogući objavljivanje o svakom periodu smanjene aktivnosti u R ili D područjima u AUP/UUP listi „DELTA“.

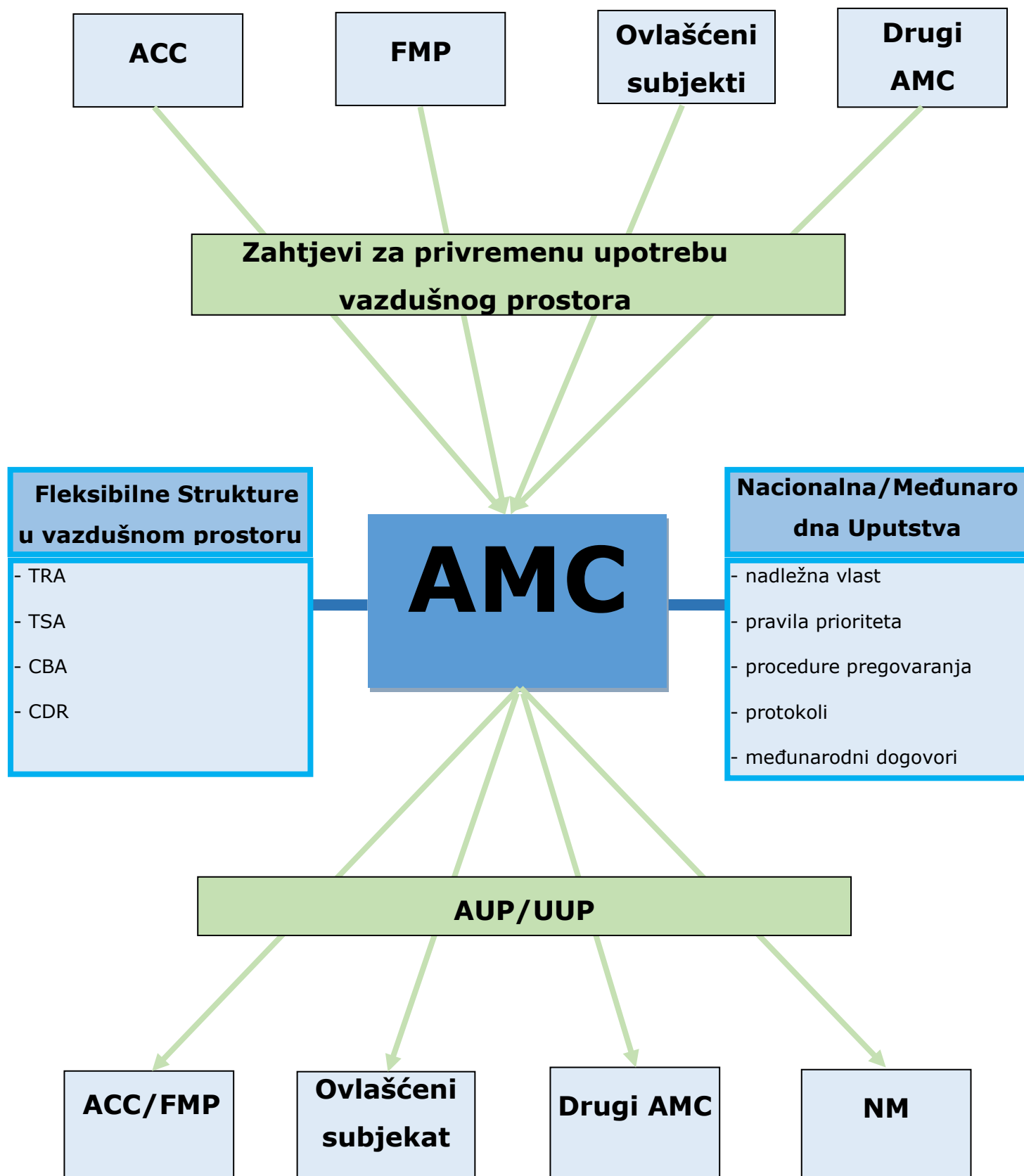
### **4.4 Jedinica za upravljanje vazdušnim prostorom (AMC) – Alokacija vazdušnog prostora**

Pretaktičko upravljanje vazdušnim prostorom, ASM nivo 2, vrši AMC jedinica koju je dužan da organizuje ANSP. U radu AMC, pored predstavnika ANSP, učestvuju i predstavnici organa državne uprave nadležnog za poslove odbrane. Međusobni odnosi i pitanja od značaja za rad AMC, stručno osposobljavanje osoblja AMC, uslovi za rad i tehnički sistemi za potrebe funkcionisanja AMC uređuju se Ugovorom zaključenim između ANSP i organa državne uprave nadležnog za poslove odbrane.

