

743.

Na osnovu člana 6 stav 1 tačka 9 i člana 14 stava 2 Zakona o vazdušnom saobraćaju ("Službeni list CG", br. 30/12 i 30/17), uz saglasnost Ministarstva saobraćaja i pomorstva, Agencija za civilno vazduhoplovstvo donijela je

**Pravilnik  
o izmjenama i dopunama Pravilnika o načinu, pravilima i postupcima letenja vazduhoplova  
i operativnim uslugama u vazdušnom saobraćaju**

**Član 1**

U Pravilniku o načinu, pravilima i postupcima letenja vazduhoplova i operativnim uslugama u vazdušnom saobraćaju („Službeni list CG“, broj 11/16) u članu 1 stav 3 mijenja se i glasi:  
„(3) Odredbe ovog pravilnika primjenjuju se na Agenciju za civilno vazduhoplovstvo (u daljem tekstu: Agencija), kao nadležnu vazduhoplovnu vlast u smislu odredbi ovog pravilnika, pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi, operatore aerodroma i zemaljsko osoblje koje obavlja poslove u vezi sa operacijama vazduhoplova.“

Poslije stava 3 dodaje se novi stav 4 koji glasi:

„(4) Odredbe ovog pravilnika ne primjenjuju se na vazduhoplovne modele i igračke vazduhoplove, za koje su način, pravila i postupci letenja uređeni posebnim propisom u cilju smanjenja opasnosti koja može da nastane njihovom upotrebom i utiče na sigurnost civilnog vazduhoplovstva, lica, imovine i drugih vazduhoplova.“

**Član 2**

U članu 2 na kraju člana briše se tačka i dodaju se riječi: „i Sprovedbena Uredba komisije (EU) 2016/1185 od 20. jula 2016. godine o izmjeni Sprovedbene Uredbe (EU) br. 923/2012 u pogledu ažuriranja i dovršenja zajedničkih pravila vazdušnog saobraćaja i operativnih odredaba u vezi sa uslugama i postupcima u vazdušnoj plovidbi (SERA dio C) i stavljanju van snage Uredbe (EZ) br. 730/2006, koja je data u Prilogu 2 ovog pravilnika.“

**Član 3**

U članu 3 u stavu 1 poslije tačke 7 dodaje se nova tačka 7a koja glasi:

„7a) nadležne vlasti tumače se, kad je to primjenljivo, kao Agencija za civilno vazduhoplovstvo;“

**Član 4**

U članu 12 u stavu 2 poslije riječi: „Priloga 1“ dodaju se riječi: „i Priloga 2“.

**Član 5**

U članu 13 poslije riječi: „Priloga 1“ dodaju se riječi: „i Priloga 2“.

**Član 6**

U članu 14 u stavu 2 poslije riječi: „Priloga 1“ dodaju se riječi: „i Priloga 2“.

**Član 7**

U članu 16 u stavu 1 poslije riječi: „Priloga 1“ dodaju se riječi: „i Priloga 2“.

Član 8

U članu 19 u stavu 1 tač. 3, 4 i 11 poslije riječi: „Priloga 1“ dodaju se riječi: „i Priloga 2“.

Član 9

Poslije Priloga 1 dodaje se Prilog 2.

Član 10

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

Broj: 01/2-1240/3-18  
Podgorica, 19.06.2018. godine

Direktor,  
**Dragan Đurović, s.r.**

## **„PRILOG 2**

### **SPROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2016/1185 od 20. jula 2016. godine kojom se mijenja i dopunjava Uredba Komisije (EU) br. 923/2012 u vezi sa ažuriranjem i kompletiranjem zajedničkih pravila letenja i operativnih uslova za usluge i procedure u vazdušnoj plovidbi (SERA Dio C) i kojom se stavlja van snage Uredba (EZ) br. 730/2006**

#### **Član 1**

Sprovedbena Regulativa (EU) 923/2012 mijenja se i dopunjava na sledeći način:

**1. Član 1 mijenja se i dopunjava na sledeći način:**

(a) stav 3 mijenja se i glasi:

„3. Ova Uredba primjenjuje se i na nadležne vlasti država članica, pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi, operatore aerodroma i zemaljsko osoblje angažovano u operacijama vazduhoplova.“

(b) dodaje se novi stav 4 koji glasi:

„4. Ova Uredba se ne primjenjuje na vazduhoplovne modele i igračke vazduhoplova. Međutim, države članice su dužne da osiguraju uspostavljanje nacionalnih pravila kojima će se osigurati da se vazduhoplovnim modelima i igračkama upravlja na način da se umanje opasnosti koje mogu uticati na sigurnost civilnog vazduhoplovstva, lica, imovine i drugih vazduhoplova.“.

**2. Član 2 mijenja se i dopunjava na sledeći način:**

(a) tačka 2 se briše;

(b) tačka 25 mijenja se i glasi:

„25. „taksiranje u vazduhu“ označava kretanje helikoptera/vertikalno slijetanje i polijetanje (VTOL) iznad površine aerodroma, obično sa uticajem zemlje i brzinom u odnosu na zemlju obično manjom od 37 km/h (20kt);“

(c) tačke 27 i 28 mijenjaju se i glase:

„27. „savjetodavna usluga u vazdušnom saobraćaju“ označava uslugu koja se pruža u savjetodavnom vazdušnom prostoru kako bi se obezbijedilo razdvajanje, u mjeri u kojoj je to praktično moguće, a između vazduhoplova koji lete prema planovima leta u skladu sa instrumentalnim pravilima letenja (IFR);“

28. „odobrenje kontrole letenja (ATC)“ označava odobrenje za vazduhoplov da nastavi pod uslovima navedenim od strane jedinice kontrole letenja “

(d) tačke 33, 34 i 35 mijenjaju se i glase:

„33. „vazdušni prostor u kojem se pružaju usluge u vazdušnom saobraćaju (ATS)“ označava vazdušni prostor definisanih dimenzija, klasifikovan po abecednom redu, u okviru kojeg određene vrste letova mogu da se odvijaju i za koji su tačno određene usluge u vazdušnom saobraćaju i pravila letenja;“

34. „prijavni biro (ARO) za usluge u vazdušnom saobraćaju(ATS)” označava jedinicu osnovanu sa ciljem dobijanja izvještaja koji se odnose na usluge u vazdušnom saobraćaju i planove leta podnijete prije odlaska;

35. „jedinica za usluge u vazdušnom saobraćaju (ATS)” označava opšti pojam koji može imati različito značenje: jedinica kontrole letenja, centar letnih informacija, jedinica za usluge aerodromskih letnih informacija ili prijavni biro za usluge u vazdušnom saobraćaju;“

(e) dodaje se nova tačka 34.a koja glasi:

„34.a „usluge nadzora za usluge u vazdušnom saobraćaju (ATS)” označava uslugu koja se direktno pruža sredstvima ATS sistema nadzora;“

(f) tačka 38 mijenja se i glasi:

„38. alternativni aerodrom” označava aerodrom prema kome vazduhoplov može da produži kada je nemoguće ili nepreporučljivo da produži ka ili da sleti na aerodrom namjeravanog slijetanja, gdje su neophodne usluge i sredstva dostupni, na kojem se mogu ispuniti zahtjevi performansi vazduhoplova i koji je operativan u očekivanom vremenu za upotrebu. Alternativni aerodromi obuhvataju sljedeće:

(a) „alternacija polijetanja” označava alternativni aerodrom na koji bi vazduhoplov mogao da sleti ubrzo nakon polijetanja ukoliko je to neophodno, a pri tome nije moguće koristiti aerodrom polijetanja;

(b) „rutna alternacija” označava aerodrom na koji bi vazduhoplov mogao da sleti u slučaju da se pojavi potreba za skretanjem dok se nalazi u rutnoj fazi leta;

(c) „alternacija odredišta” označava alternativni aerodrom na koji bi vazduhoplov mogao da sleti ukoliko postane nemoguće ili nepreporučljivo da sleti na aerodrom namjeravanog slijetanja;“

(g) dodaje se nova tačka 48a koja glasi:

„48.a automatski zavisni nadzor – sporazumno ugovor (ADS-C)” označava plan izvještavanja kojim se uspostavljaju uslovi ADS-C slanja podataka (npr. podaci zahtijevani od strane jedinice za usluge u vazdušnom saobraćaju i učestalost ADS-C izvještaja koji se moraju dogovoriti prije upotrebe ADS-C u pružanju usluga u vazdušnom saobraćaju)“

(h) tačka 71 mijenja se i glasi:

„71. procijenjeno vrijeme dolaska (ETA)” označava za IFR letove, vrijeme u kojem se očekuje da će vazduhoplov stići iznad određene tačke, definisane u odnosu na navigaciona sredstva, od koje je namjeravano da će započeti postupak instrumentalnog prilaza, ili, ako nema navigacionih sredstava u upotrebni na aerodromu, vrijeme u kojem će vazduhoplov stići iznad aerodroma. Za letove po vizuelnim pravilima letenja (VFR), vrijeme u kojem se procjenjuje da će vazduhoplov stići iznad aerodroma;“

(i) dodaje se nova tačka 89a koja glasi:

„89a. „operacija instrumentalnog prilaza“ označava prilaz i slijetanje upotrebom navigacionih instrumenata na osnovu uputstva iz procedure instrumentalnog prilaza. Postoje dva načina za izvršenje operacija instrumentalnog prilaza:

(a) operacija dvodimenzionalnog (2D) instrumentalnog prilaza, samo upotrebom lateralnog navigacijskog navođenja;

(b) operacija trodimenzionalnog (3D) instrumentalnog prilaza, upotrebom i lateralnog i vertikalnog navigacijskog navođenja;“

(j) tačke a, b i c tačke 90 mijenjaju se i glase: „

(a) procedura nepreciznog prilaza (NPA). Procedura instrumentalnog prilaza projektovana za 2D operacije instrumentalnog prilaza Tipa A.

(b) procedura prilaza sa vertikalnim navođenjem (APV). Procedura instrumentalnog prilaza zasnovana na navigacionim performansama vazduhoplova (PBN) projektovana za 3D operacije instrumentalnog prilaza Tipa A.

(c) procedura preciznog prilaza (PA). Procedura instrumentalnog prilaza zasnovana na navigacionim sistemima (ILS, MLS, GLS and SBAS Cat I) projektovana za 3D operacije instrumentalnog prilaza Tipa A ili B.“

(k) dodaje se nova tačka 94a koja glasi:

„94.a „minimalna količina goriva“ označava termin koji se koristi da se opiše situacija u kojoj je zaliha goriva u vazduhoplovu na takvom nivou da je obavezno slijetanje na određeni aerodrom i nikakvo dodatno kašnjenje nije prihvatljivo;“

(l) dodaju se nove tačke 95a i 95b:

„95a. „model vazduhoplova“ označava vazduhoplov bez posade, koji nije vazduhoplovna igračka, čija operativna masa ne prelazi granicu propisanu od strane nadležnih vlasti, koji je sposoban za neprekidan let u atmosferi i koji se isključivo koristi za izložbu i rekreativne aktivnosti;

96a. „planinsko područje“ označava područje promjenljivog profila terena gdje promjene nadmorske visine terena prelaze 900m (3000ft) unutar udaljenosti od 18,5km (10NM);“

(m) tačka 114 mijenja se i glasi:

„114. „pozicija čekanja na poletno-sletnoj stazi“ označava određenu poziciju namijenjenu zaštiti poletno-sletne staze, površine za ograničavanje prepreka, ili sistema za instrumentalno slijetanje (ILS) / mikrotalasnog sistema za slijetanje (MLS) kritičnih/osjetljivih područja na kojima se vazduhoplovi koji taksiraju i vozila moraju zaustaviti i zadržati, osim ukoliko su drugačije ovlašćeni od aerodromskog kontrolnog tornja“

(n) tačka 116 mijenja se i glasi:

„116. „sigurnosno bitno osoblje“ označava lica koja bi mogla da ugroze vazduhoplovnu sigurnost ukoliko nepropisno obavljaju svoje dužnosti i funkcije uključujući članove posade, osoblje za održavanje vazduhoplova,

operativno osoblje aerodroma, osoblje za spašavanje, vatrogasno i osoblje za održavanje, osoblje kojem je dozvoljen pristup površinama za kretanje bez pratnje i kontrolore letenja“

- (o) dodaje se nova tačka 129a koja glasi:

„129a. „vazduhoplov igračka“ označava vazduhoplov bez posade dizajniran ili namijenjen, isključivo ili ne, za igru djece mlađe od 14 godina;“

3. Član 4 mijenja se i dopunjava na sledeći način:

- (a) u stavu 1, uvodna rečenica zamjenjuje se sledećom:

„1. Nadležna vlast može, na svoju inicijativu ili na osnovu zahtjeva zainteresovanih subjekata, odobriti pojedinačnim subjektima ili kategorijama subjekata izuzeća od bilo kojeg zahtjeva iz ove Uredbe za sledeće aktivnosti od javnog interesa i za osposobljavanje koje je potrebno za sigurno obavljanje tih aktivnosti.“;

- (b) u stavu 3, na kraju stava dodaje se sledeći podstav:

„Ovim članom se ne dovode u pitanje ni operativni minimumi za helikoptere sadržani u posebnim odobrenjima koje je odobrila nadležna vlast shodno Prilogu V. Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012.“

4. Aneks Sprovedbene Regulative (EU) 923/2012 se mijenja i dopunjava u skladu sa Aneksom ove Uredbe.

## Član 2

Uredba (EZ) br. 730/2006 stavlja se van snage.

## Član 3

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objavljivanja u Službenom listu Evropske unije.....

Primjenjuje se od 12. oktobra 2017. godine.

Međutim, sljedeće odredbe se primjenjuju od 18. avgusta 2016. godine:

(1) Član 1(1);

(2) Član 1(2)(f), (i), (j), (l) i (o);

(3) Član 1(3);

(4) Član 2;

(5) tačke (1), (2), (3), (4), (5), (6), (8) (12), (13), (15), (16), (19), (21), (22), (26)(b), (26)(c), (27) i (28) Aneksa.

Ova Uredba obavezujuća je u cjelini i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sačinjano u Briselu, 20. jula 2016. godine.

Za Komisiju

Predsjednik

Žan-Klod Junker

## ANEKS

Aneks Sprovedbene Uredbe 923/2012 mijenja se i dopunjava na sledeći način:

(21) odredba SERA.2001 mijenja se i glasi:

### „**SERA.2001 Primjenljivost**

Ne dovodeći u pitanje SERA.1001 navedenu gore, ova Uredba se primjenjuje u skladu sa članom 1 posebno na korisnike vazdušnog prostora i vazduhoplova koji:

- (a) izvode operacije u, u okviru ili iz Unije;
- (b) nose oznake državne pripadnosti i registraciju države članice Unije, i izvode operacije u bilo kom vazdušnom prostoru dok god se oni ne kose sa pravilima objavljenim od strane države koja ima nadležnost nad teritorijom koja se prelijeće.

