

На основу члана 30. став 3. Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15 и 66/15 – др. закон) и члана 42. став 1. Закона о Влади („Службени гласник РС”, бр. 55/05, 71/05 – исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 – УС, 72/12, 7/14 – УС и 44/14),

Влада доноси

УРЕДБУ **о управљању ваздушним простором**

I. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ **Предмет уредбе**

Члан 1.

Овом уредбом ближе се прописује управљање ваздушним простором Републике Србије, као функције планирања којом се обезбеђује ефикасно коришћење ваздушног простора преко динамичке расподеле времена коришћења ваздушног простора између различитих категорија корисника, према исказаним потребама корисника.

Управљање ваздушним простором обухвата флексибилно коришћење ваздушног простора, организацију ваздушног простора, развој и обликовање структура ваздушног простора и друге функције које су везане за управљање ваздушним простором.

Значење појмова

Члан 2.

Поједини појмови који се користе у овој уредби имају следећа значења:

1) „аеродромска саобраћајна зона (Aerodrome Traffic Zone, ATZ)” је ваздушни простор одређених димензија успостављен око аеродрома ради заштите аеродромског саобраћаја;

2) „ажурирани план коришћења ваздушног простора (Updated Airspace Use Plan, UUP)” је порука стандардног формата којом јединица за цивилно-војну координацију обавештава заинтересоване стране о промени у алокацији ваздушног простора у одређеном временском периоду, претходно објављеној кроз план коришћења ваздушног простора;

3) „ATS рута (ATS route)” је рута успостављена за усмеравање протока ваздушног саобраћаја према потребама пружања услуга у ваздушном саобраћају;

4) „Евроконтрол (European Organisation for the Safety of Air Navigation, Eurocontrol)” је Европска организација за безбедност ваздушне пловидбе основана Међународном конвенцијом о сарадњи у области безбедности ваздушне пловидбе Евроконтрол, од 13. децембра 1960. године;

5) „зобрањена зона, Prohibited Zone, P” је део ваздушног простора утврђених димензија у коме је забрањено летење;

6) „завршна контролисана област (Terminal control area, TMA)” – контролисана област која се по правилу успоставља око тачака пресека ATS рута у близини једног или више аеродрома;

7) „ИКАО (International Civil Aviation Organisation)” је Међународна организација цивилног ваздухопловства основана Конвенцијом о међународном цивилном ваздухопловству 1944. године (Чикашка конвенција);

8) „јединица за пружање услуга у ваздушном саобраћају (Air Traffic Services unit, ATS unit)” је јединица у оквиру овлашћеног пружаоца услуга у ваздушној пловидби која је одговорна за пружање услуга у ваздушном саобраћају;

9) „јединица за цивилно-војну координацију (Airspace Management Cell, AMC)” је јединица одговорна за свакодневно управљање ваздушним простором у надлежности једне или више држава;

10) „корисник ваздушног простора” је цивилни или државни ваздухоплов који лети у ваздушном простору, као и други корисник који захтева коришћење ваздушног простора;

11) „Менаџер мреже (Network Manager, NM)” је Евроконтрол, који је номинован од стране Европске комисије да обавља послове управљања мрежом и пројектовања мреже, управљање протоком саобраћаја и обављање послова на пре-тактичком и тактичком нивоу управљања ваздушним простором у име држава Европске конференције за цивилно ваздухопловство;

12) „надлежна војна јединица” је свака стална или мобилна војна јединица која управља војним ваздушним саобраћајем и/или обавља друге активности које, због своје специфичне природе, могу да захтевају резервисан или ограничен ваздушни простор;

13) „намеравани лет” је путања лета и пратећи подаци о лету који описују планирану путању лета до одредишта, ажурирану у било ком тренутку;

14) „област информисања ваздухоплова у лету (Flight Information Region, FIR)” је ваздушни простор одређених димензија у којем се пружају услуге информисања ваздухоплова у лету и узбуњивања;

15) „овлашћена организација (Approved Agencies, AAs)” је организација овлашћена за комуникацију са јединицом за цивилно-војну координацију (AMC) у циљу алокације ваздушног простора и начина коришћења истог;

