

На основу члана 100. став 3, члана 107. став 3, члана 108. став 2, члана 114, члана 118. став 3, члана 120. став 4, члана 121. став 4, члана 122. став 4, члана 123. став 4, члана 239, члана 249. став 1. 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 условима и поступку за издавање сертификата аеродрома

Члан 1.

У Правилнику о условима и поступку за издавање сертификата аеродрома („Службени гласник РС”, бр. 11/17 и 16/19), чл. 2. и 3. мењају се и гласе:

„Преузимање прописа Европске уније

Члан 2.

Овим правилником се преузима Уредба Комисије (ЕУ) бр. 139/2014 од 12. фебруара 2014. године о утврђивању захтева и административних процедура у вези са аеродромима у складу са Уредбом Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 216/2008, измењена и допуњена:

1) Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 2018/401 од 14. марта 2018. године о измени Уредбе (ЕУ) бр. 139/2014 у погледу категоризације полетно-слетних стаза;

2) Делегираном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 2020/2148 од 8. октобра 2020. године о измени Уредбе (ЕУ) бр. 139/2014 у погледу безбедности полетно-слетних стаза и ваздухопловних података.

Уредба Комисије (ЕУ) бр. 139/2014 је дата у Прилогу 1, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Овим правилником се преузимају и сертификациони захтеви за аеродроме које је усвојила Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја, а који су садржани у:

- 1) Анексу Одлуке извршног директора бр. 2014/13/R;
- 2) Анексу Одлуке извршног директора бр. 2015/001/R;
- 3) Анексу Одлуке извршног директора бр. 2016/027/R;
- 4) Анексу Одлуке извршног директора бр. 2017/021/R;
- 5) Анексу Одлуке извршног директора бр. 2021/004/R.

Сертификациони захтеви за аеродроме из става 3. овог члана су дати у Прилогу 2, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Прихватљиви начини усаглашавања (*Acceptable Means of Compliance (AMC)*) и Упутства (*Guidance Material (GM)*), издање 1, амандмани 1-5, на које упућују одредбе овог правилника и који су доступни путем Интернета, примењују се као препоручена пракса.

Значење израза

Члан 3.

Поједини изрази који се користе у овом правилнику имају следеће значење:

1) *Агенција* је Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја (*European Union Aviation Safety Agency, EASA*);

2) *ваздухопловни информативни производ* је, у смислу закона којим се уређује ваздушни саобраћај у Републици Србији, Интегрисани ваздухопловни информативни пакет;

3) *надлежна власт* у Републици Србији је Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат);

4) *Сprovedбена уредба Комисије (ЕУ) бр. 923/2012* је Сprovedбена уредба Комисије (ЕУ) бр. 923/2012 од 26. септембра 2012. године о утврђивању заједничких правила летења и оперативних одредаба у вези са услугама и поступцима у ваздушној пловидби. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о правилима летења и пружању услуга контроле летења, узбуњивања и информисања ваздухоплова у лету („Службени гласник РС”, број 142/20);

5) *Сprovedбена уредба Комисије (ЕУ) бр. 2017/373* је Сprovedбена уредба Комисије (ЕУ) бр. 2017/373 од 1. марта 2017. године којом се утврђују заједнички захтеви за пружаоце услуга управљања ваздушним саобраћајем и услуга у ваздушној пловидби и других функција мреже управљања ваздушним саобраћајем и надзор над њима. 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);

6) *Упутство 2003/42/ЕЗ* је Упутство 2003/42/ЕЗ Европског парламента и Савета од 13. јуна 2003. године о пријављивању догађаја у цивилном ваздухопловству. Ово упутство је стављено ван снаге Уредбом (ЕУ) бр. 376/2014 Европског парламента и Савета од 3. априла 2014. године о пријављивању, анализи и праћењу догађаја у цивилном ваздухопловству, која је у Републици Србији примењена Правилником о пријављивању догађаја у цивилном ваздухопловству („Службени гласник РС”, број 142/20);

7) *Уредба бр. 216/2008* је Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 216/2008 од 20. фебруара 2008. године о основним правилима у области цивилног ваздухопловства и оснивању Европске агенције за безбедност ваздушног саобраћаја. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о основним правилима у области цивилног ваздухопловства и надлежностима Европске агенције за безбедност ваздушног саобраћаја („Службени гласник РС”, број 23/12);

8) *Уредба (ЕЗ) бр. 2018/1139* је Уредба (ЕУ) бр. 2018/1139 Европског парламента и Савета од 4. јула 2018. године о заједничким правилима у области цивилног ваздухопловства и оснивању Агенције Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о заједничким правилима Европске уније у области цивилног ваздухопловства и надлежностима Агенције Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја („Службени гласник РС”, број 154/20), који се примењује од 1. јануара 2023. године;

9) *Уредба (ЕУ) бр. 996/2010 Европског парламента и Савета* је Уредба Европског парламента и Савета (ЕУ) бр. 996/2010 од 20. октобра 2010. године која се односи на истраживање и превенцију удеса и незгода у цивилном ваздухопловству. Ова уредба је у Републици Србији примењена Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 66/15 и 83/18);

10) *Уредба Комисије (ЕЗ) бр. 1321/2007* је Уредба Комисије (ЕЗ) бр. 1321/2007 од 12. новембра 2007. године којом се утврђују правила за извршење о укључивању података о догађајима у цивилном ваздухопловству који се размењују сагласно Упутству 2003/42/ЕЗ

Европског парламента и Савета у централну базу података. Ова уредба је стављена ван снаге Уредбом (ЕУ) бр. 376/2014 Европског парламента и Савета од 3. априла 2014. године о пријављивању, анализи и праћењу догађаја у цивилном ваздухопловству, која је у Републици Србији примењена Правилником о пријављивању догађаја у цивилном ваздухопловству („Службени гласник РС”, број 142/20);

11) Уредба Комисије (ЕЗ) бр. 1330/2007 је Уредба Комисије (ЕЗ) бр. 1330/2007 од 24. септембра 2007. године којом се утврђују правила за извршење о прослеђивању података заинтересованим странама о догађајима у цивилном ваздухопловству из члана 7. став 2. Упутства 2003/42/ЕЗ Европског парламента и Савета. Ова уредба је стављена ван снаге Уредбом (ЕУ) бр. 376/2014 Европског парламента и Савета од 3. априла 2014. године о пријављивању, анализи и праћењу догађаја у цивилном ваздухопловству, која је у Републици Србији примењена Правилником о пријављивању догађаја у цивилном ваздухопловству („Службени гласник РС”, број 142/20).

Појам „држава чланица” који се користи у Прилогу 1. овог правилника тумачи се сагласно тач. 2. и 3. Анекса II Мултилатералног споразума између Европске заједнице и њених држава чланица, Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Републике Бугарске, Републике Хрватске, Бивше Југословенске Републике Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе Уједињених нација на Косову (у складу са Резолуцијом Савета безбедности УН 1244 од 10. јуна 1999.) о успостављању Заједничког европског ваздухопловног подручја.

Остали изрази који се користе у овом правилнику имају значење које је наведено у члану 2. и Анексу I Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 139/2014, као и у сертификационом захтеву CS ADR-DSN.A.002.”.

Члан 2.

У Прилогу 1, у Анексу I, после тачке б) додају се тач. ба) - бц), које гласе:

„ба) „Ваздухопловни информативни циркулар (AIC)” је обавештење које садржи информације које се не могу објавити путем *NOTAM* или унети у *AIP*, али које се односе на безбедност летења, ваздушну пловидбу, технички, административни или законодавни садржај;

бб) „ваздухопловни информативни производ” су ваздухопловни подаци и ваздухопловне информације који се пружају као дигитални скупови података или у стандардној форми у папиру или на електронском медију. Ваздухопловни информативни производи укључују следеће:

- *AIP*, укључујући амандмане и додатке;
- *AIC*;
- ваздухопловне карте;
- *NOTAM*;
- дигиталне скупове података;

бц) „Зборник ваздухопловних информација (*AIP*)” је публикација коју објављује држава или се објављује у име државе и која садржи ваздухопловне информације трајног карактера значајне за ваздушну пловидбу;”.

После тачке 15) додаје се тачка 15а), која гласи:

„15а) „контаминирана полетно-слетна стаза” је полетно-слетна стаза чија је површина (у изолованим деловима или изван њих), унутар коришћене дужине и ширине, у

значајном делу покривена једном или већим бројем материја које су набројане у описима стања површине полетно-слетне стазе;”.

После тачке 17) додаје се тачка 17а), која гласи:

„17а) „скуп података” је препознатљива група података;”.

После тачке 18) додаје се тачка 18а), која гласи:

„18а) „сува”, у смислу стања полетно-слетне стазе, значи да на површини полетно-слетне стазе нема видљиве влаге и да није контаминирана унутар подручја које је предвиђено за коришћење;”.

После тачке 19) додаје се тачка 19а), која гласи:

„19а) „остатак страног објекта (*FOD*)” је предмет на површини за кретање ваздухоплова који нема оперативну или ваздухопловну функцију и који може да представља опасност за операције ваздухоплова;”.

После тачке 24) додају се тач. 24а) и 24б), које гласе:

„24а) „поузданост светлосног система” је вероватноћа да целокупна инсталација ради у оквиру одређене толеранције и да је систем оперативно употребљив;

24б) „Локацијски индикатори” је најновије важеће издање Док. 7910 „Локацијски индикатори”, које је одобрила и објавила Међународна организација цивилног ваздухопловства;”.

После тачке 34) додају се тач. 34а) и 34б), које гласе:

„34а) „Хитно ваздухопловно обавештење (*NOTAM*)” је порука која се дистрибуира путем телекомуникација, а која садржи информације о успостављању, стању или измени било ког ваздухопловног уређаја, службе, поступка или опасности, чије је благовремено познавање значајно за особље које учествује у припреми и реализацији лета;

34б) „*NOTAM* код” је код који је садржан у најновијем важећем издању „Процедуре за услуге у ваздушној пловидби - *ICAO* скраћенице и кодови” (*PANS ABC* - Док. 8400), које је одобрила и објавила Међународна организација цивилног ваздухопловства;”.

После тачке 38) додају се тач. 38а) - 34х), које гласе:

„38а) „матрица за процену стања полетно-слетне стазе (*RCAM*)” је матрица помоћу које се процењује код стања полетно-слетне стазе (*RWYCC*), заједничком применом процедура које обухватају скуп осматрања стања површине полетно-слетне стазе и извештаја пилота о кочењу;

38б) „код стања полетно-слетне стазе (*RWYCC*)” је број који се користи у извештају о стању полетно-слетне стазе (*RCR*), који описује утицај стања површине полетно-слетне стазе на могућност успоравања и бочне контроле ваздухоплова;

38ц) „извештај о стању полетно-слетне стазе (*RCR*)” је свеобухватни стандардизован извештај о стању површине полетно-слетне стазе и његовом утицају на перформансе ваздухоплова приликом полетања и слетања, описан помоћу кода стања полетно-слетне стазе;

38д) „заштитна површина краја полетно-слетне стазе (*RESA*)” је простор који је симетричан у односу на продужену осу полетно-слетне стазе и који се наставља на завршетак основне стазе, првенствено намењен смањењу ризика од оштећења авиона који је слетео испред или се зауставио иза полетно-слетне стазе;

38е) „позиција за чекање за излазак на полетно-слетну стазу” је одређена позиција намењена заштити полетно-слетне стазе, површи за ограничење препрека или *ILS/MLS* критичног/осетљивог подручја, код које ваздухоплови у вожењу и возила морају стати и задржати позицију, осим ако аеродромска контрола летења не одреди другачије;

38ф) „основна стаза полетно-слетне стазе” је одређена површина, укључујући полетно-слетну стазу и продужетак за заустављање, ако постоји, која је намењена:

а) смањењу ризика од оштећења ваздухоплова који је неконтролисано скренуо са полетно-слетне стазе;

б) заштити ваздухоплова који је надлеће за време полетања, односно слетања;

38г) „стање површине полетно-слетне стазе” је опис стања површине полетно-слетне стазе који се користи у *RCR* и служи као основа за одређивање *RWYCS* за потребе перформанси авиона;

38х) „описи стања површине полетно-слетне стазе” су нека од следећих материја на површини полетно-слетне стазе:

а) компактни снег: снег који је збијен у чврсту масу такву да се гуме авиона, при радним притисцима и оптерећењима, крећу по површини, а да је при томе даље не збијају у знатној мери, нити стварају колотраге;

б) сув снег: снег од којег није могуће лако направити грудву;

ц) мраз: кристали леда који се стварају од влаге из ваздуха на површини, чија је температура једнака или нижа од тачке смрзавања; разлика између мрза и леда је у томе што се кристали мрза формирају независно један од другог и због тога имају структуру која је више у облику гранула;

д) лед: смрзнута вода или компактни снег који се претворио у лед у хладним и сувим условима;

е) лапавица: снег који је толико засићен водом да се вода цеди када се узме у руку или прска околу ако се снажно згази;

ф) стајаћа вода: вода дубља од 3 *mm*;

г) влажан лед: лед на чијој површини је вода или лед који се топи;

х) влажан снег: снег који садржи довољно воде да је могуће направити добро збијену, чврсту грудву из које се не цеди вода;”.

