

На основу члана 4а став 2, члана 46. став 2, члана 48. ст. 1 и 2, члана 49. став 3, члана 51. став 3, члана 71. став 2, члана 239. и члана 265. Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС” бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15 - др. закон, 83/18 и 9/20),
Директор Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије доноси

ПРАВИЛНИК

о изменама и допунама Правилника о правилима летења и пружању услуга контроле летења, узбуњивања и информисања ваздухоплова у лету

Члан 1.

У Правилнику о правилима летења и пружању услуга контроле летења, узбуњивања и информисања ваздухоплова у лету („Службени гласник РС”, бр. 142/20 и 10/22), у члану 2. став 1. после тачке 3) додаје се нова тачка 4), која гласи:

„4) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 2020/469 од 14. фебруара 2020. године;”

Досадашња тачка 4) постаје тачка 5).

Члан 2.

У члану 3. став 1. тачка 10) речи: „бр. 9/18, 56/18 и 12/19” замењују се речима: „бр. 9/18, 56/18, 12/19, 3/21, 54/21 и 117/21”.

Тачка 11) мења се и гласи:

„11) *Уредба (ЕЗ) бр. 549/2004* је Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 549/2004 од 10. марта 2004. године којом се предвиђа оквир за формирање Јединственог европског неба (Оквирна уредба). Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о условима које морају да испуњавају пружаоци услуга у ваздушној пловидби („Службени гласник РС”, бр. 26/20, 154/20 и 24/21);”

Члан 3.

У Прилогу 1, у члану 2. тачка 57) мења се и гласи:

„57) „контролисани аеродром” је аеродром на коме се пружа услуга контроле летења за аеродромски саобраћај;”;

Тачка на крају тачке 143) замењује се тачком и запетом и додају тач. 144) и 145), које гласе:

„144) „критична зона” је зона одређених димензија око земаљске опреме за прецизан инструментални прилаз у којој ће присутност возила или ваздухоплова проузроковати неприхватљиво ометање сигнала за навођење;

145) „осетљива зона” је зона која се простире изван критичне зоне, у којој паркирање или кретање ваздухоплова или возила, или и једно и друго, утиче на сигнал за навођење до те мере да може изазвати неприхватљиво ометање за ваздухоплов који користи тај сигнал.”

Члан 4.

У Прилогу 1, после члана 4. додаје се члан 4а, који гласи:

„Члан 4а

Врло висока (VHF) фреквенција за случај нужде

1. Не доводећи у питање став 2, државе чланице морају да обезбеде да се VHF фреквенција за случај нужде (121,500 MHz) употребљава само за случајеве нужде наведене у SERA.14095(д) Анекса.

2. Државе чланице могу изузетно дозволити употребу VHF фреквенције за случај нужде из става 1. у друге сврхе од оних наведених у SERA.14095(д) Анекса, ако је то ограничено на оно што је потребно за постизање њиховог циља и како би се смањио утицај на ваздухоплов у невољи или нужди и на рад јединица за пружање услуга у ваздушном саобраћају.”.

Члан 5.

У Прилогу 1, у Анексу, тачка SERA.3210 мења се и гласи:

„SERA.3210 Првенство пута

(а) Ваздухоплов који има првенство пута мора да одржава свој курс и брзину.

(б) Ваздухоплов коме је познато да су маневарске способности другог ваздухоплова нарушене, мора да уступи првенство пута том ваздухоплову.

(ц) Ваздухоплов који је према следећим правилима дужан да уступи првенство пута другом ваздухоплову, мора да избегне летење изнад, испод или испред тог ваздухоплова, осим ако лети на довољној удаљености и узме у обзир утицај турбуленције у трагу ваздухоплова.

(1) *Летење у сусрет*. Ако два ваздухоплова лете непосредно или приближно у сусрет један другом тако да постоји опасност од судара, сваки ваздухоплов мора да промени свој курс удесно.

(2) *Конвергенција*. Ако два ваздухоплова конвергирају један другом на приближно истој висини, ваздухоплов коме други ваздухоплов прилази са десне стране мора да уступи првенство пута том ваздухоплову, осим у следећим случајевима:

(i) ваздухоплови са сопственим погоном, тежи од ваздуха, уступају првенство пута ваздушним бродовима, једрилицама и балонима;

(ii) ваздушни бродови уступају првенство пута једрилицама и балонима;

(iii) једрилице уступају првенство пута балонима;

(iv) ваздухоплови са сопственим погоном уступају првенство пута ваздухопловима који вуку друге ваздухоплове или објекте.