Ova Uredba se takođe primjenjuje na nadležne vlasti država članica, pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi (ANSP), operatore aerodroma i odgovarajuće zemaljsko osoblje angažovano u operacijama vazduhoplova.“;

(22) odredba SERA.3215 (a) mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) tačka (2) mijenja se i glasi:

„osim za balone, navigaciona svjetla namijenjena da ukažu na relativnu putanju vazduhoplova posmatraču. Ostala svjetla ne smiju biti uključena ukoliko postoji mogućnost da budu greškom zamijenjena sa ovim svjetlima; ili“

(b) tačka (3) se briše;

(23) u odredbi SERA.4001 (d), uvodna rečenica mijenja se i glasi:

„Ukoliko nadležne vlasti nijesu propisale kraći vremenski period za domaće VFR letove, plan leta za bilo koji let planiran preko međunarodnih granica ili za pružanje usluga kontrole letenja ili savjetodavnih usluga u vazdušnom saobraćaju podnosi se najmanje šezdeset minuta prije polaska, ili, ako je podnijet u toku leta, u vrijeme koje će da obezbijedi prijem od strane odgovarajuće ATS jedinice najmanje deset minuta prije nego se procijeni da će vazduhoplov da stigne:“

(24) u odredbi SERA.5001, Tabela S5-1, fusnota (\*\*\* ) tabele, tačka (b) mijenja se i glasi:

„(b) helikopterima može da se dozvoli da izvode operacije na manje od 1500 m, ali ne manje od 800 m vidljivosti u letu, ako manevrišu brzinom koja im daje odgovarajuću mogućnost da uoče drugi saobraćaj ili prepreke na vrijeme da bi se izbjegao sudar.“

(25) odredba SERA.5005 mijenja se i dopunjava na sledeći način:

(a) tačka (c) mijenja se i dopunjava na sledeći način:

(1) tačke (3)(ii) i (3)(iii) mijenjaju se i glase:

„(ii) odredbe smanjene vidljivosti u letu navedene u Tabeli S5-1 (a) i (b) se ne primjenjuju;

- (iii) u klasama vazdušnog prostora B, C, D, E, F i G na i ispod 900 m (3000 ft) AMSL ili 300 m (1000 ft) iznad terena, šta god da je veće, pilot mora da održava stalni vizuelni kontakt sa tlom; i“
- (2) tačka (3)(iv) se briše;
- (3) tačka (3)(v) mijenja se i glasi:  
„(v) za planinsko područje, nadležne vlasti mogu da propisu više minimume za VMC vidljivost i udaljenost od oblaka;“;
- (4) tačka (4) se briše;
- (b) tačka (d) mijenja se i glasi:  
„(d) VFR letovi ne smiju da se odvijaju:  
(1) pri transoničnim i nadzvučnim brzinama ukoliko nijesu odobreni od nadležnih vlasti;  
(2) iznad FL 195. Izuzeća za ovaj zahtjev su sledeća:  
(i) gdje je moguće država članica je rezervisala vazdušni prostor, u kom se mogu dozvoliti VFR letovi; ili  
(ii) vazdušni prostor do i uključujući nivoa leta 285, kada je VFR saobraćaj u tom vazdušnom prostoru odobrila odgovorna ATS jedinica u skladu sa procedurom za odobravanje koju je uspostavila država članica i objavila u odgovarajućoj vazduhoplovnoj informativnoj publikaciji.“;
- (26) odredba SERA.5010 zamjenjuje se sledećim:  
„Specijalni VFR letovi mogu odobrenjem kontrole letenja da se dozvole u okviru kontrolisane zone. Osim kada je dozvoljen od strane nadležnih vlasti za helikoptere u posebnim slučajevima kao što su, ali ne ograničavajući se na njih, policijski, medicinski, letovi traganja i spašavanje i gašenje požara, sledeći dodatni uslovi se primjenjuju:  
(a) ovakvi specijalni VFR letovi mogu se sprovoditi samo tokom dana, ukoliko nije drugačije dozvoljeno od strane nadležnih vlasti;  
(b) od strane pilota:  
(1) van oblaka i sa vizuelnim kontaktom sa tlom;  
(2) vidljivost u letu nije manja od 1500 m ili, za helikoptere, nije manja od 800 m;  
(3) brzina od 140 kts IAS ili manja koja pruža adekvatnu mogućnost da se uoči drugi saobraćaj i sve prepreke na vrijeme da bi se izbjegao sudar, i  
(c) jedinica kontrole letenja ne smije da izda odobrenje za specijalni VFR let za polijetanje i slijetanje sa aerodroma u kontrolisanoj zoni, ili ulazak u aerodromsku zonu ili aerodromski krug kada su meteorološki uslovi iz izvještaja na tom aerodromu ispod sledećih minimuma:  
(1) vidljivost pri tlu nije manja od 1500 m ili, za helikoptere, nije manja od 800 m;  
(2) visina baze oblaka nije manja od 180 m (600 ft).“
- (27) u odredbi SERA.5015 (c), dodaje se nova tačka (3) koja glasi:

„(3) Promjenu iz IFR leta u VFR let jedinica ATS mora prihvatiti samo kada primi poruku vođe vazduhoplova koristeći poseban izraz „CANCELLING MY IFR FLIGHT“, zajedno sa promjenama u odnosu na postojeći plan leta, ukoliko postoji. ATS ne smije ni direktno ni indirektno pozivati na promjenu iz IFR leta u VFR let.“

(28) odredba SERA.6001 mijenja se i glasi:

**„SERA.6001 Klasifikacija vazdušnih prostora**

(a) Države članice dužne su da odrede vazdušni prostor u skladu sa sljedećom klasifikacijom vazdušnog prostora i u skladu sa Dodatkom 4:

(1) Klasa A. Samo IFR letovi su dozvoljeni. Svim letovima se pruža usluga kontrole letenja i razdvojeni su jedan od drugog. Zahtijeva se stalna govorna komunikacija vazduh-zemlja za sve letove. Svi letovi su predmet odobrenja kontrole letenja.

(2) Klasa B. IFR i VFR letovi su dozvoljeni. Svim letovima se pruža usluga kontrole letenja i razdvojeni su jedan od drugog. Zahtijeva se stalna govorna komunikacija vazduh-zemlja za sve letove. Svi letovi su predmet odobrenja kontrole letenja.

(3) Klasa C. IFR i VFR letovi su dozvoljeni. Svim letovima se pruža usluga kontrole letenja i IFR letovi se razdvajaju od ostalih IFR letova i od VFR letova. VFR letovi se razdvajaju od IFR letova i dobijaju informacije o saobraćaju u vezi sa drugim VFR letovima i, na zahtjev, savjete za izbjegavanja saobraćaja. Zahtijeva se stalna govorna komunikacija vazduh-zemlja za sve letove. Za VFR letove ograničenje brzine od 250 kts indicirane brzine (IAS) se primjenjuje ispod 3050 m (10000 ft) AMSL, osim kada je drugačije odobreno od nadležnih vlasti za tipove vazduhoplova, koji zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu da održavaju ovu brzinu. Svi letovi su predmet odobrenja kontrole letenja.

(4) Klasa D. IFR i VFR letovi su dozvoljeni i svim letovima se pruža usluga kontrole letenja. IFR letovi su razdvojeni od IFR letova i dobijaju informacije o saobraćaju u vezi sa VFR letovima i, na zahtjev, savjete za izbjegavanje saobraćaja. VFR letovi dobijaju informacije o saobraćaju u vezi sa svim ostalim letovima i, na zahtjev, savjete za izbjegavanje saobraćaja. Zahtijeva se stalna govorna komunikacija vazduh-zemlja za sve letove, a ograničenje brzine od 250 kts IAS se primjenjuje za sve letove ispod 3050 m (10000 ft) AMSL, osim kada je drugačije odobreno od strane nadležnih vlasti za tipove vazduhoplova, koji zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu da održavaju ovu brzinu. Svi letovi su predmet odobrenja kontrole letenja.

(5) Klasa E. IFR i VFR letovi su dozvoljeni. IFR letovima se pruža usluga kontrole letenja i razdvojeni su od drugih IFR letova. Svi letovi dobijaju informacije o saobraćaju, koliko je izvodljivo. Zahtijeva se stalna govorna komunikacija vazduh-zemlja za IFR letove. Ograničenje brzine od 250 kts IAS važi za sve letove ispod 3050 m (10000 ft) AMSL, osim kada je drugačije odobreno od strane nadležnih vlasti za tipove vazduhoplova, koji zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu da

održavaju ovu brzinu. Svi IFR letovi su predmet odobrenja kontrole letenja. Klasa E se ne koristi za kontrolisane zone.

(6) Klasa F. IFR i VFR letovi su dozvoljeni. IFR letovima se pruža savjetodavna usluga u vazdušnom saobraćaju i svim letovima se pruža usluga letnih informacija na zahtjev. Zahtijeva se stalna govorna komunikacija vazduh-zemlja za IFR letove koji koriste savjetodavnu uslugu i svi IFR letovi moraju da budu u stanju da uspostave govornu komunikaciju vazduh-zemlja. Ograničenje brzine od 250 kts IAS se primjenjuje na sve letove ispod 3050 m (10000 ft) AMSL, osim kada je drugačije odobreno od strane nadležnih vlasti za tipove vazduhoplova, koji zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga, ne mogu da održavaju ovu brzinu. Odobrenje kontrole letenja nije potrebno.

(7) Klasa G. IFR i VFR letovi su dozvoljeni i pruža im se usluga letnih informacija na zahtjev. Svi IFR letovi moraju da budu u stanju da uspostave govornu komunikaciju vazduh-zemlja. Ograničenje brzine od 250 kts IAS se primjenjuje za sve letove ispod 3050 m (10000 ft) AMSL, osim kada je drugačije odobreno od strane nadležnih vlasti za tipove vazduhoplova, koji zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu da održavaju ovu brzinu. Odobrenje kontrole letenja nije potrebno.

(8) Implementacija klase F se smatra privremenom mjerom do onog trenutka kada može da se zamijeni alternativnom klasifikacijom.

(b) Država članica mora klasifikovati vazdušni prostor prema svojim potrebama, s tim da čitav vazdušni prostor iznad FL 195 mora biti klasifikovan kao Klasa C vazdušnog prostora.“

(29) dodaje se nova odredba SERA.7002 koja glasi:

**„SERA.7002 Informacije o opasnosti od sudara kada su obezbijeđene ATS usluge zasnovane na nadzoru**

(a) Kada je uočeno da se identifikovani kontrolisani let nalazi na konfliktnoj putanji sa nepoznatim vazduhoplovom, sa opasnošću od sudara, pilot kontrolisanog leta mora da bude, kad god je to moguće:

- (1) biti informisan o nepoznatom vazduhoplovu, i, na zahtjev pilota, ili ukoliko situacija to zahtijeva po mišljenju kontrolora letenja, da mu se predlože aktivnosti izbjegavanja ; i
- (2) biti obaviješten kada konflikt više ne postoji.“;

(30) dodaje se nova odredba SERA.8012 koja glasi:

**„SERA.8012 Primjena razdvajanja u uslovima vrtložne turbulencije**

(a) Minimumi za razdvajanje pri vrtložnoj turbulenciji moraju se primjenjivati na vazduhoplove u fazama prilaza i odlaska pod sledećim uslovima:

- (1) vazduhoplov vrši operaciju direktno iza drugog vazduhoplova na istoj apsolutnoj visini ili na manje od 300m (1000 ft) ispod njega; ili
- (2) oba vazduhoplova koriste istu poletno-sletnu stazu ili paralelne poletno-sletne staze razdvojene manje od 760m (2500 ft); ili
- (3) vazduhoplov krosira iza drugog vazduhoplova na istoj apsolutnoj visini ili na manje od 300 m (1000 ft) ispod njega.“

(31) odredba SERA.8015 mijenja se i dopunjava na sledeći način:

(a) tačka (a) mijenja se i glasi:

„(a) Odobrenja kontrole letenja moraju da se zasnivaju isključivo na sledećim zahtjevima za pružanje usluga kontrole letenja:

(1) Odobrenja se isključivo izdaju radi ekspeditivnost i razdvajanje vazdušnog saobraćaja i zasnivaju se na poznatim uslovima saobraćaja koji utiču na sigurnost operacija vazduhoplova. Ovi uslovi saobraćaja uključuju ne samo vazduhoplov u vazduhu i na manevarskoj površini koji se kontroliše, već i sav saobraćaj vozilima ili druge prepreke koje nijesu trajno postavljene na manevarskoj površini u upotrebi.

(2) ATC jedinice moraju izdati takva ATC odobrenje koja su potrebna da bi se spriječili sudari i ubrzao i održao redovan protok vazdušnog saobraćaja.

(3) ATC odobrenja moraju biti izdata blagovremeno kako bi se obezbijedilo dovoljno vremena za vazduhoplove da se usaglase sa njima.“

(b) tačka (d)(3) mijenja se i glasi:

„(3) ruta leta, ...

(i) ruta leta mora biti detaljno opisana u svakom odobrenju kada se to smatra neophodnim; i

(ii) fraza “cleared via flight planned route” se ne smije koristi kada se izdaje ponovno odobrenje;“

(c) dodaju se nove tačke (ea), (eb) i (ec) koje glase:

„(ea) Promjene u odobrenju koje se odnose na rutu ili nivo

(1) Kada se izdaje odobrenje koje se odnosi na traženu promjenu rute ili nivoa, tačna vrsta promjene mora biti sadržana u odobrenju.

(2) Kada uslovi saobraćaja ne dozvoljavaju odobrenje za traženu promjenu, koristi se riječ “unable”. Kada to okolnosti zahtijevaju, alternativna ruta ili nivo leta moraju biti ponuđeni.

(eb) Odobrenja koja se odnose na visinomjer

(1) Za letove u oblastima gdje je uspostavljena prelazna apsolutna visina vertikalna pozicija vazduhoplova mora, osim ukoliko nije kao pod (5), biti izražena u apsolutnoj visini na ili ispod prelazne apsolutne visine i nivou leta na ili iznad prelaznog nivoa. Prilikom prolaska kroz prelazni sloj, vertikalna pozicija mora biti izražena kao nivoi leta tokom penjanja i kao apsolutne visine tokom snižavanja.

(2) Letačkoj posadi mora biti obezbijeden prelazni nivo u dogledno vrijeme prije nego što se dostigne prilikom snižavanja.

(3) Za podešavanje visinomjera, vrijednost QNH mora biti sastavni dio odobrenja za snižavanje kod prvog odobrenja na apsolutnoj visini ispod prelaznog nivoa, odobrenja za prilaženje ili odobrenja za ulazak u aerodromski krug, i odobrenja za taksiranje za odlazeće vazduhoplove sem

kada je poznato da je vazduhoplov već dobio informaciju u direktnom prenosu.

(4) Za podešavanje visinomjera, vrijednost QFE mora se obezbijediti vazduhoplovu na zahtjev ili redovno u skladu sa lokalnim postupcima.

(5) Kada vazduhoplov kome je dato odobrenje da sleti dovršava prilaz koristeći atmosferski pritisak na nadmorskoj visini aerodroma (QFE), vertikalna pozicija vazduhoplova mora biti izražena kao relativna visina iznad nadmorske visine aerodroma u toku tog dijela leta za koji QFE može biti korišćen, sem da mora biti izražen kao relativna visina iznad nadmorske visine praga poletno-sletne staze:

(i) za instrumentalne poletno-sletne staze ukoliko je prag 2m (7ft) ili više ispod nadmorske visine aerodroma; i

(ii) za poletno-sletne staze za precizan prilaz.

