

Na osnovu člana 45 stav 4 i člana 51 stav 2 Zakona o vazдушnom saobraćaju ("Službeni list CG", broj 30/12), uz prethodnu saglasnost Ministarstva saobraćaja i pomorstva, Agencija za civilno vazduhoplovstvo, donijela je

**P R A V I L N I K**  
**O IZMJENAMA I DOPUNAMA PRAVILNIKA O STANDARDIMA I KRITERIJUMIMA ZA NESMETANU**  
**UPOTREBU OPERATIVNIH POVRŠINA, OBJEKATA, UREĐAJA I OPREME NA AERODROMU**

**Član 1**

U Pravilniku o standardima i kriterijumima za nesmetanu upotrebu operativnih površina, objekata, uređaja i opreme na aerodromu („Službeni list CG“, br. 29/14 i 56/15) u članu 1 st. 3 i 4 mijenjaju se i glase:

„(3) Odredbe ovog pravilnika primjenjuju se na aerodrome koji imaju sertifikat aerodroma i na aerodrome koji imaju odobrenje za upotrebu aerodroma, koje izdaje Agencija za civilno vazduhoplovstvo (u daljem tekstu: Agencija), a na kojima se obavlja komercijalni vazdušni prevoz.

(4) Na aerodromima i određenim objektima koji su izgrađeni prije stupanja na snagu ovoga pravilnika, u postupku izdavanje sertifikata, odobrenja za upotrebu aerodroma i saglasnosti za postavljanje vazduhoplovne prepreke, Agencija može da dozvoli odstupanje od utvrđenih standarda na osnovu dostavljene sigurnosne procjene koju čini argumentovana dokumentacija (aeronautička studija, projekti, elaborati i dr.), ako takvo odstupanje neće uticati na sigurnost vazdušnog saobraćaja.“

**Član 2**

U članu 2 stav 1 mijenja se i glasi:

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

1) **aerodrom** (*aerodrome*) je određeno područje na zemlji ili vodi (uključujući sve objekte, instalacije i opremu) namijenjeno u potpunosti ili djelimično za kretanje, polijetanje, slijetanje i boravak vazduhoplova,

2) **aerodromski svjetlosni far** (*aerodrome beacon*) je svjetlosni far namijenjen uočavanju lokacije aerodroma iz vazduha,

3) **autonomni sistem za upozorenje od upada na poletno-sletnu stazu** (*Autonomous runway incursion warning system (ARIWS)*) predstavlja sistem koji omogućava autonomno otkrivanje potencijalnog upada ili uzurpiranja zauzete poletno-sletne staze dajući signal upozorenja letačkoj posadi vazduhoplova ili operatoru vozila na koje se odnosi predmetna operacija,

4) **baza aerodromskih kartografskih podataka** (*aerodrome mapping database (AMDB)*) predstavlja uređenu i sortiranu cjelinu aerodromskih kartografskih podataka,

5) **bljeskalica** (*capacitor discharge light*) je sijalica punjena gasom u kojoj se putem električnog pražnjenja visokog napona proizvodi vrlo kratak bljesak visokog intenziteta,

6) **bljuzgavica** (*slush*) je vodom natopljeni snijeg koji se pri gaženju petom i prstima na tlo raspljuskuje unaokolo, sa specifičnom težinom od 0.5 do 0.8,

7) **certifikovani aerodrom** (*certified aerodrome*) je aerodrom čijem operatoru je izdat sertifikat,

8) **deklinacija stanice** (*station declination*) je razlika između nultog radijala VOR-a i geografskog sjevera, određenog u trenutku kalibrisanja stanice VOR-a,

9) **efektivni intenzitet svijetla bljeskalice** (*effective intensity*) je efektivni intenzitet svijetla bljeskalice, koji je adekvatan intenziteta stalnog izvora svijetla iste boje posmatranog sa iste udaljenosti u istim uslovima,

10) **elipsoidna visina** (*geodetska visina*) (*ellipsoid height* (*geodetic height*)) je visina koja se odnosi na referentni elipsoid, a predstavlja dužinu normale elipsoida od tačke na fizičkoj površini Zemlje do tačke njenog prodora kroz površinu elipsoida,

11) **geodetski referentni sistem** (*geodetic datum*) je najmanji broj parametara potrebnih za utvrđivanje lokacije i orijentacije lokalnog referentnog sistema u odnosu na globalni referentni sistem/okvir,

12) **geoid** (*geoid*) je ekvipotencijalna površina u gravitacionom polju Zemlje koja se poklapa sa srednjim nivoom mora (MSL) koja se kontinuirano pruža ispod kontinenata,

13) **glavna poletno-sletna staza** (*primary runway*) je poletno-sletna staza koja se po pravilu koristi prva, uvijek kada to uslovi dopuštaju,

14) **gregorijanski kalendar** (*Gregorian calendar*) je kalendar u opštoj upotrebi;

15) **horizontalna vidljivost duž poletno-sletne staze** (*runway visual range - RVR*) je udaljenost do koje pilot vazduhoplova može da vidi oznake na površini iste ili svijetla koja označavaju poletno-sletnu stazu ili svijetla centralne linije poletno-sletne staze,

16) **identifikacioni znak aerodroma** (*aerodrome identification sign*) je oznaka na aerodromu postavljena kao pomoć u identifikaciji aerodroma iz vazduha,

17) **instrumentalna poletno-sletna staza** (*instrument runway*) je jedan od sljedećih tipova poletno-sletnih staza namijenjenih operacijama vazduhoplova zasnovanih na instrumentalnom prilazu:

a) **poletno-sletna staza za neprecizni prilaz** (*non-precision approach runway*) je poletno-sletna staza opremljena vizuelnim i nevizuelnim sredstvima, namijenjena za slijetanje nakon operacija tipa A instrumentalnog prilaza pri vidljivosti ne manjoj od 1000 m,

b) **poletno-sletna staza za precizni prilaz kategorije I** (*precision approach runway, category I*) je poletno-sletna staza, opremljena vizuelnim i nevizuelnim sredstvima, namijenjena za slijetanje nakon operacija tipa B instrumentalnog prilaza sa visinom odluke (DH) višom od 60 m (200 stopa), pri vidljivosti većoj od 800 m ili horizontalnoj vidljivosti duž poletno-sletne staze većoj od 550 m,

c) **poletno-sletna staza za precizni prilaz kategorije II** (*precision approach runway, category II*) je poletno-sletna staza opremljena vizuelnim i nevizuelnim sredstvima namijenjena za slijetanje nakon operacija tipa B instrumentalnog prilaza sa visinom odluke (DH) od 60 m (200 stopa) do 30 m (100 stopa), pri horizontalnoj vidljivosti duž poletno-sletne staze većoj od 300 m,

d) **poletno-sletna staza za precizni prilaz kategorije III** (*precision approach runway, category III*) je poletno-sletna staza opremljena vizuelnim i nevizuelnim sredstvima namijenjena za slijetanje nakon operacija tipa B instrumentalnog prilaza, do i duž površine poletno-sletne staze i namijenjena za operacije vazduhoplova:

(1) A. sa visinom odluke (DH) nižom od 30 m (100 stopa), ili bez visine odluke, ako je horizontalna vidljivost duž poletno-sletne staze veća od 175 m,

(2) B. sa visinom odluke (DH) nižom od 15 m (50 stopa), ili bez visine odluke, ako je horizontalna vidljivost duž poletno-sletne staze manja od 175 m, ali ne manja od 50 m,

(3) C. bez visine odluke (DH) i bez ograničenja horizontalne vidljivosti duž poletno-sletne staze."

18) **integritet (vazduhoplovnog podatka)** (*integrity (aeronautical data)*) je stepen potpunosti vazduhoplovnog podatka koja garantuje da vazduhoplovni podatak i njegova vrijednost nisu izgubljeni ili izmijenjeni od trenutka njegovog nastanka ili ovlaštene dopune,

19) **kalendar** (*calendar*) je diskretni vremenski referentni sistem koji služi kao osnova za definisanje vremenskog položaja sa vremenskom jedinicom jednog dana (ISO 19108),

20) **klasifikacioni broj kolovoza** (*pavement classification number - PCN*) je broj koji izražava nosivost podloge za neograničeni broj operacija,

21) **klasifikacioni broj vazduhoplova** (*aircraft classification number - ACN*) je broj koji izražava relativni uticaj vazduhoplova na kolovoz za specifičnu standardnu kategoriju posteljice,

22) **klasifikacija integriteta (vazduhoplovnog podatka)** je klasifikacija podataka na osnovu potencijalnog rizika uzrokovanog upotrebom netačnih podataka na osnovu kojeg se vazduhoplovni podaci klasifikuju kao:

a) rutinski podaci: postoji veoma mala vjerovatnoća da će prilikom upotrebe netačnih rutinskih podataka sigurnost leta i slijetanje vazduhoplova biti ozbiljno ugroženi uz mogućnost katastrofalnih posljedica;

b) bitni podaci: postoji mala vjerovatnoća da će prilikom upotrebe netačnih bitnih podataka sigurnost leta i slijetanje vazduhoplova biti ozbiljno ugroženi uz mogućnost katastrofalnih posljedica; i

c) kritični podaci: postoji velika vjerovatnoća da će prilikom upotrebe netačnih kritičnih podataka sigurnost leta i slijetanje vazduhoplova biti ozbiljno ugroženi uz mogućnost katastrofalnih posljedica,

23) **koeficijent upotrebljivosti** (*usability factor*) je procenat vremena za koje korišćenje poletno-sletne staze ili sistema poletno-sletnih staza nije ograničeno zbog bočne komponente vjetera,

24) **kvalitet podataka** (*data quality*) je stepen ili nivo pouzdanosti da dobijeni podaci ispunjavaju zahtjeve korisnika u pogledu tačnosti, rezolucije i potpunosti,