(3) *Претицање*. Ваздухоплов који претиче је ваздухоплов који се приближава другом ваздухоплову са задње стране у линији која, са равни симетрије ваздухоплова који се налази испред њега, чини угао мањи од 70 степени, тј. налази се у таквој позицији у односу на други ваздухоплов из које ноћу није видљиво ни лево ни десно навигационо светло ваздухоплова који се претиче. Ваздухоплов који се претиче има првенство пута, а ваздухоплов који претиче, било да пење, снижава или лети хоризонтално, мора да уступи првенство пута другом ваздухоплову променом свог курса удесно и ниједна накнадна измена у међусобном положају два ваздухоплова не ослобађа ваздухоплов који претиче од те обавезе све док потпуно не заврши претицање.

(i) *Претицање једрилица*. Једрилица која претиче другу једрилицу може да промени свој курс удесно или улево.

(4) *Слетање*. Ваздухоплов који је у лету или се креће по земљи или води мора да уступи првенство пута ваздухоплову који слеће или је у завршној фази прилаза за слетање.

(i) Ако два или више ваздухоплова тежих од ваздуха прилазе аеродрому или оперативном месту ради слетања, ваздухоплов на већој висини мора да уступи првенство пута ваздухоплову на мањој висини, с тим да ваздухоплов на мањој висини не сме да искористи то право и пресече пут другом ваздухоплову који је у завршној фази прилаза за слетање или да претиче тај ваздухоплов. Међутим, ваздухоплов са сопственим погоном тежи од ваздуха мора да уступи првенство пута једрилицама.

(ii) *Принудно слетање*. Ваздухоплов коме је познато да је други ваздухоплов принуђен да слети мора да уступи првенство пута том ваздухоплову.

(5) *Полетање*. Ваздухоплов који рула по маневарским површинама аеродрома мора да уступи првенство пута ваздухоплову који полеће или се припрема за полетање.

(д) Кретање ваздухоплова, лица и возила по земљи.

(1) У случају опасности од судара између два ваздухоплова који рулају по површини за кретање ваздухоплова на аеродрому или одговарајућем делу оперативног места, примењује се следеће:

(i) ако се два ваздухоплова крећу у сусрет или приближно у сусрет један другом, оба се заустављају или, ако је то могуће, мењају свој курс удесно како би одржали безбедно растојање;

(ii) ако два ваздухоплова конвергирају један другом, првенство пута има ваздухоплов са десне стране;

(iii) ваздухоплов кога претиче други ваздухоплов има првенство пута и ваздухоплов који претиче мора да одржава безбедно растојање од њега.

(2) На контролисаном аеродрому ваздухоплов који рула по маневарској површини мора да се заустави и да чека на свим позицијама за чекање за излазак на полетно-слетну стазу, све док аеродромска контрола летења изричито не одобри излазак на полетно-слетну стазу или прелазак преко ње.

(3) Ваздухоплов који рула по маневарској површини мора да се заустави и чека на свим упаљеним пречкама за заустављање и може да настави даље у складу са тачком (2) када се светла угасе.

(4) Кретање лица и возила на аеродромима:

(i) Кретање лица или возила по маневарској површини аеродрома, укључујући ваздухоплове који су вучени, контролише по потреби аеродромска контрола летења, ради избегавања опасности по њих или по ваздухоплове који слећу, рулају или полећу.

(ii) Ако се примењују поступци у условима смањене видљивости:

(А) активност лица и возила на маневарској површини аеродрома се ограничава на неопходни минимум, а посебна пажња се посвећује захтевима за заштиту критичних и осетљивих зона радио-навигационих средстава;

(Б) у складу са одредбама из тачке (iii), метод или методе за раздвајање возила и ваздухоплова који рулају одређује пружалац услуга у ваздушној пловидби (*ANSP*) и одобрава надлежни орган, узимајући у обзир расположива средства;

(Ц) када се на истој полетно-слетној стази истовремено примењују поступци прецизног инструменталног прилаза *ILS* и *MLS* категорије II или категорије III, морају да се заштите рестриктивније *ILS* или *MLS* критичне и осетљиве зоне.

(iii) возила за хитне случајеве која пристижу у помоћ ваздухоплову у невољи имају предност у односу на сав други саобраћај на површини аеродрома.

(iv) у складу са одредбама из тачке (iii), возила на маневарској површини морају да поштују следећа правила:

(А) возила и возила која вуку ваздухоплов уступају првенство пута ваздухопловима који слећу, полећу или рулају;

(Б) возила уступају првенство пута другим возилима која вуку ваздухоплове;

(Ц) возила уступају првенство пута другим возилима у складу са инструкцијама јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају;

(Д) независно од одредаба из тач. (А), (Б) и (Ц), возила и возила која вуку ваздухоплове морају да поступају по инструкцијама које издаје аеродромска контрола летења.”.

Члан 6.