16) „опасна зона, Danger Zone, D” је део ваздушног простора утврђених димензија у коме се, у одређеним временским интервалима, могу одвијати активности опасне по летење ваздухоплова;

17) „оперативни ваздушни саобраћај (Operational Air Traffic, OAT)” су летови државних ваздухоплова који се не обављају у складу са ICAO правилима и процедурама, већ према правилима и процедурама које су прописали надлежни органи;

18) „општи ваздушни саобраћај (General Air Traffic, GAT)” су сви летови ваздухоплова, као и летови државних ваздухоплова, који се обављају у складу са ICAO правилима и процедурама;

19) „план коришћења ваздушног простора (Airspace Use Plan, AUP)” је порука стандардног формата којом AMC обавештава заинтересоване стране о привременој алокацији ваздушног простора у одређеном временском периоду;

20) „показатељи учинка” су показатељи који се користе за праћење, мерење и процену учинка у одређеној области;

21) „прекогранична зона (Cross-Border Area, CBA)” је структура ваздушног простора која се простире преко националних граница и/или граница области информисања ваздухоплова у лету;

22) „привремено издвојени део ваздушног простора (Temporary Segregated Airspace, TSA)” је део ваздушног простора који је издвојен на одређено време на захтев одређеног корисника ради његовог искључивог коришћења од стране тог корисника;

23) „привремено резервисани део ваздушног простора (Temporary Reserved Airspace, TRA)” је део ваздушног простора привремено резервисан за одређеног корисника, али може бити доступан и другим корисницима, по одобрењу јединице контроле летења;

24) „простор слободног планирања лета (Free Route Airspace – FRA)” је одређен ваздушни простор унутар кога корисници слободно планирају руту између дефинисаних тачака уласка и изласка из тог простора, са могућношћу планирања летова преко објављених или необјављених тачака, без позивања на мрежу ATS рута и према расположивости ваздушног простора. Унутар овог ваздушног простора, летови остају под надлежношћу јединица за пружање услуга у ваздушном саобраћају;

25) „путања лета” је путања ваздухоплова кроз ваздух, дефинисана у три димензије;

26) „раздвајање” је растојање између ваздухоплова, висина или путања;

27) „стварно време” је реално време током ког се одвија неки процес или догађај;

28) „структура ваздушног простора” представља део ваздушног простора посебно обликованог да осигура безбедне и оптималне операције ваздухоплова;

29) „условно забрањена зона, Restricted Zone, R” је део ваздушног простора утврђених димензија у коме се на одређено време летење ваздухоплова ограничава и одвија према унапред одређеним условима;

30) „условна рута” је рута ваздушног саобраћаја која је расположива за планирање и коришћење само под одређеним условим;

31) „флексибилно коришћење ваздушног простора (flexible use of airspace, FUA)” је концепт којим се ваздушни простор посматра као недељива целина и свакодневно прилагођава потребама корисника ваздушног простора. Концепт флексибилног коришћења ваздушног простора заснива се на три нивоа управљања ваздушним простором (Airspace Management Level, ASM Level): на стратешком (ASM ниво 1), претактичком (ASM ниво 2) и тактичком нивоу (ASM ниво 3);

32) „функционални блок ваздушног простора (functional airspace block, FAB)” је део ваздушног простора заснован на оперативним захтевима који се успоставља без обзира на државне границе, у коме су пружање услуга у ваздушној пловидби и функције у вези са њима оптимизирани и/или интегрисани;

33) „цивилно-војна координација” је координација између цивилних и војних субјеката овлашћених за доношење одлука и постизање договора о начину спровођења активности.

Стратешки ниво управљања ваздушним простором

Члан 3.

Стратешки ниво управљања ваздушним простором је здружени цивилно-војни процес којим се одређује национална политика управљања ваздушним простором и врши стратешко планирање, при чему се узимају у обзир захтеви домаћих и страних корисника ваздушног простора и пружалаца услуга у ваздушној пловидби.

Стратешки ниво управљања ваздушним простором обавља се у оквиру Националног ваздухопловног комитета (у даљем тексту: Комитет).