25) **lampa** je rasvjetno tijelo u kompletu sa sijalicom,

26) **lomljivi objekat** (*frangible object*) je objekat male mase oblikovan tako da se pod pritiskom lomi, izvije ili popusti pod naletom vazduhoplova kako bi predstavljao najmanju opasnost za vazduhoplov,

27) **mala gustina saobraćaja na aerodromu** (*aerodrome traffic density*) je kada broj operacija u srednje opterećenom satu nije veći od 15 po jednoj poletno-sletnoj stazi ili tipično manje od ukupno 20 operacija na svim poletno-sletnim stazama aerodroma, gdje je broj operacija u srednje opterećenom satu aritmetička sredina broja operacija tokom godine, dnevnog najprometnijeg sata, a jedna operacija, kao pojam, sadrži jedno slijetanje i jedno polijetanje,

28) **manevarska površina** (*manoeuvring area*) je dio aerodroma na zemlji ili vodi (osim platforme) određen za polijetanje, slijetanje ili kretanje vazduhoplova,

29) **mapa aerodromskih podataka** (*aerodrome mapping data (AMD)*) su podaci prikupljeni u svrhu izrade karte aerodroma za vazduhoplovne potrebe,

30) **međupozicija za čekanje** (*intermediate holding position*) je, u cilju kontrole saobraćaja, posebno označeno mjesto na kojem vazduhoplov u vožnji i vozila moraju po nalogu aerodromske kontrole leta da se zaustave i čekaju odobrenje za nastavak kretanja,

31) **mjesto za čekanje na servisnoj saobraćajnici** (*road-holding position*) je posebno označen položaj na servisnoj saobraćajnici na kojem vozila mogu da budu zaustavljena da čekaju,

32) **načela ljudskih faktora** (*human factors principles*) su načela koja se primjenjuju u vazduhoplovnom dizajnu, certifikovanju, obuci, operacijama i održavanju u cilju postizanja sigurnog međuodnosa između čovjeka i drugih djelova sistema, uzimajući u obzir aspekt ljudskih performansi,

33) **nadmorska visina aerodroma** (*aerodrome elevation*) je nadmorska visina najviše tačke površine za slijetanje,

34) **neinstrumentalna poletno-sletna staza** (*non-instrument runway*) je poletno-sletna staza namijenjena za operacije vazduhoplova zasnovane na postupcima vizuelnog prilaza ili procedure instrumentalnog prilaza do tačke nakon koje prilaz može da se nastavi u vizuelnim meteorološkim uslovima (VMC),

35) **nezavisna paralelna polijetanja** (*independent parallel departures*) su istovremena polijetanja sa paralelnih ili približno paralelnih instrumentalnih poletnih staza,

36) **nezavisni paralelni prilazi** (*independent parallel approaches*) su istovremeni prilazi po zamišljenim produženim osama na paralelne ili približno paralelne instrumentalne sletne staze, gdje nijesu propisani radarski uslovi razdvajanja između vazduhoplova,

37) **normalno područje letjenja** (*normal flight zone (NFZ)*) je područje van zaštićenog područja od laserskog zračenja (LFFZ, LCFZ ili LSFZ), ali je zaštićeno od jakog laserskog zračenja da bi se spriječilo biološko oštećenje oka,

38) **objavljene dužine** (*declared distances*) su:

a) **raspoloživa dužina za zalet** (*take-off run available (TORA)*) je dužina staze objavljena kao raspoloživa i pogodna za zalet vazduhoplova kod polijetanja,

b) **raspoloživa dužina za polijetanje** (*take-off distance available (TODA)*) je raspoloživa dužina za zalet vazduhoplova sa dodatkom predpolja, ako isto postoji,

c) **raspoloživa dužina za ubrzavanje i zaustavljanje** (*accelerate stop distance available (ASDA)*) je raspoloživa dužina za zalet zajedno sa dužinom staze za zaustavljanje, ako ista postoji,

d) **raspoloživa dužina za slijetanje** (*landing distance available (LDA)*) je dužina poletno-sletne staze koja je iskazana kao raspoloživa i pogodna za kretanje po zemlji vazduhoplova u slijetanju,

39) **objekat za odleđivanje/zaštitu od zaleđivanja** (*de-icing/anti-icing facility*) je objekat na kojem se otklanjaju mraz, led ili snijeg sa vazduhoplova (odleđivanje) kako bi se osigurala čiste površine i/ili gdje se čiste površine vazduhoplova zaštićuju od mraza ili leda, nakupljanja snijega ili bljuzgavice, za određeno vremensko razdoblje (zaštita od zaleđivanja),

40) **okretište na stazi** (*runway turn pad*) je određena površina na aerodromu na zemlji neposredno uz poletno-sletnu stazu namijenjena okretanju (vazduhoplova) za 180°,

41) **operativna površina** (*movement area*) je dio aerodroma određen za polijetanje, slijetanje i vožnju vazduhoplova, koji se sastoji od manevarske površine i platforme(i),

42) **ortometrijska visina** (*orthometric height*) je visina tačke u odnosu na geoid, određena kao visina od srednjeg nivoa mora,

43) **osnovna staza poletno-sletne staze** (*runway strip*) je određena površina oko poletno-sletne staze i staze za zaustavljanje, ako ista postoji, uključujući i površinu poletno-sletne, odnosno staze za zaustavljanje, a namijenjena je za:

a) smanjenje rizika oštećenja vazduhoplova u slučaju izlijetanja sa poletno-sletne staze, i

b) zaštitu vazduhoplova u letu iznad poletno-sletne staze i staze za zaustavljanje, ako ista postoji, tokom operacija slijetanja ili polijetanja,

44) **osnovna staza rulne staze** (*taxiway strip*) je površina uz rulnu stazu, uključujući i rulnu stazu, namijenjena zaštitu vazduhoplova tokom rulanja po toj stazi i smanjenju rizika od oštećenja vazduhoplova u slučaju nenamjernog skretanja sa rulne staze,

45) **oznaka** (*marking*) je simbol ili grupa simbola izvedena na operativnoj površini sa ciljem jasnog isticanja vazduhoplovnih informacija,

46) **označivač** (*marker*) je oznaka postavljena iznad nivoa tla u cilju upozorenja na prepreku ili označavanja granice,

47) **paralelne ili približno paralelne poletno-sletne staze** (*near parallel runways*) su poletno-sletne staze koje se ne sijeku i čije produžene ose imaju ugao konvergencije/divergencije od 15° ili manje,

48) **parkirno mjesto vazduhoplova** (*aircraft stand*) je označena površina na platformi namijenjena za parkiranje vazduhoplova,

49) **platforma** (*apron*) je određena površina na aerodromu na zemlji, namijenjena smještaju vazduhoplova u cilju ukrcaja i iskrcaja putnika, utovara i istovara tereta ili pošte, snabdijevanja gorivom, i parkiranja ili održavanja vazduhoplova,

50) **područje dodira** (*touchdown zone*) je dio poletno-sletne staze smješten iza praga, a koji vazduhoplovi u slijetanju prvo dotaknu,

51) **područje letjenja slobodno od laserskog zračenja** (*laser-beam free flight zone (LFFZ)*) je vazdušni prostor u neposrednoj blizini aerodroma gdje je djelovanje svjetlosnih zraka u vazduhu ograničeno do nivoa koji neće uzrokovati vizuelno ometanje pilota,

52) **područje letjenja sa ograničenim laserskim zračenjem** (*laser-beam critical flight zone (LCFZ)*) je vazdušni prostor u neposrednoj blizini aerodroma, ali iznad LFFZ, gdje je djelovanje svjetlosnih zraka u vazduhu ograničeno do nivoa koji neće zaslijepiti pilota,

53) **područje letjenja osjetljivo na lasersko zračenje** (*laser-beam sensitive flight zone (LSFZ)*) je vazdušni prostor van i ne blizu LFFZ i LCFZ, gdje je djelovanje svjetlosnih zraka u vazduhu ograničeno do nivoa kojim se neće prouzrokovati zaslijepivanje bljeskom ili efektom refleksije,

54) **pokazivač smjera slijetanja** (*landing direction indicator*) je vizuelni pokazivač trenutnog smjera slijetanja i polijetanja,

55) **poletno-sletna staza** (*runway*) je utvrđena pravougaona površina na aerodromu na zemlji, namijenjena za polijetanje i slijetanje vazduhoplova,

56) **pomjereni prag** (*displaced threshold*) je prag koji nije na početku poletno-sletne staze,

57) **potvrda aerodroma** (*aerodrome certificate*) je dokument koji operatoru aerodroma izdaje Agencija za civilno vazduhoplovstvo kojom se potvrđuje usaglašenost sa zahtjevima definisanim u Pravilniku o bližim uslovima za izdavanje sertifikata operatoru aerodroma, koje mora da zadovolji operator aerodroma za izdavanje kao i način izdavanja uvjerenja o sposobnosti-sertifikata aerodroma,

58) **pouzdanost sistema rasvjete** (*lighting system reliability*) je vjerovatnoća da je cijeli sistem rasvjete ispravan i funkcionalan u okviru određenih odstupanja,

59) **površina za čekanje** (*holding bay*) je određena površina na kojoj vazduhoplov može da bude zadržan ili mimoiden, kako bi se olakšalo kretanje vazduhoplova,

60) **površina za odleđivanje/zaštitu od zaleđivanja** (*de-icing/anti-icing pad*) je površina koja obuhvata unutrašnju površinu za parkiranje vazduhoplova i spoljašnju površinu predviđenu za kretanje dvije ili više mobilnih jedinica sa opremom za odleđivanje/zaštitu od zaleđivanja, a namijenjena postupku odleđivanja/zaštite od zaleđivanja,

61) **površina za postavljanje znaka** (*signal area*) je površina na aerodromu namijenjena za postavljanje površinskih znakova,

62) **površina za slijetanje** (*landing area*) je dio operativne površine namijenjen za slijetanje ili polijetanje vazduhoplova,