(ec) Uslovna odobrenja

Uslovne fraze, kao što su, „behind landing aircraft“ (iza vazduhoplova koji slijeće) ili „after departing aircraft“ (nakon vazduhoplova u odlasku), ne smiju se koristiti za kretanja koja mogu uticati na aktivnu poletno-sletnu stazu(e), osim kada pilot ili kontrolor letenja vide taj vazduhoplov ili ta vozila. Vazduhoplov ili vozila zbog kojeg je izdato uslovno odobrenje mora prvo proći ispred drugog vazduhoplova na koga se to odnosi. U svim slučajevima, uslovno odobrenje se daje sledećim redom i treba da se sastoji od:

(1) pozivnog znaka;

(2) uslova;

(3) odobrenja; i

(4) kratkog ponavljanja uslova.“;

(32) odredba SERA.8020 (b)(3) mijenja se i glasi:

„(3) O odstupanju od zahtjeva u (1) mora se obavijestiti odgovarajuća ATS jedinica.“

(33) odredba SERA.8020 (b)(3) zamjenjuje se sledećim:

„(3) Promjena u procijenjenom vremenu: ako se ustanovi da procijenjeno vrijeme za narednu tačku javljanja, granicu područja letnih informacija ili aerodrom odredišta, šta god dolazi prvo, ima grešku veću od 2 minuta od onoga koje je prijavljeno ATS jedinici, ili grešku veću od drugog vremenskog perioda koji je propisan od strane nadležne vlasti, mora da javi izmijenjeno procijenjeno vrijeme što je prije moguće.“

(34) u odredbi SERA.8025 dodaju se nove tačke (2) i (3) koje glase:

„(2) Kada je kontrolisani let izuzet od zahtjeva za javljanje na tačkama obaveznog javljanja, ukoliko automatsko javljanje pozicije nije uključeno, pilot mora nastaviti javljanje pozicije govornom ili CPDLC porukom:

(i) kada je tako naloženo;

(ii) kada je obaviješten da je usluga ATS nadzora završena ili

(iii) kada je obaviješten da je identifikacija putem ATS nadzora izgubljena,

(3) Format izvještaja o poziciji mora biti u skladu sa Dodatkom 5, Tačka A.“;

(35) odredba SERA.8035 (b) mijenja se i glasi:

„(b) Države članice moraju da budu usaglašene sa odgovarajućim odredbama o otkazima veze koje su usvojene Čikaškom konvencijom. Komisija mora preuzeti neophodne mjere za transpoziciju ovih odredbi u zakonodavstvo Unije kako bi se uspostavile zajedničke Evropske procedure o otkazima veze najkasnije do 31. decembra 2017. godine“

(36) odredba SERA.9010 mijenja se i dopunjava na sledeći način:

(a) tačke (b)(12) i (b)(13) mijenjaju se i glase:

„(12) pravac (izražen u magnetnim stepenima) i brzinu vjetra pri tlu, uključujući značajne varijacije i, ako su na raspolaganju površinski senzori za vjetar povezani posebno sa sekcijama poletno-sletne staze(-a) u upotrebi i informacija se traži od strane operatora vazduhoplova, indikaciju poletno-sletne staze i sekcije poletno-sletne staze na koju se odnosi informacija;

(13) vidljivost i, kada je primjenljivo, RVR (\*) i, ukoliko postoje senzori za vidljivost/RVR koji se odnose na posebne djelove poletno-sletne staze(-a) u upotrebi i informacija se zahtijeva od strane operatora vazduhoplova, navodi se poletno-sletna staza i dio poletno-sletne staze na koju se odnosi informacija;

---

Ovi elementi se zamjenjuju pojmom „CAVOK” kada su u trenutku osmatranja sledeći uslovi: (a) vidljivost, 10 km ili više, a najniža vidljivost nije prijavljena; (b) nema oblaka koji su operativno značajni; i (c) nema meteoroloških prilika koje su značajne za vazduhoplovstvo.“

(b) tačke (c)(12) i (c)(13) mijenjaju se i glase:

„(12) pravac (izražen u magnetnim stepenima) i brzinu vjetra pri tlu, uključujući značajne varijacije i, ako su na raspolaganju površinski senzori za vjetar povezani posebno sa sekcijama poletno-sletne staze(-a) u upotrebi i informacija se traži od strane operatora vazduhoplova, indikaciju poletno-sletne staze i sekcije poletno-sletne staze na koju se odnosi informacija;

(13) vidljivost i, kada je primjenljivo, RVR (\*) i, ukoliko postoje senzori za vidljivost/RVR koji se odnose na posebne djelove poletno-sletne staze(-a) u upotrebi i informacija se zahtijeva od strane operatora vazduhoplova, navodi se poletno-sletna staza i dio poletno-sletne staze na koju se odnosi informacija;

---

Ovi elementi se zamjenjuju pojmom „CAVOK” kada su u trenutku osmatranja sledeći uslovi: (a) vidljivost, 10 km ili više, a najniža vidljivost nije prijavljena; (b) nema oblaka koji su operativno značajni; i (c) nema meteoroloških prilika koje su značajne za vazduhoplovstvo.“

(c) tačke (d)(11) i (d)(12) mijenjaju se i glase:

„(12) pravac (izražen u magnetnim stepenima) i brzinu vjetra pri tlu, uključujući značajne varijacije i, ako su na raspolaganju površinski senzori za

vjetar povezani posebno sa sekcijama poletno-sletne staze(-a) u upotrebi i informacija se traži od strane operatora vazduhoplova, indikaciju poletno-sletne staze i sekcije poletno-sletne staze na koju se odnosi informacija;

(13) vidljivost i, kada je primjenjivo, RVR (\*) i, ukoliko senzori za vidljivost/RVR koji se odnose na posebne djelove poletno-sletne staze(-a) u upotrebi su dostupni i informacija se zahtijeva od strane operatora vazduhoplova, navodi se poletno-sletna staza i dio poletno-sletne staze na koju se odnosi informacija;

---

Ovi elementi se zamjenjuju pojmom „CAVOK” kada su u trenutku osmatranja sledeći uslovi: (a) vidljivost, 10 km ili više, a najniža vidljivost nije prijavljena; (b) nema oblaka koji su operativno značajni; i (c) nema meteoroloških prilika koje su značajne za vazduhoplovstvo.“

(37) u odredbi SERA.10001, dodaju se nove tačke (b) i (c) koje glase:

„(b) Ukoliko nije drugačije propisano od strane nadležnih vlasti, vazduhoplov opremljen odgovarajućom dvosmjernom radio vezom mora izvještavati u periodu od 20 do 40 minuta prateći poslednje vrijeme ostvarenog kontakta, koji god razlog za kontakt da je, kako bi ukazao da se let sprovodi po planu, ovakav izvještaj mora obuhvatati identifikaciju vazduhoplova i riječi „Operations normal“.

(c) „Operations normal“ poruka mora biti emitovana vezom vazduh-zemlja odgovarajućoj ATS jedinici“

(38) odredbe SERA.11001 (a) i (b) i SERA.11005 (a) se brišu i SERA.11001 i SERA.11005 mijenjaju se i glase:

#### **„SERA.11001 Opšte**

(c) Ako se zna ili vjeruje da je vazduhoplov u stanju nužde, uključujući da je predmet nezakonitog ometanja, ATS jedinice moraju takvom vazduhoplovu posvetiti najveću moguću pažnju, pomoći i prioritet nad svim drugim vazduhoplovima, ukoliko okolnosti to budu zahtijevale.

(d) Naknadne ATC mjere moraju se primjenjivati na osnovu namjera pilota, sveukupne situacije u vazdušnom saobraćaju i dinamike razvoja nepredviđene situacije u realnom vremenu.

#### **SERA.11005 Nezakonito ometanje**

(aa) Vazduhoplov koji je predmet nezakonitog ometanja mora da nastoji da podesi transponder na kod 7500 i obavijestiti odgovarajuću ATS jedinicu o svim značajnim okolnostima u vezi sa tim i o svakom odstupanju od aktuelnog plana leta koje iziskuju okolnosti, kako bi se omogućilo ATS jedinici da pruži prioritet vazduhoplovu i da umanji opasnost konflikta sa drugim vazduhoplovima.

(ab) Ako je vazduhoplov predmet nezakonitog ometanja, vođa vazduhoplova mora da pokuša da sleti na najbliži pogodan aerodrom ili na namjenski aerodrom

dodijeljen od strane nadležnih vlasti, čim to bude izvodljivo, osim ukoliko situacija u vazduhoplovu nalaže drugačije.

(b) Kada dođe do nezakonitog ometanja vazduhoplova ili se sumnja na nezakonito ometanje, jedinica za usluge u vazdušnom saobraćaju mora se odmah odazvati na zahtjev vazduhoplova. Informacija od značaja za sigurno sprovođenje leta mora nastaviti da se prenosi i neophodne mjere moraju biti preuzete kako bi se ubrzalo sprovođenje svih faza leta, naročito faza sigurnog slijetanja vazduhoplova.

(c) Kada dođe do nezakonitog ometanja vazduhoplova ili se sumnja na nezakonito ometanje, ATS jedinice moraju, u skladu sa lokalno dogovorenim procedurama, odmah obavijestiti odgovarajuću vlast koju je država odredila i razmjenjivati neophodne informacije sa operatorom vazduhoplova ili sa njegovim određenim predstavnicima.“;

(39) odredba SERA.11010 mijenja se i dopunjava na sledeći način:

(a) naslov se mijenja i glasi:

**„SERA.11010 Zalutali ili neidentifikovani vazduhoplov“**

(b) tačka (a)(3)(i) mijenja se i glasi:

„(i) obavijestiti vazduhoplov o njegovoј poziciji i korektivnim mjerama koje treba preduzeti. Taj savjet mora biti odmah prenijet kada je ATS jedinica svjesna da postoji mogućnost presrijetanja ili neke druge opasnosti po sigurnost vazduhoplova; i“;

(40) dodaju se nove odredbe SERA.11012 i SERA.11013 koje glase:

**„SERA.11012 Minimalna količina goriva i vanredna situacija u pogledu količine goriva“**

(a) Kada pilot prijavi stanje minimalne količine goriva, kontrolor letenja mora što je prije moguće obavijestiti pilota o svim predviđenim kašnjenjima ili da se nikakva kašnjenja ne očekuju.

(b) Kada zbog nivoa goriva postane potrebno proglašiti situaciju nevolje, pilot, u skladu sa SERA.14095, mora na to ukazati radio-telefonskim signalom za nevolju (MAYDAY), poželjno bi bilo ponoviti ga tri puta i nakon toga navesti vrstu nevolje (FUEL).

**SERA.11013 Degradirane performanse vazduhoplova**

(a) Bilo kad, kada se kao rezultat kvara ili degradacije sistema za navigaciju, sistema za komunikaciju, sistema za kontrolu leta, sistema za mjerjenje visine, ili nekih drugih sistema degradiraju performanse vazduhoplova ispod nivoa koji se zahtijeva za taj vazdušni prostor u kom se vazduhoplov nalazi, letačka posada mora odmah obavijestiti ATC jedinicu o tome. Tamo gdje kvar ili degradacija utiče na do tada primjenjivani minimum razdvajanja, kontrolor letenja mora preduzeti mjere za uspostavljanje druge odgovarajuće vrste razdvajanja ili minimuma razdvajanja.

(b) Degradacija ili kvar RNAV sistema

Kada vazduhoplov ne može ispuniti zahtjeve koji se zahtijevaju na RNAV ruti ili proceduri, kao rezultat kvara ili degradacije RNAV sistema pilot mora tražiti izmijenjeno odobrenje.

- (c) Gubitak vertikalnih navigacionih performansi potrebnih za vazdušni prostor smanjenog vertikalnog razdvajanja (RVSM)
- (1) Pilot mora obavijestiti ATC što je prije moguće o svim okolnostima zbog kojih se vertikalne performanse razdvajanja za RVSM vazdušni prostor ne mogu održati. U takvim slučajevima, pilot mora dobiti izmijenjeno ATC odobrenje prije nego započne odstupanja od odobrene rute i/ili nivoa leta, kad god je to moguće. Kada se izmijenjeno ATC odobrenje ne može dobiti prije nastanka ovakvog odstupanja, pilot mora dobiti izmijenjeno odobrenje što je prije moguće.
  - (2) Tokom leta u, ili vertikalnog prelaza kroz, RVSM vazdušni prostor vazduhoplovom kojem nijesu odobrene RVSM operacije, pilot mora izvijestiti da mu nisu odobrene RVSM operacije kako slijedi:
    - (i) prilikom početnog pozivanja na bilo kom kanalu unutar RVSM vazdušnog prostora;
    - (ii) u svim zahtjevima za promjene nivoa; i
    - (iii) u svim ponavljanjima odobrenja za nivo.
  - (3) Kontrolori letenja moraju eksplicitno potvrditi prijem poruka od vazduhoplova koji saopštava da mu nisu odobrene RVSM operacije.
  - (4) Degradacija opreme vazduhoplova – javljeno od strane pilota:
    - (i) Kada je pilot vazduhoplova odobrenog za RVSM operacije u RVSM vazdušnom prostoru javio da oprema vazduhoplova više ne ispunjava RVSM zahtjeve, ATC mora smatrati vazduhoplov kao vazduhoplov kome nijesu odobrene RVSM operacije.
    - (ii) ATC mora odmah preuzeti mjere kako bi se obezbijedilo vertikalno razdvajanje od 600 m (2000 ft) ili odgovarajuće horizontalno razdvajanje u odnosu na sve ostale relevantne vazduhoplove koji vrše operacije u RVSM vazdušnom prostoru. Vazduhoplovu za koji je utvrđeno da mu nisu odobrene RVSM operacije ATC mora normalno dati odobrenje za napuštanje vazdušnog prostora RVSM kada je to moguće.
    - (iii) Pilot mora obavijestiti ATC, čim prije, o svakom ponovnom uspostavljanju ispravnog rada opreme zahtijevane za ispunjavanje RVSM zahtjeva.
    - (iv) Prvi ACC koji postaje svjestan promjene RVSM statusa vazduhoplova koordinira sa obližnjim ACC-ovima, po potrebi.
  - (5) Jaka turbulencija – neprognozirana:
    - (i) Kada vazduhoplov koji leti u RVSM vazdušnom prostoru nađe na jaku turbulenciju zbog vremenskih uslova ili vrtloga za koju smatra da će uticati na sposobnosti vazduhoplova da zadrži odobreni nivo leta, pilot mora o tome obavijestiti ATC. ATC

mora uspostaviti ili odgovarajuće horizontalno razdvajanje ili povećati minimum vertikalnog razdvajanja.

- (ii) ATC mora, u mjeri koliko je to moguće, ispuniti zahtjev pilota za nivo leta i/ili promjene rute i mora proslijediti informacije o saobraćaju, kao što se zahtijeva.
- (iii) ATC mora tražiti izvještaje od drugih vazduhoplova kako bi odredio da li RVSM treba biti ukinut u potpunosti ili unutar određenog pojasa nivoa leta i/ili područja.
- (iv) ACC koji ukida RVSM mora koordinirati sa susjednom/im ACC-ovima ovo ukidanje(a) i sva potrebna prilagođavanja kapaciteta sektora, kako je prikladno, kako bi se obezbijedilo nesmetano preusmjeravanje saobraćaja.

(6) Jaka turbulencija – prognozirana:

- (i) Kada meteorološka prognoza predviđa jaku turbulenciju u okviru RVSM vazdušnog prostora, ATC mora odrediti treba li RVSM biti ukinut i, ukoliko treba, koliko dugo i za koji nivo(e) leta i/ili područje.
- (ii) U slučajevima gdje se RVSM ukida, ACC koji ukida RVSM mora koordinirati sa susjednim ACC-ovima u pogledu nivoa leta odgovarajućeg za prenos saobraćaja, osim ukoliko šema dodjele nivoa leta u nepredviđenim situacijama nije utvrđena sporazumom o koordinaciji. ACC koji ukida RVSM, prema potrebi, mora takođe koordinirati primjenjive kapacitete sektora sa susjednim ACC-ovima.“;

(41) dodaje se nova odredba SERA.11014 koja glasi:

**„SERA.11014 ACAS odgovor na upozorenje (RA)“**

(a) tokom leta mora se koristiti ACAS II, osim u slučajevima predviđenim u listi minimalne opreme propisane u Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 u režimu koji omogućava indikaciju RA posadi vazduhoplova kada je neodgovarajuća blizina drugog vazduhoplova uočena. Ovo se ne smije primjenjivati ukoliko se zahtijeva sprečavanje režima RA indikacija (samo indikacija savjeta o saobraćaju (TA) ili slična se koristi) zbog neuobičajenog postupka ili uslova koji ograničavaju performanse.