У Прилогу 1, у Анексу, тачка SERA.8005 мења се и гласи:

„SERA.8005 Пружање услуге контроле летења

(а) У циљу пружања услуге контроле летења, јединица контроле летења мора да:

(1) располаже информацијама о намераваном кретању или променама кретања сваког ваздухоплова, као и тренутним информацијама о стварном положају сваког ваздухоплова;

(2) утврди из добијених информација међусобни положај познатих ваздухоплова;

(3) издаје једно или више: одобрења, упутстава или информација, у циљу спречавања судара између ваздухоплова под њеном надлежношћу и експедитивног и редовног одвијања ваздушног саобраћаја;

(4) координира, по потреби, одобрења са другим јединицама:

(i) увек када би у супротном ваздухоплов могао да угрози саобраћај који се одвија под надлежношћу других таквих јединица;

(ii) пре него што преда надлежност над ваздухопловом другим таквим јединицама.

(б) Одобрења која издају јединице контроле летења обезбеђују раздвајање:

(1) између свих летова у ваздушном простору класа *A* и *B*;

(2) између *IFR* летова у ваздушном простору класа *C*, *D* и *E*;

(3) између *IFR* и *VFR* летова у ваздушном простору класе *C*;

(4) између *IFR* летова и специјалних *VFR* летова;

(5) између специјалних *VFR* летова, ако другачије није одредио надлежни орган;

осим што, ако то захтева пилот ваздухоплова и с тим се сложи пилот другог ваздухоплова и ако тако пропише надлежни орган за случајеве наведене горе под тачком (б) у ваздушном простору класа *D* и *E*, лет може да буде одобрен под условом да пилот самостално врши раздвајање за одређен део лета испод 3.050 *m* (10.000 *ft*) током пењања или понирања, дању у визуелним метеоролошким условима.

(ц) Осим у случајевима операција на паралелним или скоро паралелним полетно-слетним стазама као у тачки ATS.TR.255 Анекса IV Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 2017/373 или када се у близини аеродрома примењују смањене норме раздвајања, *ATC* јединица обезбеђује раздвајање најмање на један од следећих начина:

(1) вертикално раздвајање, које се добија додељивањем различитих нивоа лета одабраних из табеле нивоа крстарења у Додатку 3, осим што се корелација нивоа и линије пута, која је прописана у том додатку, не примењује ако је другачије наведено у одговарајућим зборницима ваздухопловних информација или у *ATC* одобрењима. Минимално вертикално раздвајање износи номинално 300 *m* (1.000 *ft*) до и укључујући

FL 410 и номинално 600 m (2.000 ft) изнад тог нивоа. Информације о геометријској висини се не смеју употребљавати за одређивање вертикалног раздвајања;

(2) хоризонтално раздвајање, које се добија обезбеђивањем:

(i) раздвајања по дужини, одржавањем интервала између ваздухоплова који лете истим, конвергентним или супротним путањама, израженог у времену или раздаљини; или

(ii) бочног раздвајања, одржавањем ваздухоплова на различитим рутама или у различитим географским областима.”.

Члан 7.

У Прилогу 1, у Анексу, тачка SERA.8012 мења се и гласи:

„SERA.8012 Примена раздвајања у условима турбуленције у трагу

(а) Јединице контроле летења примењују минимуме раздвајања у условима турбуленције у трагу на ваздухоплове у фазама прилаза и одласка у свим следећим случајевима:

(1) ваздухоплов лети непосредно иза другог ваздухоплова на истој висини или мање од 300 m (1.000 ft) испод те висине;

(2) оба ваздухоплова користе исту полетно-слетну стазу или паралелне полетно-слетне стазе раздвојене мање од 760 m (2.500 ft);

(3) ваздухоплов кросира иза другог ваздухоплова на истој висини или мање од 300 m (1.000 ft) испод те висине.

(б) Став (а) се не примењује на VFR летове у доласку, нити на IFR летове у доласку који примењују визуелни прилаз, ако је ваздухоплов пријавио да види ваздухоплов испред себе и добио је инструкције да прати и сам одржава раздвајање од тог ваздухоплова. У таквим случајевима, јединица контроле летења издаје упозорење на турбуленције у трагу.”.

Члан 8.

У Прилогу 1, у Анексу, тачка SERA.8015 мења се и гласи:

„SERA.8015 Одобрења контроле летења

(а) Одобрења контроле летења се заснивају искључиво на следећим захтевима за пружање услуге контроле летења:

(1) Одобрења се издају искључиво ради експедитивности и раздвајања ваздушног саобраћаја и морају да се заснивају на познатим саобраћајним условима који утичу на безбедност операција ваздухоплова. Такви саобраћајни услови укључују не само ваздухоплове у ваздуху и на маневарској површини над којом се врши контрола, већ и сав саобраћај возилима или друге препреке које нису трајно уграђене на маневарској површини у употреби.

(2) АТС јединице издају таква АТС одобрења која су потребна да би се спречили судари и обезбедило експедитивно и редовно одвијање ваздушног саобраћаја.

(3) АТС одобрења се морају издати благовремено како би се обезбедило ваздухоплову довољно времена да поступи по њима.

(б) Операције за које је потребно одобрење

(1) Одобрење контроле летења се мора добити пре обављања контролисаног лета или дела лета који се обавља као контролисани лет. Такво одобрење се захтева подношењем плана лета јединици контроле летења.