Пре-тактички ниво управљања ваздушним простором

Члан 4.

Пре-тактички ниво управљања ваздушним простором обухвата обраду захтева овлашћених организација датих у Прилогу 1. који је одштампан уз ову уредбу и чини њен саставни део, алокацију ваздушног простора на коришћење и прослеђивање података свим заинтересованим корисницима.

Послови на пре-тактичком нивоу управљања ваздушним простором обављају се у оквиру јединице за цивилно-војну координацију (у даљем тексту: АМС).

Формирање и састав АМС

Члан 5.

АМС је мешовитог цивилно-војног састава.

Формирање АМС врши се уговором између Министарства одбране и овлашћеног пружаоца услуга ваздушне пловидбе.

Састав цивилног дела АМС обезбеђује овлашћени пружалац услуга у ваздушној пловидби.

Састав војног дела АМС обезбеђује министарство надлежно за послове одбране. АМС, по потреби, попуњавају и војни представници других држава чији простор јединица алоцира, у складу са одговарајућим уговорима.

Послови АМС

Члан 6.

АМС обавља следеће послове:

1) сакупља и анализира захтеве за коришћењем ваздушног простора датих у Прилогу 3. који је одштампан уз ову уредбу и чини њен саставни део;

2) решава супротстављене захтеве за истовременим коришћењем ваздушног простора у складу са приоритетима за коришћење који су дати у Прилогу 4. који је одштампан уз ову уредбу и чини њен саставни део;

3) координира са јединицама за цивилно-војну координацију суседних области информисања ваздухоплова у лету у циљу усаглашавања коришћења ваздушног простора који се протеже преко националних граница и/или граница суседних области информисања ваздухоплова у лету;

4) доноси одлуке о алокацији ваздушног простора;

5) објављује одлуку о алокацији ваздушног простора слањем плана коришћења ваздушног простора (у даљем тексту: АУР) изнад нивоа лета 195, односно објављује одлуку о алокацији ваздушног простора на устаљен начин испод нивоа лета 195;

6) сакупља и анализира, на дан извођења операција, обавештења у вези измена или поништења планираног активирања одговарајућих структура ваздушног простора чија је алокација објављена у АУР;

7) објављује, по потреби, ажурирани план коришћења ваздушног простора (у даљем тексту: УУР) изнад нивоа 195, који садржи све измене у планираном коришћењу ваздушног простора које су објављене кроз АУР. Све измене у планираном коришћењу ваздушног простора испод нивоа лета 195 се објављују на устаљен начин;

8) архивира и анализира податке о поднетим захтевима, алокацији, стварном коришћењу, реаллокацији, одбијеним захтевима и податке о изменама и поништењу

планираних активности, датих у Прилогу 2. који је одштампан уз ову уредбу и чини њен саставни део, објављених у плану коришћења ваздушног простора;

9) сакупља и обрађује показатеље учинка из домена флексибилног коришћења ваздушног простора и учествује у анализама процеса алокације ваздушног простора.

АМС на пре-тактичком и тактичком нивоу може да обавља послове алокације ваздушног простора других држава.

План коришћења ваздушног простора

Члан 7.

АМС доставља АУР овлашћеним организацијама, одговарајућим јединицама за пружање услуга у ваздушном саобраћају у оквиру овлашћеног пружаоца услуга у ваздушној пловидби, суседним јединицама за цивилно-војну координацију и Менаџеру мреже.

АУР се доставља у уобичајеном формату, до 1400 часова по универзалном координираном времену током летњег периода мерења времена, односно 1500 часова по универзалном координираном времену током зимског периода мерења времена, како би се покрио двадесет четворочасовни период почев од 0600 часова наредног дана.

Ажурирани план коришћења ваздушног простора

Члан 8.

Измене у АУР, објављују се кроз УУР, у истом формату, истим корисницима и у истом периоду важења као и за АУР.

УУР се издаје за сваку промену у коришћењу ваздушног простора, с тим што промена може ступити на снагу минимум један час по објављивању УУР.

Обавезе овлашћених организација

Члан 9.

