

Uputstvo za primjenu Pravilnika o upravljanju  
kapacitetom i protokom vazdušnog saobraćaja  
(„Službeni list CG”, broj 58/18)

# SADRŽAJ

LISTA SKRAĆENICA.....	- 4 -
1. UVOD .....	- 6 -
1.1. Cilj.....	- 6 -
1.2. Regulatorni zahtjevi .....	- 6 -
2. UPRAVLJANJE KAPACITETOM I PROTOKOM VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA-	
8 -	
2.1. Opšte o upravljanju kapacitetom i protokom vazdušnog saobraćaja.....	- 8 -
2.2. Učesnici u <i>ATFCM</i> procesima .....	- 9 -
2.3. Operativna dokumentacija i dodatni referentni materijal .....	- 10 -
3. REGULATORNI ZAHTEVI PO UČESNICIMA U <i>ATFCM</i> PROCESIMA ....	- 12 -
3.1. PRUŽALAC USLUGA U VAZDUŠNOJ PLOVIDBI .....	- 12 -
3.1.1. Članovi 5, 6 i 8 Pravilnika .....	- 12 -
3.1.2. Član 9 Pravilnika.....	- 13 -
3.1.3. Član 6 stav 4 Priloga 1 Pravilnika.....	- 13 -
3.1.4. Član 3 stav 2 podstav (a) tačka iii) Priloga 1 Pravilnika.....	- 14 -
3.1.5. Član 3 stav 2 podstav (a) tačka iv) Priloga 1 Pravilnika.....	- 14 -
3.1.6. Član 3 stav 2 podstav (b) Priloga 1 Pravilnika .....	- 14 -
3.1.7. Član 4 stav 1 Priloga 1 Pravilnika.....	- 16 -
3.1.8. Član 11 Pravilnika i član 4 stav 4 podstav 1 Priloga 1 Pravilnika.....	- 17 -
3.1.9. Član 12 st. 1, 3 i 4 Pravilnika i član 4 stav 4 podstav 2 Priloga 1 Pravilnika .....	- 17 -
3.1.10. Član 5 stav 1 tačka c) Priloga 1 Pravilnika .....	- 17 -
3.1.11. Član 5 stav 1 tačka d) Priloga 1 Pravilnika.....	- 17 -
3.1.12. Član 12 stav 2 Pravilnika i član 5 stav 1 tačka e) Priloga 1 Pravilnika .....	- 17 -
3.1.13. Član 6 stav 1 Priloga 1 Pravilnika.....	- 18 -
3.1.14. Član 6 stav 2 Priloga 1 Pravilnika.....	- 18 -
3.1.15. Član 6 stav 3 Priloga 1 Pravilnika.....	- 18 -
3.1.16. Član 6 stav 5 podstav 1 Priloga 1 Pravilnika .....	- 19 -
3.1.17. Član 6 stav 6 tačka a) Priloga 1 Pravilnika .....	- 19 -
3.1.18. Član 6 stav 6 tačka b) Priloga 1 Pravilnika.....	- 19 -
3.1.19. Član 6 stav 6 tačka c) Priloga 1 Pravilnika .....	- 20 -