(2) Ако одобрење контроле летења није прихватљиво, вођа ваздухоплова је дужан да обавести АТС. У таквим случајевима, ако је могуће, АТС издаје измењено одобрење.

(3) Увек када ваздухоплов затражи одобрење које укључује приоритет, вођа ваздухоплова подноси извештај са објашњењем потребе за тим приоритетом, ако то захтева одговарајућа јединица контроле летења.

(4) *Могућа измена одобрења током лета.* Ако се пре полетања очекује, у зависности од количине расположивог горива и због измене одобрења током лета, да ће се током лета донети одлука да се лет настави до измењеног аеродрома одредишта, о томе се морају обавестити одговарајуће јединице контроле летења уношењем у план лета информације о измењеној рути (ако је позната) и измењеном одредишту.

(5) На контролисаном аеродрому ваздухоплов не сме да се креће по маневарској површини без одобрења аеродромске контроле летења и мора да се придржава свих инструкција које даје та јединица.

(6) Током векторисања или додељивања директних рута које нису укључене у план лета, када *IFR* лет више не следи објављену *ATS* руту или инструменталну процедуру, контролор летења који пружа услугу надзора системом *ATS* издаје одобрења тако да се прописано надвишавање препрека поштује све док ваздухоплов не достигне тачку од које се пилот враћа на руту из плана лета или се враћа на објављену *ATS* руту или инструменталну процедуру.

(ц) Одобрења за трансонични лет

(1) Одобрење контроле летења за фазу трансоничног убрзања суперсоничног лета продужава се најмање до краја те фазе.

(2) Одобрење контроле летења које се односи на смањење брзине и снижавање ваздухоплова са суперсоничног крстарења на субсонични лет мора да обезбеди непрекинуто снижавање најмање током трансоничне фазе.

(д) Садржај одобрења

У одобрењу контроле летења се наводи:

(1) идентификација ваздухоплова како је назначено у плану лета;

(2) граница важења одобрења;

(3) рута лета,...

(i) рута лета мора да буде детаљно описана у сваком одобрењу ако се то сматра неопходним; и

(ii) фраза „*cleared via flight planned route*” се не сме користити ако се даје измена одобрења;

(4) ниво (нивои) лета за целу руту или њен део, као и промене нивоа, ако се захтевају;

(5) све неопходне инструкције или информације о другим питањима, као што су *ATFM* слот за полетање ако је применљиво, маневри прилаза или одласка, комуникације и време важења одобрења.

(е) Понављање одобрења, инструкција и информација које се односе на безбедност

(1) Летачка посада понавља контролору летења делове *ATC* одобрења који се односе на безбедност, као и инструкције које су пренете гласом. Следеће тачке се увек понављају:

(i) *ATC* одобрења за руту;

(ii) одобрења и инструкције за улазак, слетање на, полетање са, чекање испред, прелазак, вожење и окретање на било којој полетно-слетној стази; и

(iii) полетно-слетна стаза у употреби, подешавање висиномера, *SSR* кодови, новододељени канали за комуникацију, инструкције за нивое, инструкције за курс и брзину; и

(iv) прелазни нивои, било да их је издао контролор или се налазе у *ATIS* емисијама.

(2) Остала одобрења или инструкције, укључујући условна одобрења и инструкције за вожење, се понављају или потврђују на начин који јасно показује да су схваћени и да ће по њима поступити.

(3) Контролор слуша понављање да би се уверио да је летачка посада правилно поновила одобрење или инструкцију и предузима хитне мере за исправљање свих одступања које је уочио приликом понављања.

(4) Говорно понављање *CPDLC* порука није обавезно, осим ако је *ANSP* другачије одредио.

(еа) Промене у одобрењу у погледу руте или нивоа

(1) Ако се издаје одобрење које обухвата тражену промену руте или нивоа, одобрење мора да садржи тачну врсту промене.

(2) Ако услови у саобраћају не дозвољавају одобрење тражене промене, мора се употребити реч „*UNABLE*”. Ако то околности оправдавају, мора се понудити алтернативна рута или ниво.

(еб) Одобрења која се односе на висиномер

(1) За летове у областима у којима је утврђена прелазна апсолутна висина, вертикална позиција ваздухоплова мора да буде изражена, осим у случајевима прописаним у тачки (5), као апсолутна висина на или испод прелазне апсолутне висине и као ниво лета на или изнад прелазног нивоа. Приликом проласка кроз прелазни слој вертикална позиција током пењања се изражава као ниво лета, а током снижавања као апсолутна висина.

(2) Летачкој посади се мора прелазни ниво обезбедити благовремено, пре него што се достигне приликом снижавања.