(b) U slučaju ACAS RA, piloti moraju:

- (1) odmah reagovati prateći RA indikacije, kao što je navedeno, osim ukoliko bi postupajući tako ugrozili sigurnost vazduhoplova;
- (2) slijediti RA iako postoji konflikt između RA indikacije i instrukcije ATC za manevrisanje;
- (3) ne manevrisati suprotno od RA indikacije;
- (4) čim prije je moguće, kada radno opterećenje letačke posade dozvoljava, obavijestiti odgovarajuću ATC jedinicu o svakoj RA indikaciji koja zahtijeva odstupanje od važećih ATC instrukcija ili odobrenja;

- (5) odmah slijediti sve izmijenjene RA indikacije;
  - (6) ograničiti izmjene putanje leta na minimum potreban za usaglašenost sa RA-ovima;
  - (7) odmah se vratiti na uslove ATC instrukcija ili odobrenja kada je konflikt razriješen; i
  - (8) obavijestiti ATC kada ponovo lete u skladu sa važećim odobrenjem.
- (c) Kada pilot prijavi ACAS RA indikaciju, kontrolor letenja ne smije pokušati da modifikuje putanju leta vazduhoplova dok pilot ne javi „CLEAR OF CONFLICT“.
- (d) Nakon što vazduhoplov odstupi od njegovog odobrenja ili instrukcije ATC-a da bi se usaglasio sa RA indikacijom, ili pilot prijavi RA indikaciju, kontrolor letenja prestaje biti odgovoran za obezbjeđivanje razdvajanja između tog vazduhoplova i svih ostalih vazduhoplova na koje direktno utiče upravljanje vazduhoplovom na osnovu RA indikacije. Kontrolor letenja mora ponovo preuzeti odgovornost za razdvajanje svih relevantnih vazduhoplova kada:
- (1) kontrolor letenja potvrdi izvještaj letačke posade da je vazduhoplov nastavio u skladu sa važećim odobrenjem;
  - (2) kontrolor letenja potvrdi izvještaj letačke posade da vazduhoplov nastavlja u skladu sa važećim odobrenjem i izda alternativno odobrenje koje je potvrdila letačka posada.
- (42) u odredbi SERA.11015 (e), Tabela S11-3 mijenja se se i dopunjava na sledeći način:
- (a) tekst u polju „Značenje“ odgovarajući za frazu „WILCO“, mijenja se i glasi: „Razumio, izvršiće“;
  - (b) u polju ispod fraze „WILCO“, fraza „Izvršiće“ se briše;
- (43) u odredbi SERA.12005, dodaje se nova tačka (c) koja glasi:
- „(c) Letačke posade moraju sastavljati izvještaje koristeći forme na osnovu modela AIREP SPECIAL forme kao što je utvrđeno u tački A Dodatka 5. Ovi izvještaji moraju biti u skladu sa detaljnim instrukcijama za izvještavanje, kako je utvrđeno u tački 2 Dodatka 5.
- (1) Detaljne instrukcije, uključujući format poruka i frazeologiju utvrđene u Dodatku 5, moraju koristiti letačke posade kada šalju izvještaje iz vazduha i ATS jedinice kada ponovo prosleđuju takve izvještaje.
  - (2) Posebni izvještaji iz vazduha koji sadrže opažanja o vulkanskoj aktivnosti moraju se bilježiti na posebnom obrascu za izvještaj iz vazduha o vulkanskim aktivnostima. Obrasci koji se zasnivaju na modelu obrasca za posebne izvještaje iz vazduha o vulkanskim aktivnostima utvrđeni u tački B Dodatka 5 moraju biti obezbijeđeni letačkim posadama koje lete na rutama koje mogu biti zahvaćene oblacima vulkanskog pepela.“
- (44) odredba SERA.12020 (a) (2) mijenja se i glasi:
- „(2) odgovarajućem birou za meteorološko bdjenje (MWO) u skladu sa tačkom 3 Dodatka 5; i“
- (45) dodaju se novi Odjeljci 13 i 14 koji glase:

„Odjeljak 13  
**Transponder sekundarnog radara (SSR Transponder)**

**SERA.13001 Rad SSR transpondera**

- (a) Kada vazduhoplov nosi ispravan SSR transponder, pilot ga mora koristi sve vrijeme tokom leta, bez obzira da li se vazduhoplov nalazi unutar ili van prostora gdje se SSR koristi za ATS.
- (b) Piloti ne smiju upotrebljavati opciju IDENT osim ako to ne zahtijeva ATS.
- (c) Osim za let u vazdušnom prostoru gdje je nadležna vlast odredila obaveznu upotrebu transpondera, vazduhoplovi bez dovoljnog napajanja električnom energijom su izuzeti od zahtjeva stalne upotrebe transpondera.

**SERA. 13005 SSR transponder podešavanje koda za mod A**

- (a) Kako bi upozorio da se nalazi u posebnoj nepredviđenoj situaciji, pilot vazduhoplova opremljen sa SSR mora:
  - (1) postaviti kod 7700 kako bi ukazao na stanje nužde, sem ukoliko je ATC uputio pilota da podesi transponder na poseban kod. U drugom slučaju, pilot može svakako podesiti kod 7700 kada god postoji poseban razlog da ovo smatra najboljim načinom djelovanja;
  - (2) podesiti kod 7600 kako bi ukazao na prekid dvosmjerne radio veze;
  - (3) pokušati podesiti kod 7500 kako bi ukazao na nezakonito ometanje.  
Ako okolnosti zahtijevaju, umjesto toga treba koristiti kod 7700.
- (b) Osim u slučajevima opisanim pod (a), pilot mora:
  - (1) podesiti kodove prema instrukcijama ATS jedinice; ili
  - (2) u odsustvu ATS instrukcija koje se odnose na podešavanje koda, podesiti kod 2000 ili drugi koji je propisala nadležna vlast; ili
  - (3) kada ne prima usluge u vazdušnom saobraćaju, podesiti kod 7000 u cilju poboljšanja otkrivanja odgovarajuće opremljenog vazduhoplova osim ako je nadležna vlast propisala drugačije.
- (c) Kada se opazi da se kod na pokazivaču na radnoj poziciji kontrole letenja razlikuje od onog koji je dodijeljen vazduhoplovu:
  - (1) od pilota se mora tražiti da potvrdi podešeni kod i, ukoliko situacija to dozvoljava, da ponovo podesi ispravan kod; i
  - (2) ukoliko razlika između dodijeljenog i prikazanog koda još uvijek postoji, od pilota se može zahtijevati da isključi transponder tog vazduhoplova. Sledeća radna pozicija kontrole letenja i svaka druga zahvaćena jedinica koja koristi SSR i/ili multilateraciju (MLAT) u ATS mora biti obaviještena na odgovarajući način.

**SERA.13010 Informacije izvedene iz barometarske visine**

- (a) Kada je vazduhoplov opremljen funkcionalnom opremom u Modu C, pilot mora stalno upotrebljavati ovaj Mod osim ako mu ATC naloži drugačije.

(b) Ukoliko nije drugačije propisano od strane nadležnih vlasti, svaka odgovarajuće opremljena ATC jedinica mora provjeravati informacije o nivou izvedenom iz barometarske visine koji se prikazuje kontroloru letenja najmanje jednom pri početnom kontaktu s dotičnim vazduhoplovom ili, ako to nije izvodljivo, što prije nakon toga.“

**SERA.13015 Podešavanje identifikacije vazduhoplova za Mod S SSR transpondera**

- (a) Vazduhoplov opremljen modom S koji ima sredstvo za identifikaciju vazduhoplova mora odašiljati identifikaciju tog vazduhoplova kako je utvrđeno u stavci 7 u planu leta ICAO-a ili, kada plan leta nije popunjavan, registraciju tog vazduhoplova.
- (b) Uvijek kada se na pokazivaču na radnoj poziciji kontrole letenja opazi da je identifikacija vazduhoplova koju odašilje vazduhoplov opremljen modom S drugačija od one koja se od tog vazduhoplova očekivala, od pilota se mora zahtijevati da potvrdi i, ukoliko je potrebno, ponovo unese ispravnu identifikaciju vazduhoplova.
- (c) Ukoliko, nakon potvrde pilota da je identifikacija vazduhoplova na sredstvu za identifikaciju moda S tačna, a nepodudaranje i dalje postoji, kontrolor letenja mora preuzeti sljedeće mjere:
  - (1) obavijestiti pilota o nastavku nepodudaranja;
  - (2) kada je to moguće, ispraviti oznaku koja prikazuje identifikaciju vazduhoplova na pokazivaču na radnoj poziciji kontrole letenja; i
  - (3) obavještava sljedeću radnu poziciju kontrolne letenja i sve ostale relevantne jedinice koje za potrebe identifikacije upotrebljavaju mod S da je identifikacija vazduhoplova koju taj vazduhoplov odašilje pogrešna.

**SERA.13020 Kvar SSR transpondera kada je opremljenost ispravnim transponderom obavezna**

- (a) U slučaju kvara transpondera nakon polijetanja, ATC jedinice moraju pokušati da obezbijede nastavak leta do aerodroma odredišta u skladu sa planom leta. Od pilota se, međutim, može očekivati da poštuju posebna ograničenja.
- (b) u slučaju da se transponder pokvario i ne može se prije polijetanja ponovno pokrenuti, piloti moraju:
  - (1) obavijestiti što prije ATS, najbolje prije dostavljanja plana leta;
  - (2) unijeti u stavku 10. obrasca plana leta ICAO-a u rubriku SSR znak "N" za potpunu nefunkcionalnost transpondera ili, u slučaju djelimičnog kvara transpondera, unijeti znak koji odgovara preostaloj funkcionalnosti transpondera; i
  - (3) poštovati sve objavljene procedure za zahtijevanje izuzeća od zahtjeva za opremljenošću ispravnim SSR transponderom.

ODJELJAK 14

**Postupci govorne komunikacije**

**SERA.14001 Opšte**

Standardizovana frazeologija mora se upotrebljavati u svim situacijama za koje je utvrđena. Govorni jezik se mora upotrebljavati samo kada standardna frazeologija ne može poslužiti za prenos planirane poruke.

#### **SERA.14005 Kategorija poruka**

- (a) Kategorije poruka kojima se koristi vazduhoplovna mobilna mreža, i redosled prioriteta pri uspostavljanju komunikacija i prenosu poruka mora biti u skladu sa tabelom S14-1.

*Tabela S14-1*

| Kategorija poruka i redosled prioriteta radio-telefonskog signala               | Radio-telefonski signal            |
|---|------------------------------------|
| (a) Pozivi u opasnosti, poruke o opasnosti i opasnost u saobraćaju              | <b>MAYDAY</b>                      |
| (b) Hitne poruke, uključujući poruke kojima prethodi signal medicinskog prevoza | <b>PAN PAN ili PAN PAN MEDICAL</b> |
| (c) Komunikacije koje se odnose na goniometar                                   | —                                  |
| (d) Poruke o sigurnosti leta  | —                                  |
| (e) Meteorološke poruke   | —                                  |
| (f) Letačko-operativne poruke   | —                                  |

- (b) Porukama o opasnosti i saobraćaju u opasnosti mora se upravljati u skladu s odredbama iz tačke SERA.14095.  
(c) Hitnim porukama i saobraćajem u hitnosti, uključujući i poruke kojima prethodi signal medicinskog prevoza, mora se upravljati u skladu s odredbama iz tačke SERA.14095.

#### **SERA.14010 Poruke o sigurnosti leta**

Poruke o sigurnosti leta moraju obuhvatiti sledeće:

- (a) poruke o kretanju i kontroli;
- (b) poruke koje potiču od operatora vazduhoplova ili vazduhoplova, a od neposredne su važnosti za vazduhoplov u letu;
- (c) meteorološke savjete od neposredne važnosti za vazduhoplov u letu ili za vazduhoplov koji se sprema za polazak (individualno prenesene ili emitovane);
- (d) druge poruke koje su važne za vazduhoplov u letu ili za vazduhoplov koji se sprema za odlazak.

#### **SERA.14015 Jezik koji se koristi u komunikaciji vazduh-zemlja**

- (a) Radio-telefonske komunikacije vazduh-zemlja moraju se voditi na engleskom jeziku ili na jeziku koji uobičajeno upotrebljava stanica na zemlji.
- (b) Engleski jezik mora biti dostupan, na zahtjev bilo kog vazduhoplova, u svim stanicama na zemlji koje pružaju usluge određenim aerodromima i rutama kojima se služi međunarodni vazduhoplovni prevoz. Osim ukoliko je za posebne slučajeve drugačije propisala nadležna vlast, Engleski jezik se mora koristiti za komunikacije između ATS jedinice i vazduhoplova, na aerodromima sa više od 50 000 međunarodnih IFR kretanja na godišnjem nivou. Države članice u kojima s danom stupanja na snagu ove Uredbe engleski jezik nije jedini jezik koji se na takvim aerodromima upotrebljava u komunikacijama ATS jedinice i vazduhoplova mogu odlučiti da ne primjenjuju zahtjev u pogledu upotrebe engleskog jezika i na odgovarajući način o tome obavijestiti Komisiju. U tom slučaju te države članice moraju, najkasnije do 31. decembra 2017. godine sprovesti studiju o mogućnosti zahtijevanja upotrebe engleskog jezika za komunikacije između ATS jedinice i vazduhoplova na tim aerodromima radi sigurnosti, odnosno kako bi se izbjegao ulazak vazduhoplova na zauzetu poletno-sletnu stazu i drugi sigurnosni rizici, uzimajući u obzir primjenjive odredbe nacionalnih propisa i prava Unije o upotrebi jezika. Oni moraju objaviti tu studiju i o svojim zaključcima obavijestiti Agenciju i Komisiju.
- (c) Podaci o jezicima dostupnima na određenoj stanici na zemlji moraju biti dio Zbornika vazduhoplovnih informacija i drugih objavljenih vazduhoplovnih informacija koje se odnose na te stanice na zemlji.

#### **SERA.14020 Izgovor riječi u radio-telefoniji**

Kada se koriste vlastita imena, skraćenice usluga i riječi za koje postoji nesigurnost oko toga kako se izgovaraju u radio-telefoniji, mora se upotrebljavati abeceda iz tabele S14-2.

Tabela S14 – 2

Abeceda za sricanje u radio-telefoniji

| Slovo | Riječ   | Približan izgovor<br>(prikazan latinicom) |
|-------|---------|---|
| A     | Alfa    | <u>AL FA</u>                              |
| B     | Bravo   | <u>BRA VO</u>                             |
| C     | Charlie | <u>ČAR LI ili ŠAR LI</u>                  |
| D     | Delta   | <u>DEL TA</u>                             |
| E     | Echo    | <u>EK O</u>                               |
| F     | Foxtrot | <u>FOKS TROT</u>                          |

|   |          |                                      |
|---|----------|--------------------------------------|
| G | Golf     | GOLF                                 |
| H | Hotel    | HO <u>TEL</u>                        |
| I | India    | <u>IN</u> DIJA                       |
| J | Juliett  | <u>DŽU</u> LI JET                    |
| K | Kilo     | <u>KI</u> LO                         |
| L | Lima     | <u>LI</u> MA                         |
| M | Mike     | MAJK                                 |
| N | November | NO <u>VEM</u> BE                     |
| O | Oscar    | <u>OS</u> KA                         |
| P | Papa     | PA <u>PA</u>                         |
| Q | Quebec   | KVI <u>BEK</u>                       |
| R | Romeo    | <u>RO</u> MI O                       |
| S | Sierra   | SI <u>JE</u> RA                      |
| T | Tango    | <u>TEN</u> GO                        |
| U | Uniform  | <u>JU</u> NI FOM ili <u>U</u> NI FOM |
| V | Victor   | <u>VIK</u> TOR                       |
| W | Whiskey  | <u>VIS</u> KI                        |
| X | X-ray    | <u>EKS</u> REJ                       |
| Y | Yankee   | <u>JEN</u> KI                        |
| Z | Zulu     | <u>ZU</u> LU                         |

*U približnom prikazu koristeći abecedu naglašeni slogovi su podvučeni.*

---

**SERA.14025 Načela prema kojima se vodi identifikacija ATS ruta koje nijesu standardne odlazne i dolazne rute**

(a) Upotreba oznaka ATS ruta u komunikacijama

- (1) U govornim komunikacijama, osnovno slovo označke mora se izgovarati u skladu s abecedom za srikanje kako je definirano u tablici S14-2.

(2) Kada se upotrebljavaju prefiksi K, U ili S, oni se u govornoj komunikaciji moraju izgovarati kako slijedi:

- i. K – KOPTER
- ii. U – UPPER
- iii. S - SUPERSONIC

(b) Riječ "kopter" mora se izgovarati kao u riječi "helicopter", a riječi "upper" i "supersonic" kao u engleskom jeziku.