Овлашћене организације су дужне да:

- 1) поднесу захтев за алокацију ваздушног простора АМС у прописаном року;
- 2) обезбеде да се, на дан планираног коришћења (D дан), ваздушни простор користи у складу са АМС одлуком о алокацији;
- 3) обавесте АМС и одговарајућу јединицу за пружање услуга у ваздушном саобраћају о отказивању планиране активности или другој измени претходно објављене алокације ваздушног простора;
- 4) поднесу нови захтев за алокацију ваздушног простора АМС у циљу објављивања УУР.

За двадесет четворочасовни период може се издати само један АУР.

Порука о расположивости условних рута

Члан 10.

По пријему АУР од свих АМС, Менаџер мреже издаје поруку о расположивости условних рута и доставља је у сврхе планирања летења цивилним авиопревозиоцима, као и одговарајућим јединицама за пружање услуга у ваздушном саобраћају и јединицама за цивилно-војну координацију.

Порука о расположивости условних рута објављује се у уобичајеном формату, до 1500 часова по универзалном координираном времену током летњег периода мерења

времена, односно 1600 часова по универзалном координираном времену током зимског периода мерења времена, како би се покрио двадесет четворочасовни период почев од 0600 часова наредног дана.

Обука, услови за рад и технички системи подршке за потребе АМС

Члан 11.

АМС је функционално у саставу овлашћеног пружаоца услуга у ваздушној пловидби.

Овлашћени пружалац услуга у ваздушној пловидби дужан је да АМС обезбеди одговарајућу обуку, услове за рад и неопходне техничке системе подршке за потребе:

- 1) подношења и пријема захтева за алокацију ваздушног простора;
- 2) ефикасне процене различитих захтева за алокацију ваздушног простора у циљу доношења одлуке;
- 3) благовременог обавештавања о донетим одлукама о алокацији ваздушног простора, одговарајућих јединица за пружање услуга у ваздушном саобраћају у оквиру овлашћеног пружаоца услуга у ваздушној пловидби, других АМС и Менаџера мреже;
- 4) правовременог и тачног приказа тренутног и будућег статуса ваздушног простора укључујући информације о расположивости условних рута и привремено издвојених и/или привремено резервисаних делова ваздушног простора, као и приказа историјата статуса ваздушног простора;
- 5) архивирања и анализирања података у вези поднетих захтева за коришћење ваздушног простора, алокације, стварног коришћења, реалокације, одбијања захтева за коришћењем ваздушног простора и поништења планираног активирања, планираног скраћења или других измена трајања активности или завршетка активности пре истека планираног времена објављеног у АУР.

Тактички ниво управљања ваздушним простором

Члан 12.

Тактички ниво управљања ваздушним простором састоји се од свакодневног активирања, деактивирања или реалокације, у стварном времену, ваздушног простора који је АМС претходно алоцирао.

Цивилно-војна координација у стварном времену

Члан 13.

Министарство надлежно за послове одбране закључује посебан уговор са овлашћеним пружаоцем услуга у ваздушној пловидби којим се уређују:

1) поступци за цивилно-војну координацију и обезбеђење интероперабилности система за комуникацију између одговарајућих јединица за пружање услуга у ваздушном саобраћају и надлежних војних јединица у циљу:

- (1) размене података о ваздушном простору којима се омогућава активирање, деактивирање или реалокација ваздушног простора алоцираног на пре-тактичком нивоу,
- (2) омогућавања безбедне интеракције између цивилног и војног летења,
- (3) размене података о лету ваздухоплова, укључујући позицију, путању лета и намеравани лет ваздухоплова;

2) процедуре размене података о ваздушном саобраћају и простору који служи безбедном раздвајању ваздухоплова за чије вођење је одговорна надлежна војна јединица и осталих ваздухоплова за чије вођење је одговорна надлежна АТS јединица, укључујући и размену података приликом промена у планираном коришћењу ваздушног простора у циљу стварања услова за благовремено обавештавање свих учесника о тренутном статусу ваздушног простора.