3.1.20.	Član 6 stav 6 tačka d) Priloga 1 Pravilnika.....	- 20 -
3.1.21.	Član 10 stav 2 podstav 1 Priloga 1 Pravilnika .....	- 20 -
3.1.22.	Član 13 Pravilnika i član 10 stav 2 podstav 2 Priloga 1 Pravilnika.....	- 20 -
3.1.23.	Član 21 Pravilnika i član 11 stav 1 podstav 1 Priloga 1 Pravilnika.....	- 22 -
3.1.24.	Član 22 Pravilnika i član 11 stav 2 Priloga 1 Pravilnika .....	- 22 -
3.1.25.	Član 26 Pravilnika i član 13 Priloga 1 Pravilnika.....	- 22 -
3.1.26.	Član 14 stav 1 tačka a) Priloga 1 Pravilnika.....	- 22 -
3.1.27.	Član 24 st. 1-3 Pravilnika i član 14 stav 1 tačka b) Priloga 1 Pravilnika.....	- 22 -
3.1.28.	Članovi 10 i 24 Pravilnika i član 14 stav 2 tač. a)-c) Priloga 1 Pravilnika.....	- 23 -
3.2.	<b>OPERATORI VAZDUHOPLOVA .....</b>	<b>- 24 -</b>
3.2.1.	Članovi 14-19 Pravilnika i član 4 stav 5 podstav 1 Priloga 1 Pravilnika .....	- 24 -
3.2.2.	Član 6 stav 6 tačka c) Priloga 1 Pravilnika .....	- 26 -
3.2.3.	Član 7 stav 1 Priloga 1 Pravilnika.....	- 26 -
3.2.4.	Član 7 stav 2 Priloga 1 Pravilnika.....	- 27 -
3.2.5.	Član 7 stav 3 Priloga 1 Pravilnika.....	- 27 -
3.2.6.	Član 7 stav 4 Priloga 1 Pravilnika.....	- 27 -
3.2.7.	Član 9 stav 2 Priloga 1 Pravilnika.....	- 27 -
3.2.8.	Član 23 Pravilnika i član 11 stav 2 Priloga 1 Pravilnika .....	- 27 -
3.2.9.	Član 20 Pravilnika i član 11 stav 3 tačka a) Priloga 1 Pravilnika.....	- 28 -
3.2.10.	Član 11 stav 5 Priloga 1 Pravilnika.....	- 28 -
3.2.11.	Član 26 Pravilnika i Član 13 Priloga 1 Pravilnika.....	- 28 -
3.2.12.	Član 14 stav 1 tačka a) Priloga 1 Pravilnika .....	- 28 -
3.2.13.	Član 24 st. 1-3 Pravilnika i član 14 stav 1 tačka b) Priloga 1 Pravilnika.....	- 28 -
3.2.14.	Članovi 10, 24 i 25 Pravilnika i član 14 stav 2 tač. a) i c) Priloga 1 Pravilnika ...	- 29 -
3.3.	<b>UPRAVLJAČKA TIJELA AERODROMA.....</b>	<b>- 29 -</b>
3.3.1.	Članovi 5, 7, 8 i 9 Pravilnika .....	- 29 -
3.3.2.	Član 8 stav 1 podst. 1 i 2 Priloga 1 Pravilnika.....	- 32 -
3.3.3.	Član 9 stav 1 podstav 2 Priloga 1 Pravilnika .....	- 32 -
3.3.4.	Član 9 stav 1 podstav 3 Priloga 1 Pravilnika .....	- 32 -
3.3.5.	Član 13 Pravilnika i član 10 stav 2 podstav 2 Priloga 1 Pravilnika.....	- 32 -
3.3.6.	Čl. 10, 24 i 25 Pravilnika i član 14 stav 2 tač. a)-c) Priloga 1 Pravilnika.....	- 33 -
3.3.7.	Član 26 Pravilnika i član 13 Priloga 1 Pravilnika.....	- 34 -
3.4.	<b>SUBJEKTI UKLJUČENI U UPRAVLJANJE VAZDUŠNIM PROSTOROM ..</b>	<b>- 34 -</b>
3.4.1.	Član 13 Pravilnika i član 10 stav 2 podstav 2 Priloga 1 Pravilnika.....	- 34 -

3.5.	DRUGI SUBJEKTI/ORGANI KOJI POSREDNO UČESTVUJU ILI SU PREDMET UPRAVLJANJA KAPACITETOM I PROTOKOM .....	- 35 -
3.5.1.	Čl. 14-19 Pravilnika i član 4 stav 5 podstav 1 Priloga 1 Pravilnika .....	- 35 -
3.5.2.	Član 13 Pravilnika i član 10 stav 2 podstav 2 Priloga 1 Pravilnika.....	- 35 -