AMC radi u skladu sa pravilima prioriteta za alokaciju vazdušnog prostora propisanim u Prilogu 1 ovog dokumenta. Nacionalni i regionalni AMC-ovi djeluju kao nacionalne i međunarodne kontakt jedinice na ASM nivou 2, poboljšavaju civilno-vojnu i međunarodnu koordinaciju i upravljaju vazdušnim prostorom kako bi obezbjedili njegovu fleksibilnu upotrebu.

AMC sprovodi na ASM nivou 2 alokaciju i upravljanje vazdušnim prostorom u, na blagovremen i efikasan način, te rješava konfliktne zahtjeve za upotrebom vazdušnog prostora i probleme na ASM 2 nivou (Slika 1). Veći događaji, kod kojih se zahtijeva dodatno izdvojeni vazdušni prostor, kao što su vojne vježbe velikih razmjera, planiraju se dovoljno unaprijed i predmet su koordinacije na ASM nivou 1, a ove aktivnosti se objavljuju u AIP-u.

Svaka informacija o planu korišćenja vazdušnog prostora dostupna od D-6 do D-2 objavljuje se odgovarajućim nacrtom AUP sa ciljem da se uspostavi koordinacija sa zainteresovanim stranama. Promjene alokacije vazdušnog prostora vrši AMC kroz Ažurirani AUP (UUP) u cilju poništenja, skraćivanja ili izmjene u okviru planirane aktivnosti ili usljed ispravki netačnih podataka koji su greškom objavljeni u AUP. Ispravljeni podaci mogu biti objavljeni do 06:00h UTC na dan operacija, a CADF u tom slučaju može donijeti odluku o objavljivanju ATFCM Notification Message (ANM) kako bi privukao pažnju korisnika vazdušnog prostora u vezi izmjena u UUP. Zabranjena je izmjena vremena početka ili završetka aktivnosti objavljenih kroz AUP manje od 3 sata unaprijed.



Slika 1. Rad AMC jedinice

## **5 TAKTIČKO UPRAVLJANJE VAZDUŠNIM PROSTOROM (ASM nivo 3)**

### **5.1 Opšte**

Taktički ASM nivo 3 podrazumijeva aktivaciju i deaktivaciju u stvarnom vremenu, onih struktura vazdušnog prostora koje su alocirane na ASM nivou 2, kao i procjene i donošenje odluka u situacijama kada postoje konflikti u vazdušnom prostoru. Pristup svim neophodnim podacima vezanim za odvijanje leta u stvarnom vremenu, uključujući mjere kontrole letenja, omogućava optimalnu upotrebu vazdušnog prostora i smanjuje potrebu za izdvajanjem njegovog dijela.

Uspostavljanjem sistema i procedura za koordinaciju u stvarnom vremenu omogućava se u potpunosti korišćenje najboljih efekata FUA koncepta na ASM nivoima 1 i 2. Unaprijeđenjem civilno/vojne koordinacije omogućava se fleksibilnost upotrebe vazdušnog prostora.

Rezervacije vazdušnog prostora na taktičkom nivou su privremenog karaktera i primjenjuju se samo u ograničenim vremenskim intervalima. One se zasnivaju na trenutnim potrebama za korišćenjem rezervisanih djelova vazdušnog prostora, pri čemu se on momentalno deaktivira po okončanju aktivnosti.

### **5.2 Aktivacija rezervisanog vazdušnog prostora**

Zahtjev za rezervaciju se dostavlja AMC-u najkasnije D-1 do 13h prije početka aktivnosti za koju je tražena rezervacija. ANSP osigurava da se vazdušni prostor oslobodi za upotrebu, najkasnije do planiranog vremena aktivacije.

Aktivacija rezervacije vazdušnog prostora zahtijeva da AMC ima sve podatke potrebne za rezervaciju, uključujući kontakt informacije lica zaduženog za rezervaciju.

Rezervacije vazdušnog prostora aktivira AMC, te koordinira aktivaciju sa relevantnim ATS jedinicom.