II. ОСТАЛЕ ОДРЕДБЕ О УПРАВЉАЊУ ВАЗДУШНИМ ПРОСТОРОМ

Процес промене структура ваздушног простора

Члан 14.

Промена ваздушног простора представља промене структура ваздушног простора, измене поделе ваздушног простора на класе и успостављање или измене функционалног блока ваздушног простора.

Поступак предлагања измена и усвајања предлога измена ваздушног простора обавља се у оквиру Комитета.

Поступак предлагања измена ваздушног простора покрећу корисници ваздушног простора, овлашћени пружалац услуга у ваздушној пловидби и Комитет.

Поступак предлагања измена ваздушног простора обухвата:

- 1) идентификацију потреба за изменама ваздушног простора;
- 2) консултације у оквиру Комитета, и по потреби са корисницима ваздушног простора и другим заинтересованим субјектима на које измена може имати утицаја;
- 3) израду предлога измене ваздушног простора од стране предлагача у виду одговарајуће безбедносне аргументације;
- 4) достављање формалног предлога за измену ваздушног простора Комитету од стране предлагача, уколико предлагач није Комитет;
- 5) усвајање предлога за измену ваздушног простора од стране Комитета и достављање предлога Влади;
- 6) доношење измене од стране Владе;
- 7) објављивање измене ваздушног простора у Интегрисаном ваздухопловном информативном пакету;
- 8) праћење ефективности уведене измене ваздушног простора.

Безбедносна аргументација

Члан 15.

У циљу одржавања и унапређења постојећих безбедносних нивоа, а у оквиру процеса управљања безбедношћу, пре достављања формалног предлога за измену у ваздушном простору, предлагач израђује безбедносну аргументацију за предложену измену ваздушног простора, укључујући идентификацију опасности и процену и умањење ризика.

Безбедносна аргументација представља предуслов за даље одлучивање и поступање Комитета по питању измене ваздушног простора.

Провера и инспекцијски надзор

Члан 16.

Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије и министарство надлежно за послове одбране достављају Комитету кроз редовне и ванредне извештаје резултате провера и инспекцијских надзора спровођења ове уредбе уз предложене даље кораке.

Годишњи извештај о примени концепта флексибилног коришћења ваздушног простора

Члан 17.

Годишњи извештај о примени концепта флексибилног коришћења ваздушног простора доноси Комитет.

Годишњи извештај обухвата:

- 1) општи опис националне организације и одговорности на стратешком, пре-тактичком и тактичком нивоу управљања ваздушним простором;
- 2) процену функционисања споразума, процедура и система за подршку успостављених на стратешком, пре-тактичком и тактичком нивоу управљања ваздушним простором. Ова процена узима у обзир безбедност, капацитет ваздушног простора, ефикасност и флексибилност операција ваздухоплова свих корисника;
- 3) проблеме који се појављују током примене концепта флексибилног коришћења ваздушног простора, мере које се предузимају и потреба за променама;
- 4) резултате инспекцијских надзора и провера;
- 5) сарадњу између држава чланица у управљању ваздушним простором, а посебно при успостављању и управљању прекограничним зонама и прекограничним активностима.

III. ПРЕЛАЗНА И ЗАВРШНА ОДРЕДБА

Технички системи подршке

Члан 18.

Овлашћени пружалац услуга у ваздушној пловидби дужан је да обезбеди техничке системе подршке за рад АМС у складу са чланом 11. ове уредбе у року од две године од дана ступања на снагу ове уредбе.

Ступање на снагу ове уредбе

Члан 19.

Ова уредба ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

05 број 110-9378/2017-3

У Београду, 6. октобра 2017. године

Влада

Председник,

Ана Брнабић, с.р.

Овлашћене организације

Овлашћене организације јесу подносиоци захтева за алокацију ваздушног простора и то:

- 1) Министарство одбране;
- 2) Министарство унутрашњих послова;
- 3) Министарство спољних послова;
- 4) Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије;
- 5) Ваздухопловни савез Србије;
- 6) Остали цивилни субјекти уз претходно одобрење Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије.