## LISTA SKRAĆENICA

Skraćenica	Termin	Prevod
<i>ACC</i>	<i>Area Control Center</i>	jedinica oblasne kontrole letenja
<i>AIP</i>	<i>Aeronautical Information Publication</i>	Zbornik vazduhoplovnih informacija
<i>AMC</i>	<i>Airspace Management Cell</i>	jedinica za upravljanje vazдушnim prostorom
<i>ANS</i>	<i>Air Navigation Services</i>	usluge u vazdušnoj plovidbi
<i>ARO</i>	<i>ATS Reporting Office</i>	ATS prijavni biro
<i>ASM</i>	<i>Airspace Management</i>	upravljanje vazдушnim prostorom
<i>ATC Unit</i>	<i>Air Traffic Control Unit</i>	jedinica kontrole letenja
<i>ATFCM</i>	<i>Air Traffic Flow and Capacity Management</i>	upravljanje kapacitetom i protokom vazdušnog saobraćaja
<i>ATFM</i>	<i>Air Traffic Flow Management</i>	upravljanje protokom vazdušnog saobraćaja
<i>ATM</i>	<i>Air Traffic Management</i>	upravljanje vazдушnim saobraćajem
<i>ATS</i>	<i>Air Traffic Services</i>	usluge u vazдушnom saobraćaju
<i>ATS Unit</i>	<i>Air Traffic Service Unit</i>	jedinica služba kontrole letenja
<i>CACD</i>	<i>Central Airspace and Capacity Data</i>	Centralni repozitorijum podataka o vazдушnom prostoru i kapacitetu
<i>CADF</i>	<i>Centralised Airspace Data Function</i>	Funkcija za centralizovane podatke o vazдушnom prostoru
<i>CCAMS</i>	<i>Centralised Code Assignment and Management System</i>	Centralizovani sistem za dodjeljivanje i upravljanje SSR kodova
<i>CDM</i>	<i>Collaborative decision-making</i>	zajedničko odlučivanje
<i>CFMU</i>	<i>Central Flow Management Unit</i>	Centralna jedinica za upravljanje protokom
<i>CTOT</i>	<i>Calculated Take-Off Time</i>	proračunato vremena polijetanja; <i>ATFM</i> slot
<i>EATMN</i>	<i>European ATM Network</i>	Evropska <i>ATM</i> mreža
<i>EOBT</i>	<i>Estimated Off-Block Time</i>	procijenjeno vrijeme polaska
<i>FMP</i>	<i>Flow Management Position</i>	koordinator protoka saobraćaja; upravljanje protokom saobraćaja
<i>FUA</i>	<i>Flexible Use of Airspace</i>	fleksibilno korišćenje vazdušnog prostora

<i>GAT</i>	<i>General Air Traffic</i>	opšti vazdušni saobraćaj
<i>ICAO</i>	<i>International Civil Aviation Organization</i>	Međunarodna organizacija civilnog vazduhoplovstva
<i>IFPS</i>	<i>Integrated Initial Flight Plan Processing System</i>	Integrirani sistem obrade početnog plana leta
<i>IFR</i>	<i>Instrument Flight Rules</i>	pravila instrumentalnog letenja
<i>NMOC</i>	<i>Network Manager Operations Center</i>	Operativni centar Menadžera mreže
<i>NOTAM</i>	<i>Notice to Airman</i>	hitna vazduhoplovna informacija
<i>RAD</i>	<i>Route Availability Document</i>	dokument o raspoloživosti ruta
<i>SSR</i>	<i>Secondary Surveillance Radar</i>	sekundarni nadzorni radar
<i>TOS</i>	<i>Traffic Orientation Scheme</i>	šema orijentacije saobraćaja
<i>VFR</i>	<i>Visual Flight Rules</i>	pravila vizuelnog letenja

# 1. UVOD

## 1.1. CILJ

Ovim uputstvom daju se smjernice i uputstva za primjenu odredaba Pravilnika o upravljanju kapacitetom i protokom vazdušnog saobraćaja („Službeni list CG”, broj 58/18).