63) **pozicija za čekanje** (*runway-holding position*) je označen položaj namijenjen zaštiti poletno-sletne staze, površine ograničenja prepreka, ili kritičnih/osjetljivih zona ILS-a/MLS-a, na kojem vazduhoplovi u vožnji po tlu i vozila moraju da se zaustave i čekaju, osim ukoliko im nadležna kontrola vazdušnog saobraćaja nije drugačije dozvolila,

64) **prag** (*threshold*) je početak dijela poletno-sletne staze upotrebljiv za slijetanje,

65) **prekinuto slijetanje** (*balked landing*) je postupak kada je manevar slijetanja neočekivano prekinut u bilo kojoj tački ispod nivoa visine razdvajanja od prepreka,

66) **prepreka** (*obstacle*) su svi nepokretni (privremeni ili stalni) i pokretni objekti, ili njihovi dijelovi, koji:

a) su smješteni na površini namijenjenoj za kretanje vazduhoplova po tlu, ili

b) probijaju površinu koja će, zbog sigurnosti vazduhoplova u letu, da bude slobodna od prepreka,

67) **periodična provjera redundantnosti** (*cyclic redundancy check - CRC*) je matematički algoritam namijenjen zaštiti digitalnih podataka od gubitka ili promjene istih,

68) **predpolje** (*clearway*) je određena pravougaona površina na kopnu ili vodenoj površini pod kontrolom operatora aerodroma, definisana i pripremljena kao odgovarajuća površina iznad koje vazduhoplov može da obavi dio svog početnog uspona do određene visine,

69) **rame** (*shoulder*) je površina uz ivicu kolovoza izrađena tako da omogućava prelaz sa kolovoza na površinu okolnog terena,

70) **rampa** (*barrette*) je tri ili više jediničnih izvora svijetla poprečno raspoređenih na maloj udaljenosti, tako da iz daljine daju sliku kratke svjetlosne rampe,

71) **razdvojene paralelne operacije** (*segregated parallel operations*) su istovremene operacije na paralelnim ili približno paralelnim instrumentalnim poletno-sletnim stazama kada se jedna koristi isključivo za slijetanje, a druga isključivo za polijetanje,

72) **referentna dužina površine za vazduhoplov** (*aeroplane reference field length*) je najmanja dužina površine potrebne za polijetanje pri najvećoj propisanoj težini polijetanja, na nivou mora, u uslovima standardne atmosfere, u mirnom vazduhu, na površini bez nagiba, kao što je to definisano u odgovarajućem letaćkom priručniku vazduhoplova na osnovu:

a) propisanog sertifikata odgovarajućih vlasti ili

b) odgovarajućih podataka proizvođača vazduhoplova,

Pojam dužina površine podrazumijeva balansiranu dužinu površine za vazduhoplove, ako je primjenjivo, ili udaljenost potrebnu za polijetanje u drugim slučajevima,

73) **referentna tačka aerodroma** (*aerodrome reference point*) je geografski položaj geometrijskog središta nekog aerodroma,

74) **referentni sistem** (*datum*) je sistem koji se može upotrijebiti kao referenca ili osnova za izračunavanje drugih podataka (ISO 19104),

75) **rulna staza** (*taxiway*) je određena površina na aerodromu na zemlji, namijenjena za vožnju vazduhoplova, povezivanje poletno-sletne staze sa platformom, kao i međusobno povezivanje drugih dijelova aerodroma, uključujući:

a) **brzu izlaznu rulnu stazu** (*rapid exit taxiway*) koja je rulna staza povezana sa poletno-sletnom stazom pod oštrim uglom i projektovana da omogući vazduhoplovu koji je sletio skretanje brzinom većom od one koja se postiže na drugim izlaznim rulnim stazama, u cilju maksimalnog skraćivanja zauzetosti poletno-sletne staze,

b) **rulnu stazu do parkirnog mjesta** (*aircraft stand taxiway*) koja je dio platforme određen kao rulna staza, isključivo namijenjena za prilaz vazduhoplova parkirališnim mjestima,

c) **rulnu stazu na platformi** (*apron taxiway*) koja je dio sistema rulnih staza na platformi, namijenjena osiguranju vozne rute preko platforme,

76) **servisna saobraćajnica** (*road*) je utvrđena ruta na operativnoj površini, namijenjena isključivo za kretanje vozila,

77) **sigurnosna površina kraja poletno-sletne staze** (*runway end safety area (RESA)*) je površina iza zaštitnog područja poletno-sletne staze, namijenjena smanjenju rizika oštećenja vazduhoplova u slučaju da sleti ispred ili se zaustavi iza površine poletno-sletne staze,

78) **sistem za spriječavanje nekontrolisanog izlijetanja sa poletno-sletne staze** (*arresting system*) je sistem konstruisan na način da uspori kretanje vazduhoplova prilikom njegovog izlijetanja sa poletno-sletne staze,

79) **služba za upravljanje platformom** (*apron management service*) je služba koja upravlja aktivnostima i kretanjem vazduhoplova i vozila na platformi,

80) **snijeg (na zemlji)** (*snow (on the ground)*):

a) **suvi snijeg** (*dry snow*) je snijeg koji vjetar može da oduva. Ako je stisnut rukom, on će po ispuštanju da se rasprši. Specifična težina je manja od 0,35,

b) **mokri snijeg** (*wet snow*) je snijeg koji će, ako je stisnut rukom, da se slijepi formirajući sniježnu grudvu. Specifična težina je od 0,35 do 0,49,

c) **zbijeni snijeg** (*compacted snow*) je snijeg koji se zbijen u čvrstu masu opire daljem sabijanju i držaće se zajedno ili se lomi na komade ako se podigne. Specifična težina je veća od 0,50,

81) **spособnosti čovjeka** (*human performance*) su psihofizičke mogućnosti i ograničenja čovjeka koje imaju uticaj na sigurnost i efikasnost vazduhoplovnih operacija,

82) **srednja gustina saobraćaja na aerodromu** je kada je broj operacija u srednje opterećenom satu od 16 do 25 po jednoj poletno-sletnoj stazi ili tipično, između ukupno 20 do 35 operacija na svim poletnosletnim stazama aerodroma,

83) **stalno svjetlo** (*fixed light*) je svjetlo stalnog intenziteta posmatrano sa određene tačke,

84) **staza za polijetanje** (*take-off runway*) je staza namijenjena samo za polijetanje,

85) **staza za zaustavljanje** (*stopway*) je određena površina pravougaonog oblika na kraju raspoloživog dijela poletne staze namijenjena za zaustavljanje vazduhoplova u slučaju odustajanja od polijetanja,

86) **strani predmeti i njihovi djelovi** (*FOD*) predstavljaju objekte koji se nalaze u području kretanja vazduhoplova, a koji nemaju operativnu ili vazduhoplovnju funkciju i mogu da utiču na ugrožavanje sigurnosti prilikom operacija vazduhoplova;

87) **svjetlosni far** (*aeronautical beacon*) je svjetlosni izvor sa kontinuiranim ili bljeskajućim svjetlom, vidljiv iz svih smjerova, sa svrhom označavanja određene tačke na zemlji,

88) **svjetlosni far za oznaku opasnosti** (*hazard beacon*) je svjetlosni izvor koji se koristi za označavanje opasnosti za vazdušnu plovidbu,

89) **svjetlosni identifikacioni far** (*identification beacon*) je vazduhoplovni svjetlosni izvor koji odašilje kodirani signal u cilju identifikacije određene referentne tačke,

90) **tačnost** (*accuracy*) je stepen usaglašenosti između procijenjene ili izmjerene vrijednosti i stvarne vrijednosti,

91) **undulacija geoida** (*geoid undulation*) je pozitivna (iznad) ili negativna (ispod) udaljenost geoida od matematičkog referentnog elipsoida. Prema definiciji elipsoida u Svjetskom geodetskom sistemu - 1984 (WGS-84), razlika između elipsoidne visine i ortometrijske visine predstavlja undulaciju geoida,

92) **ukrštanje rulnih staza** (*taxiway intersection*) je ukrštanje dviju ili više rulnih staza,

93) **uočeno mjesto** (*hot spot*) je lokacija na aerodromskoj operativnoj površini sa istorijom ili potencijalnim rizikom od sudara ili nehotičnog upada na poletno-sletnu stazu, i gdje je potrebna povećana pažnja pilota/vozača,

94) **vazduhoplovna rasvjeta na tlu** (*aeronautical ground light*) je svaki sistem rasvjete posebno namijenjen za pomoć u vazdušnoj plovidbi, osim svjetala na samom vazduhoplovu,

95) **velika gustina saobraćaja na aerodromu** je kada je broj operacija u srednje opterećenom satu unutar raspona od 26 ili više po jednoj poletno-sletnoj stazi, ili tipično više od ukupno 35 kretanja na svim poletno-sletnim stazama aerodroma,

96) **vrijeme prekopčavanja rasvjete** (*switch-over time (light)*) je vrijeme potrebno za preklap kod promjene izvora napajanja, pri čemu se jačina svjetla, mjerena u određenom smjeru, umanjuje za 50% i zatim opet poveća za 50%, uz uslov da je prethodno intenzitet svjetla bio 25% ili više,

97) **vrijeme zaštite** (*holdover time*) je očekivani vremenski interval u kojem će površine vazduhoplova, tretirane sredstvom protiv zamrzavanja, da budu zaštićene od nastajanja leda ili mraza i nakupljanja snijega,

98) **zavisni paralelni prilazi** (*dependent parallel approaches*) su istovremeni prilazi na paralelne ili približno paralelne instrumentalne poletno-sletne staze, gdje su propisani radarski minimumi razdvajanja između vazduhoplova na produženim osama sletnih staza,

99) **zaštitna svjetla poletno-sletne staze** (*runway guard lights*) je sistem rasvjete kojim se piloti ili vozači vozila obavještavaju da su pred ulazom na aktivnu poletno-sletnu stazu,

100) **zaštićene zone leta** (*protected flight zone*) je posebno utvrđen vazdušni prostor u cilju smanjenja opasnog dejstva laserskog isijavanja,

101) **znak sa nepromjenljivom informacijom** (*fixed message sign*) je znak koji daje samo jednu trajno postavljenu informaciju,

102) **znak sa promjenljivim informacijama** (*variable message sign*) je znak koji može da prikazuje nekoliko prethodno utvrđenih informacija ili da bude bez informacije,

103) **zona bez prepreka** (*obstacle free zone*) je vazdušni prostor iznad unutrašnje prilazne površine, unutrašnjih prelaznih površina i površine prekinutog slijetanja, kao i dijela zaštitnog područja poletno-sletne staze ograničenog tim površinama, koji nije probijen nikakvom nepokretnom preprekom osim lakog i lomljivog uređaja namijenjenog za sigurnost vazdušne plovidbe."