Активности које захтевају алокацију ваздушног простора

1. Ваздухопловне манифестације;
2. Летење беспилотних ваздухоплова;
3. Лансирање ракета и других летећих објеката;
4. Летачке активности за потребе Министарства одбране и Војске Србије;
5. Спровођење војних и међународних војних вежби и вежби Министарства унутрашњих послова;
6. Обављање активности опасних за летење (бојева гађања, испитивања и развој наоружања и војне опреме, летење војних беспилотних летелица, сондирање атмосфере и слично);
7. Ваздухопловне и друге манифестације за које је потребно обезбеђење ваздушног простора.

Садржај, начин и временски оквир за подношење захтева
за алокацију ваздушног простора

Овлашћена организација доставља захтев за алокацију ваздушног простора јединици за цивилно-војну координацију (АМС) електронским путем или факсом.

Захтев се доставља на прописаном обрасцу поштујући прописане временске оквире:

1. Опасна зона – 7 радних дана раније (изузев публикованих изузетака);
2. Сондирање атмосфере – 7 радних дана раније;
3. Зона која није публикована – 2 радна дана раније;
4. Публикована зона – 1 радни дан раније, до 1300 часова по локалном времену;
5. Ваздухопловна манифестација – 30 радних дана раније;
6. Зона за летење беспилотних ваздухоплова – 2 радна дана раније.

1. Овлашћена организација (подносилац захтева):
.....
.....
датум и време: / потпис:

2. назив и ознака ваздушног простора:
.....
.....
.....

3. надморска висина
минимална: максимална:

4. датум/време ограничења коришћења ваздушног простора
почетак: / завршетак: /

5. разлог ограничења коришћења ваздушног простора:
.....
.....

6. само за беспилотне ваздухоплове - техничке карактеристике беспилотног ваздухоплова
категирија: модел:
евиденциона ознака (ако је уписан у Евиденцију):
димензије тежина: боја

7. овлашћено лице за промену елемената захтева
име и презиме:
телефон: е-мејл:

8. лице надлежно за хитну обуставу
ограничења коришћења ваздушног простора
име и презиме:
телефон: е-мејл:

Објашњење за попуњавање рубрика

1. За војне кориснике унети назив летачке јединице или ОЦ РВ и ПВО,
За цивилне кориснике унети име и презиме подносиоца захтева (за физичка лица),
односно назив подносиоца захтева (за правна лица).
2. Назив и ознака простора како је објављен у зборнику ваздухопловних података (AIP/MIL AIP). Када простор у коме је потребно ограничити летење није објављен у зборнику ваздухопловних података (AIP/MIL AIP), подносилац захтева мора простор описати на један од следећих начина:
 - координате простора (латитуда, лонгитуда) – почев од најсеверније позиције, па надаље у смеру кретања казаљке на сату до почетне позиције коју треба поновити ради потврде да је жељени простор хоризонтално описан са географским именима места;
 - координате центра са полупречником круга и географско име места;
 - координате осе маршруте са ширином и географска имена прекретних оријентира (позиција).Координате (латитуда, лонгитуда) изражене су у WGS84, а формат координата је у облику ddmmsN ddmmsE (442523N 0212345E).
3. Надморска висина изражена у метрима.
4. Унети датум и локално време почетка и завршетка активности.
5. Навести разлог ограничења коришћења ваздушног простора (бојево гађање, летење ваздухоплова, падобрански скокови, војне вежбе, ваздухопловне манифестације и слично, сврха и опис лета беспилотног ваздухоплова ...).
6. Унети техничке карактеристике беспилотног ваздухоплова. Ако је беспилотни ваздухоплов уписан у Евиденцију, унети евиденциону ознаку.
7. Унети податке о особи задуженој за координацију са јединицом за цивилно-војну координацију у циљу измене времена, хоризонталних и вертикалних граница простора у коме се летење ограничава.
8. Унети податке о лицу задуженом за координацију са контролом летења на дан операција у случају да је потребно хитно обуставити активности или због координације проласка цивилног ваздухоплова.

Приоритети за коришћење структура ваздушног простора

АМС управља ваздушним простором Републике Србије унутар FIR Београд на пре-тактичком и тактичком нивоу.