После тачке 41) додају се тач. 41а) - 41ц), које гласе:

„41а) „влажна клизава полетно-слетна стаза” је влажна полетно-слетна стаза за коју је утврђено да је коефицијент трења смањен на великом делу;

41б) „*SNOWTAM*” је:

а) са дејством од 7. јануара 2021. године до 12. августа 2021. године, посебна серија *NOTAM* којом се, на посебном обрасцу, обавештава о постојању или уклањању опасних услова услед снега, леда, лапавице или воде помешане са снегом, лапавицом и ледом на површини за кретање ваздухоплова;

б) са дејством од 12. августа 2021. године, посебна серија *NOTAM* дата на стандардном обрасцу, која пружа извештај о стању површина обавештавањем о постојању или престанку услова услед снега, леда, лапавице или воде помешане са снегом, лапавицом и ледом на површини за кретање ваздухоплова;

41ц) „посебно припремљена зимска полетно-слетна стаза” је полетно-слетна стаза на чијој површини је суви замрзнути слој компактног снега или леда или и једног и другог и која је третирана песком или ситним шљунком или је механички обрађена ради повећања трења;”.

Тачка 47) мења се и гласи:

„47) „спецификација сертификата” означава следеће:

- *ICAO* локацијске индикаторе,

- услове за коришћење (*VFR/IFR*, дан/ноћ),

- операције авиона на посебно припремљеним зимским полетно-слетним стазама,
- полетно-слетну стазу,
- декларисане дужине,
- типове полетно-слетне стазе и прилаза,
- референтни код аеродрома,
- опсег операција ваздухоплова који захтевају аеродром вишег референтног кодног слова,
- пружање услуга управљања платформом (да/не),
- спасилачко-ватрогасни ниво заштите;”.

Тачка 48) мења се и гласи:

„48) „визуелна средства” су показивачи и сигнални уређаји, ознаке, светла, знаци и маркери или њихове комбинације;”.

После тачке 48) додаје се тачка 49), која гласи:

„49) „влажна полетно-слетна стаза” је полетно-слетна стаза чија је површина видљиво влажна или покривена слојем воде од највише 3 *mm* унутар подручја које је предвиђено за употребу.”.

Члан 3.

У Прилогу 1, у Анексу III, тачка ADR.OR.D.007 мења се и гласи:

„ADR.OR.D.007 Управљање ваздухопловним подацима и ваздухопловним информацијама

а) Као део свог система управљања, оператер аеродрома уводи и одржава систем управљања квалитетом који обухвата следеће активности:

- 1) његове активности у вези са ваздухопловним подацима;
- 2) његове активности у вези са пружањем ваздухопловних информација.

б) Оператер аеродрома, као део свог система управљања, успоставља систем управљања обезбеђивањем у циљу обезбеђивања заштите оперативних података које прима или производи или на други начин користи, тако да приступ тим оперативним подацима имају само овлашћене особе.

ц) Систем управљања обезбеђивањем оператера аеродрома дефинише следеће елементе:

1) процедуре које се односе на процену и мере умањења ризика у погледу обезбеђивања података, праћење и побољшање обезбеђивања, преглед стања обезбеђивања и ширење нових сазнања;

2) средства за откривање кршења обезбеђивања и за упозоравање особља одговарајућим знацима упозорења;

3) средства за контролисање последица кршења обезбеђивања и утврђивање процедура за опоравак и процедура умањења, како би се спречило понављање ситуације.

д) Оператер аеродрома је дужан да обезбеди безбедносну проверу за особље у погледу обезбеђивања ваздухопловних података.

е) Оператер аеродрома предузима неопходне мере да заштити своје ваздухопловне податке од сајбер претњи.”.

Члан 4.

У Прилогу 1, у Анексу III, тачка ADR.OR.D.017 мења се и гласи:

„ADR.OR.D.017 Програми обуке и провере стручности

а) Оператер аеродрома успоставља и спроводи програм обуке за особље које је укључено у коришћење, одржавање и управљање аеродромом, како би обезбедио континуирану стручност и обезбедио да је особље свесно правила и процедура од значаја за операције на аеродрому и повезаности њихових функција и задатака са радом аеродрома.

б) Обука из става а) мора да:

1) укључује основну обуку, периодичну обуку, обуку за обнову знања и континуирану обуку;

2) буде одговарајућа у односу на функције и задатке особља;

3) укључује примењиве оперативне процедуре и захтеве за аеродром, као и за вожњу.

ц) Оператер аеродрома обезбеђује да је све остало особље, укључујући особље из других организација које раде или пружају услуге на аеродрому којем је дозвољен приступ без пратње површини за кретање ваздухоплова и другим оперативним површинама на аеродрому, одговарајуће обучено и квалификовано за приступ без пратње.

д) Обука из става ц) мора да:

1) укључује основну обуку, периодичну обуку, обуку за обнову знања и континуирану обуку;

2) укључује примењиве оперативне процедуре и захтеве за аеродром, као и за вожњу.

е) Оператер аеродрома мора да обезбеди да особље из ст. а) и ц) успешно заврши неопходну основну обуку пре него што му се омогући:

1) да обавља своје дужности без надзора;

2) приступ без пратње површини за кретање ваздухоплова и другим оперативним површинама на аеродрому.

Основна обука укључује теоријску и практичну обуку одговарајућег трајања и процене стручности особља након што му је обука пружена.

ф) Да би особље из ст. а) и ц) могло да настави да обавља своје дужности без надзора и да се без пратње креће по површини за кретање ваздухоплова и другим оперативним површинама на аеродрому и ако у овом делу и делу *ADR.OPS* није прописано друкчије, оператер аеродрома мора да обезбеди да је то особље обучено у погледу правила и процедура које се односе на операције на аеродрому, тако што ће успешно завршити:

1) периодичну обуку, у интервалима не дужим од 24 месеца од завршетка основне обуке. Ако је периодична обука спроведена током последња три календарска месеца тог интервала, нови интервал се рачуна од датума истека тог интервала;

2) обуку за обнову знања, ако није вршило своје дужности у периоду од најмање три, а највише 12 узастопних месеци, а пре почетка обављања својих дужности без надзора или пре него што им се дозволи приступ површини за кретање ваздухоплова и другим оперативним површинама на аеродрому без пратње. У случају одсуства дужег од 12 узастопних месеци, такво особље мора да прође основну обуку у складу са ставом ц);

3) континуирану обуку у случају промене њиховог оперативног окружења или додељених задатака, према потреби.

г) Оператер аеродрома успоставља и спроводи програм провере стручности за особље из става а) и обезбеђује да је особље из става ц) доказало способности за обављање својих задатака, у складу са програмом за проверу стручности, како би обезбедио:

1) њихову континуирану стручност;

2) да је то особље свесно правила и процедура које се односе на њихове функције и задатке.

Ако у овом делу и делу *ADR.OPS* није друкчије прописано, оператер аеродрома мора да обезбеди да особље из ст. а) и ц) пролази провере стручности у интервалима не дужим од 24 месеца након завршетка основне обуке.

х) Оператер аеродрома мора да обезбеди:

1) да су за обуку и проверу стручности ангажовани квалификовани и искусни инструктори и испитивачи;

2) да се обука и, ако је примењиво, провере стручности, спроводе у одговарајућим објектима са одговарајућим средствима и опремом.

и) Оператер аеродрома је дужан да успостави и примењује процедуре за спровођење обуке и програме за проверу стручности и да:

1) води одговарајуће евиденције о квалификацијама, обучености и проверама стручности, како би доказао усклађеност са овим захтевом;

2) евиденцију, на захтев, стави на располагање лицима на које се евиденција односи;

3) ако лице запосли други послодавац, евиденцију о том лицу, на захтев, стави на располагање новом послодавцу.”.

Члан 5.

У Прилогу 1, у Анексу III, у тачки *ADR.OR.D.035*, у ставу д) реч „и” на крају тачке 5) брише се.

Тачка на крају тачке б) замењује се тачком и запетом и додају се тач. 7) и 8), које гласе:

„7) одобрења за вожњу и, ако је примењиво, сертификати о знању језика чувају се најмање четири године након завршетка радног односа запосленог или трајног одузимања или поништења одобрења за вожњу или док надлежни орган не спроведе проверу те области рада;

8) одобрења за возила и евиденције о одржавању возила које води оператер аеродрома чувају се најмање четири године након што се возило повуче из рада или док надлежни орган не спроведе проверу те области рада.”.

Члан 6.

У Прилогу 1, у Анексу IV, тачка *ADR.OPS.A.010* мења се и гласи:

„ADR.OPS.A.010 Захтеви у погледу квалитета података

Оператер аеродрома мора да има формалне споразуме са организацијама са којима размењује ваздухопловне податке или ваздухопловне информације и дужан је да обезбеди следеће:

а) да се сви подаци релевантни за аеродром и расположиве услуге пружају уз захтевани квалитет; да се захтеви у погледу квалитета података (*DQRs*) поштују приликом стварања података и одржавају у току преноса података;

б) да је тачност ваздухопловних података онаква као што је наведено у каталогу ваздухопловних података;

ц) да се интегритет ваздухопловних података одржава кроз цео процес обраде података, од настанка до преноса, на основу класификације интегритета која је наведена у каталогу ваздухопловних података. Додатно, потребно је успоставити поступке којима се постиже:

1) за рутинске податке, да се избегне промена података током њихове обраде;

2) за битне податке, да не дође до промене ни у једној фази целокупног процеса и да се, по потреби, успоставе додатни поступци, како би се спречили могући ризици у целокупној архитектури система да би се обезбедио интегритет података на том нивоу;

3) за критичне податке, да не дође до промене ни у једној фази целокупног процеса и да се успоставе додатни поступци којима се гарантује интегритет, како би се потпуно умањиле последице грешака које су идентификоване током анализе целокупне архитектуре система као могући ризици за интегритет података;

д) да резолуција ваздухопловних података одговара стварној тачности;

е) следљивост ваздухопловних података;

ф) благовременост ваздухопловних података, укључујући било која ограничења за период важења;

г) комплетност ваздухопловних података;

х) да формат достављених података одговара утврђеним захтевима.”.

Члан 7.

У Прилогу 1, у Анексу IV, после тачке ADR.OPS.A.015 додају се тач. ADR.OPS.A.020 - ADR.OPS.A.055, које гласе:

„ADR.OPS.A.020 Заједнички референтни системи

За потребе ваздушне пловидбе, оператер аеродрома користи:

а) Светски геодетски систем - 1984 (*WGS-84*) као хоризонтални референтни систем;

б) средњи ниво мора (*MSL*) као вертикални референтни систем;

ц) Грегоријански календар и Координирано универзално време (*UTC*) као временске референтне системе.

ADR.OPS.A.025 Уочавање грешака у подацима и потврђивање аутентичности

При стварању, обради или преносу података према пружаоцу услуга ваздухопловног информисања (*AIS*), оператер аеродрома је дужан да:

а) обезбеди да се при преносу и складиштењу ваздухопловних података користе технике за уочавање грешака у дигиталним подацима, како би се одржали прихватљиви нивои интегритета података;

б) обезбеди да пренос ваздухопловних података подлеже одговарајућем процесу потврђивања аутентичности, тако да су примаоци у могућности да потврде да подаци или информације долазе од овлашћеног извора.

ADR.OPS.A.030 Каталог ваздухопловних података

При стварању, обради или преносу података према пружаоцу *AIS*, оператер аеродрома мора да обезбеди да су ваздухопловни подаци из Додатка 1 Анекса III (Део-ATM/ANS.OR) Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 2017/373 у складу са спецификацијама из каталога ваздухопловних података.

ADR.OPS.A.035 Валидација и верификација података

При стварању, обради или преносу података према пружаоцу *AIS*, оператер аеродрома мора да обезбеди да се примењују поступци валидације и верификације како би ваздухопловни подаци били у складу са примењивим *DQRs*. Поред тога:

а) верификација мора да обезбеди да су ваздухопловни подаци примљени без промене и да током поступања са ваздухопловним подацима није дошло до промене;

б) ваздухопловни подаци и ваздухопловне информације које су унете ручно морају да се подвргну независној верификацији како би се уочиле могуће унете грешке;

ц) ако се ваздухопловни подаци користе да би се добили или израчунали нови ваздухопловни подаци, почетни подаци морају да буду верификовани и валидирани, осим ако су добијени из меродавног извора.

ADR.OPS.A.040 Захтеви за поступање са грешкама

Оператер аеродрома је дужан да обезбеди:

а) да су грешке уочене током стварања података и након њиховог преноса размотрене, исправљене или решене;

б) да се предност даје поступању са грешкама у критичним и битним ваздухопловним подацима.

ADR.OPS.A.045 Мета-подаци

Оператер аеродрома обезбеђује да мета-подаци укључују најмање:

а) идентификацију организација или субјеката који обављају било коју радњу у вези са стварањем, преносом или руковањем ваздухопловним подацима;

б) радњу која је обављена;

ц) датум и време када је радња обављена.

ADR.OPS.A.050 Пренос података

Оператер аеродрома обезбеђује да се ваздухопловни подаци преносе електронским путем.

ADR.OPS.A.055 Алати и софтвер

При стварању, обради или преносу података према пружаоцу *AIS*, оператер аеродрома мора да обезбеди да алати и софтвер који се користе да подрже или аутоматизују поступке са ваздухопловним подацима функционишу без негативног утицаја на квалитет ваздухопловних података.”.

Члан 8.