### Član 3

U članu 8 poslije stava 5 dodaju se dva nova stava koja glase:

„(6) Ako operator aerodroma prihvati vazduhoplov čije su referentne karakteristike veće od referentnog koda aerodroma, mora biti urađena procjena kompatibilnosti između operativnih zatjeva vazduhoplova, aerodromskih karakteristika i operacija na aerodromu u skladu sa odgovarajućim mjerama koje se sprovode u cilju održavanja prihvatljivog nivoa sigurnosti tokom operacija.

(7) Informacije o mjerama, operativnim procedurama i ograničenjima iz stava 6 ovog člana, koje se primjenjuju na aerodromu, moraju biti objavljene na način uobičajen u vazdušnom saobraćaju.“

### Član 4

U Prilogu 2 tačka 1.5 podtačka 1.5.3 mijenja se i glasi:

„1.5.3) Operator aerodroma je obavezan da izmjeri najveću nadmorsku visinu i geografske koordinate, izražene u stepenima, minutima, sekundama i desetinkama sekunde, i da iste objavi u AIP-u za:

- a) prepreke u prostoru u zoni 2 (područje unutar granica aerodroma uključujući prilazno-odletnu i prelaznu zonu oko aerodroma),
- b) prepreke u prostoru u zoni 3 (područje unutar granica aerodroma).

Ako su prepreke u prostoru (u zonama 2 i 3) označene, obavezno je u AIP-u objaviti vrstu oznaka i tip rasvjete tih prepreka.“

Poslije tačke 2.5 dodaje se nova tačka koja glasi:

#### „2.5.a) Ramena poletno-sletne staze

2.5.a.1) Ramena poletno-sletne staze trebaju biti obezbijeđena za poletno-sletne staze kodnog slova D, E ili F i u slučajevima kada je širina poletno-sletne staze manja od 60 metara.

2.5.a.2) Ramena poletno-sletne staze se pružaju simetrično sa obje strane poletno-sletne staze na način da ukupna širina poletno-sletne staze i njenih ramena nije manja od:

- 60 m u slučajevima kada je poletno-sletna staza kodnog slova D ili E; i
- 75 m u slučajevima kada je poletno-sletna staza kodnog slova F;

2.5.a.3) Površine ramena se nastavljaju sa površine poletno-sletne staze na način da budu u ravni sa površinom poletno-sletne staze a njihov poprečni nagib ne treba da pređe vrijednost od 2,5%.

2.5.a.4) Ramena poletno-sletne staze treba da budu napravljena na način da svojom strukturom, u slučajevima izlijetanja vazduhoplova sa poletno-sletne staze, omoguće kretanje vazduhoplova po njima bez njegovog oštećenja kao i nesmetano kretanje vozila predviđenih za zemaljsko opsluživanje koja se po njima kreću.

2.5.a.5) Smjernice za izgradnju ramena poletno-sletne staze su date u Dodatku D.8.8.1. koji je sastavni dio ovog pravilnika.“

U tački 2.8 poslije podtačke 2.8.2 dodaju se dvije nove podtačke koje glase:

„2.8.3) Uzdužni nagib koji je izračunat kao razlika maksimalne i minimalne nadmorske visine tačaka uz uzdužnu centralnu liniju poletno-sletne staze ne treba da pređe vrijednost od:

- 1 % u slučajevima kada je poletno-sletna staza kodnog broja 3 ili 4; i
- 2 % u slučajevima kada je poletno-sletna staza kodnog broja 1 ili 2.

2.8.4) U cilju obezbjeđivanja najbržeg načina oticanja vode, površina poletno-sletne staze treba da ima poprečni nagib osim u slučajevima kada je poletno-sletna staza nagnuta u pravcu sa više ka nižoj tački u smjeru u kome vjetar koji se najčešće javlja u ovom području duva, čime se omogućava brzo povlačenje vode sa površine poletno-sletne staze. Vrijednosti poprečnog nagiba poletno-sletne staze treba da budu:

- 1,5 % u slučajevima kada je poletno-sletna staza kodnog slova C, D, E ili F; i
- 2 % u slučajevima kada je poletno-sletna staza kodnog slova A ili B;

Vrijednosti poprečnog nagiba ne smiju da pređu vrijednosti od 1,5 ili 2 %, niti smiju biti manje od 1% na poletno-sletnim stazama ili njihovim ukrštanjima sa rulnim stazama gdje je ravnija površina neophodna.“

U Prilogu 2 Glava 3 tabela u tački 2.10.3 mijenja se i glasi:

Najmanja širina osnovne staze sa svake strane uzdužne centralne ose poletno-sletne staze za:	Kodni broj poletno-sletne staze			
	1	2	3	4
Instrumentalni-precizni prilaz	75 m	75 m	150 m	150 m
Instrumentalni-neprecizni prilaz	75 m	75 m	150 m	150 m
Neinstrumentalnu poletno-sletnu stazu	30 m	40 m	75 m	75 m

U tački 2.10 poslije podtačke 2.10.6 dodaju se dvije nove podtačke koje glase:

„2.10.7) Uzdužni nagib duž osnovne staze poletno-sletne staze ne treba da pređe vrijednost od:

- 1,5 % u slučajevima kada je poletno-sletna staza kodnog broja 4;
- 1,75 % u slučajevima kada je poletno-sletna staza kodnog broja 3. i
- 2 % u slučajevima kada je poletno-sletna staza kodnog broja 1 ili 2.

2.10.8) Poprečni nagib na dijelu osnovne staze poletno-sletne staze treba biti konstruisan na način da sprečava akumuliranje vode ali ne treba da pređe vrijednosti od:

- 2,5 % u slučajevima kada je poletno-sletna staza kodnog broja 3 ili 4; i
- 3 % u slučajevima kada je poletno-sletna staza kodnog broja 1 ili 2;

osim u spoljašnjih 3 m djela osnovne staze poletno-sletne staze gdje nagib može biti 5% u cilju obezbjeđivanja brzog povlačenja vode sa površine.“

U Prilogu 2 Glava 8 tačka 2.14 poslije podtačke 2.14.2 dodaje se nova podtačka koja glasi:

„2.14.3) Rastojanje između centralne linije rulne staze i centralne linije poletno-sletne staze, centralne linije paralelne rulne staze ili objekta ne treba da bude manje od dimenzija propisanih u tabeli 3-4, osim u slučajevima kada je uz izradu odgovarajuće aeronautičke studije moguće obavljati vazdušni saobraćaj i na manjim rastojanjima od propisanih uz uslov da nema štetnog uticaja na sigurnost vazdušnog saobraćaja ili na operacije vazduhoplova.

**Tabela 3-4. Minimalno rastojanje između rulnih staza**

Rastojanje između centralne linije rulne staze i centralne linije poletno-sletne staze									Rastojanje između centralnih linija rulnih staza (metara)	Rastojanje između centralne linije rulne staze, koja nije rulna staza pozicije za parkiranje, do objekata (metara)	Rastojanje između centralnih linija rulnih staza do pozicije za parkiranje (metara)	Rastojanje centralne linije parkirne pozicije rulne staze od objekta (metara)
Kodno slovo	Instrumentalne poletno-sletne staze				Neinstrumentalne poletno-sletne staze							
	Kodni broj				Kodni broj							
	1	2	3	4	1	2	3	4				
A	82,5	82,5	–	–	37,5	47,5	–	–	23	15,5	19,5	12
B	87	87	–	–	42	52	–	–	32	20	28,5	16,5
C	–	–	168	–	–	–	93	–	44	26	40,5	22,5
D	–	–	176	176	–	–	101	101	63	37	59,5	33,5
E	–	–	–	182,5	–	–	–	107,5	76	43,5	72,5	40
F	–	–	–	190	–	–	–	115	91	51	87,5	47,5

U Prilogu 2 Glava 11 tačka 2.18 poslije podtačke 2.18.5 dodaje se nova podtačka koja glasi:

„2.18.6) Minimalno rastojanje između vazduhoplova i susjednih objekata, vazduhoplova na parkirnoj poziciji i drugih objekata, prilikom ulaska i izlaska vazduhoplova sa parkirne pozicije, ne treba da bude manje od:

- 3 m u slučajevima kada je poletno-sletna staza kodnog slova A;
- 3 m u slučajevima kada je poletno-sletna staza kodnog slova B;
- 4,5 m u slučajevima kada je poletno-sletna staza kodnog slova C;
- 7,5 m u slučajevima kada je poletno-sletna staza kodnog slova D;
- 7,5 m u slučajevima kada je poletno-sletna staza kodnog slova E; i
- 7,5 m u slučajevima kada je poletno-sletna staza kodnog slova F.

Kada posebne okolnosti to nalažu, ove vrijednosti mogu biti redukovane u slučaju parkiranja vazduhoplova prednjim krajem, kada je kodno slovo poletno-sletne staze D, E ili F smanjenjem vrijednosti:

- između terminalne zgrade, uključujući most terminalne zgrade, i nosa vazduhoplova; i
- na svakom dijelu parking pozicije sa obezbjeđenim vizuelnim smjernicama za parkiranje.“

U Prilogu 2 poslije Glave 11 dodaje se nova Glava koja glasi:

## „GLAVA 12

### 2.19) Postrojenja za odleđivanje/zaštitu od zaleđivanja

2.19.1) Postrojenja za odleđivanje/zaštitu od zaleđivanja treba da budu obezbjeđena na aerodromima sa mogućnošću pojave zaleđivanja.