**SERA.14026 Značajne tačke**

Za upućivanja prema značajnim tačkama u govornoj komunikaciji obično se mora upotrebljavati geografsko ime ako je značajna tačka označena lokacijom radio navigacionog sredstva ili jedinstveno "kodno ime" koje se sastoji od pet slova i može se izgovoriti ako se radi o značajnim tačkama koje nijesu označene lokacijom radio navigacionog sredstva. Ako se ne upotrebljava geografsko ime lokacije radio navigacionog sredstva, isto se mora zamijeniti kodiranim oznakom koja se, u govornim komunikacijama, mora izgovarati u skladu sa pravilima čitanja/izgovora.

**SERA.14030 Upotreba oznaka za standardne instrumentalne odlazne i dolazne rute**

U govornim komunikacijama oznake za standardne instrumentalne odlazne i dolazne rute moraju se upotrebljavati na običnom jeziku.

**SERA.14035 Prenos brojeva u radio-telefoniji**

(a) Prenos brojeva

(1) Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prenosu pozivnog znaka vazduhoplova, smjera leta, poletno-sletne staze, smjera i brzine vjetra moraju se prenositi izgovaranjem svake cifre posebno.

- (i) Nivoi leta moraju se prenositi izgovaranjem svake cifre posebno, osim u slučaju nivoa leta u cijelim stotinama.
- (ii) Podešavanje visinomjera mora se prenositi izgovaranjem svake cifre posebno, osim u slučaju podešavanja od 1 000 hPa, koja se prenosi kao "ONE THOUSAND".
- (iii) Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prenosu kodova transpondera moraju se prenositi izgovaranjem svake cifre posebno osim što se, ako kodovi transpondera sadrže samo cijele hiljade, te informacije prenose izgovaranjem cifre broja hiljada nakon koje se izgovara riječ "THOUSAND".

(2) Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prenosu ostalih informacija, osim onih opisanih u tački (a)(1), moraju se prenositi izgovaranjem svake cifre posebno, osim što se svi brojevi koji sadržavaju cijele stotine i cijele hiljade prenose izgovaranjem svake cifre u broju stotina ili hiljada nakon čega slijedi riječ "HUNDRED" odnosno "THOUSAND", po potrebi. Kombinacija hiljada i cijelih stotina mora se prenositi izgovaranjem svake cifre u broju hiljada nakon čega slijedi riječ "THOUSAND", a zatim broja stotina nakon kojeg slijedi riječ "HUNDRED".

- (3) Kada postoji potreba za razjašnjenjem broja prenesenog u cijelim hiljadama i/ili stotinama, taj se broj mora prenosi izgovaranjem svake cifre posebno.
- (4) Kada se informacije o relativnom smjeru prema nekom objektu ili konfliktnom saobraćaju daju u obliku cifara na satu s 12 odjeljaka, ta se informacija mora davati izgovaranjem tih cifara u obliku "TEN O'CLOCK" ili "ELEVEN O'CLOCK".
- (5) Brojevi s decimalnom tačkom moraju se prenosi kako je propisano u tački (a) (1), pri čemu se decimalna tačka u odgovarajućem nizu naznači riječju "DECIMAL".
- (6) Za identifikaciju kanala prenosa u radio-telefonskim komunikacijama u visoko frekvencijskom opsegu (VHF) moraju se upotrebljavati svih šest cifara brojčane oznake, osim ako su peta i šesta cifra nule, tada se upotrebljavaju samo prve četiri cifre.

(7)

#### **SERA.14040 Izgovaranje brojeva**

Ako se za komuniciranje upotrebljava engleski jezik, brojevi se moraju prenosi upotrebotom izgovora iz tabele S14-3:

Tabela S14-3

| Broj ili element broja | Izgovor |
|------------------------|---------|
| 0                      | ZE-RO   |
| 1                      | WUN     |
| 2                      | TOO     |
| 3                      | TREE    |
| 4                      | FOW-er  |
| 5                      | FIFE    |
| 6                      | SIX     |
| 7                      | SEV-en  |
| 8                      | AIT     |
| 9                      | NIN-er  |
| 10                     | TEN     |

|          |             |
|----------|-------------|
| 11       | EE-LE-VEN   |
| 12       | TWELF       |
| Decimal  | DAY-SEE-MAL |
| Hundred  | HUN-dred    |
| Thousand | TOU-SAND    |

#### SERA.14045 Tehnika prenosa

- (a) Prenosi se moraju sprovoditi sažeto normalnim govornim tonom.
- (b) Sljedeće riječi i fraze moraju se upotrebljavati prema potrebi u radio-telefonskim komunikacijama i moraju imati značenja propisana u tabeli S14-4:

*Tabelaa S14-4*

| Fraza       | Značenje   |
|-------------|--|
| ACKNOWLEDGE | “Potvrdite da ste primili i razumjeli ovu poruku.”   |
| AFFIRM      | “Da.”  |
| APPROVED    | “Dozvola za traženi postupak odobrena.”  |
| BREAK       | “Ovim označavam razdvajanje dijelova poruke.”  |
| BREAK BREAK | “Ovim naglašavam razdvajanje poruka proslijeđenih različitim vazduhoplovim u vrlo gustom saobraćaju” |
| CANCEL      | “Poništite prethodno dodijeljeno odobrenje.”   |
| CHECK       | “Provjerite sistem ili postupak.”  |
| CLEARED     | “Odobreno nastaviti prema održenim uslovima.”  |
| CONFIRM     | “Tražim potvrdu za: (odobrenje, instrukciju, radnju, informacije)”                                   |

|                 |   |
|-----------------|---|
| CONTACT         | “Uspostavite komunikaciju s ...”  |
| CORRECT         | “Tačno.”  |
| CORRECTION      | “Učinjena je greška u ovom prenosu (ili naznačenoj poruci). Ispravna verzija je ...”        |
| DISREGARD       | “Zanemarite.”   |
| HOW DO YOU READ | “Kakva je čujnost mog prenosa?” (vidjeti tačku SERA.14070 (c))                              |
| I SAY AGAIN     | “Ponavljam radi bolje razumljivosti ili naglašavanja.”                                      |
| MAINTAIN        | “Nastavite u skladu s navedenim uslovima” ili u doslovnom smislu.”                          |
| MONITOR         | “Slušajte/pratite na (frekvenciji).”  |
| NEGATIVE        | “Ne” ili “Nemate dopuštenje” ili “To nije tačno” ili “Nisam u stanju”.                      |
| OVER            | “Moj prenos je završen i očekujem vaš odgovor.”   |
| OUT             | “Ova razmjena prenosa je završena i ne očekujem odgovor.”                                   |
| READ BACK       | “Doslovno ponovite cijelu ili određeni dio primljene poruke.”                               |
| RECLEARED       | “Izmijenjeno je vaše posljednje odobrenje i ovo novo ukida prethodno ili jedan njegov dio.” |
| REPORT          | “Javite traženu informaciju ...”  |
| REQUEST         | “Zahtijevam ...” ili “Želio bih da dobijem ...”   |
| ROGER           | “Primio sam u potpunosti vaš posljednji prenos.”  |
| SAY AGAIN       | “Ponovite cijeli ili sljedeći dio svojeg  |

|              |   |
|--------------|---|
|              | posljednjeg prenosa.”   |
| SPEAK SLOWER | “Smanjite brzinu vašeg govora.”   |
| STANDBY      | “Sačekajte i pozvati ču vas.”   |
| UNABLE       | “Ne mogu postupiti prema vašem zahtjevu, instrukciji ili odobrenju.”  |
| WILCO        | (Skraćenica za “will comply”)<br>“Razumijem vašu poruku i postupit ču u skladu sa njom.”  |
| WORDS TWICE  | (a) Kao zahtjev: “Komunikacija je otežana. Molim recite dvaput svaku riječ ili skupinu riječi.”<br><br>(b) Kao informacija: “S obzirom na to da je komunikacija otežana svaka riječ ili skupina riječi u ovoj poruci bit će rečena dvaput.“ |

#### **SERA.14050 Radio-telefonski pozivni znaci vazduhoplova**

(a) Cijeli pozivni znaci

Radio-telefonski pozivni znaci vazduhoplova pripadaju jednom od sljedećih tipova:

- (1) Tip (a) – znaci koji odgovaraju registraciji vazduhoplova; ili
- (2) Tip (b) – telefonska oznaka operatora vazduhoplova, iza koje slijede četiri poslednja znaka iz registracije vazduhoplova; ili
- (3) Tip (c) – radio telefonska oznaka operatora vazduhoplova iza koje slijedi oznaka leta.

(b) Skraćeni pozivni znaci

Radio-telefonski pozivni znaci vazduhoplova prikazani u tački (a), sa izuzećem Tipa (c), mogu se skratiti u okolnostima propisanima u odredbi SERA.14055 (c). Skraćeni pozivni znaci moraju biti u sljedećem obliku:

- (1) Tip (a) – prvi znak iz registracije i najmanje dva posljednja znaka pozivnog znaka;
- (2) Tip (b) – telefonska oznaka operatora vazduhoplova iza koje slijede najmanje dva posljednja znaka pozivnog znaka;
- (3) Tip (c) – nema skraćenog oblika.

#### **SERA.14055 Postupci u radio-telefoniji**

- (a) Vazduhoplov tokom leta ne smije mijenjati tip pozivnog znaka svoje radio-telefonije, osim privremeno prema instrukcijama ATC jedinice radi sigurnosti. Osim radi sigurnosti, vazduhoplovu se tokom uzljetanja, posljednjeg dijela završnog prilaza i voženja pri slijetanju ne smije upućivati nikakav prenos.
- (b) Uspostavljanje radio-telefonskih komunikacija
  - (1) Potpuni pozivni znak se mora uvijek upotrebljavati kada se uspostavlja radio-telefonska komunikacija. Prilikom uspostavljanja komunikacije, vazduhoplov mora početi svoj poziv oznakom pozivane stanice iza koje slijedi oznaka stanice koja poziva.
  - (2) U odgovoru na prethodno navedene pozive mora se upotrebljavati pozivni znak stanice koja poziva, za kojim slijedi pozivni znak stanice koja odgovara, što se mora smatrati pozivom stanice koja poziva za nastavak prenosa. Kad je riječ o komunikacijskim prenosima unutar jedne ATS jedinice, pozivni znak ATS jedinice može se izostaviti ako je takav postupak odobren od strane nadležne vlasti.
  - (3) Komunikacije moraju početi pozivom i odgovorom kada se želi uspostaviti kontakt, ali ako je sigurno da će pozvana stanica poziv primiti, stanica koja poziva može poruku poslati i ne čekajući odgovor pozivane stanice.
- (c) Uzastopne radio-telefonske komunikacije
  - (1) Skraćeni radio-telefonski pozivni znakovi, kako je propisano u tački SERA.14050(b), moraju se upotrebljavati samo nakon što je komunikacija uspješno uspostavljena i pod uslovom da se ne unosi zabuna. Vazduhoplov mora upotrebljavati svoj skraćeni pozivni znak samo nakon što mu se na taj način obratila zemaljska stanica.
  - (2) Kada se izdaju i ponavljaju odobrenja ATC, kontrolori letenja i piloti uvijek moraju dodavati pozivni znak vazduhoplova na koji se to odobrenje odnosi. U ostalim se slučajevima kontinuirana dvosmjerna komunikacija nakon uspostave kontakta mora dopustiti bez dalje identifikacije ili poziva sve do završetka veze.

#### **SERA.14060 Promjena frekvencije VHF komunikacija**

- (a) Odgovarajuća ATS jedinica mora obavijestiti vazduhoplov da pređe sa jedne radio frekvencije na drugu u skladu sa dogovorenim postupcima. U odsustvu takvog obavještenja, vazduhoplov mora obavijestiti ATS jedinicu prije takve promjene.
- (b) Pri uspostavljanju početnog kontakta na VHF frekvenciji, ili napuštanju iste, vazduhoplov mora poslati informaciju o tome, kako je to propisao ANSP odgovoran za pružanje usluga i odobrila nadležna vlast.

#### **SERA.14065 Postupci u radio-telefoniji pri promjeni kanala govorne komunikacije vazduh-zemlja**

- (a) Osim ako je drugačije propisano od strane ANSP odgovornog za pružanje usluga i odobreno od strane nadležne vlasti, početni poziv ATS jedinici nakon promjene kanala govorne komunikacije vazduh-zemlja mora sadržati sledeće elemente:
- (1) oznaku ATS jedinice koja se poziva;
  - (2) pozivni znak i, za vazduhoplov iz kategorije jake vrtložne turbulencije, riječ "heavy" ili "super" ako je nadležna vlast vazduhoplov tako identifikovala;
  - (3) nivo, uključujući prolazne i odobrene nivoe, ukoliko se ne zadržava na odobrenom nivou;
  - (4) brzinu, ukoliko ju je ATC dodijelio; i
  - (5) dodatne elemente, zahtijevane od ANSP-a odgovornog za pružanje usluga i odobrene od strane nadležne vlasti.
- (b) Piloti moraju dati informacije o nivoima zaokruženim na najbližih cijelih 30 m ili 100 stopa prikazanih na visinomjeru vazduhoplova.
- (c) Početni poziv aerodromskom kontrolnom tornju

Za vazduhoplove kojima se pruža usluga aerodromske kontrole početni poziv mora sadržati:

- (1) oznaku ATS jedinice koja se poziva;
- (2) pozivni znak i, za vazduhoplov iz kategorije jake vrtložne turbulencije, riječ "heavy" ili "super" ako je nadležna vlast vazduhoplov tako identifikovala;
- (3) poziciju; i
- (4) dodatne elemente, zahtijevane od ANSP odgovornog za pružanje usluga i odobrene od strane nadležne vlasti.

#### **SERA.14070 Postupci provjere veze**

- (a) Forma provjere veza mora imati sljedeću strukturu:
- (1) identifikacija stanice koja se poziva;
  - (2) identifikacija stanice koja poziva;
  - (3) riječi "RADIO CHECK";
  - (4) frekvencija koja se upotrebljava.
- (b) Odgovor na provjeru veze mora biti sljedeći:
- (1) identifikacija stanice koja zahtijeva provjeru;
  - (2) identifikacija stanice koja odgovara;
  - (3) informacije koje se odnose na čujnost stanice koja zahtijeva provjeru prenosa;
- (c) Kada se provjere obavljaju mora se upotrebljavati sledeća ljestvica čujnosti:

Ljestvica čujnosti

- (1) 1 – nerazumljivo/ne čujemo se
- (2) 2 – čujemo se povremeno
- (3) 3 – čujemo se s poteškoćama
- (4) 4 – čujemo se
- (5) 5 – čujemo se savršeno

#### **SERA.14075 Razmjena poruka**

- (a) Poruke moraju biti sažete i nedvosmislene, u njima se, uvijek kada je dostupna, upotrebljava standardna frazeologija.
  - (1) Kada je šalje vazduhoplov, potvrda prijema poruke mora sadržati pozivni znak tog vazduhoplova.
  - (2) Kada potvrdu prijema šalje ATS jedinica vazduhoplovu, ona mora sadržati pozivni znak tog vazduhoplova iza čega, ako se smatra potrebnim, slijedi pozivni znak te ATS jedinice.
- (b) Kraj razgovora.  
Radio-telefonsku komunikaciju mora završiti prijemna ATS jedinica ili vazduhoplov upotrebljavajući svoj pozivni znak.
- (c) Ispravke i ponavljanja
  - (1) Kada je u prenosu napravljena greška, mora se izgovoriti riječ "CORRECTION", ponavlja se posljednja ispravna skupina ili fraza, a zatim se prenosi ispravna verzija.
  - (2) Ako se korekcija može najbolje sprovesti ponavljanjem cijele poruke, prije drugog prenosa poruke mora se upotrebiti fraza "CORRECTION, I SAY AGAIN".
  - (3) Ako prijemna stanica sumnja u ispravnost primljene poruke, mora se zahtijevati ponavljanje cijele poruke ili njenog dijela.
  - (4) Ako se zahtijeva ponavljanje cijele poruke, moraju se izgovoriti riječi "SAY AGAIN". Ako se zahtijeva ponavljanje dijela poruke, mora se izgovoriti fraza: "SAY AGAIN ALL BEFORE ... (prva riječ koja je ispravno primljena)" ili "SAY AGAIN... (rijec prije dijela koji nije prenesen) TO (do)... (rijec nakon dijela koji nije prenesen)" ili "SAY AGAIN ALL AFTER.... (posljednja ispravno primljena riječ)".
- (d) Ako se provjerom ispravnosti ponavljanja, primijete neispravni elementi, na kraju ponavljanja moraju se prenijeti riječi "NEGATIVE I SAY AGAIN", a nakon toga i ispravna verzija dotičnih elemenata.