(3) Осим ако је познато да је ваздухоплов већ добио ту информацију у директној комуникацији, подешавање вредности *QNH* за висиномер мора да буде саставни део:

(i) одобрења за снижавање, код првог одобрења за апсолутну висину нижу од прелазног нивоа;

(ii) одобрења за прилаз или одобрења за улазак у саобраћајни круг;

(iii) одобрења за рулање за ваздухоплове у одласку.

(4) За подешавање висиномера, вредност *QFE* мора се обезбедити ваздухоплову на захтев или редовним путем у складу са локалним поступцима.

(5) Ако је ваздухоплову издато одобрење за слетање или је ваздухоплов обавештен да је полетно-слетна стаза на располагању за слетање на *AFIS* аеродромима и тај ваздухоплов завршава прилаз користећи атмосферски притисак на надморској висини аеродрома (*QFE*), вертикална позиција тог ваздухоплова се изражава као висина изнад надморске висине аеродрома током оног дела његовог лета за који се може употребити *QFE*, осим што мора да буде изражена као висина изнад надморске висине прага полетно-слетне стазе у следећим случајевима:

(i) за инструменталне полетно-слетне стазе, ако је праг *2 m (7 ft)* или више испод надморске висине аеродрома; и

(ii) за полетно-слетне стазе за прецизан прилаз.

(ец) Условна одобрења

Условне фразе, као што су „*behind landing aircraft*” или „*after departing aircraft*”, не смеју да се употребљавају за кретања која утичу на активну полетно-слетну стазу (стазе), осим ако пилот и контролор виде дотични ваздухоплов или возила. Ваздухоплов или возило због којег је издато условно одобрење мора прво проћи испред другог предметног

ваздухоплова. У свим случајевима, условно одобрење се даје следећим редом и састоји се од:

- (1) позивног знака;
 - (2) услова;
 - (3) одобрења; и
 - (4) кратког понављања услова.
- (ф) Координација одобрења

(1) Одобрење контроле летења се координира између јединица контроле летења, тако да обухвати целу руту ваздухоплова или одређени део те руте, као што је описано у одредбама од (2) до (6).

(2) Ваздухоплов добија одобрење за целу руту до аеродрома првог намераваног слетања:

(i) ако је, пре полетања, било могуће координисати одобрења између свих јединица контроле летења под чију контролу ће ваздухоплов доћи; или

(ii) ако се са сигурношћу може очекивати да ће бити извршена претходна координација између оних јединица под чију контролу ће ваздухоплов накнадно доћи.

(3) Ако координација из тачке (2) није постигнута или није предвиђена, ваздухоплову се издаје одобрење само до оне тачке до које је координација са сигурношћу обезбеђена; пре доласка до те тачке или на тој тачки, ваздухоплов добија наредно одобрење и по потреби, инструкције за чекање.

(4) Ако тако одреди *ATS* јединица, ваздухоплов мора да успостави везу са наредном јединицом контроле летења ради добијања одобрења пре доласка на тачку примопредаје.

(i) Ваздухоплов мора да одржава неопходну двосмерну комуникацију са тренутно надлежном јединицом контроле летења током прибављања наредног одобрења.

(ii) Одобрење издато као наредно одобрење мора да буде као такво јасно препознатљиво пилоту.

(iii) Осим ако су координисана, наредна одобрења не смеју да утичу на првобитни профил лета ваздухоплова у било ком ваздушном простору, осим у ваздушном простору јединице контроле летења која је одговорна за издавање наредног одобрења.

(5) Ако ваздухоплов намерава да полети са аеродрома унутар једне контролисане области и уђе у другу контролисану област у периоду од тридесет минута или у другом одређеном временском периоду који је договорен између дотичних центара обласне контроле летења, координација са наредним центром обласне контроле летења се успоставља пре издавања одобрења за полетање.

(6) Ако ваздухоплов намерава да напусти контролисану област ради лета изван контролисаног ваздушног простора и након тога поново уђе у исту или другу контролисану област, може се издати одобрење од тачке полетања до аеродрома првог намераваног слетања. Такво одобрење или његове измене се примењују само на оне делове лета који се одвијају унутар контролисаног ваздушног простора.”.

Члан 9.

У Прилогу 1, у Анексу, тачка *SERA.9005* мења се и гласи:

„**SERA.9005 Обим услуге информисања ваздухоплова у лету**

(а) Услуга информисања ваздухоплова у лету укључује пружање релевантних:

- (1) *SIGMET* и *AIRMET* информација;

(2) информација о прееруптивној вулканској активности, вулканским ерупцијама и облацима вулканског пепела;

(3) информација о испуштању у атмосферу радиоактивних материја или токсичних хемикалија;

(4) информација о променама у доступности радио-навигационих услуга;

(5) информација о променама услова на аеродромима и припадајућим објектима, укључујући информације о стању аеродромских површина за кретање ваздухоплова када су под снегом, ледом или значајнијом количином воде;

(6) информација о слободним балонима без посаде;

(7) информација о неуобичајеној конфигурацији и стању ваздухоплова;

(8) свих других информација које би могле да утичу на безбедност.