2.19.2) Postrojenja za odleđivanje/zaštitu od zaleđivanja treba da budu locirana na mjestima predviđenim za parkiranje vazduhoplova ili udaljenim specifičnim oblastima duž rulne staze prema poletno-sletnoj stazi koja se namjerava koristiti za polijetanje sa obezbjeđenim sistemom odvođenja tečnosti za odleđivanje/zaštitu od zaleđivanja u svrhu njihovog sigurnog skladištenja kako ne bi došlo do zagađivanja podzemnih voda.

2.19.3) Prilikom određivanja lokacije postrojenja za odleđivanje/zaštitu od zaleđivanja potrebno je uzeti u obzir njen uticaj na gustinu saobraćaja i broj polijetanja.“

## Član 5

U Prilogu 3 tačka 3.1 podtačka 3.1.2 mijenja se i glasi:

„3.1.2) Površine ograničenja prepreka iz podtačke 3.1.1) kojima je određena najveća visina prirodnih i vještačkih prepreka u prostoru oko aerodroma, definisane su na sljedeći način:

- a) Konusna površina;
- b) Unutrašnja horizontalna površina;
- c) Prilazna površina;
- d) Unutrašnja prilazna površina;
- e) Prelazne površine;
- f) Unutrašnje prelazne površine;
- g) Površina prekinutog slijetanja;
- h) Odletna površina.“

U Prilogu 3 tačka 3.2 mijenja se i glasi:

### „3.2) Spoljna horizontalna površina

3.2.1) Uspostavljanje spoljne horizontalne površine i njenih karakteristika vrši se u skladu sa smjernicama iz Priručnika o službama na aerodromu (ICAO Doc. 9137), dio 6.“

U Prilogu 3 tačka 3.17 briše se.

U Prilogu 3 tačka 3.18 mijenja se i glasi:

### „3.18) Ostali objekti

3.18.1) Objekti koji ne probijaju prilaznu ili odletnu površinu ograničenja prepreka, ali zbog svojih karakteristika mogu negativno da utiču na optimalni smještaj ili efikasnost vizuelnih ili nevizuelnih navigacionih sredstava, trebaju da se uklone, ukoliko je to izvodljivo.

3.18.2) Svaki objekat u granicama unutrašnjih horizontalnih i konusnih površina, za koji Agencija na osnovu aeronautičke studije procijeni da može da ugrozi sigurnost vazduhoplova:

- a) u području kretanja na tlu, ili
- b) u prostoru leta u vazduhu;

smatra se preprekom i potrebno je da se ukloni ukoliko je to moguće.“

## Član 6

U Prilogu 4 Glava 2 tački 4.10 u podtački 4.10.1 riječi „precizni prilaz kodnog broja 1, 2, 3 ili 4.“ zamjenjuju se riječima „precizni prilaz kodnog broja 2, 3 ili 4.“



U tački 4.12 poslije podtačke 4.12.2 dodaje se nova podtačka koja glasi:

„4.12.3) Oznake ivice poletno-sletne staze se sastoje od dvije pruge, postavljene uz ivice poletno-sletne staze, osim u slučaju kada je poletno-sletna staza šira od 60 metara, kada se oznake postavljaju na rastojanju od 30 metara od centralne linije poletno-sletne staze.“

U tački 4.19 poslije podtačke 4.19.4 dodaje se nova podtačka koja glasi:

„4.19.5) Sigurnosne linije na platformi moraju biti izvedene uočljivom bojom koja će biti u kontrastu sa onom koja je korišćena za označavanje parkirnog mjesta vazduhoplova.“

U Glavi 3 tačka 4.23 mijenja se i glasi:

#### „4.23) Svijetla koja mogu da ugroze sigurnost vazduhoplova

4.23.1) Neaeronautička svijetla koja nijesu u funkciji vazduhoplovstva, postavljena u blizini aerodroma tako da mogu da ugroze sigurnost vazduhoplova, moraju da budu isključena, zaklonjena ili na drugi način preinačena da ne bi predstavljala izvor opasnosti.

4.23.2) U cilju zaštite sigurnosti vazduhoplova usljed ometanja laserom, potrebno je uspostaviti zaštitne zone oko aerodroma (slika 5-13), i to:

- Područje letjenja u kojem ne smije da bude laserskog zračenja (LFFZ);
- Područje letjenja sa ograničenim laserskim zračenjem (LCFZ);
- Područje letjenja osjetljivo s obzirom na lasersko zračenje (LSFZ).“

U tački 4.35 podtačka 4.35.7 mijenja se i glasi:

„4.35.7) Ukoliko aeronautička studija pokaže da postojeći već izgrađeni objekat, koji probija površinu slobodnu od prepreka, može nepovoljno da utiče na sigurnost operacija vazduhoplova, operator aerodroma je obavezan da preduzme jednu ili više sljedećih mjera:

- a) uklanjanje objekta,
- b) promjenu (podizanje) prilaznog nagiba sistema svjetlosnog pokazivača nagiba prilaza,
- b) smanjenje azimuta širenja snopa svjetlosti sistema, kako bi objekat ostao van granica snopa svjetlosti,
- c) premještanje ose sistema i pridružene površine koja mora da bude slobodna od prepreka za najviše 5°, i
- e) prikladno premještanje sistema svjetlosnog pokazivača nagiba: od praga u smjeru suprotnom od smjera vjetera, kako bi se visina prilaza praga povećala za visinu prodiranja objekta u površinu koja mora da bude slobodna od prepreka.“

U tački 4.42 poslije podtačke 4.42.3 dodaju se tri nove podtačke koje glase:

„4.42.4) Kada na rulnoj stazi postoji više od jednog svjetlosnog pokazivača brzih izlaznih rulnih staza, skup takvih svjetlosnih pokazivača za svaki izlaz se ne smije preklapati kod prikazivanja.

4.42.5) Svjetlosni pokazivač brze izlazne rulne staze mora biti konstruisan pomoću jednosmjernog žutog svijetla, poravnat na način da bude vidljiv pilotu u proceduri slijetanja vazduhoplova.

4.42.6) Svjetlosni pokazivač brze izlazne rulne staze mora biti konstruisan u skladu sa specifikacijama datim na slikama A2-6 i A2-7 Dodatka 2, koji je sastavni dio ovog pravilnika.“

Poslije tačke 4.66 dodaje se nova tačka koja glasi:

#### „4.67) Svijetla statusa poletno-sletne staze

4.67.1) Svijetla statusa poletno-sletne staze su dio autonomnog sistema za upozorenje od upada na poletno-sletnu stazu sa dvije osnovne vizuelne komponente koje čine svijetla ulaska na poletno-sletnu stazu i svijetla za status polijetanja sa poletno-sletne staze.

4.67.2) Na mjestima gdje je predviđeno postavljanje svjetala ulaska na poletno-sletnu stazu ona trebaju biti na udaljenosti od 0,6 m od centralne linije rulne staze sa suprotne strane u odnosu na svijetla centralne linije rulne staze, sa početnom lokacijom njihovog postavljanja koja se nalazi 0,6 m ispred pozicije za čekanje, pružajući se do ivice poletno-sletne staze. Dodatno svijetlo mora biti postavljeno na poletno-sletnoj stazi, na rastojanju od 0,6 m od centralne linije poletno-sletne staze, u pravcu zadnja dva svijetla ulaza na poletno-sletnu stazu.

4.67.3) Svijetla ulaska na poletno-sletnu stazu se sastoje od najmanje 5 jediničnih izvora svjetala na međusobnom rastojanju od 3,8 m sa najvećom dužinom prostiranja od 15,2 m u zavisnosti od dužine rulne staze, izuzev za svijetlo u blizini centralne linije rulne staze.

4.67.4) Na mjestima gdje je predviđeno postavljanje svjetala za status polijetanja sa poletno-sletne staze, ista moraju biti postavljena na udaljenosti od 1,8 m sa svake strane centralne linije poletno-sletne staze, pružajući se uzdužno, sa obje strane

centralne linije, pri čemu se prva svjetiljka nalazi na udaljenosti od 115 m od kraja poletno-sletne staze na međusobnom rastojanju od 30 m u dužini od najmanje 450 m.

4.67.5) U slučajevima kada je to predviđeno, svjetla ulaska na poletno-sletnu stazu trebaju biti ugrađena u kolovoznu konstrukciju emitujući crveno svjetlo u smjeru kretanja vazduhoplova ka poletno-sletnoj stazi.

4.67.6) Svjetla ulaska na poletno-sletnu stazu moraju biti konstruisana na takav način da emituju svjetlost u nizu na svakom ukrštanju poletno-sletne staze i rulne staze i da se pale u intervalu od dvije sekunde kada je potrebno.

4.67.7) Intenzitet i snop širenja svjetla ulaska na poletno-sletnu stazu mora biti u skladu sa specifikacijama datim na dijagramima A2. – 12 i A2. – 14, Dodatka 2, koji je sastavni dio ovog pravilnika.

4.67.8) Svjetla za status polijetanja sa poletno-sletne staze pružaju se uzdužno u dva reda uz osu poletno-sletne staze emitujući svjetlost crvene boje u smjeru polijetanja vazduhoplova.

4.67.9) Svjetla za status poletanja sa poletno-sletne staze moraju biti konstruisana na način da emituju svjetlost u nizu sa mogućnošću njihovog paljenja u vremenskom intervalu od 2 sekunde ako je to potrebno.