#### **SERA.14080 Praćenje komunikacija/vrijeme rada**

- (a) Tokom leta vazduhoplov mora da prati komunikaciju kako to zahtijeva nadležna vlast i ne smije prekinuti praćenje komunikacije, osim iz sigurnosnih razloga, a da o tome ne obavijesti odgovarajuću ATS jedinicu.

- (1) Vazduhoplov na dugim prekomorskim letovima ili na letovima preko određenih područja nad kojima se zahtjeva opremljenost odašiljačem signala za lociranje u stanju nužde (ELT), mora neprestano pratiti VHF frekvenciju za slučaj stanja nužde 121,5 MHz, osim u periodima kada vazduhoplov komunicira na drugim VHF-a kanalima ili kada se zbog ograničenja opreme smještene na vazduhoplovu ili obaveza u pilotskoj kabini ne mogu istovremeno pratiti dva kanala.
  - (2) Vazduhoplov mora neprestano pratiti VHF frekvenciju za slučaj stanja nužde 121,5 MHz u područjima ili na rutama na kojima postoji mogućnost od presretanja vazduhoplova ili drugih rizičnih situacija i takav zahtjev utvrdila je nadležna vlast.
- (b) Vazduhoplovne stanice moraju neprestano da slušaju VHF kanal za stanje nužde na 121,5 MHz tokom radnog vremena jedinica na kojima je on instaliran. Kada su dvije ili više takvih stanica smještene zajedno, taj zahtjev se ispunjava praćenjem kanala na 121,5 MHz na jednoj od njih.
- (c) Kada je neophodno da vazduhoplov ili ATS jedinica iz bilo kog razloga prekine praćenje komunikacija, oni, ako je moguće, o tome obavještavaju druge relevantne stanice i daju im vrijeme za koje se očekuje da će praćenje komunikacija biti nastavljeno. Kada se praćenje komunikacija nastavi, o tome se obavještavaju ostale odgovarajuće stanice. Kada je neophodno produžiti prekid praćenje komunikacija nakon vremena iz prvočitnog obavještenja, ako je moguće, mora se poslati ispravljeno vrijeme nastavka praćenje komunikacija tačno u ili približno prvočitno navedenom vremenu.

#### **SERA.14085 Upotreba prenosa u slijepo**

- (a) Kada vazduhoplov ne uspije uspostaviti kontakt na za to određenom kanalu, na prethodno korišćenom kanalu ili na drugom kanalu koji odgovara toj ruti, i ne uspije da uspostaviti komunikaciju s odgovarajućom ATS jedinicom, drugom ATS jedinicom ili drugim vazduhoplovom koristeći sva raspoloživa sredstva, taj vazduhoplov mora poslati tu poruku dva puta na za to određenom kanalu (ili kanalima), šaljući prije nje frazu "TRANSMITTING BLIND" te, ako je neophodno, u njoj navodi primaoca kojima je poruka namijenjena.
- (b) Kada vazduhoplov ne može uspostaviti komunikaciju zbog kvara prijemnika, on šalje izvještaj u predviđena vremena, ili pozicije, na kanalu u upotrebi, a prije njih šalje frazu "TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE". Vazduhoplov mora:
- (1) poslati željenu poruku, ponavljujući je u cijelosti;
  - (2) navesti vrijeme sljedećeg planiranog prenosa;
  - (3) kada mu se pruža ATS usluga, poslati informacije o namjeri vođe vazduhoplova u pogledu nastavka leta.

#### **SERA.14087 Upotreba komunikacijske tehničke prosleđivanja**

- (a) Kada ATS jedinica ne uspije uspostaviti kontakt sa vazduhoplovom nakon poziva na frekvencijama za koje se smatra da ih taj vazduhoplov sluša, ona mora:
- (1) zahtijevati od ostalih ATS jedinica da joj pruže pomoć pozivanjem tog vazduhoplova i, prema potrebi, proslijedivanjem poruke; i
  - (2) zahtijevati od vazduhoplova na toj ruti da pokuša uspostaviti komunikaciju sa dotičnim vazduhoplovom i, prema potrebi, proslijede poruke.
- (b) Odredbe iz tačke (a) moraju se takođe primjenjivati i:
- (1) na zahtjev relevantne ATS jedinice;
  - (2) kada očekivani poziv od vazduhoplova nije primljen toliko dugo da se sumnja na prekid veze.

#### **SERA.14090 Posebni komunikacijski postupci**

- (a) Kretanje vozila  
Frazeologije za kretanje vozila, osim traktora za vuču, na manevarskoj površini moraju biti iste kao one koje se upotrebljavaju za kretanje vazduhoplova, uz izuzetak instrukcija za voženje po tlu, u kom slučaju se u komunikaciji s vozilima riječ "PROCEED" upotrebljava umjesto riječi "TAXI".
- (b) Savjetodavna usluga u vazdušnom saobraćaju  
Savjetodavnom uslugom u vazdušnom saobraćaju ne daju se "odobrenja" nego samo "savjete" i ako se vazduhoplovu predlaže neki niz radnji, mora se upotrebljavati riječ "advise" ili "suggest".
- (c) Ukaživanje na kategoriju jake vrtložne turbulencije
- (1) Za vazduhoplove iz kategorije jake vrtložne turbulencije odmah nakon pozivnog znaka tog vazduhoplova u početnom radio-telefonskom kontaktu između takvog vazduhoplova i ATS jedinice mora se navesti riječ "heavy".
  - (2) Za posebne vazduhoplove iz kategorije jake vrtložne turbulencije, koji su tako identifikovani od strane nadležne vlasti, odmah nakon pozivnog znaka tog vazduhoplova u početnom radio-telefonskom kontaktu između takvog vazduhoplova i ATS jedinice mora se navesti riječ "super".
- (d) Postupci u vezi s odstupanjem zbog vremenskih uslova  
Kada pilot započne komunikaciju s ATC-om, brz odgovor može dobiti ako upotrebi frazu "WEATHER DEVIATION REQUIRED" kojom javlja želju za prvenstvom na toj frekvenciji i za odgovor ATC-a. Kada je potrebno, pilot mora početi komunikaciju pozivom hitnosti "PAN PAN" (najbolje izgovoriti triput).

#### **SERA.14095 Postupci radio-telefonske komunikacije u nevolji i hitnosti**

- (a) Opšte

- (1) Saobraćaj u nevolji i hitnosti mora obuhvatati sve radio-telefonske poruke koje se odnose na nevolju odnosno hitna stanja. Nevolja i hitna stanja definišu se na sljedeći način:
    - (i) Nevolja: stanje prijeteće velike i/ili neposredne opasnosti i potrebe za neodložnom pomoći.
    - (ii) Hitnost: stanje koje se odnosi na sigurnost vazduhoplova ili drugog vozila, ili neke osobe u njima ili u vidokrugu, ali ne zahtijeva neodložnu pomoć.
  - (2) Radio-telefonski signal nevolje "MAYDAY" i radio-telefonski signal hitnosti "PAN PAN" moraju se koristiti na početku prve poruke u nevolji odnosno hitnosti redom. Radio-telefonski signali nevolje i hitnosti moraju se upotrebiti na početku svake sledeće komunikacije u nevolji i hitnosti.
  - (3) Izvor poruka upućenih vazduhoplovu u stanju nevolje ili hitnosti mora ograničiti broj, obim i sadržaj takvih poruka na najmanju mjeru s obzirom na situaciju.
  - (4) Ako ATS jedinica kojoj se taj vazduhoplov obratio ne potvrđi prijem poruka o nevolji ili hitnosti, druge ATS jedinice moraju pružiti pomoć kako je utvrđeno u tački (b)2. odnosno (b)3.
  - (5) Razmjena poruka o nevolji i hitnosti obično se mora odvijati na frekvenciji na kojoj je takva razmjena započeta sve dok se ne zaključi da se bolja pomoć može pružiti ako se ta razmjena prebaci na drugu frekvenciju.
  - (6) U slučaju poruka o nevolji i hitnosti, uopšteno, prenosi radiotelefonijom moraju se sprovoditi polako i razgovjetno, a svaka se riječ izgovara jasno kako bi se olakšalo zapisivanje.
- (b) Radiotelefonske komunikacije u nevolji
- (1) Radnje vazduhoplova u nevolji  
Osim što poruci o nevolji prethodi radiotelefonski signal nevolje "MAYDAY" u skladu s tačkom (a)2., pri čemu je najbolje da se izgovori triput, poruka o nevolji koju šalje vazduhoplov koji prijavljuje stanje nevolje mora:
    - (i) biti na frekvenciji vazduh-zemlja koja se u tom trenutku upotrebljava;
    - (ii) se sastojati od što više sljedećih elemenata izgovorenih razgovjetno i, ako je moguće, sljedećim redosledom:
      - (A) naziva ATS jedinice kojoj se obraća (ako vrijeme i okolnosti to dopuštaju);
      - (B) identifikacija vazduhoplova;
      - (C) vrsta stanja nevolje;
      - (D) namjera vođe vazduhoplova;
      - (E) trenutna pozicija, nivo i smjer.
  - (2) Mjere ATS jedinice kojoj se vazduhoplov obratio ili prve ATS jedinice koja je potvrdila prijem poruke o nevolji

ATS jedinica kojoj se obratio vazduhoplov u nevolji ili prva ATS jedinica koja je potvrdila prijem poruke o nevolji mora:

- (i) odmah potvrditi prijem poruke o nevolji;
- (ii) preuzeti kontrolu nad komunikacijama ili posebno i jasno prenijeti tu odgovornost te obavijestiti vazduhoplov ako je prenese i
- (iii) odmah preuzeti mjere za obezbjeđivanje dostupnosti svih potrebnih informacija što je prije moguće prema:
  - (A) relevantnoj ATS jedinici;
  - (B) relevantnom operatoru vazduhoplova ili njegovom predstavniku, u skladu sa prethodno utvrđenim sporazumima;
- (iv) upozoriti ostale ATS jedinice, prema potrebi, kako bi se spriječilo prebacivanje saobraćaja na frekvenciju komunikacije u nevolji.

(3) Nametanje radiotišine

- (i) Vazduhoplovu u nevolji ili ATS jedinici koja kontroliše saobraćaj u nevolji mora biti dopušteno nametanje radiotišine, bilo svim stanicama pokretne usluge u dotičnom području ili bilo kojoj staniči koja ometa saobraćaj u nevolji. U zavisnosti od okolnosti, ta se uputstva moraju poslati "svim stanicama" ili samo jednoj staniči. U oba slučaja mora se upotrebiti fraza:
  - (A) "STOP TRANSMITTING";
  - (B) radiotelefonski signal u nevolji "MAYDAY".
- (ii) Upotreba signala iz tačke (b)(3)(i) mora biti rezervisana za vazduhoplov u nevolji i za ATS jedinicu koja kontroliše saobraćaj u nevolji.

(4) Mjere ostalih ATS jedinica /vazduhoplova

- (i) Komuniciranje u nevolji ima apsolutnu prioritet nad svim ostalim porukama, a ATS jedinice/vazduhoplovi koji znaju za stanje nevolje ne smiju emitovati na predmetnoj frekvenciji osim:
  - (A) ako se stanje nevolje poništi ili ako se završi razmjena sa saobraćajem u nevolji;
  - (B) ako se sva razmjena poruka u nevolji prebaci na druge frekvencije;
  - (C) kada to odobri ATS jedinica koja upravlja komunikacijama;
  - (D) ako i sami pružaju pomoć.
- (ii) Svaka ATS jedinica/vazduhoplov koji znaju za saobraćaj u nevolji, a ne mogu sami pomoći vazduhoplovu u nevolji, moraju nastaviti slušati razmjenu sve dok ne postane jasno da je pomoć pružena.

(5) Završetak komunikacija u nevolji i radiotišine

- (i) Kada vazduhoplov više nije u nevolji, on mora emitovati poruku kojom se poništava stanje nevolje.
- (ii) Kada ATS jedinica koja je kontrolisala razmjenu sa saobraćajem u nevolji postane svjesna da je stanje nevolje završeno, ona odmah mora preuzeti mjere kako bi osigurala da ta informacija što je prije moguće postane dostupna:
  - (A) relevantnim ATS jedinicama;
  - (B) dotičnom operatoru vazduhoplova ili njegovom predstavniku, u skladu s prethodnim utvrđenim sporazumima.
- (iii) Komunikacija u nevolji i stanje radiotišine mora se završiti prenosom poruke s frazom "DISTRESS TRAFFIC ENDED" na frekvenciji ili frekvencijama u upotrebi za saobraćaj u nevolji. Tu poruku može poslati samo ATS jedinica koja kontroliše komunikacije kada je, nakon prijema poruke propisane u tački (b)(5)(i), za to ovlasti nadležna vlast.

(c) Radiotelefonske komunikacije u hitnosti

- (1) Mjere vazduhoplova koji prijavljuje stanje hitnosti, osim kako je navedeno u tački (c)(4).  
Osim što poruci o hitnosti prethodi radiotelefonski signal hitnosti "PAN PAN" u skladu s tačkom (a)(2), pri čemu je najbolje da se izgovori tri puta, a svaka se riječ iz skupine izgovara kao francuska riječ "panne", poruka o hitnosti koju šalje vazduhoplov koji prijavljuje stanje hitnosti mora:
  - (i) biti poslata na frekvenciji vazduh-zemlja koja se u tom trenutku upotrebljava;
  - (ii) se sastojati od onoliko sljedećih elemenata koliko je potrebno, izgovorenih razgovijetno i, ako je moguće, sljedećim redoslijedom:
    - (A) naziva jedinice ATS kojoj se obraća;
    - (B) identifikacija vazduhoplova;
    - (C) vrsta stanja hitnosti;
    - (D) namjera vođe vazduhoplova;
    - (E) trenutna pozicija, nivo leta i smjer;
    - (F) sve druge korisne informacije.
- (2) Mjere ATS jedinice kojoj se vazduhoplov obratio ili prve ATS jedinice koja je potvrdila prijem poruke o hitnosti  
ATS jedinica kojoj se obratio vazduhoplov koji prijavljuje stanje hitnosti ili prva ATS jedinica koja potvrđuje prijem poruke o hitnosti mora:
  - (i) potvrditi prijem poruke o hitnosti;

(ii) odmah preuzeti mjere kako bi obezbijedila da sve potrebne informacije postanu dostupne što je prije moguće:

- (A) relevantnoj ATS jedinici;
- (B) relevantnom operatoru vazduhoplova ili njegovom predstavniku, u skladu s prethodno sklopljenim sporazumima;

(iii) ako je potrebno, preuzeti kontrolu komunikacija.

(3) Mjere svih ostalih ATS jedinica /vazduhoplova

Komunikacije u hitnosti imaju prioritet pred svim drugim komunikacijama osim onih u nevolji, i sve ATS jedinice/vazduhoplov moraju se pobrinuti da ne ometaju prenos razmjene poruka saobraćaja u hitnosti.

(4) Mjere vazduhoplova koji služi za medicinski prevoz

- (i) Upotrebo signalu opisanog u tački (c)(4)(ii) mora se upozoriti na to da se poruka koja slijedi odnosi na zaštićeni medicinski prevoz u skladu sa Ženevskim konvencijama iz 1949. godine i dodatnim protokolima.
- (ii) Radi potreba najave i identifikacije vazduhoplova koji služi za medicinski prevoz, nakon emitovanja radiotelefonskog signala hitnosti "PAN PAN", za koji je najbolje da se izgovori tri puta, a svaka se riječ izgovara kao francuska riječ "panne", mora slijediti radiotelefonski signal za medicinski prevoz "MAY-DEE-CAL", koji se izgovara kao u francuskom jeziku. Upotrebo prethodno opisanih signala upozorava se na to da se poruka koja slijedi odnosi na zaštićeni medicinski prevoz.