Захтев за алокацију ваздушног простора се може поднети у складу са поступцима најаве или без претходне најаве.

У складу са концептом флексибилног коришћења ваздушног простора, овлашћене организације су дужне да најаве планирану активност и то тако што:

- 1) Подносе захтев за алокацију ваздушног простора АМС у дефинисаном року;
- 2) Користе ваздушни простор у складу са одлуком АМС;
- 3) Обавештавају АМС о свакој измени или престанку активности пре истека времена наведеног у AUP.

Када се захтев за алокацију ваздушног простора подноси без претходне најаве, тако резервисан простор нема приоритет над другим структурама ваздушног простора или ваздушним саобраћајем.

Комитет може донети одлуку којом се врши привремена измена приоритета кроз планирање и консултације на стратешком нивоу.

АМС разматра захтеве свих корисника, доноси одлуку и у складу са тим активира и деактивира ваздушни простор путем NOTAM-а.

Конфликтни захтев подразумева захтев за издвајањем или резервацијом одређеног дела ваздушног простора од стране више корисника где се захтевани простори преклапају или подударају географски, висински и/или временски.

АМС разматра конфликтне захтеве приспеле у дефинисаном року и алоцира простор у складу са правилима приоритета.

На захтев Министарства одбране или Министарства унутрашњих послова претходно одобрен алоцирани део ваздушног простора може да се суспендује за потребе ОАТ летова у циљу обављања хитних оперативних послова.

Следећи летови имају приоритет над свим осталим ваздушним саобраћајем или структурама ваздушног простора:

1. Ваздухоплов у стању нужде;
2. Ваздухоплов који избегава метеоролошку појаву која је опасна за летење;
3. ОАТ летови за обављање хитних оперативних послова;
4. Летови са STS* индикаторима MEDEVAC/SAR/FFR/HEAD.

Успостављају се следећа правила приоритета између корисника различитих структура ваздушног простора:

1. TSA – остали саобраћај

TSA се додељује приоритет у односу на остали саобраћај

2. ATZ-TSA/TRA

– TSA/TRA се додељује приоритет над ATZ.

3. TSA-D

– Ако је овлашћени корисник поднео захтев и за TSA и D у складу са поступком најаве у дефинисаном року, АМС координира са најављеним корисницима пре доношења одлуке у циљу минимизирања негативних ефеката по оба корисника.

– Уколико није прихваћена резервација за TSA у складу са поступком најаве, D има приоритет у односу на TSA.

4. CBA – ATS рута

– На тактичком нивоу, јединица контроле летења може преусмерити лет из контролисаног простора кроз CBA, уколико је активност у CBA суспендована или прекинута.

– CBA се може доделити приоритет над ATS рутом кроз процес планирања и консултација на стратешком нивоу.

5. CBA – остали ваздушни саобраћај

– Следећи летови имају приоритет над CBA:

i. Редован саобраћај у доласку/одласку са аеродрома Београд,

ii. Специјални летови са издатим одобрењем.

6. TRA – остали ваздушни саобраћај

– Ваздухоплову на рути или редовном лету са одобреним планом летења је дозвољен пролаз кроз TRA уз одобрење контроле летења.

– Изузетак се може односити на војно летење, када се издаје ограничење осталом ваздушном саобраћају, водећи рачуна о што мањем негативном утицају на операције.

– Сва тактичка скраћења руте која одступају од плана лета а утичу на TRA се координирају у складу са условима јединице контроле летења која прима саобраћај.

7. Ваздухопловне манифестације – остали ваздушни саобраћај

– Ваздухопловне манифестације се организују у претходно резервисаном и алоцираном делу ваздушног простора, и имају предност у односу на сав остали саобраћај, осим OAT летова у циљу обављања хитних оперативних послова.

* STS индикатор: ознака статуса лета у пољу 18. плана лета која указује на посебно третирање од стране ATS јединице:

MEDEVAC – лет у сврху медицинске евакуације

SAR – лет у сврху трагања и спасавања

FFR – лет у сврху противпожарног деловања

HEAD – лет у сврху превоза председника државе