4.67.10) Intenzitet i snop širenja svjetala za status polijetanja sa poletno-sletne staze mora biti u skladu sa specifikacijama datim na dijagramu A2. – 26, Dodatka 2, koji je sastavni dio ovog pravilnika.“

### Član 7

U Prilogu 5 tačka 5.12 poslije podtačke 5.12.1 Tabela 6-3 i tekst u Napomeni ispod tabele mijenjaju se i glase:

**"Tabela 6-3 Osobine svjetala za označavanje prepreka**

1	2	3	4			7
			5	6	6	
Tip svjetla	Boja	Način odašiljanja svjetlosti/(brzina bljeska)	Najveći intenzitet (cd) pri datoj osvjetljenosti pozadine (b)			Tabele distribucije svjetla
			Dan (Iznad 500 cd/m <sup>2</sup> )	Sumrak (50-500 cd/m <sup>2</sup> )	Noć (Ispod 50 cd/m <sup>2</sup> )	
Niski intenzitet, tip A (stalna prepreka)	Crvena	Bez prekida	N/A	N/A	10	6-3a
Niski intenzitet, tip B (stalna prepreka)	Crvena	Bez prekida	N/A	N/A	32	6-3a
Niski intenzitet, tip C (pokretna prepreka)	Žuta/Plava (a)	S prekidima - bljeskajući (60-90 bpm)	N/A	40	40	6-3a
Niski intenzitet, tip D (vozilo za vođenje vazduhoplova po zemlji)	Žuta	S prekidima - bljeskajući (60-90 bpm)	N/A	200	200	6-3a
Niski intenzitet, tip E	Crvena	S prekidima - bljeskajući	N/A	N/A	32	6-3a (Tip B)
Srednji intenzitet, tip A	Bijela	S prekidima - bljeskajući (20-60 bpm)	20 000	20 000	2 000	6-3b
Srednji intenzitet, tip B	Crvena	S prekidima - bljeskajući (20-60 bpm)	N/A	N/A	2 000	6-3b
Srednji intenzitet, tip C	Crvena	Bez prekida	N/A	N/A	2 000	6-3b
Visoki intenzitet, tip A	Bijela	S prekidima - bljeskajući (40-60 bpm)	200 000	20 000	2 000	6-3b
Visoki intenzitet, tip B	Bijela	S prekidima - bljeskajući (40-60 bpm)	100 000	20 000	2 000	6-3b

Napomena:

a) Vidi podtačku 5.11.3).

b) Za bljeskajuća svjetla, stvarni intenzitet se utvrđuje u skladu sa Priručnikom za projektovanje aerodroma, (ICAO Doc 9157), Dio 4.

c) U slučaju postavljanja dodatnih svjetala na vjetroagregatima, svjetla postavljena na stubu vjetroagregata moraju odašiljati svjetlost na isti način kao i ona postavljena na kućištu vjetroagregata"

U tački 5.15 podtačka 5.15.1 poslije alineje d dodaje se nova alineja koja glasi:

„e) za uslove navedene u tačkama a), b) i d) poštujući sljedeće kriterijume:

- za vjetroagregate čija ukupna visina (uključujući visinu stuba i vertikalnu maksimalnu visinu lopatice) ne prelazi 150 m, jedinični izvor svjetla srednjeg intenziteta treba da bude postavljen;
- za vjetroagregate sa ukupnom visinom od 150 do 315 m, pored jediničnog izvora svjetla srednjeg intenziteta, koje je postavljeno na vrhu stuba vjetroagregata, dodatno svjetlo mora biti postavljeno kao alternativa u slučaju kvara primarnog svjetla. Jedinični izvori svjetala moraju biti postavljeni na način da svojom konstrukcijom ne zaklanjaju emitovanje svjetlosti; i
- dodatno, za vjetroagregate sa ukupnom visinom 150 do 315 m, na srednjem dijelu visine stuba najmanje tri jedinična izvora svjetala niskog intenziteta tipa E treba da budu obezbijeđena. Ako se izradom aeronautičke studije pokaže da jedinični izvori svjetala niskog intenziteta tipa E nijesu pogodni, postavljaju se jedinični izvori svjetala niskog intenziteta tipa A i B.“

## Član 8

U Prilogu 8 poslije tačke 8.8 dodaju se dvije nove tačke koje glase:

### „8.9) Upravljanje platformom

8.9.1) Operator platforme mora biti opremljen mobilnom vezom komunikacije.

8.9.2) Kada su procedure u uslovima smanjene vidljivosti na snazi, kretanje vazduhoplova i zaposlenih na platformi se moraju smanjiti na minimum.

8.9.3) Vozilima hitne pomoći, vatrogasnim vozilima i vozilima policije je neophodno omogućiti prvenstvo prolaza na platformi u odnosu na ostali saobraćaj, u situacijama kada je neophodno njihovo učešće.

8.9.4) Vozilo koje se kreće po platformi mora propustiti:

- vozilo sa prvenstvom prolaza, vazduhoplov koji se kreće po rulnoj stazi, vazduhoplov koji namjerava da se kreće po rulnoj stazi, vazduhoplov koji se vuče ili gura; i
- ostala vozila u skladu sa lokalnim zahtjevima.

8.9.5) U cilju obezbjeđivanja minimalnog čistog razmaka parkirnih mjesta vazduhoplova od susjednih objekata, vazduhoplova na drugoj parkirnoj poziciji i drugih objekata, neophodno je vršiti vizuelno osmatranje.

### 8.10) Autonomni sistem za upozorenje od upada na poletno-sletnu stazu

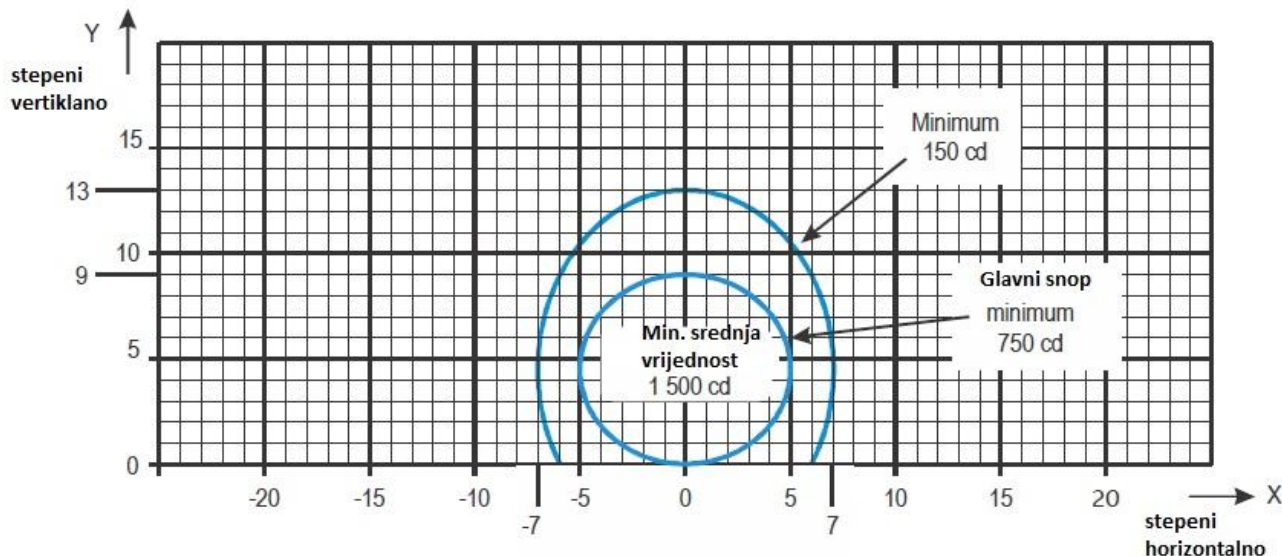
8.10.1) U slučajevima kada je autonomni sistem za upozorenje od upada na poletno-sletnu stazu instaliran na aerodromu, on mora:

- a) obezbijediti autonomnu detekciju potencijalnog upada ili ugrožavanja već zauzete poletno-sletne staze i direktno upozoriti letačku posadu ili operatora vozila;
- b) funkcionisati i biti kontrolisan nezavisno od bilo kog vizuelnog sistema na aerodromu;
- c) imati odgovarajuće specifikacije svojih vizuelnih komponenti kako je navedeno u Glavi 3 Priloga 4 koji su sastavni dio ovog pravilnika;
- d) obezbijediti da greška ili nefunkcionisanje dijela ili čitavog sistema nema uticaja na aerodromske operacije. Za ovu namjenu, aerodromskoj kontroli letenja mora biti dozvoljeno djelimično gašenje ili gašenje čitavog sistema.

8.10.2) U slučajevima kada je autonomni sistem za upozorenje od upada na poletno-sletnu stazu instaliran na aerodromu, moraju biti obezbijeđene informacije i karakteristike o njegovom statusu u skladu sa odgovarajućim vazduhoplovnim informacijama koje se objavljuju u Zborniku vazduhoplovnih informacija, sa obrazloženjem za kretanje po aerodromskim površinama, kontrolnim sistemom i oznakama datim u Aneksu 15, Dodatku 1, Priloga 2.9.“

## Član 9

U Dodatku 2, poslije slike A2. – 25. dodaje se nova slika koja izgleda:



Bilješke:

1. Dijagrami su konstruisani na osnovu formule  $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	5,0	7,0
b	4,5	8,5

2. Vidjeti zajedničke belješke za slike A2.-1. do A2.-11 i A2.-26.

Slika A2.-26. Dijagram izokandela za svijetla za status polijetanja sa poletno-sletne (THL) (svijetla crvene boje)<sup>44</sup>

### Član 10

U Dodatku 8 poslije tačke D.8.19. dodaju se tri nove tačke koje glase:

„D.8.20. Autonomni sistem za upozorenje od upada na poletno-sletnu stazu (ARIWS)

D.8.20.1) Funkcionisanje ARIWS-a je zasnovano na sistemu nadzora koji prati aktuelnu situaciju na poletno-sletnoj stazi i automatski prenosi informaciju potrebnu za status svjetala za upozorenje na pragove poletno-sletne staze koji se koriste za polijetanje i na ulaze na poletno-sletnu stazu. Kada je vazduhoplov u proceduri polijetanja ili prilaska poletno-sletnoj stazi, na ulazima na poletno-sletnu stazu ce se uključiti crvena svijetla za upozorenje, pokazujući na taj način da je ulazak ili prelazak poletno-sletne staze nesiguran. Kada je vazduhoplov na poziciji za polijetanje a drugi vazduhoplov ili vozilo ulaze ili prelaze poletno-sletnu stazu, na pragu, uključuju se crvena svijetla, pokazujući na taj način da je polijetanje nesigurno.