Porukom se moraju prenijeti sljedeći podaci:

- (A) pozivni znak ili neki drugi priznati element za identifikaciju medicinskih prevoza;
- (B) pozicija medicinskih prevoza;
- (C) broj i vrsta medicinskih prevoza;
- (D) predviđena ruta;
- (E) procijenjeno vrijeme na ruti te vrijeme odlaska i dolaska, prema potrebi;
- (F) sve ostale informacije kao što su visina leta, radio frekvencije koje se prate, jezici koji se upotrebljavaju te modovi i kodovi sekundarnog nadzornog radara.

(5) Radnje jedinica ATS kojima se vazduhoplov obratio ili drugih stanica koje prime poruku o medicinskom prevozu

Odredbe tačaka (c)(2) i (c)(3) moraju se primjenjivati prema potrebi na jedinice ATS koje prime poruku o medicinskom prevozu.";

(46) Dodatak 1 mijenja se i dopunjava na sledeći način:

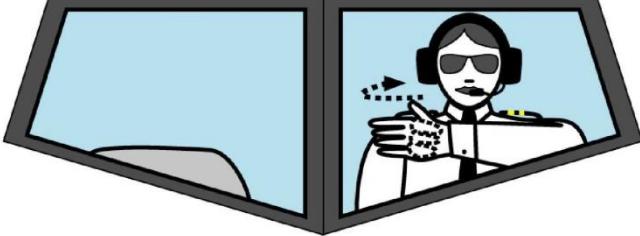
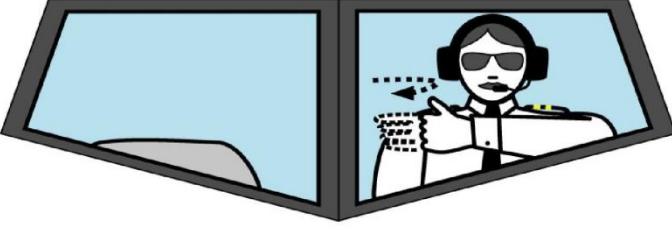
(a) tačka 1.1.2. mijenja se i glasi:

„1.1.2. Postupci telekomunikacijskog prenosa signala nevolje i hitnosti moraju biti u skladu sa odjeljkom 14.“

(b) u tački 3.2.4.1. tekst se zamjenjuje sljedećim:

„3.2.4.1. Krstovi obojeni jednom kontrastnom bojom, bijelom na poletno-sletnim stazama i žutom na stazama za voženje (slika A1-6), položeni horizontalno na poletno-sletnim stazama i stazama za voženje ili njihovim djelovima, znače da površina nije prikladna za kretanje vazduhoplova.“;

(c) tačke 4.2.1.1., 4.2.1.2. i 4.2.1.3. zamjenjuju se sljedećom ilustracijom:

|  |  |
|--|--|
|    | (a) Kočnice upotrijebljene: podignite ruku i šaku s ispruženim prstima vodoravno ispred lica, a zatim stisnite šaku. |
|   | (b) Kočnice otpuštene: podignite ruku sa stisnutom šakom vodoravno ispred lica, a zatim ispružite prste.             |
|  | (c) Postavite podmetače: ruke ispružene u stranu, s dlanovima prema spolja, šake ukrštene ispred lica.               |
|  | (d) Uklonite podmetače: šake ukrštene ispred lica, s dlanovima prema vani, ruke ispružite u stranu.                  |



(47) u Dodatku 2., tačka 5.1.3. mijenja se i glasi:

„5.1.3. Svaka promjena informacija prije lansiranja, prijavljena u skladu sa tačkom 5.1.2., mora se proslijediti dotičnoj ATS jedinici najmanje 6 sati prije predviđenog vremena puštanja, ili u slučaju istraživanja solarnih ili svemirskih poremećaja s uključenim elementom kritičnog vremena, najmanje 30 minuta prije procijenjenog vremena početka operacije.”;

(48) U Dodatku 4. tablica se mijenja i dopunjava na sledeći način:

(a) u koloni „Pružena usluga”, u polju za vazdušni prostor klase C, VFR vrsta leta, tačka (2) mijenja se i glasi:

„(2) Usluga kontrole vazdušnog saobraćaja, VFR/VFR informacije o saobraćaju (i, na zahtjev, savjet o izbjegavanju saobraćaja)”,

(b) u koloni „Pružena usluga”, u polju za vazdušni prostor klase D, tekst koji se odnosi na VFR vrstu leta mijenja se i glasi:

„Usluga kontrole vazdušnog saobraćaja, IFR/VFR i VFR/VFR informacije o saobraćaju (i na zahtjev, savjet o izbjegavanju saobraćaja,)”;

(49) Dodatak 5 mijenja se i glasi:

*„Dodatak 5*

### **Tehničke specifikacije vezane za osmatranja iz vazduhoplova i izvještaje govornom komunikacijom**

#### **A. INSTRUKCIJE ZA IZVJEŠTAVANJE**

##### **MODEL AIREP SPECIAL**

| ITEM     | PARAMETER  | TRANSMIT IN TELEPHONY as appropriate |
|----------|--|--------------------------------------|
| —        | Message- type designator<br>— special air-report | [AIREP] SPECIAL                      |
| cti on 1 | Aircraft identification                          | <i>(aircrft identification)</i>      |

|   |  |   |
|---|--|---|
|   | Position   | POSITION (latitude and longitude)   |
| 2 |  | OVER (significant point)  |
|   |  | ABEAM (significant point)   |
|   |  | (significant point) (bearing) (distance)  |
| 3 | Time   | (time)  |
|   | Level  | FLIGHT LEVEL (number) or (number) METERS or FEET  |
| 4 |  | CLIMBING TO FLIGHT LEVEL (number) or (number) METERS or FEET  |
|   |  | DEWSCENDING TO FLIGHT LEVEL (number) or (number) METERS or FEET   |
| 5 | Next position and estimated time over  | (position) (time)   |
| 6 | Ensuing significant point  | (position) NEXT   |
| 7 | Estimated time of arrival  | (aerodrome) (time)  |
| 8 | Endurance  | ENDURANCE (hours and minutes)   |
| 9 | Phenomen encountered or observed prompting special air-report:<br>– Moderate turbulence<br>– Severe turbulence<br>– Moderate icing<br>– Severe icing<br>– Severe mountain wave<br>– Thunderstorms without hail<br>– Thunderstorms with hail<br>– Heavy dust/sandstorm<br>– Volcanic ash cloud<br>– Pre-eruption volcanic activity or volcanic eruption | TURBULANCE MODERATE<br>TURBULANCE SEVERE<br>ICING MODERATE<br>ICING SEVERE<br>MOUNTAINWAVE SEVERE<br>THUNDERSTORMS<br>THUNDERSTORMS WITH HAIL<br>DUSTSTORM or SANSTORM HEAVY<br>VOLCANIC ASH CLOUD<br>PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION |

## 1. SADRŽAJ IZVJEŠTAJA IZ VAZDUHA

### 1.1 Izvještaji o poziciji i posebni izvještaji iz vazduha

1.1.1 Odjeljak 1 modela utvrđenog u tački A obvezan je za izvještaje o poziciji i posebne izvještaje iz vazduha, iako se njegove stavke 5. i 6. mogu se izostaviti. Odjeljak 2 mora se

dodati, u potpunosti ili djelimično, samo kada to zahtjeva operator ili njegov ovlašteni predstavnik, ili ako vođa vazduhoplova smatra da je to potrebno. Odjeljak 3 mora biti uključen u posebne izvještaje iz vazduha.

1.1.2 Razlog za izdavanje posebnog izvještaja iz vazduha bira se iz liste navedene u tački SERA.12005 (a).

1.1.3 Kad je riječ o posebnom izvještaju iz vazduha koji sadrži podatke o vulkanskoj aktivnosti, izvještaj nakon leta mora se sastaviti pomoću obrasca izvještaja o vulkanskoj aktivnosti (model VAR) utvrđenog u tački B. Svi opaženi elementi moraju se zabilježiti i navesti na odgovarajućim mjestima u obrascu modela VAR.

1.1.4 Posebni izvještaji iz vazduha moraju se izdati što je prije moguće nakon opažanja pojave zbog koje se zahtjeva sastavljanje posebnog izvještaja iz vazduha.

## 2. DETALJNA UPUTSTVA ZA IZVJEŠTAVANJE

2.1 Stavke izvještaja iz vazduha moraju se navesti redom kojim su navedene u modelu obrasca AIREP SPECIAL

— OZNAKA VRSTE PORUKE. Za posebni izvještaj iz vazduha navesti "SPECIAL"

### Odjeljak 1

**Stavka 1 – IDENTIFIKACIJA VAZDUHOPLOVA.** Navesti pozivni znak radio stanice vazduhoplova kako je utvrđeno u tački SERA.14050.

**Stavka 2 – POZICIJA.** Navesti poziciju kao geografsku širinu (stepeni u obliku 2 cifre ili stepeni i minute u obliku 4 cifre, nakon čega slijedi "North" ili "South") i geografsku dužinu (stepeni u obliku 3 cifre ili stepeni i minute u obliku 5 cifara, nakon čega slijedi "East" ili "West"), ili kao značajnu tačku identifikovanu kodiranom oznakom (od 2 do 5 znakova), ili kao značajnu tačku nakon koje slijedi magnetski smjer (3 cifre) i udaljenost u nautičkim miljama od te tačke. Ako je primjenljivo, prije značajne tačke navesti "ABEAM".

**Stavka 3 – VRIJEME.** Navesti vrijeme u satima i minutima UTC (4 cifre) osim ako je navođenje vremena u minutima nakon punog sata (2 cifre) propisano na osnovu regionalnih sporazuma o vazdušnoj plovidbi. Vrijeme u izvještaju mora da bude stvarno vrijeme vazduhoplova na poziciji, a ne vrijeme početka prenosa izvještaja. Kada se izdaje poseban izvještaj iz vazduha, vrijeme se uvijek mora navesti u satima i minutima UTC.

**Stavka 4 – NIVO LETA ILI APSOLUTNA VISINA.** Kada je visinomjer namješten na standardni pritisak, nivo leta u izvještaju navesti sa 3 cifre. Kada je visinomjer namješten na QNH, visinu u izvještaju navesti u metrima nakon čega se dodaje "METRES", ili u stopama nakon čega se dodaje "FEET". Navesti "CLIMBING" (i zatim nivo leta) prilikom penjanja ili "DESCENDING" (i zatim nivo leta) prilikom snižavanja na novi nivo leta nakon prolaska značajne tačke.

**Stavka 5 – SLEDEĆA POZICIJA I PROCIJENJENO VRIJEME NA TOJ POZICIJI.** Navesti sledeću tačku javljanja i procijenjeno vrijeme na toj tački javljanja ili navesti predviđenu poziciju koja će biti dostignuta jedan sat kasnije, u skladu sa važećim postupcima izvještavanja. Koristiti se konvencijama za podatke navedene u stavci 2 za poziciju. Navesti procijenjeno vrijeme na toj

poziciji. Navesti vrijeme u satima i minutima UTC (4 cifre), osim ako je navođenje vremena u minutima nakon punog sata (2 cifre) propisano na osnovu regionalnih sporazuma o vazdušnoj plovidbi.

**Stavka 6 – SLEDEĆA ZNAČAJNA TAČKA.** Poslije stavke “sledeća pozicija i procijenjeno vrijeme na njoj” navesti sledeću značajnu tačku.

### ***Odjeljak 2***

**Stavka 7 – PROCIJENJENO VRIJEME DOLASKA.** Navesti naziv aerodroma prvog namjeravanog slijetanja, a zatim procijenjeno vrijeme dolaska na taj aerodrom u satima i minutima UTC (4 cifre).

**Stavka 8 – AUTONOMIJA LETA.** Navesti “ENDURANCE” i zatim autonomiju leta u satima i minutima (4 cifre).

### ***Odjeljak 3***

**Stavka 9 – POJAVA KOJA ZAHTIJEVA POSEBNI IZVJEŠTAJ IZ VAZDUHA.** Navesti jednu od sledećih pojava na koju je naišao ili je osmotrena:

- umjerenu turbulenciju kao “TURBULENCE MODERATE” i
- jaku turbulenciju kao “TURBULENCE SEVERE”.

Primjenjuju se sledeće specifikacije:

- Umjerena – uslovi u kojima su moguće umjerene promjene položaja i/ili visine vazduhoplova, ali vazduhoplov ostaje cijelo vrijeme pod kontrolom. Uobičajene su male promjene brzine. Promjene očitavanja na akcelerometru od 0,5 g do 1,0 g u težištu vazduhoplova. Otežano hodanje. Osobe koje sjede osjećaju otpor sigurnosnih pojaseva. Slobodni predmeti se kreću.
- Jaka – uslovi u kojima se događaju nagle promjene položaja i/ili visine vazduhoplova; vazduhoplov može u kraćim razdobljima biti izvan kontrole. Uobičajene su velike promjene brzine. Promjene očitavanja na akcelerometru veće od 1,0 g u težištu vazduhoplova. Osobama koje sjede sigurnosni pojasevi silovito se napinju. Slobodni predmeti padaju i lete uokolo.
- umjereno zaleđivanje kao “ICING MODERATE”, jako zaleđivanje kao “ICING SEVERE”; Primjenjuju se sljedeće specifikacije:
  - Umjereno – uslovi u kojima je promjena smjera i/ili absolutne visine poželjna.
  - Jako – uslovi u kojima je hitna promjena smjera i/ili visine ključna.
- jaki planinski talas kao “MOUNTAIN WAVE SEVERE”;
  - Primjenjuje se sljedeća specifikacija:
    - Jaki – uslovi u kojima je brzina prateće silazne struje vazduha 3,0 m/s (600 stopa/min) ili više i/ili je prisutna jaka turbulencija.
  - oluja sa grmljavinom bez grada kao “THUNDERSTORM”, oluja sa gradom kao “THUNDERSTORM WITH HAIL”;

Primjenjuje se sljedeća specifikacija:

Izvijestite samo o olujama sa grmljavinom koje su:

- sakrivenе usled zamуćenosti ili
  - zamaskirane unutar oblačnosti ili
  - široko rasprostranjene ili
  - formiraju liniju nestabilnosti.
  - jaka oluja prašine ili jaka pješčana oluja kao “DUSTSTORM HEAVY” odnosno “SANDSTORM HEAVY”;
  - oblak vulkanskog pepela kao “VOLCANIC ASH CLOUD”;
  - vulkansku aktivnost prije erupcije ili vulkansku erupciju kao “PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY” odnosno “VOLCANIC ERUPTION”;
- Primjenjuje se sljedeća specifikacija:  
“Vulkanska aktivnost prije erupcije” u tom kontekstu znači neuobičajena i/ili sve jača vulkanska aktivnost koja može prethoditi vulkanskoj erupciji.

**2.2 Informacije zabilježene na obrascu izvještaja o vulkanskoj aktivnosti (model VAR)** nijesu za prenos RTF-om, ali ih operator ili član posade moraju prilikom dolaska na aerodrom bez odlaganja predati aerodromskoj meteorološkoj službi. Ako takva služba nije lako dostupna, ispunjen obrazac dostavlja se u skladu sa lokalnim dogovorima operatora vazduhoplova i pružalaca MET-a i ATS-a.

### 3. PROSLJEĐIVANJE METEOROLOŠKIH INFORMACIJA PRIMLJENIH GOVORNIM KOMUNIKACIJAMA

Kada prime poseban izvještaj iz vazduha, ATS jedinice moraju proslijediti te izvještaje iz vazduha bez odlaganja odgovarajućoj službi meteorološkog bdjenja (MWO). Kako bi se osiguralo prikupljanje posebnih izvještaja iz vazduha u zemaljske automatizovane sisteme, elementi takvih izvještaja moraju se prenositi u skladu s konvencijama o podacima utvrđenima u nastavku i propisanim redosledom.