Ako ATS jedinica nije u mogućnosti da zbog saobraćaja prihvati rezervaciju onako kako je to korisnik zahtijevao, ili ako zahtjev nije dostavljen u skladu sa propisanim postupkom koji se primjenjuje na pretaktičkom nivou, AMC mora koordinirati u vezi svih mogućih ograničenja rezervacije vazdušnog prostora sa subjektom koji je zahtijevao rezervaciju, sa ciljem da se otklone sva potencijalna ograničenja.

### **5.3 Deaktivacija rezervisanog vazdušnog prostora**

AMC ažurira ASM plan na taktičkom nivou. Korisnici vazdušnog prostora obavještavaju AMC o svim poznatim promjenama planiranih aktivnosti. Svaki rezervisani vazdušni prostor se deaktivira neposredno po završetku aktivnosti za koju je izvršena rezervacija.

### **5.3.1 Promjena rezervacije**

AMC nastoji da odobri rezervacije vazdušnog prostora pri čemu poštuje pravila prioriteta za alokaciju vazdušnog prostora i zajednički dogovorene procedure o saradnji.

Promjene aktivnih rezervacija vazdušnog prostora stupaju na snagu odmah nakon okončanja mjera koordinacije. AMC koordinira sve promjene sa svim relevantnim operatorima.

Ako postoji potreba da se obezbijedi sigurnost saobraćaja unutar rezervisanog vazdušnog prostora, koji nije uključen u tekuću aktivnost, nadležna ATS jedinica može, u određenim slučajevima, kontaktirati direktno operatora za rezervacije i izreći ograničenja za datu aktivnost. ATS mora odmah da obavijesti AMC o takvim ograničenjima radi koordinacije promjena.

### **5.3.2 Otkazivanje rezervacije vazdušnog prostora**

Neposredno po okončanju aktivnosti, korisnik vazdušnog prostora mora da kontaktira AMC kako bi otkazao aktivnu rezervaciju. Rezervacija se smatra otkazanom nakon prijema obavještenja od strane korisnika. AMC će informisati zainteresovane strane o promjeni statusa vazdušnog prostora.

## **5.4 Promjene planiranih aktivnosti**

Eventualne promjene su prihvatljive za one aktivnosti koje podliježu koordinaciji na ASM nivou 2 , a ne uzrokuju dodatna ograničenja u pogledu saobraćaja koji nije obuhvaćen planom. Međutim, ako te aktivnosti uzrokuju dodatno ograničenje, odobrenje će biti predmet razmatranja od strane AMC.

## **5.5 Privremena ograničenja vazdušnog prostora**

Utvrđivanjem P, R, TSA, TRA, mogu da se ograniče ili zabrane vazduhoplovne aktivnosti u određenom području, na period koji je opravdan, iz razloga očuvanja sigurnosti saobraćaja, interesa nacionalne odbrane, sprovođenja policijskih i spasilačkih aktivnosti, istrage udesa ili potreba javnog reda i primjene mjera obezbjeđenja granice.

## **6 PRAĆENJE I EFIKASNOST KORIŠĆENJA VAZDUŠNOG PROSTORA**

### **6.1 Opšti podaci**

Pravila za praćenje fleksibilnog korišćenja vazdušnog prostora propisana su regulatornim zahtjevima Programa efikasnosti, a smjernice za praćenje efikasnosti u procesu upravljanja vazdušnim prostorom date su u EUROCONTROL Priručniku za upravljanje vazdušnim prostorom (Airspace Management Handbook), FUA performance – Section 7. Njima se nalaže definisanje mehanizama za praćenje zahtjeva u odnosu na strukture vazdušnog prostora, kao i način arhiviranja i popunjavanja informacija o njihovoj trenutnoj upotrebi, čime bi se olakšala pretraga, planiranje i unaprijeđenje efikasnosti njihove upotrebe. Jedan od osnovnih zadataka u procesu upravljanja vazdušnim prostorom je kontinuirano praćenje efikasnosti primjene FUA koncepta. Smjernice za utvrđivanje indikatora za praćenje efikasnosti primjene FUA koncepta na nacionalnom nivou utvrđene su EUROCONTROL ASM Priručnikom.

### **6.2 Statistički podaci i izvještavanje**

AMC vrši potrebna mjerenja pomoću indikatora efikasnosti, analizirajući koliko je pojedina struktura vazdušnog prostora korišćena u odnosu na tražene rezervacije.