D.8.20.2) U suštini, ARIWS se sastoji od nezavisnog nadzornog sistema (primarni radar, tehnike navigacije, specijalizovane kamere, namijenjeni radar, itd.) i sistema upozorenja u obliku dodatnih sistema svjetala povezanih kroz procesor koji obezbjeđuje protok informacija nezavisno od kontrole letenja direktno letačkoj posadi i operatorima vozila.

D.8.20.3) Autonomni sistem za upozorenje od upada na poletno-sletnu stazu ne zahtijeva sekundarni izvor napajanja ili operativnu vezu sa drugim pomoćnim vizuelnim sistemom.

D.8.20.4) U praksi, ne mora svaki ulaz ili prag biti opremljen sa svijetlima za upozorenje. Za svaki aerodrom se određuju mjesta instalacije ovih svjetala u zavisnosti od sopstvenih karakteristika. Postoji nekoliko sistema koji imaju isti ili sličan način funkcionisanja.

D.8.20.5) Od velike važnosti je da letačka posada vazduhoplova razumije upozorenje dato pomoću ARIWS-a. Upozorenja se daju u približno realnom vremenu, direktno letačkoj posadi budući da nema vremena za „relejni“ vid komunikacije. Drugim riječima, konfliktno upozorenje generisano službi za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju koja ga mora da protumačiti kao upozorenje, da analizira situaciju i da ga saopšti predmetnom operatoru vazduhoplova, podrazumijeva trajanje od par sekundi pri čemu je svaka sekunda kritična za mogućnost da se vazduhoplov sigurno zaustavi i izbjegnu potencijalni sudari. Pilotima je prikazan globalno priznat signal „STOP IMMEDIATELY“ a oni moraju biti obučeni da reaguju na odgovarajući način. Takođe, piloti koji dobijaju signal za polijetanje ili prelazak poletno-sletne staze od strane službe za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju, i koji vide niz crvenih svjetala, moraju da se ZAUSTAVE i da obavijeste službu za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju da su odustali/zaustavili se zbog crvenih svjetala. Uz to, vrlo je važno istaći da je u ovim situacijama vremena za reakciju vrlo malo i da nema mjesta za pogrešno tumačenje signala. Od najveće je važnosti da ovaj signal bude priznat u cijelom svijetu.

D.8.20.6) Takođe se mora naglasiti da gašenje crvenih svjetala, samo po sebi ne znači odobrenje da se nastavi. Još uvijek je potrebna dozvola od kontrole letenja. Ako crvena svijetla nijesu upaljena, to samo znači da mogući konflikti nijesu identifikovani.

D.8.20.7) U slučaju da sistem postane neupotrebljiv mogući scenario je:

- ako sistem otkáže sa ugašenim svjetlima, nije potrebno sprovesti dodatne proceduralne promjene. Jedina stvar koja se može desiti je gubitak automatskog, nezavisnog sistema upozorenja. Rad službe za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju i procedure letačke posade (kao odgovor na odobrenje službe za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju) ostaju nepromijenjene,
- treba da se izrade procedure za slučaj da sistem otkáže sa upaljenim svjetlima. Od službe za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju i/ili operatora aerodroma zavisi uspostavljanje ovih procedura u zavisnosti od njihovih okolnosti. Ne smije se zaboraviti da je letačkim posadama naloženo da se „ZAUSTAVE“ na sva crvena svijetla. Ukoliko je dio ili cijelokupni sistem neupotrebljiv, potrebno je sprovesti scenario opisan stavu 1 ove podtačke.

D.8.20.8) ARIWS ne mora da bude sastavni dio aerodromske infrastrukture. Instalacija ovakvog sistema je individualna odluka operatora aerodroma u zavisnosti od obima saobraćaja, konstrukcije aerodroma, šeme rulanja itd.. Značajnu pomoć prilikom ovog procesa može da pruži Tijelo za pitanja sigurnosti na poletno-sletnoj stazi. Takođe, nije potrebno da sve poletno-sletne ili rulne staze budu opremljene ovim nizom/nizovima svjetala, niti svaka instalacija zahtijeva sveobuhvatni sistem nadzora koji unosi informacije u kompjuter za identifikaciju konflikta.

D.8.20.9) Iako je moguće postojanje posebnih lokalnih zahtjeva, osnovni zahtjevi sistema se odnose na sve ARIWS-e:

- a) kontrolni sistem i snabdijevanje sistema električnom energijom moraju biti nezavisni od bilo kojeg sistema koji je u upotrebi na aerodromu, posebno od ostalih dijelova sistema svjetala;
- b) sistem mora funkcionisati nezavisno od sistema komunikacije službe za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju;
- c) sistem mora omogućavati vizuelni signal koji je globalno prihvaćen, priznat i odmah razumljiv posadama; i
- d) lokalne procedure moraju biti sačinjene za slučaj greške u radu ili pada sistema, djelimično ili u cjelosti.

D.8.20.10) ARIWS je projektovan tako da bude usklađen sa uobičajenim načinom funkcionisanja službe za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju, obezbjeđujući upozorenja letačkim posadama i operatorima vozila kada dođe do nenamjernog konflikta ili propusta tokom uobičajenih operacija na aerodromu. ARIWS će obezbijediti direktno upozorenje kada, na primjer, aerodromska kontrola letenja da odobrenje za kratko zadržavanje na poletno-sletnoj stazi ali letačka posada ili operator vozila „promaše“ dio namijenjen za kratko zadržavanje na poletno-sletnoj stazi, na koji se odnosi odobrenje, a aerodromska kontrola letenja izda odobrenje za polijetanje ili slijetanje drugog vazduhoplova na istoj poletno-sletnoj stazi, i da je kontrola letenja previdjela propust koji je napravila letačka posada ili operator vozila.

D.8.20.11) U slučajevima kada je odobrenje izdato a posada prijavi neusaglašenost stanja zbog „crvenih svjetala“ ili odustane od planirane operacije zbog „crvenih svjetala“, obaveza je kontrolora da analizira situaciju i pruži dodatna obrazloženja po potrebi. U ovakvim situacijama je moguće da je sistem proizveo lažno upozorenje ili da potencijalni upad na poletno-sletnu stazu više ne postoji, ali je takođe moguće da je upozorenje validno. U svakom slučaju, potrebno je dati dodatne instrukcije ili novo odobrenje. Kada je u pitanju greška ili pad sistema, potrebno je primijeniti procedure koje su opisane u podtački D.8.20.7). Svijetla upozorenja ARIWS-a se ni u kom slučaju ne smiju zanemariti bez potvrde da, u stvari, nema rizika od sudara. Važno je napomenuti da su se brojni incidenti na aerodromima izbjegli korišćenjem ovog sistema. Takođe je važno napomenuti da isto tako nije bilo slučajeva sa lažnim upozorenjima, najčešće zbog postupka kalibraže softvera za upozorenje, ali u svakom slučaju, postojanje ili nepostojanje potencijalnog konflikta mora biti potvrđeno.

D.8.20.12) Iako služba za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju ima vizuelno i zvučno upozorenje u odnosu na mnoge sisteme, nije predviđeno da osoblje službe za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju stalno prati rad sistema. Ovakva upozorenja mogu pomoći osoblju službe za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju da brzo procijeni konfliktu situaciju u slučajevima upozorenja, kao i da omogućiti sprovođenje buduće odgovarajuće instrukcije, ali ARIWS ne treba da ima aktivnu ulogu u uobičajenom funkcionisanju bilo kojeg uređaja službe za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju.

D.8.20.13) Na svakom aerodromu, gdje je ovaj sistem instaliran, potrebno je uspostaviti procedure u zavisnosti od karakteristika tog aerodroma. Ipak, mora se naglasiti da ni pod kojim uslovima pilotima ili operatorima ne smije biti savjetovano da nastave sa operacijom iako je crveno svijetlo upaljeno. U ovakvim situacijama, Tijelo za pitanja sigurnosti na poletno-sletnoj stazi može značajno doprinijeti razvoju ovog procesa.

D.8.20.14) Informacije o karakteristikama i statusu ARIWS-a se objavljuju u Zborniku vazduhoplovnih informacija, u sekciji AD. 2.9, i njihov status se ažurira po potrebi kroz NOTAM ili na drugi način u skladu sa ovim pravilnikom.

D.8.20.15) Operatori vazduhoplova moraju da obezbijede da dokumentacija letačke posade uključuje procedure koje se odnose na ARIWS i odgovarajuće smjernice u skladu sa Aneksom 6 Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva.

D.8.20.16) Operator aerodroma može pronaći dodatne smjernice po pitanju operacija ili procedura za svoje osoblje, operatore vazduhoplova, službe za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju i osoblje trećih strana na koje se može odnositi rad ARIWS-a.

## D.8.21. Smjernice za projektovanje rulne staze po pitanju smanjenja mogućih upada na poletno-sletnu stazu

D.8.21.1) Uspostavljena dobra praksa kod kreiranja smjernica za projektovanje rulne staze može smanjiti mogućnost upada na poletno-sletnu stazu i može zadržati punu operativnost i kapacitet aerodroma. Ove smjernice za projektovanje rulne staze mogu biti sastavni dio Programa prevencije upada na poletno-sletnu stazu kao mjere koje bi osigurale da su aspekti upada na poletno-sletnu stazu analizirani prilikom projektovanja novih poletno-sletnih i rulnih staza. Sa ovim smjernicama, primarni cilj je ograničiti broj

vazduhoplova ili vozila koji ulaze ili prelaze na poletno-sletnu stazu, obezbijediti pilotu nesmetan pregled cijele poletno-sletne staze i identifikovati i ispraviti rulne staze, odnosno mjesta koja su klasifikovana kao „hot spots“, koliko je moguće.