(б) Услуга информисања ваздухоплова у лету која се пружа ваздухопловима обухвата, поред информација које су наведене у тачки (а), пружање и следећих информација:

(1) метеоролошке извештаје и прогнозе времена за аеродром полетања, аеродром одредишта и алтернативне аеродроме;

(2) опасности од судара за ваздухоплове који лете у ваздушном простору класа *C, D, E, F* и *G*;

(3) за лет изнад водених површина, у мери у којој је то изводљиво и ако то захтева пилот, све расположиве информације, као што су позивни знак, позиција, стварна линија пута, брзина, итд, површинских пловила у тој области; и

(4) поруке, укључујући одобрења, добијене од других јединица за пружање услуга у ваздушном саобраћају, које треба проследити ваздухопловима.

(ц) Услуга информисања ваздухоплова у лету која се пружа *VFR* летовима, поред информација које су наведене у тачки (а), укључује и пружање расположивих информација о саобраћајним и временским условима дуж руте лета који би могли да учине летење по правилима визуелног летења непрактичним.

(д) *AFIS* који се пружа ваздухопловима укључује, осим релевантних информација наведених у ст. (а) и (б), пружање информација о:

(1) опасностима од судара са ваздухопловима, возилима и особама на маневарској површини;

(2) полетно-слетној стази у употреби.”.

Члан 10.

У Прилогу 1, у Анексу, у тачки *SERA.9010* став (а), тачка (4) мења се и гласи:

„(4) Ако ваздухоплов потврди пријем *ATIS* поруке која више није важећа, *ATIS* јединица без одлагања предузима једну од следећих мера:

(i) прослеђује ваздухоплову све елементе информације које треба ажурирати;

(ii) даје упутство ваздухоплову да прибави актуелну *ATIS* информацију.”.

Члан 11.

У Прилогу 1, у Анексу, у тачки *SERA.12005* став (а), тачка (8) мења се и гласи:

„(8) прееруптивна вулканска активност или вулканска ерупција; или”.

После тачке (8) додаје се тачка (9), која гласи:

„(9) учинак кочења на полетно-слетној стази који је лошији од оног који је пријављен.”.

Члан 12.

У Прилогу 1, у Анексу, у тачки SERA.13010, став (б) мења се и гласи:

„(б) Осим ако је надлежни орган другачије прописао, свака одговарајуће опремљена *ATS* јединица мора да потврди приказане информације о висини заснованој на висини по притиску, најмање једном при првом контакту са предметним ваздухопловом или, ако то није изводљиво, што пре након тога.”.

Члан 13.

У Прилогу 1, у Анексу, тачка SERA.14095 мења се и гласи:

„SERA.14095 Поступци радио-телефонске комуникације у невољи и хитности

(а) Опште

(1) Саобраћај у невољи и хитности мора да обухвати све радио-телефонске поруке које се односе на стање невоље, односно хитности. Стања невоља и хитности се дефинишу на следећи начин:

(i) *Невоља*: стање претеће велике и/или непосредне опасности и потребе за неодложном помоћи.

(ii) *Хитност*: стање које се односи на безбедност ваздухоплова или другог возила, или неких лица у њима или у видокругу, али које не захтева неодложну помоћ.

(2) Радио-телефонски сигнал невоље „*MAYDAY*” и радио-телефонски сигнал хитности „*PAN PAN*” морају да се користе на почетку прве поруке у невољи, односно хитности. Радио-телефонски сигнали невоље и хитности морају да се употребе на почетку сваке следеће комуникације у невољи и хитности.

(3) Извор порука упућених ваздухоплову у стању невоље или хитности мора да ограничи број, обим и садржај таквих порука на најмању меру с обзиром на ситуацију.

(4) Ако *ATS* јединица којој се тај ваздухоплов обратио не потврди пријем поруке о невољи или хитности, друге *ATS* јединице морају да пруже помоћ, на начин који је утврђен у тачки (б)(2), односно (б)(3).

(5) Размена порука о невољи и хитности се уобичајено одвија на фреквенцији на којој је таква размена започета, све док се не закључи да се боља помоћ може пружити ако се та размена пребаци на другу фреквенцију.

(б) Уопште, у случају порука о невољи и хитности преноси радио-телефонијом морају да се спроводе полако и разговетно, а свака реч изговара јасно, како би се олакшало записивање.

(б) Радио-телефонске комуникације у невољи

(1) Радње ваздухоплова у невољи

Поред тога што поруци о невољи претходи радио-телефонски сигнал невоље „*MAYDAY*” у складу са тачком (а)(2), пожељно три пута изговорен, порука о невољи коју шаље ваздухоплов у невољи мора:

(i) да буде на фреквенцији ваздух-земља која је у том тренутку у употреби;

(ii) да се састоји од што више следећих елемената изговорених разговетно и, ако је могуће, следећим редоследом:

(А) назива *ATS* јединице којој се обраћа (ако време и околности то допуштају);

(Б) идентификације ваздухоплова;

(Ц) врсте стања невоље;

(Д) намере вође ваздухоплова;

(Е) тренутне позиције, нивоа и курса.