- PRIMALAC. Zabilježi se pozvana stanica i, ako je nužno, prosleđuje.
- OZNAKA VRSTE PORUKE. Za poseban izvještaj iz vazduha zabilježiti “ARS”.
- IDENTIFIKACIJA VAZDUHOPLOVA Zabilježiti identifikaciju vazduhoplova služeći se konvencijom o podacima navedenom u stavki 7 plana letenja, bez razmaka između oznake operatora i registracije vazduhoplova ili identifikacije leta, ako se navodi.

#### Odjeljak 1.

**Stavka 0. – POZICIJA.** Zabilježiti poziciju kao geografsku širinu (stepeni u obliku 2 cifre ili stepeni i minute u obliku 4 cifre, nakon čega slijedi, bez razmaka, N ili S) i geografsku dužinu (stepeni u obliku 3 cifre ili stepeni i minute u obliku 5 cifara, nakon čega slijedi bez razmaka E ili W), ili kao značajnu tačku identifikovanu kodiranom oznakom (od 2 do 5 znakova), ili kao značajnu tačku nakon koje slijedi magnetski smjer (3 cifre) i udaljenost u nautičkim miljama (3 cifre) od te tačke. Ukoliko je primjenjivo, prije značajne tačke navesti “ABEAM”.

**Stavka 1. – VRIJEME.** Zabilježiti vrijeme u satima i minutima UTC (4 cifre).

Stavka 2. – NIVO LETA ILI APSOLUTNA VISINA. Kada se izvještava o nivou leta, zabilježiti "F" i iza toga 3 cifre (npr. "F310"). Kada se izvještava o visini, zabilježiti je u metrima i dodajte "M", ili u stopama pa dodajte "FT". Zabilježiti "ASC" (i nivo) kada se penjete ili "DES" (i nivo) kada snižavate.

Odjeljak 2.

Stavka 9. – POJAVA KOJA ZAHTIJEVA POSEBAN IZVJEŠTAJ IZ VAZDUHA Zabilježiti prijavljenu pojavu kako slijedi:

- umjerenu turbulenciju kao "TURB MOD";
- jaku turbulenciju kao "TURB SEV";
- umjereni zaleđivanje kao "ICE MOD";
- jako zaleđivanje kao "ICE SEV";
- jaki planinski talas kao "MTW SEV";
- oluju sa grmljavinom bez grada kao "TS";
- oluju sa grmljavinom sa gradom kao "TSGR";
- jaku oluju prašine ili jaku pješčanu oluju kao "HVY SS";
- oblak vulkanskog pepela kao "VA CLD";
- vulkansku aktivnost prije erupcije ili vulkansku erupciju kao "VA";
- grad kao "GR";
- oblake kumulonimbusa kao "CB".

VRIJEME PRENOSA. Zabilježiti samo ako se prenosi Odjeljak 3.

#### 4. POSEBNE ODREDBE ZA IZVJEŠTAJ O SMICANJU VJETRA I VULKANSKOM PEPELU

##### **4.1. Izvještaj o smicanju vjetra**

4.1.1. U izvještaju osmatranja iz vazduhoplova o smicanju vjetra tokom faza početnog penjanja i prilaza vazduhoplova mora se unijeti vrsta vazduhoplova.

4.1.2. Ako su uslovi smicanja vjetra u fazama početnog penjanja i prilaženja vazduhoplova prijavljeni ili predviđeni, ali se nisu pojavili, vođa vazduhoplova mora o tome što je prije moguće obavijestiti odgovarajuću ATS jedinicu, osim ukoliko zna da je odgovarajuću ATS jedinicu o tome već obavijestio prethodni vazduhoplov.

##### **4.2. Izvještaj o vulkanskoj aktivnosti nakon leta**

4.2.1. Po dolasku vazduhoplova na aerodrom, operator vazduhoplova ili član letačke posade odmah mora predati ispunjen izvještaj o vulkanskoj aktivnosti aerodromskoj meteorološkoj službi ili, ako takva služba članovima letačke posade pristiglog vazduhoplova nije lako

dostupna, s ispunjenim obrascem mora se postupiti u skladu s lokalnim dogovorima operatora vazduhoplova i MET-a i ATS-a.

4.2.2. Ispunjeni izvještaj o vulkanskoj aktivnosti, koji prima aerodromska meteorološka služba, mora se odmah proslijediti službi meteorološkog bdenja odgovornoj za meteorološko bđenje u području letnih informacija u kojem je opažena vulkanska aktivnost.

**B. OBRAZAC POSEBNOG IZVJEŠTAJA IZ VAZDUHA O VULKANSKOJ AKTIVNOSTI  
(MODEL VAR)**

MODEL VAR: koristi se za izvještavanje nakon leta

**IZVJEŠTAJ O VULKANSKOJ AKTIVNOSTI**

Izvještaji iz vazduha su veoma važni u procjeni opasnosti koje vulkanski pepeo može predstavljati operacijama vazduhoplova.

OPERATOR: A/C IDENTIFICATION: (as indicated on flight plan)

PILOT-IN-COMMAND:

DEP FROM: DATE: TIME, ARR AT: DATE: TIME, UTC:  
UTC:

ADRESSEE AIREP SPECIAL

Items.

1) AIRCRAFT IDENTIFICATION 2) POSITION  
3) TIME 4) FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE  
5) VOLCANIC ACTIVITY OBSERVED AT

(position or bearing, estimated flight level of ash cloud and distance from aircraft)

6) AIR TEMPERATURE 7) WIND  
8) SUPPLEMENTARY INFORMATION Other \_\_\_\_\_  
SO<sub>2</sub> DETECTED da  ne

Ash encountered da  ne

(brief description of activity especially vertical and lateral extent of ash cloud and, where possible, horizontal movement, rate of growth, etc.)

After landing complete items 9-16 then fax form to: (Fax number to be provided by the meteorological authority based on local arrangements between the meteorological authority and the operator concerned.)

|                         |                                    |                                       |   |
|-------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|---|
| 9) DENSITY OF ASH CLOUD | <input type="checkbox"/> (a) Wispy | <input type="checkbox"/> (b) Moderate | <input type="checkbox"/> (c) Very dense |
|                         | dense                              |                                       |   |

|   |   |  |  |
|---|---|--|--|
| 10) COLOUR OF ASH CLOUD                 | <input type="checkbox"/> (a) White<br><input type="checkbox"/> (d) Black                | <input type="checkbox"/> (b) Light grey<br><input type="checkbox"/> (e) other _____      | <input type="checkbox"/> (c) Dark grey                                       |
| 11) ERUPTION                            | <input type="checkbox"/> (a) continuous   | <input type="checkbox"/> (b) intermittent  | <input type="checkbox"/> (c) not visable                                     |
| 12) POSITION OF ACTIVITY                | <input type="checkbox"/> (a) SUmmit<br><input type="checkbox"/> (d) Multiple            | <input type="checkbox"/> (b) side<br><input type="checkbox"/> (e) Not observed           | <input type="checkbox"/> (c) Single  |
| 13) OTHER OBSERVED FEATURES OF ERUPTION | <input type="checkbox"/> (a) Lightning<br><input type="checkbox"/> (d)Ash fallout       | <input type="checkbox"/> (b) Glow<br><input type="checkbox"/> (e) Mushroom cloud         | <input type="checkbox"/> (c) Large rocks<br><input type="checkbox"/> (f) All |
| 14) EFFECT ON AIRCRAFT                  | <input type="checkbox"/> (a) Communication<br><input type="checkbox"/> (d) Pitot static | <input type="checkbox"/> (b)Navigation systems<br><input type="checkbox"/> (e) Windsreen | <input type="checkbox"/> (c) Engines<br><input type="checkbox"/> (f) Windows |
| 15) OTHER EFFECTS                       | <input type="checkbox"/> (a) Turbulence   | <input type="checkbox"/> (b) St. Elmo's Fire   | <input type="checkbox"/> (c) Other fumes                                     |

16) OTHER INFORMATION

(Any information considered useful.)'

";

(50) dopuna Aneksa mijenja se i dopunjava na sledeći način:

(a) tabela koja se odnosi na ICAO Aneks 2 mijenja se i dopunjava na sledeći način:

(1) naslov se mijenja i glasi:

**„ICAO Aneks 2**

**Razlike između ove Uredbe i međunarodnih standarda iz Aneksa 2 Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, izmijenjenom i dopunjrenom.”;**

(2) polja koja se odnose na „Razliku A2-04” mijenjaju se i glase:

**„Razlika A2-04**

ICAO Aneks 2

ICAO Aneks 2, 3.3.1.2 zamjenjuje se odredbom SERA.4001 (b)

Poglavlje 3

Sprovedbene Uredbe (EU) br. 923/2012. Razlike između ovog ICAO standarda i ove uredbe Unije su sljedeće:

3.3.1.2

- U vezi sa VFR letovima planiranim preko međunarodnih granica, propis Unije (SERA.4001 (b)(5)) razlikuje se od ICAO standarda u Aneksu 2, 3.3.1.2 (e) zbog dodatnog podvučenog teksta, kao što slijedi:

*„svakog leta preko međunarodnih granica, osim ako nije drugačije propisano od strane obostranih država;”*

- U vezi sa VFR i IFR letovima planiranim noću, dodatni zahtjev se unosi u propis Unije SERA.4001 (b)(6):

*„svakog leta za koji je planirano da se obavi noću, ako napušta blizinu aerodroma.”*

- (b) polja koja se odnose na „Razliku A2-06” brišu se,  
(c) dodaju se nove tabele koje se odnose na Aneks 3 i Aneks 10 ICAO-a umeću se ispod tabele koja se odnosi na Aneks 2 ICAO-a koje glase:

**„ICAO Aneks 3**

**Razlike između ove Uredbe i međunarodnih standarda iz Aneksa 3 Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, izmijenjene i dopunjene.**

**„Razlika A3-01**

ICAO Aneks 3 Nova odredba. Odredba SERA 12005 Sprovedbene Uredbe (EZ) br. 923/2012 navodi:  
Poglavlje 5  
(b) Nadležne vlasti moraju da propišu kao neophodne i druge pojave koje moraju da budu prijavljene od strane svih vazduhoplova kada nađu na njih ili ih osmotre.

**ICAO Aneks 10**

**Razlike između ove Uredbe i međunarodnih standarda iz Aneksa 10 Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, izmijenjene i dopunjene.**

**„Razlika A10-01**

ICAO Aneks 10 ICAO Aneks 10, Knjiga II, Poglavlje 5.2.1.4.1 je prenesena u odredbi SERA.14035 Sprovedbene Uredbe (EU) br. 923/2012 sa nekim razlikama. Razlike između ICAO Standarda i te Uredbe Unije su kako slijede:  
Knjiga II  
Poglavlje 5  
5.2.1.4.1  
(b) Prenos brojeva  
(1) Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prenosu pozivnog znaka vazduhoplova, smjera leta, poletno-sletne staze, smjera i brzine vjetra moraju se prenositi izgovaranjem svake cifre posebno.  
(i) Nivoi leta moraju se prenositi izgovaranjem svake cifre posebno, osim u slučaju nivoa leta u cijelim stotinama.  
(ii) Podešavanje visinomjera mora se prenositi izgovaranjem svake cifre posebno, osim u slučaju podešavanja

od 1 000 hPa, koja se prenosi kao “ONE THOUSAND”.

(iii) Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prenosu kodova transpondera moraju se prenosi izgovaranjem svake cifre posebno osim što se, ako kodovi transpondera sadrže samo cijele hiljade, te informacije prenose izgovaranjem cifre broja hiljada nakon koje se izgovara riječ “THOUSAND”.

- (2) Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prenosu ostalih informacija, osim onih opisanih u tački (a)(1), moraju se prenosi izgovaranjem svake cifre posebno, osim što se svi brojevi koji sadržavaju cijele stotine i cijele hiljade prenose izgovaranjem svake cifre u broju stotina ili hiljada nakon čega slijedi riječ “HUNDRED”, odnosno “THOUSAND”. Kombinacije hiljada i cijelih stotina mora se prenosi izgovaranjem svake cifre u broju hiljada nakon čega slijedi riječ “THOUSAND”, a zatim broja stotina nakon kojeg slijedi riječ “HUNDRED”.
- (3) Kada postoji potreba za razjašnjenjem broja prenesenog u cijelim hiljadama i/ili stotinama, taj se broj mora prenosi izgovaranjem svake cifre posebno.
- (4) Kada se informacije o relativnom smjeru prema nekom objektu ili konfliktnom saobraćaju daju u obliku cifara na satu s 12 odjeljaka, ta se informacija mora davati izgovaranjem tih cifara u obliku “TEN O’CLOCK” ili “ELEVEN O’CLOCK”.
- (5) Brojevi s decimalnom tačkom moraju se prenosi kako je propisano u tački (a)(1), pri čemu se decimalna tačka u odgovarajućem nizu naznači riječju “DECIMAL”.

Za identifikaciju kanala prenosa u radio-telefonskim komunikacijama u visoko frekvencijskom pojasu (VHF) moraju se upotrebljavati svih šest cifara brojčane oznake, osim ako su peta i šesta cifra nule, tada se upotrebljavaju samo prve četiri cifre.

## „Razlika A10-02

ICAO Aneks 10

ICAO Aneks 10, Knjiga II, Poglavlje 5.2.1.7.3.2.3 je preneseno u odredbi SERA.14055 Sprovedbene Uredbe (EU) br.923/2012 sa razlikom. Razlika između ICAO Standarda i EU Uredbe je kako slijedi:

Knjiga II

Poglavlje 5

5.2.1.7.3.2.3

SERA.14055 Postupci u radio-telefoniji

(b) (2) U odgovoru na prethodno navedene pozive mora se upotrebljavati pozivni znak stanice koja poziva, za kojim slijedi pozivni znak stanice koja odgovara, što se mora smatrati pozivom stanice koja poziva za nastavak prenosa. Kad je riječ o komunikacijskim prenosima unutar jedne ATS jedinice, pozivni znak

ATS jedinice može se izostaviti ako je odobreno od strane nadležne vlasti.

(d) tabela koja se odnosi na ICAO Aneks 11 mijenja se dopunjava na sledeći način:

(1) naslov se mijenja i glasi:

**„ICAO Aneks 11**

**Razlike između ove Uredbe i međunarodnih standarda iz Anekса 11 Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, izmijenjene i dopunjene.“**

(2) polja koja se odnose na Razliku A11-06 mijenjaju se i glase:

**„Razlika A11-06**

ICAO Aneks 11 Nova odredba. Odredba SERA.5010 Sprovedbene Uredbe (EU)

Poglavlje 3 br.923/2012 navodi:

**SERA.5010 Specijalni VFR u kontrolisanim zonama**

Specijalni VFR letovi mogu odobrenjem kontrole letenja da se dozvole u okviru kontrolisane zone. Osim kada je let dozvoljen od strane nadležnih vlasti za helikoptere u posebnim slučajevima, kao što su, ali ne jedino, medicinski letovi, traganje i spašavanje i gašenje požara, sljedeći dodatni uslovi se primjenjuju:

(a) ovakvi specijalni VFR letovi mogu se sprovoditi samo tokom dana, ukoliko nije drugačije dozvoljeno od strane nadležnih vlasti;

(b) od strane pilota:

(1) van oblaka i sa vizuelnim kontaktom sa tлом;

(2) vidljivost u letu nije manja od 1500 m ili, za helikoptere, nije manja od 800 m;

(3) brzina od 140 kts IAS ili manja koja pruža adekvatnu mogućnost da se uoči drugi saobraćaj i sve prepreke na vrijeme da bi se izbjegao sudar, i

(b) jedinica kontrole letenja ne smije da izda odobrenje za specijalni VFR let za polijetanje i slijetanje sa aerodroma u kontrolisanoj zoni, ili ulazak u aerodromsku zonu ili aerodromski krug kada su saopšteni meteorološki uslovi na tom aerodromu ispod sledećih minimuma:

(1) vidljivost pri tlu nije manja od 1500 m ili, za helikoptere, nije manja od 800 m;

(2) visina baze oblaka nije manja od 180 m (600 ft).“