Cilj ovog uputstva je da vazduhoplovnim subjektima pruži pomoć u obezbijedivanju dosledne i potpune primjene odredaba, odnosno regulatornih zahtjeva utvrđenih Pravilnikom o upravljanju kapacitetom i protokom vazdušnog saobraćaja. Primjenljivost

Ovo uputstvo namijenjeno je:

- 1) pružaocu usluga u vazdušnoj plovidbi,
- 2) operatorima vazduhoplova,
- 3) upravljačkim tijelima aerodroma i koordinatorima slotova koordinisanih aerodroma, ukoliko ih ima,
- 4) subjektima uključenim u upravljanje vazdušnim prostorom i
- 5) drugima subjektima/organima koji posredno učestvuju ili su predmet upravljanja kapacitetom i protokom.

**NAPOMENA.** – Centralna jedinica za upravljanje protokom vazdušnog saobraćaja je Operativni centar Menadžera mreže (*NMOC*, nekadašnji *CFMU*), smješten u Briselu, Belgija, i obavlja svoje nadležnosti u procesima upravljanja protokom vazdušnog saobraćaja na regionalnom nivou. Ovo uputstvo se ne primjenjuje na Operativni centar Menadžera mreže.

## 1.2. REGULATORNI ZAHTJEVI

Ovo uputstvo je izrađeno u skladu sa sljedećim zakonom, podzakonskim aktima i međunarodnim standardima i preporučenom praksom:

- 1) Zakon o vazdušnom saobraćaju („Službeni list CG”, br. 30/12 i 30/17),
- 2) Pravilnik o upravljanju kapacitetom i protokom vazdušnog saobraćaja („Službeni list CG“, broj 58/18), kojim je preuzeta Uredba Komisije (EU) br. 255/2010, (u daljem tekstu: Pravilnik),
- 3) *Responsibilities document for the application of Air Traffic Flow Management (ATFM)*, EUROCONTROL, izd. 1.0, oktobar 2012. godine, i
- 4) *Manual on Collaborative Air Traffic Flow Management*, ICAO Doc 9971, Dio 2, izd. 3.0, 2018. godina.

Uputstvo je usvojeno sa ciljem da omogući usaglašenost vazduhoplovnih subjekata sa regulatornim zahtjevima propisanim u navedenim aktima.



## 2. UPRAVLJANJE KAPACITETOM I PROTOKOM VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA

### 2.1. OPŠTE O UPRAVLJANJU KAPACITETOM I PROTOKOM VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA

ICAO definiše *ATM*<sup>1</sup> kao dinamičko i objedinjeno upravljanje **vazdušnim saobraćajem** (kretanje vazduhoplova u letu ili na manevarskim površinama aerodroma<sup>2</sup>) i **vazdušnim prostorom** na siguran, ekonomičan i efikasan način, kroz obezbjeđivanje sredstava i kontinuiranih usluga saradnjom svih učesnika i obuhvata sve aktivnosti u vazduhu i na zemlji. *ATM* dakle obuhvata *ATS*, *ASM* i *ATFM*.

Vazdušni prostor Crne Gore je značajan resurs države, naročito kada je predmet velikog interesovanja, tj. potražnje u vazdušnom saobraćaju. S obzirom da je nacionalni vazdušni prostor konačnih dimenzija, upravljanje vazdušnim prostorom je aktivnost koja obuhvata rukovođenje, planiranje i korišćenje vazdušnog prostora na način kojim se zadovoljavaju potrebe svih njegovih korisnika na najefikasniji i pravičan način.

Porast potražnje vazdušnog saobraćaja na dnevnom, sezonskom, godišnjem ili bilo kom drugom nivou dovodi do nužnosti zaštite sistema kontrole letenja od preopterećenja, time i očuvanja zahtijevanog nivoa sigurnosti. U takvim slučajevima, izjednačavanje potražnje vazdušnog saobraćaja sa mogućnostima sistema kontrole letenja je nužno, ali je i dodatna mjera kojom se doprinosi efikasnijem rukovođenju, planiranju i korišćenju vazdušnog prostora.