(2) Мере *ATS* јединице којој се ваздухоплов обратио или прве *ATS* јединице која је потврдила пријем поруке о невољи

ATS јединица којој се обратио ваздухоплов у невољи или прва *ATS* јединица која је потврдила пријем поруке о невољи мора да:

(i) одмах потврди пријем поруке о невољи;

(ii) преузме контролу над комуникацијама или посебно и јасно пренесе ту одговорност и обавести ваздухоплов да је пренос извршен; и

(iii) одмах предузме мере како би обезбедила да све потребне информације што је пре могуће постану доступне:

(А) дотичној *ATS* јединици;

(Б) дотичном оператеру ваздухоплова или његовом представнику, у складу са претходно утврђеним споразумима;

(iv) упозори, по потреби, друге *ATS* јединице, да би се спречило пребацивање саобраћаја на фреквенцију комуникације у невољи.

(3) Наметање радио-тишине

(i) Ваздухоплову у невољи или *ATS* јединици која контролише саобраћај у невољи мора да буде дозвољено наметање радио-тишине свим станицама мобилне услуге у дотичном подручју или било којој станици која омета саобраћај у невољи. У зависности од околности, ове инструкције се морају послати „свим станицама” или само једној станици. У оба случаја мора да се употреби:

(А) фраза „*STOP TRANSMITTING*”;

(Б) радио-телефонски сигнал невоље „*MAYDAY*”.

(ii) Употреба сигнала одређених у тачки (б)(3)(i) мора да буде резервисана за ваздухоплов у невољи и за *ATS* јединицу која контролише саобраћај у невољи.

(4) Мере свих других *ATS* јединица/ваздухоплова

(i) Комуникације у невољи имају апсолутни приоритет над свим другим комуникацијама, а *ATS* јединице/ваздухоплови који знају за стање невоље не смеју да емитују на дотичној фреквенцији, осим:

(А) ако се стање невоље поништи или се саобраћај у невољи заврши;

(Б) ако се сав саобраћај у невољи пребаци на друге фреквенције;

(Ц) ако то одобри *ATS* јединица која контролише комуникације;

(Д) ако и саме пружају помоћ.

(ii) Свака *ATS* јединица и сваки ваздухоплов који знају за саобраћај у невољи, а не могу сами да помогну ваздухоплову у невољи, морају да наставе да слушају комуникацију, све док не постане јасно да је помоћ пружена.

(5) Завршетак комуникација у невољи и радио-тишине

(i) Ако ваздухоплов више није у невољи, он мора да емитује поруку којом се поништава стање невоље.

(ii) Ако *ATS* јединица која је контролисала комуникацију са саобраћајем у невољи сазна да је стање невоље завршено, она мора одмах да предузме мере како би обезбедила да та информација што је пре могуће постане доступна:

(А) одговарајућим *ATS* јединицама;

(Б) дотичном оператеру ваздухоплова или његовом представнику, у складу са претходно утврђеним споразумима.

(iii) Комуникација у невољи и стање радио-тишине се морају завршити преносом поруке, укључујући речи „*DISTRESS TRAFFIC ENDED*”, на фреквенцији или

фреквенцијама које су у употреби за саобраћај у невољи. Ову поруку може да пошаље само *ATS* јединица која контролише комуникације када је, након пријема поруке прописане у тачки (б)(5)(i), за то овласти надлежни орган.

(ц) Радио-телефонске комуникације у хитности

(1) Мере ваздухоплова који пријављује стање хитности, осим како је наведено у тачки (ц)(4)

Поред тога што поруци о хитности претходи радио-телефонски сигнал хитности „*PAN PAN*” у складу с тачком (а)(2), пожељно три пута изговорен, а свака реч из групе се изговара као француска реч „*panne*”, порука о хитности коју шаље ваздухоплов који пријављује стање хитности мора:

(i) да буде послата на фреквенцији ваздух-земља која је у том тренутку у употреби;

(ii) да се састоји од онолико следећих елемената колико је потребно, изговорених разговетно и, ако је могуће, следећим редоследом:

(А) назива јединице *ATS* којој се обраћа;

(Б) идентификације ваздухоплова;

(Ц) врсте стања хитности;

(Д) намере вође ваздухоплова;

(Е) тренутне позиције, нивоа лета и курса;

(Ф) свих других корисних информација.