У Прилогу 1, у Анексу IV, после тачке ADR.OPS.A.055 додају се тач. ADR.OPS.A.057 - ADR.OPS.A.065, које гласе:

„ADR.OPS.A.057 Креирање *NOTAM*

а) Оператер аеродрома:

1) успоставља и спроводи поступке у складу са којима креира *NOTAM* који објављује одговарајући пружалац услуга ваздухопловног информисања:

(i) који садржи информације у вези са успостављањем, стањем или променом било ког ваздухопловног средства, услуге, процедуре или опасности за које је важно да лица која су укључена у летачке операције имају благовремено сазнање;

(ii) који садржи информације привремене природе и кратког трајања или информације које се односе на оперативно значајне сталне измене или привремене измене дужег трајања које се изврше са кратким периодом најаве, осим ако захтевају обиман текст или графику, или и једно и друго;

2) одређује аеродромско особље, које је успешно завршило одговарајућу обуку и доказало своју оспособљеност, да креира *NOTAM* и пружа одговарајуће информације пружаоцима услуга ваздухопловног информисања са којима има споразуме;

3) обезбеђује да остало аеродромско особље чије дужности укључују коришћење *NOTAM* успешно заврши одговарајућу обуку и докаже своју оспособљеност да то чини.

б) Оператер аеродрома креира *NOTAM* ако је неопходно да пружи следеће информације:

1) отварање, затварање или значајне промене рада аеродрома или хелидрома или полетно-слетних стаза;

2) успостављање, укидање или значајне промене у раду ваздухопловних служби;

3) увођење, укидање или значајне промене у оперативним карактеристикама радио-навигационих услуга и услуга комуникације ваздух-земља за које је одговоран оператер аеродрома;

4) недоступност резервних и секундарних система од директног оперативног утицаја;

5) увођење, укидање или значајне промене визуелних средстава;

6) прекид рада или повратак у рад главних компоненти система аеродромских светала;

7) увођење, укидање или значајне промене поступака за услуге у ваздушној пловидби за које је одговоран оператер аеродрома;

8) појава или отклањање великих неисправности или оштећења на маневарској површини;

9) промене или ограничења у расположивости горива, мазива и кисеоника;

10) увођење, укидање или повратак у рад фарова опасности којима су обележене препреке за ваздушну пловидбу;

11) планиране ласерске емисије, ласерски прикази и светла за трагање у околини аеродрома, ако би могли негативно да утичу на способност пилота да види ноћу;

12) постављање, уклањање или промена препрека за ваздушну пловидбу у подручјима за полетање, пењање, неуспели прилаз и прилаз, као и на основној стази полетно-слетне стазе;

13) промене у спасилачко-ватрогасној категорији аеродрома или хелидрома;

14) присуство, уклањање или значајне промене опасних услова проузрокованих снегом, лапавицом, ледом, радиоактивним материјалом, отровним хемикалијама, таложењем вулканског пепела или воде на површини за кретање ваздухоплова;

15) влажна клизава полетно-слетна стаза или њен део;

16) полетно-слетна стаза која због радова на њеном обележавању није у употреби; или информација о времену које је потребно да та полетно-слетна стаза постане употребљива, ако опрема која се користи за радове може да се уклони, када је то неопходно;

17) постојање опасности које утичу на ваздушну пловидбу, укључујући присуство дивљих животиња, препрека, натписа и значајних догађаја.

ц) За потребе става б), оператер аеродрома је дужан да обезбеди:

1) да се *NOTAM* креира довољно рано како би се омогућило да све стране на које се односи предузму потребне активности, изузев у случају неупотребљивости, испуштања радиоактивних материја, отровних хемикалија и у случају других догађаја који не могу да се предвиде;

2) да се у *NOTAM* којим се обавештава о неупотребљивости повезаних средстава, услуга и навигационих средстава на аеродрому наведе процењени период неупотребљивости или очекивано време успостављања услуге;

3) да су у року од три месеца од објаве трајног *NOTAM* информације из тог *NOTAM* укључене у ваздухопловне информативне производе на које се односе;

4) да се у року од три месеца од објаве привременог *NOTAM* дужег трајања информације садржане у том *NOTAM* укључе у додатак на *AIP*;

5) да се, ако *NOTAM* са процењеним роком важења неочекивано премаша период од три месеца, објави измена *NOTAM*, осим ако се очекује да ће околности трајати дуже од додатна три месеца; у том случају, оператер аеродрома мора да обезбеди да се те информације објаве у додатку на *AIP*.

д) Додатно, оператер аеродрома обезбеђује:

1) да, осим како је наведено у ставу д) тачка 4), сваки *NOTAM* који креира садржи примењиве информације према редоследу који је приказан у *NOTAM* обрасцу из Додатка 1 овог анекса;

2) да је текст *NOTAM* састављен од ознака или јединствених скраћеница које су додељене *ICAO NOTAM* коду, допуњених *ICAO* скраћеницама, индикаторима, идентификаторима, ознакама, позивним знацима, фреквенцијама, бројкама и слободним текстом;

3) да је *NOTAM* креиран на енглеском језику или на националном језику, у складу са договором са одговарајућим пружаоцем услуга ваздухопловног информисања;

4) да се информације о снегу, лапавици, леду, мразу, стајаћој води или води са снегом, лапавицом, ледом или мразом на површини за кретање ваздухоплова објављују путем *SNOWTAM* и садрже информације према редоследу који је приказан у *SNOWTAM* обрасцу из Додатка 2 овог анекса;

5) да се, ако се у *NOTAM* појави грешка, објави *NOTAM* са новим бројем који мења *NOTAM* који садржи грешку или да се *NOTAM* који садржи грешку укине, а нови *NOTAM* објави;

б) да, ако се објави *NOTAM* којим се укида или замењује претходни *NOTAM*:

а) буде назначена серија и број/година претходног *NOTAM*;

б) локацијски индикатори и предмет оба *NOTAM* буду истоветни;

7) да само један *NOTAM* може да буде укинут или замењен новим *NOTAM*;

8) да се сваки креирани *NOTAM* односи само на један предмет и једно стање тог предмета;

9) да сваки креирани *NOTAM* буде кратак, колико је то могуће, и састављен тако да је његово значење јасно и без потребе да се провере други документи;

10) да креирани *NOTAM* који садржи трајну или привремену информацију дугог трајања садржи одговарајуће референце на *AIP* или додатак на *AIP*;

11) да је *ICAO* локацијски индикатор који се налази у тексту креираног *NOTAM* за аеродром онај који је садржан у Локацијским индикаторима. Не употребљава се скраћени облик тих индикатора.

е) Оператер аеродрома, након објављивања *NOTAM* који је креирао, прегледа садржај како би обезбедио његову тачност и обезбедио ширење информација релевантном аеродромском особљу и свим организацијама на аеродрому.

ф) Оператер аеродрома води евиденцију:

1) *NOTAM* које је креирао и који су објављени;

2) о спровођењу става а) тач. 2) и 3).

ADR.OPS.A.060 Извештавање о контаминирајућим материјама на површини полетно-слетне стазе

Оператер аеродрома извештава пружаоце услуга ваздухопловног информисања и јединице служби у ваздушном саобраћају о стварима од оперативног значаја које утичу на ваздухоплов и аеродромске операције на површини за кретање ваздухоплова, а посебно о присутности следећег:

- а) воде;
- б) снега;
- ц) лапавице;
- д) леда;
- е) мраза;
- ф) течних хемикалија за одлеђивање или спречавање залеђивања или друге контаминирајуће материје;
- г) наноса снега или сметова.

ADR.OPS.A.065 Извештавање о стању површине полетно-слетне стазе

а) Оператер аеродрома извештава о стању површине полетно-слетне стазе на свакој трећини полетно-слетне стазе путем извештаја о стању полетно-слетне стазе (*RCR*). Тај извештај мора да садржи код стања полетно-слетне стазе (*RWYCC*) коришћењем бројева од 0 до 6, покривеност контаминирајућом материјом и њену дубину и опис уз употребу следећих термина:

- 1) КОМПАКТНИ СНЕГ;
 - 2) СУВО;
 - 3) СУВИ СНЕГ;
 - 4) СУВИ СНЕГ ПРЕКО КОМПАКТНОГ СНЕГА;
 - 5) СУВИ СНЕГ ПРЕКО ЛЕДА;
 - 6) МРАЗ;
 - 7) ЛЕД;
 - 8) КЛИЗАВО ВЛАЖНО;
 - 9) ЛАПАВИЦА;
 - 10) ПОСЕБНО ПРИПРЕМЉЕНА ЗИМСКА ПОЛЕТНО-СЛЕТНА СТАЗА;
 - 11) СТАЈАЋА ВОДА;
 - 12) ВОДА ПРЕКО КОМПАКТНОГ СНЕГА;
 - 13) ВЛАЖНО;
 - 14) ВЛАЖАН ЛЕД;
 - 15) ВЛАЖАН СНЕГ;
 - 16) ВЛАЖАН СНЕГ ПРЕКО КОМПАКТНОГ СНЕГА;
 - 17) ВЛАЖАН СНЕГ ПРЕКО ЛЕДА;
 - 18) ХЕМИЈСКИ ТРЕТИРАНА;
 - 19) РАСУТИ ПЕСАК.
- б) Извештавање почиње када настане значајна промена стања површине полетно-слетне стазе услед воде, снега, лапавице, леда или мраза.
- ц) Извештавање о стању површине полетно-слетне стазе мора да приказује значајне промене све док полетно-слетна стаза није више контаминирана. Када се таква ситуација

догоди, оператер аеродрома издаје *RCR* у којем се наводи да је полетно-слетна стаза влажна или сува, у зависности од случаја.

д) Не извештава се о мерењима трења.

е) Ако је полетно-слетна стаза са коловозним застором клизаво влажна или је клизаво влажан њен део, оператер аеродрома такву информацију чини доступном одговарајућим корисницима аеродрома. У том циљу се креира *NOTAM* и описује локација на коју се то односи.”.

Члан 9.

У Прилогу 1, у Анексу IV, после тачке ADR.OPS.A.065 додају се Додатак 1 и Додатак 2, који гласе:

Додатак 1
NOTAM ОБРАЗАЦ

Priority Indicator											→	
Address												
											≡	
Date and time of filing											→	
Originator's Indicator											≡ (
Message Series, Number and Identifier												
NOTAM containing new information		NOTAMN									
	(series and number/year)											
NOTAM replacing a previous NOTAM		NOTAMR.....									
	(series and number/year)		(series and number/year of NOTAM to be replaced)									
NOTAM cancelling a previous NOTAM		NOTAMC.....									
	(series and number/year)		(series and number/year of NOTAM to be cancelled)							≡		
Qualifiers												
	FIR	NOTAM Code	Traffic	Purpose	Scope	Lower Limit	Upper Limit	Coordinates, Radius				
Q)		Q										≡
Identification of ICAO location indicator in which the facility, airspace or condition reported on is located							A)					→
Period of Validity												
From (date-time group)			B)									→
To (PERM or date-time group)			C)								EST* PERM*	≡
Time Schedule (if applicable)			D)								→	
											≡	
Text of NOTAM; Plain-language Entry (using ICAO Abbreviations)												
E)												≡
Lower Limit			F)								→	
Upper Limit			G)) ≡	
Signature												

*Delete as appropriate

**Додатак 2
SNOWTAM ОБРАЗАЦ**

(COM heading)	(Priority indicator)	(Addresses)								<≡	
	(Date and time of filing)			(Originator's indicator)						<≡	
(Abbreviated heading)	(SWAA* SERIAL NUMBER)			(LOCATION INDICATORS)			DATE-TIME OF ASSESSMENT				(OPTIONAL GROUP)
	S	W	*	*							<≡(

SNOWTAM →	(Serial number)	<≡
-----------	-----------------	----

Aeroplane performance calculation section			
(AERODROME LOCATION INDICATORS)	M	A)	<≡
(DATE/TIME OF ASSESSMENT (<i>Time of completion of assessment in UTC</i>))	M	B)	→
(LOWER RUNWAY DESIGNATION NUMBER)	M	C)	→
(RUNWAY CONDITION CODE (RWYCC) ON EACH RUNWAY THIRD) <i>(From Runway Condition Assessment Matrix (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 or 6)</i>	M	D)	// →
(PER CENT COVERAGE CONTAMINANT FOR EACH RUNWAY THIRD)	C	E)	// →
(DEPTH (mm) OF LOOSE CONTAMINANT FOR EACH RUNWAY THIRD)	C	F)	// →
(CONDITION DESCRIPTION OVER TOTAL RUNWAY LENGTH) <i>(Observed on each runway third, starting from threshold having the lower runway designation number)</i> COMPACTED SNOW DRY DRY SNOW DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW DRY SNOW ON TOP OF ICE FROST ICE SLIPPERY WET SLUSH SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY STANDING WATER WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW WET WET ICE WET SNOW WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW WET SNOW ON TOP OF ICE	M	G)	// →
(WIDTH OF RUNWAY TO WHICH THE RUNWAY CONDITION CODES APPLY, IF LESS THAN THE PUBLISHED WIDTH)	O	H)	≡≡≡

Situational awareness section			
(REDUCED RUNWAY LENGTH, IF LESS THAN THE PUBLISHED LENGTH (m))	O	I)	→
(DRIFTING SNOW ON THE RUNWAY)	O	J)	→
(LOOSE SAND ON THE RUNWAY)	O	K)	→
(CHEMICAL TREATMENT ON THE RUNWAY)	O	L)	→

(SNOWBANKS ON THE RUNWAY) <i>(If present, distance from runway centre line (m) followed by "L", "R" or "LR" as applicable)</i>	O	M)	→
(SNOWBANKS ON A TAXIWAY)	O	N)	→
(SNOWBANKS ADJACENT TO THE RUNWAY)	O	O)	→
(TAXIWAY CONDITIONS)	O	P)	→
(APRON CONDITIONS)	O	R)	→
(MEASURED FRICTION COEFFICIENT)	O	S)	→
(PLAIN-LANGUAGE REMARKS)	O	T))
NOTES: 1. *Enter ICAO nationality letters as given in ICAO Doc 7910, Part 2 or otherwise applicable aerodrome identifier. 2. Information on other runways, repeat from B to H. 3. Information in the situational awareness section repeated for each runway, taxiway and apron. Repeat as applicable when reported. 4. Words in brackets () not to be transmitted. 5. For letters A) to T) refer to the <i>Instructions for the completion of the SNOWTAM Format</i> , paragraph 1, item b).			