D.8.21.2) Centralna linija ulaza rulne staze treba da bude upravna na centralnu liniju poletno-sletne staze, ukoliko je moguće. Ovaj pristup projektovanja omogućava pilotu nesmetan pregled cijelokupne dužine poletno-sletne staze, u oba smjera, što omogućava pilotu da uvidi da nema mogućnosti potencijalnog sudara sa ostalim objektima prije nastavka započete operacije. U slučajevima kada je ugao ukrštanja rulne staze i poletno-sletne staze takav da ne omogućava čist pregled poletno-sletne staze, u oba smjera, potrebno je dati preporuku u cilju obezbjeđivanja ukrštanja sa poletno-sletnom stazom pod pravim uglom kako bi se pilotu omogućio nesmetan pregled čitave dužine poletno-sletne staze.

D.8.21.3) Prilikom ukrštanja rulnih staza sa poletno-sletnom stazom potrebno je koristiti širinu rulne staze koja je definisana u ovom Pravilniku. Ovaj pristup omogućava poboljšano prepoznavanje pozicija za čekanje na rulnoj stazi i pripadajućih znakova, oznaka i svjetala.

D.8.21.4) Postojeće rulne staze šire od dimenzija datih u ovom Pravilniku, mogu biti ispravljene farbanjem strana suvišne širine. Ukoliko je to moguće, preporučuje se rekonstrukcija takvih površina i njihovo smanjivanje na propisanu širinu.

D.8.21.5) Ako postoji više rulnih staza koje se ukrštaju sa poletno-sletnom stazom potrebno je da sve budu paralelne jedna u odnosu na drugu i fizički razdvojene čistom površinom. Ovaj princip projektovanja omogućava postavljanje odgovarajućeg znaka, oznake ili svijetla na određenoj lokaciji na zemljanoj površini za svaku lokaciju predviđenu za čekanje na rulnoj stazi. Štaviše, ovaj princip eliminiše potrebu izgradnje nepotrebnih kolovoznih konstrukcija kao i označavanja ivica rulne staze kako bi širina rulne staze bila jasno uočljiva. Uopšte, proširivanje kolovozne konstrukcije na mjestima predviđenim za čekanje vazduhoplova umanjuje efektivnost samog znaka, oznake ili svijetla.

D.8.21.6) Potrebno je izgrađivati rulne staze na način da se na mjestima ukrštanja sa poletno-sletnom stazom presjecaju kao jedna rulna staza u odnosu na poletno-sletnu stazu. Takođe je potrebno izbjeći razdvajanje jedne rulne staze na dvije nakon ukrštanja sa poletno-sletnom stazom. Ovaj princip projektovanja onemogućava stvaranje „Y oblika“ rulnih staza koje predstavljaju rizik za upade na poletno-sletnu stazu.

D.8.21.7) Ukoliko je moguće, potrebo je izbjeći ukrštanje rulne staze sa poletno-sletnom stazom u srednjem dijelu poletno-sletne staze. Ovaj princip projektovanja omogućava da se smanji rizik od sudara na mjestima gdje se to najčešće događa (lokacije na kojima su najveće brzine), jer vazduhoplov u proceduri polijetanja na sredini poletno-sletne staze ima previše energije da bi se sigurno zaustavio a premalo da bi poletio, prije nego se sudari sa drugim objektom.

D.8.21.8) Potrebno je obezbijediti čisto rastojanje na kolovoznoj konstrukciji između brze izlazne rulne staze i ostalih rulnih staza koje se ukrštaju sa poletno-sletnom stazom. Ovaj princip projektovanja onemogućava preklapanje dvije rulne staze što bi stvorilo suvišnu površinu i zbunilo pilota koji ulazi na poletno-sletnu stazu.

D.8.21.9) Potrebno je izbjeći ugradnju različitih materijala u kolovoznu konstrukciju (asfalt i beton) na i u blizini pozicije za čekanje vazduhoplova, ukoliko je moguće. Ovaj princip konstruisanja kolovozne površine onemogućava vizuelno zbunjivanje pilota u odnosu na stvarnu poziciju za čekanje vazduhoplova.

D.8.21.10) Veliki broj aerodroma ima više od jedne rulne staze, par paralelnih poletno-sletnih staza (dvije poletno-sletne staze sa iste strane terminalne zgrade), koje predstavljaju težak problem u prilasku ili odlasku vazduhoplova kada je drugom vazduhoplovu dato odobrenje za prelazak preko poletno-sletne staze. U takvoj konfiguraciji, primarni cilj je izbjeći ili zadržati na minimumu broj prelaska vazduhoplova preko poletno-sletne staze. Mogući problemi, u ovom slučaju, se mogu prevazići izgradnjom „rulne staze u perimetru poletno-sletne staze“. Rulna staza na perimetru je rulna staza koja obilazi kraj poletno-sletne staze, omogućavajući slijetanje vazduhoplova (kada je u pitanju slijetanje na spoljnoj poletno-sletnoj stazi u paru), kako bi vazduhoplov stigao do terminalne zgrade, ili polijetanje (kada je u pitanju polijetanje na spoljnoj poletno-sletnoj stazi u paru), da vazduhoplov dođe do predviđene poletno-sletne staze, bez ukrštanja sa rulnom stazom ili mogućeg sudara sa vazduhoplovom koji je koji je u proceduri polijetanja ili slijetanja.

D.8.21.11) Ukoliko je predviđena, rulna staza na perimetru treba da bude projektovana uzimajući u obzir sledeće kriterijume:

- potrebno je obezbijediti dovoljno prostora između praga sletne staze i centralne linije rulne staze na mjestu gdje vazduhoplov rula ispod prilazne ravni kako bi se osiguralo da u kritičnom rulanju vazduhoplov prođe ispod prilazne ravni ne probijajući je svojom visinom.
- potisak od motora vazduhoplova treba uzeti u obzir u konsultacijama sa proizvođačima vazduhoplova. Produženje prostora zbog uticaja potiska motora prilikom polijetanja treba biti analizirano u postupku određivanja lokacije rulne staze na perimetru.
- zahtjevi po pitanju sigurnosne površine kraja poletno-sletne staze kao i moguće miješanje sa sistemima za slijetanje i ostalom navigacionom opremom trebaju da budu uzeti u obzir. Na primjer, kod instrumentalnog prilaza, rulna staza na perimetru treba da bude locirana iza antene lokalajzera, ne između antene i poletno-sletne staze, zbog mogućeg ometanja rada uređaja, imajući na umu da je ovo teško postići zbog povećanja udaljenosti između lokalajzera i poletno-sletne staze.
- uticaj ljudskog faktora takođe treba uzeti u obzir. Odgovarajuće mjere treba sprovesti da bi se pomoglo pilotima da razlikuju vazduhoplove koji prelaze poletno-sletnu stazu od onih koji su na sigurnoj udaljenosti na rulnoj stazi na perimetru.

## D.8.22. Mapa aerodromskih podataka

D.8.22.1) Aerodromski podaci obuhvaćeni ovom mapom se čuvaju i daju na korišćenje vazduhoplovnim službama aerodroma, određenim od strane države, sa osvrtnom na namjeru njihovog korišćenja. Aplikacije za njihovo korišćenje su usko povezane sa identifikovanim potrebama i operativnim korišćenjem u slučajevima kada se podaci koriste za sigurnosne benefite ili mogu biti korišćeni za korektivne mjere ili sigurnosne interese.

D.8.22.2) Mapa aerodromskih podataka sadrži geografske podatke o aerodromu koji predstavljaju ulazne podatke za aplikacije koje podižu svijest kod korisnika o situacionoj poziciji ili predstavljaju dodatak navigaciji, čime se podiže nivo sigurnosti i povećava efikasnost. Uz odgovarajuću tačnost podataka, ovi podaci služe kao baza prilikom zajedničkog odlučivanja, ovladavanja situacijom i aplikacijama za kreiranje aerodromskih smjernica. Ovi podaci se koriste u sledećim vazduhoplovnim aplikacijama:

- a) Pozicioniranje vazduhoplova iz kokpita i kretanje po ruti uključujući kretanje po mapama na sopstveni pogon vazduhoplova, navođenje po površini i navigacija;
- b) Uticaj saobraćaja uključujući nadgledanje i detekciju i upozorenje od upada na poletno-sletnu stazu;
- c) Pozicioniranje na zemlji i poznavanje ruta uključujući situacioni prikaz pozicija vazduhoplova i vozila kao i rulnih staza, navođenje po površinama i navigacija;
- d) Olakšice pri pronalasku vazduhoplovnih informacija o aerodromu, uključujući NOTAM-e;
- e) Upravljanje resursima i aerodromskom infrastrukturom; i
- f) Kreiranje vazduhoplovnih karata.

D.8.22.3) Ovi podaci se mogu koristiti i za druge aplikacije kao što je trening/simulator letenja ili vizuelni sistem kokpita ili poboljšanje vizuelnog sistema na zemlji, sintetički vizuelni sistem ili razne vrste kombinovanih vizuelnih sistema.

D.8.22.4) Prilikom razmatranja koji aerodromi mogu koristiti aplikacije koje zahtijevaju upotrebu mape aerodromskih podataka, sledeće karakteristike treba uzeti u obzir:

- Sigurnosni rizik na aerodromu;
- Uslove vidljivosti;
- Izgled aerodroma;
- Gustinu saobraćaja.“

## **Član 11**

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom listu Crne Gore".

Broj: 01/2-436/3-17  
Podgorica, 23.03.2017. godine

Direktor,  
**Dragan Đurović, s.r.**