Korišćenjem LARA softvera koji je povezan sa PRISMIL obezbeđuje se pristup bazi podataka vezanim za indikatore efikasnosti.

Propisi takođe nalažu da se godišnji izvještaji o upotrebi nacionalnog vazdušnog prostora dostavljaju Evropskoj komisiji u skladu sa članom 8 i Aneksom FUA Uredbe, kao i u skladu sa članom 7(2) Uredbe br. 551/2004. U Crnoj Gori, odgovornost za ove aktivnosti snosi Ministarstvo.



## **7 AŽURIRANJE**

Ovaj dokument se ažurira po potrebi, u skladu sa predlogom NOUVP.

Sadržaj ovog dokumenta razmatra se na sjedincama NOUVP-a u cilju njegovog unapređenja najmanje jednom godišnje, pri čemu svaki član NOUVP može dostaviti predlog za dopunu ili izmjenu dokumenta.

## Pravila prioriteta

Uzimajući u obzir nacionalne interese Crne Gore i potrebe korisnika vazdušnog prostora, definisana je sljedeća lista prioriteta za aktivnosti koje zahtijevaju rezervacije vazdušnog prostora:

- 1) Trenažni letovi vojnih vazduhoplova u svrhu zaštite suvereniteta (T-Scramble)
- 2) Međunarodne vojne vježbe i međunarodne vježbe organa tijela državne uprave;
- 3) Nacionalne vojne vježbe i nacionalne vježbe drugih organa državne uprave;
- 4) Međunarodne vazduhoplovne priredbe;
- 5) Međunarodna takmičenja u vazduhoplovnim aktivnostima;
- 6) Nacionalna takmičenja u vazduhoplovnim aktivnostima;
- 7) Vojni probni letovi;
- 8) Vojno i policijsko osposobljavanje;
- 9) Vojna i policijska bojeva gađanja na poligonima za obuku;
- 10) Civilni letovi u svrhu osposobljavanja;
- 11) Sportske i rekreativne aktivnosti vazduhoplova sa posadom i padobranski skokovi;
- 12) Sportske i rekreativne aktivnosti bespilotnih vazduhoplova;
- 13) Puštanje i ispaljivanje predmeta u atmosferu (npr. bespilotni slobodni baloni, dječji baloni, lampioni, vatromet, svjetlosni efekti...);
- 14) Aktivnosti eksperimentalne prirode u svrhu edukacije;

Izuzeto od gore navedenih pravila prioriteta AMC može donijeti odluku o prekidu aktivnosti u rezervisanom vazdušnom prostoru za sljedeće slučajeve:

- a) Vazduhoplov u nuždi
- b) Letovi vojnih vazduhoplova u svrhu zaštite suvereniteta (A-Scramble),
- c) Letovi vazduhoplova koji zahtijevaju hitnu reakciju (gašenje požara, pružanja pomoći u slučaju elementarnih nepogoda, drugih katastrofa, letovi u svrhu traganja i spašavanja i u humanitarne svrhe,
- d) letovi kojima se prevoze oboljele ili povrijeđene osobe kojima je potrebna hitna medicinska pomoć, uključujući letove u svrhu pružanja hitne medicinske pomoći oboljelim ili povrijeđenim osobama, kao i letovi kojima se prevoze transplantati, krv i lijekovi uključujući letove koji se obavljaju kako bi se u mjestu odredišta vazduhoplova ukrcali pacijenti, lijekovi, transplantati ili krv,

- e) letovi kojima se prevoze šefovi država i letovi kojima se prevoze predsjednici vlada i drugi državni službenici koji imaju utvrđen takav povlašćeni status, po posebnom odorenju organa državne uprave nadležnog za poslove odbrane,
- f) Posmatrački letovi na osnovu međunarodnih sporazuma koji obavezuju Crnu Goru (Open Skies Treaty i sl...),
- g) Za ovu svrhu svi korisnici vazdušnog prostora koji sprovode rezervacije struktura u vazdušnom prostoru moraju Jedinici za upravljanje vazdušnim prostorom dostaviti kontakt podatke odgovorne osobe/vođe aktivnosti koji je dužan biti dostupan na sredstvu veze (mobilni ili fiksni telefon) Jedinici za upravljanje vazdušnim prostorom svo vrijeme trajanja aktivnosti.