SIGNATURE OF ORIGINATOR (not for transmission)

Члан 10.

У Прилогу 1, у Анексу IV, после тачке ADR.OPS.B.001 додаје се тачка ADR.OPS.B.003, која гласи:

„ADR.OPS.B.003 Примопредаја дужности - пружање оперативних информација

а) Оператер аеродрома успоставља и примењује процедуре за примопредају оперативних активности између лица која су укључена у рад и одржавање аеродрома, како би се обезбедило да се свим лицима која ступају на дужност пруже оперативне информације повезане са њиховим задацима.

б) Оператер аеродрома успоставља и примењује процедуре како би се организацијама које раде или пружају услуге на аеродрому пружиле оперативне информације које се односе на аеродром и које могу да утичу на извршавање задатака особља тих организација.”.

Члан 11.

У Прилогу 1, у Анексу IV, тачка ADR.OPS.B.010 мења се и гласи:

„ADR.OPS.B.010 Спасилачко-ватрогасне службе

а) Оператер аеродрома обезбеђује:

1) да на аеродрому постоје спасилачко-ватрогасна средства, опрема и службе;
2) да су благовремено на располагању одговарајућа опрема, средства за гашење и довољан број особља;

3) да је спасилачко-ватрогасно особље одговарајуће обучено, опремљено и квалификовано за рад на аеродрому; и

4) да спасилачко-ватрогасно особље, од којег се очекује да делује у ванредним ситуацијама, докаже здравствену способност за задовољавајуће обављање задатака у зависности од врсте активности.

б) Оператер аеродрома израђује и спроводи програм обуке за лица укључена у спасилачко-ватрогасне службе аеродрома.

ц) Програм обуке се спроводи у складу са тачком ADR.OR.D.017, уз следеће изузетке:

1) периодична обука укључује теоријску и континуирану практичну обуку;
2) провера стручности се спроводи у интервалима не дужим од 12 месеци након завршетка основне обуке.

д) Обука спасилачко-ватрогасног особља мора да буде таква да пружа основна знања и практичне вештине за обављање његових дужности.

е) Привремено смањење нивоа спасилачко-ватрогасне заштите аеродрома, услед непредвиђених околности, не захтева претходно одобрење надлежне власти.”

Члан 12.

У Прилогу 1, у Анексу IV, после тачке ADR.OPS.B.015 додаје се тачка ADR.OPS.B.016, која гласи:

„ADR.OPS.B.016 Програм контроле остатака страног објекта

а) Оператер аеродрома успоставља и спроводи програм контроле остатака страног објекта (*FOD*) и захтева од организација које раде или пружају услуге на аеродрому да учествују у том програму.

б) Као део програма контроле *FOD*, оператер аеродрома:

1) обезбеђује да особље буде свесно проблема и учествује у његовом спречавању и да је то особље успешно завршило одговарајућу обуку и доказало своју стручност;

2) успоставља и спроводи мере за спречавање стварања *FOD*;

3) успоставља и спроводи процедуре за:

(i) откривање *FOD*, укључујући надзор и прегледе површине за кретање ваздухоплова или суседних подручја, у складу са распоредом прегледа и увек кад је такав преглед потребан због активности, временских прилика или догађаја који могу довести до стварања *FOD*;

(ii) хитно уклањање, спречавање ширења и одлагање *FOD* и обезбеђивање свих неопходних средстава;

(iii) обавештавање, што је пре могуће, оператера ваздухоплова у случају да су идентификовани делови ваздухоплова;

ц) прикупља и анализира податке и информације како би идентификовао изворе *FOD* и трендове за *FOD* и примењује корективне или превентивне мере, или и једне и друге, како би побољшао делотворност програма.”

Члан 13.

У Прилогу 1, у Анексу IV, после тачке ADR.OPS.B.020 додају се тач. ADR.OPS.B.024, ADR.OPS.B.026, ADR.OPS.B.027, ADR.OPS.B.028 и ADR.OPS.B.029, које гласе:

„ADR.OPS.B.024 Одобрење возача возила

а) Изузев у случају прописаном у ставу д), вожња возила на било ком делу површине за кретање ваздухоплова или других оперативних површина на аеродрому захтева одобрење које возачу издаје оператер тог аеродрома. Одобрење за вожњу се издаје лицу:

1) коме су додељени задаци који обухватају вожњу у тим подручјима;

2) које има важећу возачку дозволу и све друге дозволе које су потребне за рад специјалних возила;

3) које је успешно завршило одговарајући програм обуке за вожњу и доказало своју оспособљеност у складу са ставом б);

4) које је доказало знање језика у складу са тачком ADR.OPS.B.029, ако то лице намерава да вози возило по маневарској површини;

5) које је прошло обуку од стране послодавца о коришћењу возила намењеног за рад на аеродрому.

б) Оператер аеродрома успоставља и примењује програм обуке за вожњу за возаче који раде на платформи или на другим оперативним површинама, изузев на маневарској површини, као и за возаче који раде на маневарској површини. Програм обуке мора да:

1) буде одговарајући с обзиром на карактеристике аеродрома и операције на аеродрому, функције и задатке које возач треба да обавља и подручја на аеродрому на којима се возачу може одобрити да ради;

2) укључује:

(i) теоријску и практичну обуку одговарајућег трајања, најмање из следећих области:

А) регулаторни оквир и личне одговорности;

Б) стандарди за возила, оперативни захтеви и процедуре на аеродрому;

Ц) комуникације;

Д) радио-телефонија, за возаче који раде на маневарској површини;

Е) људске могућности;

Ф) познавање радног окружења;

(ii) процену стручности возача.

ц) У одобрењу за вожњу издатом у складу са ставом а) наводе се делови површине за кретање ваздухоплова или других оперативних површина на којима је возачу дозвољено да вози и одобрење важи све док:

1) су испуњени захтеви из става а) тач. 1) и 2);

2) ималац одобрења за вожњу:

(i) похађа и успешно завршава обуку и провере стручности у складу са тачком ADR.OR.D.017 ст. ф) и г);

(ii) ако је примењиво, наставља да доказује потребно знање језика у складу са ADR.OPS.B.029.

д) Изузетно од става а), оператер аеродрома може да дозволи лицу да привремено вози возило по површини за кретање ваздухоплова или другим оперативним површинама ако:

1) то лице има важећу возачку дозволу и све друге дозволе које су потребне за операције специјалних возила;

2) то возило прати возило које вози возач који има одобрење у складу са ставом а).

е) Оператер аеродрома:

1) успоставља систем и спроводи процедуре:

(i) за издавање одобрења за вожњу и дозвољавање привремене вожње возила;

(ii) којима се обезбеђује да возачи којима је издато одобрење за вожњу и даље испуњавају услове из става ц) тач. 1) и 2);

(iii) за праћење усклађености возача са свим правилима за вожњу која су примењива на аеродрому и за предузимање одговарајућих мера, укључујући суспензију и одузимање одобрења за вожњу или дозволе за привремену вожњу возила;

2) води одговарајуће евиденције.

ADR.OPS.B.026 Одобрење за возила

а) За рад возила на површини за кретање ваздухоплова или другим оперативним површинама потребно је одобрење које издаје оператер аеродрома. То одобрење се издаје ако се возило користи за активности које су повезане са радом аеродрома и ако је:

1) технички исправно и одговарајуће за предвиђену употребу;

2) у складу са захтевима у погледу обележавања и осветљавања из тачке ADR.OPS.B.080;

3) опремљено радио-станицом која омогућава двосмерну комуникацију на одговарајућој фреквенцији служби у ваздушном саобраћају и другим неопходним фреквенцијама, ако је намењено за рад на неком од следећих подручја:

(i) маневарској површини;

(ii) другим оперативним површинама на којима је неопходна комуникација са јединицом пружаоца услуга у ваздушном саобраћају или са другим оперативним јединицама на аеродрому;

4) опремљено транспондером или другом опремом која омогућава надзор, ако је предвиђено за рад на маневарској површини и ако је аеродром опремљен системом вођења и контроле кретања по површинама за чији рад је потребан транспондер или друга опрема на возилима која омогућава надзор.

б) Оператер аеродрома ограничава број возила којима је одобрен рад на површини за кретање ваздухоплова и другим оперативним површинама на најмањи број који је потребан за безбедан и ефикасан рад аеродрома.

ц) Одобрење издато у складу са ставом а):

1) одређује делове површине за кретање ваздухоплова и других оперативних површина на којима возило може да ради;

2) остаје важеће све док су испуњени услови из става а).

д) Оператер аеродрома додељује позивни знак возилу које је добило одобрење за рад на аеродрому у складу са ставом а), ако се за то возило захтева да буде опремљено радио-станицом. Позивни знак додељен возилу:

1) не сме да изазива забуну у погледу идентификације;

2) мора да одговара својој функцији;

3) за возила која се крећу по маневарској површини, мора да буде координиран са јединицом пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и достављен одговарајућим организацијама на аеродрому.

е) Изузетно од става а), оператер аеродрома може да дозволи:

1) возилу које има одобрење у складу са ставом а) тач. 1) и 2), које није опремљено радио-станицом која се захтева у ставу а) тачка 3) и транспондером или другом опремом која омогућава надзор како се захтева у ставу а) тачка 4), да повремено ради у подручјима наведеним у ставу а) тач. 3) и 4), под условом да:

(i) то возило у сваком тренутку има пратњу возила са одобрењем које испуњава захтеве из става а) тачка 3) и, ако је потребно, из става а) тачка 4);

(ii) возило из пратње испуњава захтеве у погледу обележавања и осветљавања из тачке ADR.OPS.B.080;

(iii) нису на снази процедуре за рад у условима смањене видљивости, ако се праћено возило креће по маневарској површини;

- 2) привремени улазак возила на аеродром и његов рад на површини за кретање ваздухоплова или другим оперативним површинама могућ је под следећим условима:
- а) визуелним прегледом возила је утврђено да његово стање не угрожава безбедност;
 - б) возило је све време праћено возилом које има одобрење и које:
 - (i) испуњава захтеве из става а) тачка 3) и, ако је потребно, из става а) тачка 4), када се креће у подручјима наведеним у ставу а) тач. 3) и 4);
 - (ii) испуњава захтеве у погледу обележавања и осветљавања из тачке ADR.OPS.B.080;
 - ц) нису на снази процедуре за рад у условима смањене видљивости, ако се возило креће по маневарској површини.
 - ф) Оператер аеродрома:
 - 1) успоставља и примењује процедуре за:
 - (i) издавање одобрења за возила и привремене дозволе за улазак и рад возила на аеродрому;
 - (ii) додељивање позивног знака за возила;
 - (iii) праћење усаглашености возила са тачком ADR.OPS.B.026 и за предузимање одговарајућих мера, укључујући суспензију и одузимање одобрења за возило или привремене дозволе за рад возила;
 - 2) води одговарајуће евиденције.

ADR.OPS.B.027 Управљање возилима

- а) Возач возила на маневарској површини управља тим возилом:
 - 1) само ако му је то одобрила јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и у складу са упутствима која је дала та јединица;
 - 2) поштујући све обавезне инструкције на које упућују ознаке и знаци, осим ако му јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају не одобри другачије;
 - 3) поштујући све обавезне инструкције на које упућују светла.
- б) Возач возила на маневарској површини управља возилом према следећим правилима:
 - 1) возила хитних служби која пружају помоћ ваздухоплову у невољи добијају приоритет у односу на сав саобраћај на површинама за кретање;
 - 2) у вези са одредбама из тачке 1):
 - (i) возила и возила која вуку ваздухоплов дају предност ваздухоплову који слеће, полеће или рула;
 - (ii) возила која не вуку ваздухоплов дају предност возилима која вуку ваздухоплов;
 - (iii) возила која не вуку ваздухоплов дају предност другим возилима која не вуку ваздухоплов у складу са упутствима јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају;
 - (iv) без обзира на одредбе подтач. (i), (ii) и (iii), возила и возила која вуку ваздухоплов морају да поштују упутства које је дала јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.
 - ц) Возач возила опремљеног радио-станицом које је намењено за коришћење или се користи на маневарској површини:
 - 1) успоставља задовољавајућу двосмерну радио-комуникацију са јединицом пружаоца услуга у ваздушном саобраћају на одговарајућој фреквенцији служби у

ваздушном саобраћају пре него што уђе на маневарску површину и наставља стално да слуша додељену фреквенцију;

2) пре уласка на маневарску површину, прибавља одобрење од јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и поступа само према одобрењу које му је издала јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају. Без обзира на такво одобрење, улазак на полетно-слетну стазу или основну стазу полетно-слетне стазе или промена у одобреним операцијама, мора да буде предмет додатног посебног одобрења јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају;

3) понавља особљу пружаоца услуга у ваздушном саобраћају делове примљених упутстава које се односе на безбедност, а пренети су путем говорне комуникације; Упутства за улазак на било коју полетно-слетну стазу, рулну стазу или основну стазу полетно-слетне стазе, заустављање испред, прелазак преко њих или кретање по њима, увек морају да се понове;

4) особљу пружаоца услуга у ваздушном саобраћају понавља или потврђује пријем упутстава која не спадају у упутства из тачке 3) на начин који јасно показује да је разумео упутства и да ће поступити по њима.