(2) Мере *ATS* јединице којој се ваздухоплов обратио или прве *ATS* јединице која је потврдила пријем поруке о хитности

ATS јединица којој се обратио ваздухоплов који пријављује стање хитности или прва *ATS* јединица која потврђује пријем поруке о хитности мора:

(i) да потврди пријем поруке о хитности;

(ii) да одмах предузме мере како би обезбедила да све потребне информације постану што је пре могуће доступне:

(А) одговарајућој *ATS* јединици;

(Б) дотичном оператеру ваздухоплова или његовом представнику, у складу са претходно склопљеним споразумима;

(iii) ако је потребно, преузме контролу комуникација.

(3) Мере свих других *ATS* јединица/ваздухоплова

Комуникације у хитности имају приоритет у односу на све друге комуникације, осим оних у невољи, и све *ATS* јединице/ваздухоплови морају да се побрину да не ометају пренос порука саобраћаја у хитности.

(4) Мере ваздухоплова који служе за медицински превоз

(i) Употреба сигнала описаног у тачки (ц)(4)(ii) указује на то да се порука која следи односи на заштићени медицински превоз у складу са Женевским конвенцијама из 1949. године и Додатним протоколима.

(ii) У сврху најаве и идентификације ваздухоплова који служи за медицински превоз, након емитовања радио-телефонског сигнала хитности „*PAN PAN*”, пожељно три пута изговореног, при чему се свака реч изговара као француска реч „*panne*”, мора да следи радио-телефонски сигнал за медицински превоз „*MAY-DEE-CAL*”, који се изговара као у француском „*medical*”. Употреба сигнала који су горе описани указује на то да порука која следи се односи на заштићени медицински превоз.

Поруком се морају пренети следећи подаци:

(А) позивни знак или неки други признати елемент за идентификацију медицинских превоза;

(Б) позиција медицинских превоза;

(Ц) број и врста медицинских превоза;

(Д) предвиђена рута;

(Е) предвиђено време на рути и време поласка и доласка, по потреби; и

(Ф) све остале информације, као што су минимална апсолутна висина, радио-фреквенције које се прате, језици који се употребљавају, као и модови и кодови секундарног надзорног радара.

(5) Радње *ATS* јединица којима се ваздухоплов обратио или других станица које приме поруку о медицинском превозу

Одредбе тач. (ц)(2) и (ц)(3) се примењују, по потреби, на *ATS* јединице које приме поруку о медицинском превозу.

(д) У складу са чланом 4а, *VHF* фреквенција за случај нужде (121,500 *MHz*) се користи у случајевима нужде, укључујући следеће:

(1) да обезбеди слободан канал комуникације између ваздухоплова у невољи или нужди и земаљске станице, док уобичајене канале употребљавају други ваздухоплови;

(2) да обезбеди канал комуникације у *VHF* опсегу између ваздухоплова и аеродрома у случају појаве стања нужде, а који се обично не користи у међународном ваздушном саобраћају;

(3) да обезбеди заједнички канал комуникације у *VHF* опсегу цивилним или војним ваздухопловима и између тих ваздухоплова и земаљских служби који су укључени у заједничке операције трагања и спасавања, пре преласка на одговарајућу фреквенцију када је то потребно;

(4) да обезбеди комуникацију ваздух-земља са ваздухопловом када је због квара ваздухопловне опреме онемогућена употреба уобичајених канала;

(5) да обезбеди канал за рад ваздухопловних радио-предајника за случај нужде и за комуникацију између пловила за спасавање и ваздухоплова укључених у операције трагања и спасавања;

(6) да обезбеди заједнички *VHF* канал комуникације између цивилних ваздухоплова и ваздухоплова пресретача или јединица за контролу пресретања и између цивилних ваздухоплова или ваздухоплова пресретача и јединица за пружање услуга у ваздушном саобраћају у случају пресретања цивилног ваздухоплова.”.

Члан 14.

У Прилогу 2, после тачке 14. додаје се тачка 14а, која гласи:

„14а Допунски услови за примену одредбе SERA.8015 (а) (1) и (2) Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Приликом пружања услуге аеродромске контроле летења, контролор летења је дужан да у случају добијене информације о присуству остатака страног објекта на полетно-слетној стази, на најбезбеднији начин и без одлагања:

1) поништи сва претходно издата одобрења за полетање и слетање;

2) поништи сва претходно издата одобрења за улазак на полетно-слетну стазу;

3) информисе ваздухоплове о разлозима за поништење издатих одобрења из тач. 1) и 2) овог става;

4) организује, у сарадњи са одговарајућим аеродромским службама, проверу стања

и евентуално уклањање остатака страног објекта са полетно-слетне стазе.

Мере из става 1) ове тачке контролор летења је дужан да предузме и у случају оправдане сумње у постојање догађаја који је могао да проузрокује присуство остатака страног објекта на полетно-слетној стази (нпр. тврдо слетање, контакт структуре ваздухоплова са полетно-слетном стазом, итд.).”.

Тачка 20б брише се.

Члан 15.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

Бр. 5/1-01-0011/2022-0001

У Београду, 19. јула 2022. године

Директор

Мирјана Чизмаров