д) Ако се двоуми око позиције возила у односу на маневарску површину, возач возила које се креће на маневарској површини:

1) обавештава јединицу пружаоца услуга у ваздушном саобраћају о околностима, укључујући и последњу познату позицију;

2) истовремено, осим ако је добио друго упутство од јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, напушта полетно-слетну стазу, рулну стазу или други део маневарске површине на безбедну удаљеност, што је брже могуће;

3) зауставља возило након поступака наведених у тач. 1) и 2).

е) Возач возила на маневарској површини:

1) ако управља возилом на основној стази полетно-слетне стазе када је та полетно-слетна стаза у употреби за слетање или полетање, не прилази полетно-слетној стази ближе од растојања на којем је постављена позиција за чекање за излазак на полетно-слетну стазу или било која позиција за чекање на саобраћајници за ту полетно-слетну стазу;

2) ако се полетно-слетна стаза користи за слетање или полетање, не вози возило:

(i) на делу основне стазе полетно-слетне стазе који се продужава изван крајева те полетно-слетне стазе;

(ii) на заштитним површинама крајева те полетно-слетне стазе;

(iii) по претпољу, ако постоји, на удаљености која би угрозила ваздухоплов у ваздуху.

ф) Ако аеродром тако захтева, возач возила на платформи које је опремљено радио-станицом:

1) успоставља задовољавајућу двосмерну радио-комуникацију са одговорном јединицом коју је одредио оператер аеродрома пре уласка на платформу;

2) одржава стално слушање додељене фреквенције.

г) Возач возила на платформи управља возилом у складу са следећим:

1) само уз одобрење одговорне јединице коју је одредио оператер аеродрома и у складу са упутствима које је она издала;

2) поштује све обавезне инструкције на које упућују ознаке и знаци, осим ако му одговорна јединица коју је одредио оператер аеродрома одобри другачије;

3) поштује све обавезне инструкције на које упућују светла;

4) даје предност возилима хитних служби, ваздухоплову који рула, припрема се за рулање или који се гура или вуче;

5) даје предност другим возилима у складу са локалним прописима;

б) увек даје предност возилима хитних служби која реагују у ванредној ситуацији.

х) Возач возила на површини за кретање ваздухоплова и другим оперативним површинама:

1) управља возилом у складу са установљеним ограничењима брзине и путањама за вожњу;

2) током вожње се не бави активностима које га ометају или му одвлаче пажњу;

3) поштује захтеве који се односе на комуникацију и оперативне процедуре из аеродромског приручника.

и) Возач возила које прати друго возило обезбеђује да возач праћеног возила управља возилом у складу са датим упутствима;

ј) Возач возила паркира возило само у подручјима које је за то одредио оператер аеродрома;

к) Оператер аеродрома успоставља и примењује процедуре којима обезбеђује да возачи који возе по површини за кретање ваздухоплова и другим оперативним површинама поштују одредбе из ст. а) - ј).

ADR.OPS.B.028 Вуча ваздухоплова

Оператер аеродрома:

а) успоставља процедуре за маневрисање ваздухоплова и одређује путање које ће се користити за вучу ваздухоплова на површини за кретање ваздухоплова у циљу безбедности;

б) обезбеђује пружање одговарајућих упутстава током операција вуче;

ц) обезбеђује да ваздухоплов који се вуче има упаљена светла током операција вуче у складу са одредбама из тачке SERA.3215 Анекса Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012;

д) успоставља и примењује процедуре којима обезбеђује одговарајућу комуникацију и координацију између организације која обавља операцију вуче, јединице која пружа услуге управљања платформом и јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, у зависности од тога шта је примењиво на операцију вуче;

е) успоставља и примењује процедуре како би се осигурала безбедност операција вуче у неповољним метеоролошким условима, укључујући ограничење или забрану таквих операција.

ADR.OPS.B.029 Знање језика

а) Лице које је дужно да у складу са тачком ADR.OPS.B.024 докаже знање језика, мора то знање доказати најмање на оперативном нивоу и то у смислу коришћења фразеологије и коришћења обичног језика, у складу са ставом б), за:

1) енглески језик; и

2) било који други језик или језике који се на аеродрому користе у радио-комуникацији са јединицом пружаоца услуга у ваздушном саобраћају на том аеродрому.

б) Подносилац захтева мора да докаже способност да:

1) успешно комуницира у ситуацијама комуникације само гласом и у ситуацијама комуникације „лицем у лице”;

2) прецизно и јасно комуницира у вези општих тема и тема у вези посла;

3) користи одговарајуће начине комуникације за размену порука и препознаје и решава неспоразуме у општем контексту или у вези посла;

4) успешно савладава језичке проблеме настале услед компликације или неочекиваног развоја догађаја до којих долази приликом уобичајене ситуације у току рада или комуникацијских задатака са којима су већ упознати;

5) употребљава дијалект или нагласак који је разумљив у ваздухопловној заједници.

ц) Знање језика се доказује сведочанством издатим од стране организације која је спровела оцењивање, у којем се наводи језик или језици, ниво или нивои знања и датум оцењивања.

д) Изузев у случају лица која су доказала знање језика на експертском нивоу, знање језика се поново оцењује:

1) сваке четири године од датума оцењивања, ако је доказани ниво оперативни ниво;

2) сваких шест година од датума оцењивања, ако је доказани ниво напредни ниво.

е) Доказивање знања језика се обавља методом оцењивања, која обухвата:

1) поступак који се користи за оцењивање;

2) квалификације испитивача који спроводе оцењивање знања језика;

3) жалбени поступак.

ф) Оператер аеродрома обезбеђује курсеве језика како би одржао потребан ниво знања језика свог особља.

г) Одступајући од става а), држава чланица може да одлучи да знање енглеског језика не мора да се захтева за особље из тачке ADR.OPS.B.024, за сврхе радио-комуникације са јединицом пружаоца услуга у ваздушном саобраћају одређеног аеродрома. У том случају, она спроводи безбедносну процену која обухвата један или више аеродрома.

х) Оператер аеродрома може да изда одобрење лицу које није доказало усаглашеност са ст. а) и б):

1) до 7. јануара 2026. године, у погледу енглеског језика;

2) до 7. јануара 2023. године, у погледу било којег другог језика, осим енглеског.”.

Члан 14.

У Прилогу 1, у Анексу IV, тачка ADR.OPS.B.025 брише се.

Члан 15.

У Прилогу 1, у Анексу IV, тачка ADR.OPS.B.030 мења се и гласи:

„ADR.OPS.B.030 Систем вођења и контроле кретања по површинама

а) Оператер аеродрома обезбеђује да на аеродрому постоји систем вођења и контроле кретања по површинама.

б) Као део система вођења и контроле кретања по површинама оператер аеродрома, у сарадњи са пружаоцем услуга у ваздушном саобраћају, процењује потребу за успостављањем стандардних путања за рулање ваздухоплова на аеродрому. Ако постоје стандардне путање, оператер аеродрома:

1) обезбеђује да су оне одговарајуће и погодне за аеродромски саобраћај, изглед аеродрома и предвиђене операције на аеродрому, као и да су правилно одређене;

2) пружа одговарајуће информације пружаоцу услуга ваздухопловног информисања ради објављивања у AIP.

ц) Ако систем вођења и контроле кретања по површинама захтева употребу транспондера у ваздухопловима на површини за кретање ваздухоплова, оператер аеродрома координира са пружаоцем услуга у ваздушној пловидби:

1) одговарајуће поступке за рад са транспондером које морају да поштују оператери ваздухоплова;

2) пружање одговарајућих информација пружаоцу услуга ваздухопловног информисања ради објављивања у *AIP*.”.

Члан 16.

У Прилогу 1, у Анексу IV, после тачке ADR.OPS.B.030 додају се тач. ADR.OPS.B.031 и ADR.OPS.B.033, које гласе:

„ADR.OPS.B.031 Комуникације

а) Возила комуницирају са јединицом пружаоца услуга у ваздушном саобраћају у складу са примењивим захтевима Секције 14 Анекса Сprovedбене уредбе (ЕУ) бр. 923/2012.

б) Оператер аеродрома, у сарадњи са пружаоцем услуга у ваздушном саобраћају, успоставља процедуре за комуникацију, укључујући:

1) фреквенције и језик или језике који ће се користити за комуникацију између јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и возила која ће се кретати или се крећу по маневарској површини;

2) комуникацију између јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и пешака који ће се кретати или се крећу по маневарској површини;

3) ширење значајних информација у вези аеродрома које могу да утичу на безбедност операција на маневарској површини, употребом радио-комуникација;

4) сигнале и друга средства комуникације која ће се користити у свим условима видљивости, у случају проблема са радио-комуникацијом између јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и возила или пешака на маневарској површини.

ADR.OPS.B.033 Контрола пешака

а) Оператер аеродрома успоставља и примењује процедуре којима:

1) ограничава приступ површини за кретање ваздухоплова и другим оперативним површинама само на лица чије дужности захтевају да имају приступ тим подручјима;

2) обезбеђује да је тим лицима дозвољен приступ таквим подручјима без пратње само ако су завршила одговарајућу обуку и доказала своју стручност;

3) контролише кретање лица на платформи и обезбеђује да су путници који се укрцавају у ваздухоплов или искрцавају из ваздухоплова или који морају да пешаче до платформе или од платформе или да прелазе платформу:

(i) у пратњи обученог и стручног особља;

(ii) без приступа паркираном ваздухоплову и активностима земаљског опслуживања;

(iii) заштићени од ваздухоплова који је у погону, укључујући утицај његових мотора, као и од возила или других активности.

б) Оператер аеродрома успоставља и примењује процедуре којима обезбеђује:

1) правилан и безбедан улазак на маневарску површину и рад на њој за лица чији задаци захтевају приступ овом подручју без возила;

2) да то особље:

(i) буде прописно опремљено, укључујући одећу високе уочљивости, средства за оријентацију и средства за двосмерну комуникацију са јединицом

пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и одговарајућом јединицом оператера аеродрома током таквих операција;
(ii) прибави одобрење од јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају пре уласка на маневарску површину. Без обзира на то одобрење, улазак на полетно-слетну стазу или основну стазу полетно-слетне стазе или промене у одобреним операцијама морају да буду предмет додатног посебног одобрења од стране јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају;
(iii) не приступа маневарској површини када су на снази процедуре за рад у условима смањене видљивости.”.

Члан 17.

У Прилогу 1, у Анексу IV, тачка ADR.OPS.B.035 мења се и гласи:

„ADR.OPS.B.035 Рад у зимским условима

а) У случају када се очекује да ће аеродром радити у условима у којима се снег, лапавица или лед могу накупљати на површини за кретање ваздухоплова, оператер аеродрома израђује и примењује план за чишћење снега. Као део плана за чишћење снега, оператер аеродрома је дужан да:

1) пропише употребу средстава којима се уклања или спречава формирање леда или мраза или којима се побољшавају карактеристике трења на површини полетно-слетне стазе;
2) обезбеди, докле год је то разумно могуће, уклањање снега, лапавице или леда са полетно-слетних стаза у употреби и са осталих делова површина за кретање које су намењене да се користе за операције ваздухоплова.

б) Оператер аеродрома обезбеђује да се у *AIP* објаве следеће информације:

1) расположивост опреме за уклањање снега и операције за контролу снега и леда;
2) статус одобрења, ако је примењиво, за употребу посебно припремљених зимских полетно-слетних стаза;
3) тип материјала који се користи за третирање површине за кретање ваздухоплова.”.

Члан 18.

У Прилогу 1, у Анексу IV, после тачке ADR.OPS.B.035 додају се тач. ADR.OPS.B.036 и ADR.OPS.B.037, које гласе:

„ADR.OPS.B.036 Операције на посебно припремљеним зимским полетно-слетним стазама

а) Оператер аеродрома може, уз претходно одобрење надлежне власти, да успостави и примењује процедуре за операције авиона на посебно припремљеним зимским полетно-слетним стазама, ако је врста контаминирајуће материје компактни снег или лед. Посебно припремљене зимске полетно-слетне стазе се могу у основи означити као *RWYCC 4*; међутим, ако се обрадом не постигне *RWYCC 4*, примењује се уобичајени поступак у складу са тачком ADR.OPS.B.037;

б) Да би добио претходно одобрење надлежне власти, оператер аеродрома је дужан да:

1) успостави процедуре које укључују следеће:

(i) врсту опреме или врсту, квалитет и количину материјала, или обоје, који се користе да би се побољшало стање површине полетно-слетне стазе и метод њихове примене;
(ii) праћење метеоролошких параметара;

- (iii) управљање расутим контаминирајућим материјама;
- (iv) оцену постигнутих резултата;
- 2) од најмање једног оператера авиона прибави податке о авиону који се односе на перформансе заустављања на полетно-слетној стази која је посебно третирана;
- 3) анализира и обрађује податке добијене у складу са тачком 2), како би доказао могућност да постигне стање полетно-слетне стазе које је у складу са датим *RWYCC*;
- 4) успостави програм одржавања који обухвата и превентивно и корективно одржавање за опрему која се користи за постизање уједначених перформанси.
- ц) Оператер аеродрома успоставља и примењује програм за праћење континуиране делотворности процедуре. У програму се користе извештаји о кочењу добијени из података о авиону, који се пореде са објављеним стањем полетно-слетне стазе.
- д) Оператер аеродрома оцењује учинак зимских операција на крају зимске сезоне како би идентификовао потребу за:
 - 1) додатним захтевима за обуку;
 - 2) ажурирањем процедура;
 - 3) додатном или друкчијом опремом или материјалима.

ADR.OPS.B.037 Процена стања површине полетно-слетне стазе и додела кода стања полетно-слетне стазе

Ако су на површини полетно-слетне стазе присутне контаминирајуће материје набројане у тачки ADR.OPS.A.060 подтач. а) - е), оператер аеродрома:

- а) додељује *RWYCC* заснован на типу и дубини контаминирајуће материје и температури;
- б) прегледа полетно-слетну стазу увек кад је могуће да се стање површине полетно-слетне стазе променило услед метеоролошких услова, процењује стање површине полетно-слетне стазе и додељује нови *RWYCC*;
- ц) користи специјални извештај из ваздуха као сигнал за поновну процену *RWYCC*.”.

Члан 19.

У Прилогу 1, у Анексу IV, тачка ADR.OPS.B.080 мења се и гласи:

„ADR.OPS.B.080 Обележавање и осветљавање возила и других покретних објеката

а) Оператер аеродрома обезбеђује да су возила и други покретни објекти, изузев ваздухоплова, на површини за кретање ваздухоплова на аеродрому:

1) обележени уочљивим бојама или натписима на погодним местима, заставицама одговарајуће величине, карираним дезеном и контрастним бојама;

2) осветљени светлима за обележавање препрека ниског интензитета, чији тип и карактеристике одговарају њиховој функцији, ако се возила и аеродром користе ноћу или у условима смањене видљивости. Боја светала мора да буде следећа:

- (i) блескајуће плава за возила хитних служби или обезбеђивања;
- (ii) блескајуће жута за остала возила, укључујући „*follow-me*” возила;
- (iii) стално црвено за објекте са ограниченом покретљивошћу.

б) Оператер аеродрома може да изузме од става а) опрему за сервисирање ваздухоплова и возила која се користе само на платформама.”.

Члан 20.

У Прилогу 1, у Анексу IV, тачка ADR.OPS.C.005 мења се и гласи:

„ADR.OPS.C.005 Одржавање - Опште

а) Оператер аеродрома успоставља и спроводи програм одржавања који, по потреби, укључује превентивно одржавање, како би се аеродромски објекти, системи и опрема неопходни за операције на аеродрому одржавали у стању које не утиче на безбедност, редовност или ефикасност ваздушне пловидбе. Садржај и спровођење програма одржавања мора да узме у обзир начела људског фактора.

б) Оператер аеродрома обезбеђује одговарајућа и довољна средства за делотворно спровођење програма одржавања.”.

Члан 21.

У Прилогу 1, у Анексу IV, после тачке ADR.OPS.C.005 додаје се тачка ADR.OPS.C.007, која гласи:

„ADR.OPS.C.007 Одржавање возила

а) Оператер аеродрома:

1) успоставља и спроводи програм одржавања за спасилачко-ватрогасна возила, који обухвата превентивно одржавање и поштовање начела људског фактора, да би обезбедио ефикасност возила и њихове опреме и усклађеност са захтеваним временом одзива током радног века возила;

2) обезбеђује спровођење програма одржавања за остала његова возила која се користе на површини за кретање ваздухоплова или другим оперативним површинама.

б) Оператер аеродрома:

1) успоставља процедуре за подршку спровођењу програма одржавања из става а);

2) обезбеђује одговарајућа и довољна средства и објекте за његово ефикасно спровођење;

3) води евиденције о одржавању за свако возило.

ц) Оператер аеродрома обезбеђује да организације које раде или пружају услуге на аеродрому:

1) одржавају своја возила која се користе на површини за кретање ваздухоплова или другим оперативним површинама у складу са успостављеним програмом одржавања, укључујући превентивно одржавање;

2) воде одговарајућу евиденцију о одржавању.

д) Оператер аеродрома обезбеђује да се неисправна возила не користе за рад.”.

Члан 22.

У Прилогу 1, у Анексу IV, тач. ADR.OPS.C.010 и ADR.OPS.C.015 мењају се и гласе:
„ADR.OPS.C.010 Одржавање коловозних застора, осталих површина на земљи и система за одводњу

а) Оператер аеродрома прегледа све површине за кретање ваздухоплова, укључујући коловозне засторе (полетно-слетне стазе, рулне стазе и платформе), суседна подручја и систем за одводњу, како би редовно процењивао њихово стање у оквиру програма превентивног и корективног одржавања аеродрома.

б) Оператер аеродрома:

1) одржава све површине за кретање ваздухоплова како би избегао и уклонио сав *FOD* који би могао да проузрокује оштећење ваздухоплова или да негативно утиче на рад система ваздухоплова;

2) одржава површину полетно-слетних стаза, рулних стаза и платформи, како би спречио настанак неправилности које би могле да проузрокују штету;

3) одржава полетно-слетну стазу у таквом стању да коефицијент трења на њеној површини задовољава или премашује минималне стандарде;

4) периодично прегледа и документује коефицијент трења полетно-слетне стазе у сврху одржавања. Учесталост тих прегледа мора да буде довољна за утврђивање тренда коефицијента трења на површини полетно-слетне стазе;

5) предузима меру корективног одржавања да би спречио да коефицијент трења на целој полетно-слетној стази или њеном делу, када није контаминирана, падне испод минималних стандарда.

ADR.OPS.C.015 Одржавање визуелних средстава и електричних система

а) Оператер аеродрома успоставља и спроводи програм превентивног и корективног одржавања како би се обезбедила исправност електричних система и расположивост енергетског напајања свих неопходних објеката аеродрома, на начин који обезбеђује безбедност, редовност и ефикасност ваздушне пловидбе.

б) Оператер аеродрома успоставља и спроводи програм превентивног и корективног одржавања како би се обезбедила исправност појединачних светала и поузданост система светала на аеродрому, на начин који обезбеђује континуитет вођења и контроле ваздухоплова и возила, и то:

1) За полетно-слетну стазу за прецизан прилаз категорије II или III, систем превентивног одржавања мора да има за циљ да су, током целокупног периода операција категорије II или III, сва прилазна светла и светла полетно-слетне стазе исправна и да је, у сваком случају, најмање:

(i) 95% светала исправно у сваком од следећих елемената:

(A) систем прилазних светала за прецизан прилаз категорија II и III, до 450 m;

(B) светла осе полетно-слетне стазе;

(C) светла прага полетно-слетне стазе;

(D) ивична светла полетно-слетне стазе.

(ii) 90% светала исправно у светлима зоне додира;

(iii) 85% светала исправно у систему прилазних светала изван 450 m;

(iv) 75% светала исправно у светлима краја полетно-слетне стазе.

2) Светла чија је неисправност дозвољена у складу са тачком 1) не смеју да мењају основну конфигурацију система светала.

3) Није дозвољено да суседна светла буду неисправна, осим у пречки или попречној пречки, где је дозвољено да два суседна светла буду неисправна.

4) За пречку за заустављање на позицији за чекање за излазак на полетно-слетну стазу на споју са полетно-слетном стазом која се користи за летење у условима када је видљивост дуж полетно-слетне стазе мања од 550 m, систем превентивног одржавања који се примењује мора да има следеће циљеве:

(i) највише два светла могу да буду неисправна;

(ii) два суседна светла не могу да буду неисправна, осим ако је растојање између светала значајно мање од прописаног.

5) За рулну стазу намењену за употребу у условима када је видљивост дуж полетно-слетне стазе мања од 550 *m*, систем превентивног одржавања који се примењује мора да има за циљ да два суседна светла на оси рулне стазе не буду неисправна.

б) За полетно-слетну стазу за прецизан прилаз категорије I, систем превентивног одржавања који се примењује мора да има за циљ да, током операција у условима категорије I, сва прилазна светла и светла полетно-слетне стазе буду исправна и да у сваком случају:

(i) најмање 85% светала буде исправно у сваком од следећих система:

(A) систем прилазних светала за прецизан прилаз категорије I;

(B) светла прага полетно-слетне стазе;

(Ц) ивична светла полетно-слетне стазе;

(Д) светла краја полетно-слетне стазе.

(ii) није дозвољено да два суседна светла буду неисправна, осим ако је растојање између светала значајно мање од прописаног.

7) За полетно-слетну стазу намењену за полетање у условима када је видљивост дуж полетно-слетне стазе мања од 550 *m*, систем превентивног одржавања који се примењује мора да има за циљ да су, током било ког периода операција, сва светла полетно-слетне стазе исправна и да у сваком случају:

(i) најмање:

(A) 95% светала буде исправно у светлима осе полетно-слетне стазе (ако их има) и у ивичним светлима полетно-слетне стазе;

(B) 75% светала буде исправно у светлима краја полетно-слетне стазе.

(ii) није дозвољено да два суседна светла буду неисправна.

8) За полетно-слетну стазу намењену за полетање у условима видљивости дуж полетно-слетне стазе од 550 *m* или више, систем превентивног одржавања који се примењује мора да има за циљ да су, током било ког периода операција, сва светла полетно-слетне стазе исправна и да у сваком случају:

(i) најмање 85% светала буде исправно у ивичним светлима полетно-слетне стазе и светлима краја полетно-слетне стазе;

(ii) није дозвољено да два суседна светла буду неисправна.

9) За полетно-слетну стазу са постављеним визуелним показивачем нагиба прилаза, систем превентивног одржавања који се примењује мора да има за циљ да су, током било ког периода операција, све светлосне јединице исправне. Јединица се сматра неисправном ако је број неисправних светала толики да јединица не пружа вођење ваздухоплова како је предвиђено.

ц) За потребе става б), светло се сматра неисправним:

1) ако је просечан интензитет главног снопа светлости мањи од 50% вредности наведене у сертификационим захтевима које је издала Агенција. За светлосне уређаје код којих је пројектовани просечан интензитет главног светлосног снопа изнад вредности наведене у сертификационим захтевима које је издала Агенција, 50% вредности ће се односити на ту пројектовану вредност.

2) ако недостаје или је оштећен филтер светиљке или светло не производи светлосни сноп исправне боје.

д) Оператер аеродрома успоставља и спроводи програм превентивног и корективног одржавања који обезбеђује исправност и поузданост система ознака и знакова на аеродрому, на начин да се обезбеди континуитет вођења и контроле ваздухоплова и возила.

е) Активности на изградњи или одржавању се не смеју одвијати у близини аеродромских електричних система када су на аеродрому на снази процедуре за рад у условима смањене видљивости.

ф) Оператер аеродрома обезбеђује:

1) да програми превентивног одржавања наведени у ст. а), б) и д) садрже одговарајуће прегледе и провере појединачних елемената сваког система и самог система, који се изводе у складу са успостављеним процедурама и у дефинисаним интервалима и да одговарају предвиђеним операцијама и систему.

2) да се предузимају одговарајуће корективне мере ради отклањања свих утврђених недостатака.

г) Оператер аеродрома мора да води евиденцију о одговарајућим активностима одржавања.”.

Члан 23.

У Прилогу 2 (Сертификациони захтеви за аеродроме CS-ADR-DSN), сертификациони захтев CS ADR-DSN.A.001 мења се и гласи:

„CS ADR-DSN.A.001 Примена

Сертификациони захтеви (CSs) и одговарајуће Упутство (GM) се примењују на аеродроме који су обухваћени Уредбом (ЕУ) бр. 2018/1139 (Основна уредба).”.

Члан 24.

У Прилогу 2, сертификациони захтев CS ADR-DSN.A.002 мења се и гласи:
„CS ADR-DSN.A.002 Дефиниције

За потребе CS-ADR-DSN, примењују се следеће дефиниције:

„**Тачност**” је степен подударности између процењене или измерене вредности и стварне вредности.

„**Аеродром**” је свако дефинисано подручје (укључујући све објекте, инсталације и опрему), на копну или на води или на фиксној, приобалној или плутајућој структури, које је у целини или делимично намењено за слетање, полетање и кретање ваздухоплова.

„**Аеродромски фар**” је ваздухопловни фар који се користи за лоцирање аеродрома из ваздуха.

„**Надморска висина аеродрома**” је надморска висина највише тачке на површини за слетање.

„**Аеродромска опрема**” је свака опрема, апарат, прибор, софтвер или додатак који се користи или је намењен за коришћење у операцијама ваздухоплова на аеродрому.

„**Оператер аеродрома**” је свако физичко или правно лице које управља или намерава да управља једним или више аеродрома.

„**Густина саобраћаја на аеродрому**” је број кретања у средње оптерећеном сату у току дана и представља аритметичку средину броја кретања у најоптерећенијем сату у току дана за једну годину (под кретањем се подразумева полетање или слетање):

а) мала густина саобраћаја: ако број кретања у средње оптерећеном сату није већи од 15 по полетно-слетној стази или је уобичајено мањи од 20 кретања на аеродрому укупно;

б) средња густина саобраћаја: ако је број кретања у средње оптерећеном сату у опсегу од 16 до 25 по полетно-слетној стази или је уобичајено између 20 и 35 кретања на аеродрому укупно;

ц) велика густина саобраћаја: ако је број кретања у средње оптерећеном сату у опсегу од 26 и више по полетно-слетној стази или је уобичајено већи од 35 кретања на аеродрому укупно.

„Ваздухопловни фар” је ваздухопловно светло на површини земље које је стално или повремено видљиво у свим азимутима, а којим се обележава одређена тачка на површини земље.

„Ваздухопловно светло на земљи” је свако светло које служи као помоћно средство за ваздушну пловидбу, осим светала која се налазе на самом ваздухоплову.

„Авион” је ваздухоплов који је тежи од ваздуха и има моторни погон, који производи силу узгона у лету претежно аеродинамичком реакцијом на његове површине које остају фиксне у датим условима лета.

„Референтна дужина за полетање авиона” је најмања дужина која је неопходна за полетање авиона при највећој сертификованој маси на полетању, на нивоу мора, при стандардним атмосферским условима, без ветра и при нултом нагибу полетно-слетне стазе, као што је дато у приручнику за управљање авионом одобреном од стране сертификационих власти или у еквивалентним подацима које је дао произвођач авиона. Дужина означава, ако је примењиво, балансирану дужину или дужину за полетање у другим случајевима.

„Систем за заустављање” је систем који је пројектован да успори авион који је премашио полетно-слетну стазу.

„Аутономни систем за упозорење на неовлашћени излазак на полетно-слетну стазу (ARIWS)” је систем који омогућава аутономно откривање потенцијалног неовлашћеног изласка на полетно-слетну стазу у употреби или на њену заузетост и о томе непосредно упозорава летачку посаду или оператера возила.

„Ваздухоплов” је свака направа која се одржава у атмосфери услед реакције ваздуха, осим реакције ваздуха који се одбија од површине земље.

„Класификациони број ваздухоплова (ACN)” је број којим се изражава релативни ефекат који ваздухоплов има на коловозни застор за одређене стандардне категорије постељице.

„Паркинг позиција ваздухоплова” је одређени део на платформи који се користи за паркирање ваздухоплова.

„Стаза за кретање ваздухоплова до паркинг позиције” је део платформе одређен као рулна стаза, који је намењен да омогући приступ искључиво паркинг позицијама ваздухоплова.

„Платформа” је одређено подручје које је намењено за смештај ваздухоплова ради укрцавања или искрцавања путника, утовара или истовара поште или терета, снабдевања горивом, паркирања или одржавања.

„Сервисна саобраћајница на платформи” је саобраћајница која се налази на или уз платформу и намењена је искључиво за кретање возила.

„Рулна стаза на платформи” је део система рулних стаза који се налази на платформи и којим се обезбеђује путања за кретање ваздухоплова преко платформе.

„Прекинуто слетање” је маневар приликом слетања који се неочекивано прекида на било којој тачки испод висине надвишавања препрека (*OCA/H*).

„Пречка” означава три или више ваздухопловних светала на земљи постављених у попречној линији са малим размаком тако да из даљине изгледају као кратка светлосна пречка.

„Сертификациони захтеви” су технички стандарди које је усвојила Агенција, у којима се наводе начини за доказивање усклађености са Уредбом (ЕУ) бр. 2018/1139 и правилима за њено извршење и које организација може да користи у сврху сертификације.

„Претпоље” је дефинисана правоугаона површина на земљи или на води, под контролом одговарајућег тела, која је одабрана или припремљена као одговарајућа површина изнад које авион може да изведе део почетног пењања до одређене висине.

„Критична зона” је зона дефинисаних димензија која се простире око опреме за прецизни инструментални прилаз која се налази на земљи и у којој би присуство возила или ваздухоплова изазвало неприхватљив поремећај сигнала за навођење.

„Датум” је било која величина или скуп величина које могу да служе као референца или основа за израчунавање других величина (*ISO 19104*).

„Декларисане дужине” су:

- „Расположива дужина залета у полетању (*TORA*)” је дужина полетно-слетне стазе која је декларисана као расположива и одговарајућа за залет на земљи при полетању авиона.

- „Расположива дужина за полетање (*TODA*)” је расположива дужина за залет, увећана за дужину претпоља, ако постоји.

- „Расположива дужина прекинутог полетања (*ASDA*)” је расположива дужина залета за полетање, која је увећана за дужину продужетка за заустављање, ако постоји.

- „Расположива дужина за слетање (*LDA*)” је дужина полетно-слетне стазе која је декларисана као расположива и погодна за кретање авиона по земљи приликом слетања.

„Платформа за одлеђивање/спречавање залеђивања ваздухоплова” је објекат у коме се са авиона уклања иње, лед или снег (одлеђивање) да би се очистиле површине и/или да би се чисте површине авиона заштитиле од стварања иња или леда и од нагомилавања снега или лапавице (спречавање залеђивања) за одређено време.

„Позиција за одлеђивање/спречавање залеђивања ваздухоплова” је зона која се састоји од унутрашње зоне за паркирање авиона ради одлеђивања/спречавања залеђивања и спољашње зоне за маневрисање два или више покретна уређаја за одлеђивање/спречавање залеђивања.

„Зависни паралелни прилази” су истовремени прилази ка паралелним или скоро паралелним инструменталним полетно-слетним стазама ако је прописана минимална радарска раздвојеност између ваздухоплова на продуженим осама суседних полетно-слетних стаза.

„Измештени праг” је праг полетно-слетне стазе који није лоциран на почетку полетно-слетне стазе.

„Фиксно светло” је светло које има константан светлосни интензитет ако се посматра из одређене тачке.

„Остатак страног објекта (*FOD*)” је предмет на површини за кретање ваздухоплова, који нема оперативну или ваздухопловну функцију и који може да представља опасност за операције ваздухоплова.

„Ломљивост” је способност објекта да задржи своју структуру и крутост приликом одређеног максималног оптерећења, а у случајевима оптерећења већег од максимално

одређеног или приликом удара ваздухоплова - да се поломи, искриви или савије тако да представља минималну опасност по ваздухоплов.

„Ломљиви објекат” је објекат мале масе пројектован тако да ако се сломи, деформише или савије под дејством удара представља минималну опасност по ваздухоплов.

„Мраз” су кристали леда који се стварају од влаге из ваздуха на површини, чија је температура испод тачке смрзавања; разлика између мрза и леда је у томе што се кристали мрза формирају независно један од другог и због тога имају структуру која је више у облику гранула.

Напомена 1: „Испод тачке смрзавања” односи се на температуру ваздуха која је једнака или нижа од тачке смрзавања воде (0 степени Целзијуса).

Напомена 2: Под одређеним условима, мраз може да проузрокује да површина постане веома клизава и то се онда пријављује као деградација *RWYCC*.

„Нивелисана зона” је део основне стазе полетно-слетне стазе на којем нема препрека, осим одређених објеката, и који је нивелисан у циљу смањења ризика од оштећења ваздухоплова који неконтролисано скрене са полетно-слетне стазе.

„Фар опасности” је ваздухопловни фар који се користи да означи опасност за ваздушну пловидбу.

„Платформа за чекање” је одређена површина на којој ваздухоплов може да буде задржан или заобиђен да би се олакшало ефикасно кретање ваздухоплова по земљи.

„Време дејства” је очекивано време у коме ће средство за спречавање залеђивања спречити формирање леда и иња, као и нагомилавање снега на третираним површинама авиона.

„Критична тачка” је локација на површини за кретање ваздухоплова на којој су се већ догађали или на којој постоји ризик да се догоди судар или излетање са полетно-слетне стазе и где је неопходна појачана пажња од стране пилота/возача.

„Лед” је смрзнута вода или компактни снег који се претворио у лед у хладним и сувим условима.

„Идентификациони фар” је ваздухопловни фар који емитује кодирани сигнал помоћу кога се одређена тачка може идентификовати.

„Независни паралелни прилази” су истовремени прилази ка паралелним или скоро паралелним инструменталним полетно-слетним стазама за које нису прописани минимуми радарског раздвајања између ваздухоплова на продуженим осама суседних полетно-слетних стаза.

„Независна полетања са паралелних полетно-слетних стаза” су истовремена полетања са паралелних или скоро паралелних инструменталних полетно-слетних стаза.

„Инструментална полетно-слетна стаза” је једна од следећих типова полетно-слетних стаза намењених операцијама ваздухоплова који користе процедуре инструменталног прилаза:

1. „Полетно-слетна стаза за непрецизан прилаз” је полетно-слетна стаза са визуелним средствима и најмање једним невизуелним средством, намењена за операције слетања у складу са операцијама инструменталног прилаза тип *A*.

2. „Полетно-слетна стаза за прецизан прилаз категорије *I*” је полетно-слетна стаза са визуелним средствима и најмање једним невизуелним средством, намењена за операције слетања у складу са операцијама инструменталног прилаза тип *B CAT I*.

3. „Полетно-слетна стаза за прецизан прилаз категорије *II*” је полетно-слетна стаза са визуелним средствима и најмање једним невизуелним средством, намењена за операције слетања у складу са операцијама инструменталног прилаза тип *B CAT II*.

4. „Полетно-слетна стаза за прецизан прилаз категорије III” је полетно-слетна стаза са визуелним средствима и најмање једним невизуелним средством, намењена за операције слетања у складу са операцијама инструменталног прилаза тип *B CAT IIIA, IIIB* или *IIIC* до површине полетно-слетне стазе и дуж ње.

„**Међупозиција за чекање**” је одређено место намењено за контролисање саобраћаја, на коме се ваздухоплови и возила која се крећу заустављају и чекају све док од надлежне јединице контроле летења не добију одобрење да наставе даље своје кретање.

„**Изолована позиција за паркирање ваздухоплова**” је зона погодна за паркирање ваздухоплова за који се зна или сумња да је предмет незаконитог ометања или који због других разлога захтева изолацију од уобичајених активности на аеродрому.

„**Површина за слетање**” је део површине за кретање ваздухоплова намењен за слетање или полетање ваздухоплова.

„**Показивач смера слетања**” је средство којим се показује смер који је тренутно одређен за слетање и полетање.

„**Маневарска површина**” је део аеродрома одређен за полетање, слетање и рулање ваздухоплова, осим платформи.

„**Маркер**” је објекат постављен изнад нивоа земље ради упозорења на препреку или обележавања неке границе.

„**Ознака**” је симбол или група симбола постављених на површини за кретање ваздухоплова који служе за преношење ваздухопловних информација.

„**Површина за кретање ваздухоплова**” је део аеродрома који се користи за полетање, слетање и кретање ваздухоплова по земљи, а који се састоји од маневарске површине и платформе/платформи.

„**Неинструментална полетно-слетна стаза**” је полетно-слетна стаза намењена за операције ваздухоплова применом процедура за визуелни прилаз.

„**Препрека**” су сви фиксни (привремени или стални) и покретни објекти или њихови делови, који:

- су смештени на површини намењеној за кретање ваздухоплова по тлу, или
- надвишавају дефинисане површи намењене за заштиту ваздухоплова у лету, или
- се налазе изван тих дефинисаних површи и који су оцењени као опасни за ваздушну пловидбу.

„**Зона без препрека (OFZ)**” је ваздушни простор изнад унутрашње прилазне површи, унутрашњих прелазних површи и површи прекинутог слетања и онај део појаса основне стазе полетно-слетне стазе ограниченог тим површима у коме нема продора било које фиксне препреке, осим лаких и ломљивих објеката који се користе за навигацију.

„**Површ за ограничење препрека**” је површ која дефинише границе до којих се објекти могу пружати у ваздушном простору.

„**Површ за заштиту од препрека**” је површ успостављена за визуелни систем показивача нагиба прилаза изнад које није дозвољена изградња нових објекта или повећање висине постојећих објеката, осим ако ће, по мишљењу надлежне власти, нови објекат или објекат чија је висина повећана бити заклоњен постојећим непокретним објектом.

„**Оператер**” је свако физичко или правно лице које управља или намерава да управља једним или више ваздухоплова или једним или више аеродрома.

„**Спољашњи размак точкова главног стајног трапа (OMGWS)**” је растојање између спољних ивица точкова главног стајног трапа.

„Полетно-слетна стаза са коловозним застором” је полетно-слетна стаза са чврстом подлогом која се састоји од пројектованих и израђених материјала повезаних на начин да је издржљива и флексибилна или крута.

„Класификациони број коловозног застора (PCN)” је број којим се изражава носивост коловозног застора за операције без ограничења.

„Полетно-слетна стаза за прецизан прилаз” - видети „Инструментална полетно-слетна стаза”.

„Примарна полетно-слетна стаза” је полетно-слетна стаза којој се даје предност у односу на друге полетно-слетне стазе увек кад то услови дозвољавају.

„Рулна стаза за брзи излазак ваздухоплова” је рулна стаза која је повезана са полетно-слетном стазом под оштрим углом и која је пројектована тако да омогућава да авион који је слетео изађе са полетно-слетне стазе већом брзином од оних које се постижу на другим рулним стазама за излазак ваздухоплова, чиме се смањује време заузетости полетно-слетне стазе.

„Саобраћајница” је утврђена путања на површини за кретање ваздухоплова намењена искључиво за возила.

„Позиција за чекање на саобраћајници” је одређена позиција на којој може да се захтева од возила да сачека.

„Полетно-слетна стаза” је дефинисана правоугаона површина на аеродрому на копну која је намењена за слетање и полетање ваздухоплова.

„Заштитна површина краја полетно-слетне стазе (RESA)” је простор који је симетричан у односу на продужену осу полетно-слетне стазе и који се наставља на завршетак основне стазе, првенствено намењен смањењу ризика од оштећења авиона који је слетео испред или се зауставио иза полетно-слетне стазе.

„Заштитна светла полетно-слетне стазе” је светлосни систем намењен упозоравању пилота или возача да су у близини улаза на активну полетно-слетну стазу.

„Позиција за чекање за излазак на полетно-слетну стазу” је одређена позиција намењена заштити полетно-слетне стазе, површи за ограничење препрека или *ILS/MLS* критичног/осетљивог подручја, код које ваздухоплови у рулању и возила морају стати и задржати позицију, осим ако аеродромска контрола летења не одреди другачије.

„Основна стаза полетно-слетне стазе” је одређена површина, укључујући полетно-слетну стазу и продужетак за заустављање, ако постоји, која је намењена:

- смањењу ризика од оштећења ваздухоплова који је неконтролисано скренуо са полетно-слетне стазе; и

- заштити ваздухоплова који је надлеће за време полетања односно слетања.

„Окретница на полетно-слетној стази” је одређена површина уз полетно-слетну стазу на аеродрому на копну, која је намењена за окретање ваздухоплова за 180 степени.

„Тип полетно-слетне стазе” је инструментална полетно-слетна стаза или неинструментална полетно-слетна стаза.

„Видљивост дуж полетно-слетне стазе (RVR)” је растојање до којег пилот ваздухоплова који се налази на оси полетно-слетне стазе може да види ознаке на површини полетно-слетне стазе или светла која означавају полетно-слетну стазу или њену осу.

„Осетљива зона” је зона која се простире ван граница критичне зоне и у којој паркирање и/или кретање ваздухоплова или возила утиче на сигнал за навођење до те мере да може постати неприхватљив за ваздухоплов који користи тај сигнал.

„Заштитни појас” је површина уз ивицу коловозног застора полетно-слетне стазе припремљена тако да омогући прелаз између коловозног застора и суседне површине.

„Знак”:

- Непроменљиви знак је знак који приказује само једну поруку;
- Променљиви знак је знак који има могућност приказа неколико унапред одређених порука или ниједне поруке.

„Сигнална зона” је зона на аеродрому која се користи за приказивање сигнала са земље.

„Лапавица” је снег који је толико засићен водом да се вода цеди када се узме у руку или прска околу ако се снажно згази.

„Снег” (на земљи):

- „Сув снег” је снег од којег није могуће лако направити грудву.
- „Влажан снег” је снег који садржи довољно воде да је могуће направити добро збијену, чврсту грудву из које се не цеди вода.
- „Компактни снег” је снег који је збијен у чврсту масу такву да се гуме авиона, при радним притисцима и оптерећењима, крећу по површини, а да је при томе даље не збијају у знатној мери, нити стварају колотраге.

„Стајаћа вода” је вода дубља од 3 *mm*.

Напомена: Текућа вода која је дубља од 3 *mm* се, према конвенцији, пријављује као „стајаћа вода”.

„Продужетак за заустављање” је одређена правоугаона површина на земљи на крају расположиве дужине залета у полетању, припремљена тако да буде погодна површина на којој ваздухоплов може да се заустави у случају прекинутог полетања.

„Површинско трење” је отпор који површина пружа кретању једног тела које је са њом у контакту.

„Време пребацивања на резервно напајање (светла)” је време које је потребно да интензитет светла мерен у датом правцу падне за 50% и да се повећа за 50% током промена напајања, ако осветљење ради при интензитетима од 25% или више.

„Полетно-слетна стаза за полетање” је полетно-слетна стаза искључиво намењена полетању.

„Рулна стаза” је одређена површина на аеродрому на копну која је намењена за рулање ваздухоплова и која служи за повезивање различитих делова аеродрома, укључујући:

- стазу за кретање ваздухоплова до паркинг позиције;
- рулну стазу на платформи;
- рулну стазу за брзи излазак ваздухоплова.

„Укрштање рулних стаза” је укрштање две или више рулних стаза.

„Основна стаза рулне стазе” је површина, укључујући рулну стазу, чија је намена да заштити ваздухоплов који се креће по рулној стази и смањи ризик оштећења ваздухоплова који случајно скрене са рулне стазе.

„Праг полетно-слетне стазе” је почетак оног дела полетно-слетне стазе који се користи за слетање.

„Зона додира” је део полетно-слетне стазе иза прага где авиони при слетању први пут додирну полетно-слетну стазу.

„Операција инструменталног прилаза тип А” је операција инструменталног прилаза са минималном висином одлуке или висином одлуке на или изнад 75 *m* (250 *ft*);

„Операција инструменталног прилаза тип В” је операција инструменталног прилаза са висином одлуке испод 75 m (250 ft). Операције инструменталног прилаза тип В се деле на следећи начин:

1. Категорија I (CAT I): висина одлуке не нижа од 60 m (200 ft), при видљивости не мањој од 800 m или при видљивости дуж полетно-слетне стазе не мањој од 550 m ;
2. Категорија II (CAT II): висина одлуке нижа од 60 m (200 ft), али не нижа од 30 m (100 ft) и ако видљивост дуж полетно-слетне стазе није мања од 300 m ;
3. Категорија IIIА (CAT IIIА): висина одлуке нижа од 30 m (100 ft) или без висине одлуке, ако видљивост дуж полетно-слетне стазе није мања од 175 m ;
4. Категорија IIIВ (CAT IIIВ): висина одлуке нижа од 15 m (50 ft) или без висине одлуке, ако је видљивост дуж полетно-слетне стазе мања од 175 m , али није мања од 50 m ;
5. Категорија IIIС (CAT IIIС): без висине одлуке и без ограничења видљивости дуж полетно-слетне стазе.

„Визуелна средства” су показивачи и сигнални уређаји, ознаке, светла, знаци и маркери или њихове комбинације.

„Визуелни систем показивача нагиба прилаза” је систем светала постављених тако да омогуће визуелно навођење у понирању приликом прилаза полетно-слетној стази.

„Влажан лед” је лед на чијој је површини вода или лед који се топи.

Напомена: Смрзнуте падавине у комбинацији са влажним ледом могу да проузрокују услове на полетно-слетној стази који утичу на перформансе авиона. Влажан лед може да проузрокује да површина постане веома клизава. Тада се пријављује деградација *RWYCC*.”.

Члан 25.

У Прилогу 2, у сертификационом захтеву CS ADR-DSN.B.165 тачка б) мења се и гласи:

„б) Непокретни објекти, осим визуелних средстава потребних за навигацију или оних који се захтевају за безбедност ваздухоплова, а који морају бити смештени на основној стази полетно-слетне стазе и који задовољавају одговарајуће захтеве у погледу ломљивости из Поглавља Т, не смеју да се налазе на основној стази полетно-слетне стазе:

- 1) на растојању до $77,5\text{ m}$, са обе стране осе полетно-слетне стазе за прецизан прилаз категорије I, II или III ако је кодни број 4 и кодно слово F; или
- 2) на растојању до 60 m , са обе стране осе полетно-слетне стазе за прецизан прилаз категорије I, II или III ако је кодни број 3 или 4; или
- 3) на растојању до 45 m , са обе стране осе полетно-слетне стазе за прецизан прилаз категорије I ако је кодни број 1 или 2.”.

Члан 26.

У Прилогу 2, у сертификационом захтеву CS ADR-DSN.M.626 тачка а) мења се и гласи:

„а) Локација и састав:

- 1) Једноставни систем прилазних светала се састоји од реда светала на продуженој оси полетно-слетне стазе који се протеже, кад год је то могуће, на растојању од најмање 420 m од прага, са редом светала који формира попречну пречку дужине 18 m или 30 m , на растојању од 300 m од прага (видети слику М-1).
- 2) Сертификациони захтеви се односе на основне карактеристике једноставних система прилазних светала. За одређене аспекте ових система, дозвољена су

одређена одступања; нпр. у погледу растојања између светала осе и попречних пречки.”.

Члан 27.

У Прилогу 2, у сертификационом захтеву CS ADR-DSN.M.630 тачка ц) подтачка 2) реч: „CS ADR-DSN.S.895” замењује се речју: „ADR.OPS.C.015”.

Члан 28.

У Прилогу 2, у сертификационом захтеву CS ADR-DSN.M.635 тачка а) подтачка 1) и тачка б) подтач. 1) и 3) реч: „CS ADR-DSN.S.895” замењује се речју: „ADR.OPS.C.015”.

У називу слике М-3Б. реч: „CS ADR-DSN.S.895” замењује се речима: „ADR.OPS.C.015 став б) тач. 1) - 3)”.

Члан 29.

У Прилогу 2, у сертификационом захтеву CS ADR-DSN.M.690 тачка ц) реч: „CS ADR-DSN.U.895” замењује се речима: „ADR.OPS.C.015 став б) тач. 1) - 3)”.

Члан 30.

У Прилогу 2, у сертификационом захтеву CS ADR-DSN.M.705 тачка а) мења се и гласи:

„а) Примена: Светла продужетка за заустављање се постављају на продужетку за заустављање који је намењен да се користи ноћу или у условима видљивости дуж полетно-слетне стазе која износи мање од 800 м.”.

Члан 31.

У Прилогу 2, сертификациони захтев CS ADR-DSN.Q.850 мења се и гласи:
„CS ADR-DSN.Q.850

Намерно остављено празно”.

Члан 32.

У Прилогу 2, у сертификационом захтеву CS ADR-DSN.Q.851 тачка ц) подтачка 2) под (v) речи: „на локацијама” замењују се речима: „у случајевима”.

У тачки ц) подтачка 2) под (v) (Ц) реч: „средњег” замењује се речју: „ниског”.

Члан 33.

У Прилогу 2, у сертификационом захтеву CS ADR-DSN.Q.852 тачка б) реч: „CS.ADR-DSN.Q.846 б)” замењује се речју: „CS.ADR-DSN.Q.845 б)”.

Члан 34.

У Прилогу 2, у сертификационом захтеву CS ADR-DSN.R.855 тачка д) реч: „обришу” замењује се речима: „физички уклоне”.

Члан 35.

У Прилогу 2, у сертификационом захтеву CS ADR-DSN.S.880 табела С-1. се замењује следећом табелом:

Полетно-слетна стаза	Системи који захтевају напајање	Максимално време пребацивања на резервно напајање
Неинструментална	Визуелни показивачи нагиба прилаза ^а Ивица полетно-слетне стазе ^б Праг полетно-слетне стазе ^б Крај полетно-слетне стазе ^б Препрека ^а Крај продужетка за заустављање Ивице продужетка за заустављање	Видети CS ADR-DSN.S.875 д) и CS ADR-DSN.S.880 д)
Непрецизан прилаз	Систем прилазних светала Визуелни показивачи нагиба прилаза ^{а, д} Ивица полетно-слетне стазе ^д Праг полетно-слетне стазе ^д Крај полетно-слетне стазе ^д Препрека ^а Крај продужетка за заустављање Ивице продужетка за заустављање	15 секунди 15 секунди 15 секунди 15 секунди 15 секунди 15 секунди 15 секунди
Прецизан прилаз категорија I	Систем прилазних светала Ивица полетно-слетне стазе ^д Визуелни показивачи нагиба прилаза ^{а, д} Праг полетно-слетне стазе ^д Крај полетно-слетне стазе Примарна рулна стаза ^а Препрека ^а Крај продужетка за заустављање Ивице продужетка за заустављање	15 секунди 15 секунди 15 секунди 15 секунди 15 секунди 15 секунди 15 секунди
Прецизан прилаз категорија II/III	Систем прилазних светала до 300 <i>m</i> Други делови система прилазних светала Препрека ^а Ивица полетно-слетне стазе Праг полетно-слетне стазе Крај полетно-слетне стазе Оса полетно-слетне стазе Зона додира полетно-слетне стазе Заштитна светла полетно-слетне стазе Све пречке за заустављање Примарна рулна стаза Крај продужетка за заустављање Ивице продужетка за заустављање	1 секунда 15 секунди 15 секунди 15 секунди 1 секунда 1 секунда 1 секунда 1 секунда 1 секунда 15 секунди 1 секунда 15 секунди 1 секунда 15 секунди
Полетно-слетна стаза намењена за полетање у условима видљивости дуж полетно-слетне стазе која износи мање од 800 <i>m</i>	Ивица полетно-слетне стазе Крај полетно-слетне стазе Оса полетно-слетне стазе Све пречке за заустављање Примарна рулна стаза ^а Препрека ^а Крај продужетка за заустављање Ивице продужетка за заустављање	15 секунди ^ц 1 секунда 1 секунда 1 секунда 15 секунди 15 секунди 1 секунда 15 секунди

а. Напаја се секундарним извором напајања ако је њихов рад важан за безбедност летачких операција.
б. Употреба светала за случај опасности мора да буде у складу са утврђеним процедурама.
ц. Једна секунда тамо где нема светала осе полетно-слетне стазе.
д. Једна секунда тамо где су прилази преко опасног или стрмог терена.

Табела С-1. Захтеви за секундарним напајањем (видети CS ADR-DSN.S.875 д))

Члан 36.

У Прилогу 2, у сертификационом захтеву CS ADR-DSN.S.890 тачка д) речи: „CS ADR-DSN.S.895 ц) - г)” замењују се речима: „ADR.OPS.C.015 став б) тач. 1) - 7)”.

Члан 37.

У Прилогу 2, сертификациони захтев CS ADR-DSN.S.895 мења се и гласи:
„CS ADR-DSN.S.895

Намерно остављено празно”.

Табела С-2. брише се.

Члан 38.

Овај правилник ступа на снагу 12. августа 2021. године, осим одредаба чл. 3, 6 и 7, које се примењују од 27. јануара 2022. године.

Бр. 5/1-01-0005/2020-0002

У Београду, 20. јула 2021. године

Директор

Мирјана Чизмаров