*ATFM*, stoga, predstavlja uslugu koja se pruža sa ciljem obezbjeđivanja sigurnog, redovnog i ekspeditivnog odvijanju vazdušnog saobraćaja na način da se kapaciteti kontrole letenja koriste u najvećoj mogućoj mjeri, te da je obim vazdušnog saobraćaja kompatibilan sa kapacitetima deklariranim od strane nadležnog *ATS* organa<sup>3</sup>. Ovako definisan *ATFM* predstavlja „upravljanje potražnjom vazdušnog saobraćaja“.

Pored *ICAO*-ove definicije *ATFM*-a na globalnom nivou, u Evropi je u primjeni unapređena verzija *ATFM*-a nazvana *ATFCM*.

Evropska unapređena verzija *ATFM*-a, tj. *ATFCM* nastoji da:

---

<sup>1</sup> ICAO Document 4444 – PANS-ATM, Definitions.

<sup>2</sup> Isto.

<sup>3</sup> Isto.

- 1) omogućiti da kapaciteti vazdušnog prostora i aerodroma zadovolje potražnju vazdušnog saobraćaja, što predstavlja „upravljanje kapacitetom“, i da
- 2) kada se iskoriste sve mogućnosti sistema, omogućiti da potražnja vazdušnog saobraćaja zadovolji raspoložive kapacitete, što predstavlja „upravljanje potražnjom vazdušnog saobraćaja“.

S tim u vezi, pod kapacitetom<sup>4</sup> se podrazumijeva operativno prihvatljiv obim vazdušnog saobraćaja, odnosno broj vazduhoplova u okviru definisanog prostora ili broj operacija na aerodromu, tokom posmatranog perioda vremena, kojima se može pružiti usluga.

Upravljanje potražnjom vazdušnog saobraćaja, tj. upravljanje protokom vazdušnog saobraćaja ima regionalni i lokalni karakter. Regionalni, koji u Evropi predstavlja *ATFCM*, obavlja se iz *NMOC*-a, na osnovu međunarodnih ugovora između država i *EUROCONTROL*-a.

Lokalni karakter upravljanja protokom vazdušnog saobraćaja utvrđen je ovim uputstvom.

## **2.2. UČESNICI U *ATFCM* PROCESIMA**

*ATFCM* procesi obuhvataju praćenje saobraćajne situacije u stvarnom vremenu i djelovanje postojećim alatima ka ostvarenju *ATFCM* cilja. Učesnici u *ATFCM* procesima su:

- 1) operator vazduhoplova, i to:
  - a. operativni centar vazdušnog prevoznika,
  - b. odjeljenje za pripremu leta vazdušnog prevoznika – dispečeri leta i
  - c. piloti,
- 2) pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi, i to:
  - a. jedinice oblasne, prilazne i aerodromske kontrole letenja,
  - b. lokalna *ATFM* jedinica (u daljem tekstu: lokalni *FMP*<sup>5</sup>) i
  - c. *ARO*,
- 3) upravljačko tijelo aerodroma, i to:
  - a. saobraćajni centri operatora aerodroma i
  - b. koordinator slotova koordinisanih aerodroma, ukoliko postoje,
- 4) subjekti uključeni u upravljanje vazdušnim prostorom, i to:
  - a. nacionalni odbor za upravljanje vazdušnim prostorom i

---

<sup>4</sup> EUR ANP FASID (dio: *ATFM*).

<sup>5</sup> Lokalni *FMP* obuhvata kontrolore protoka saobraćaja i osoblje koje obavlja zadatke podrške *ATFCM*-u, u zavisnosti od unutrašnje organizacije pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi.

- b. služba pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi nadležna za *ASM*,
- 5) *NMOC* i
- 6) drugi subjekti/organi koji posredno učestvuju ili su predmet upravljanja kapacitetom i protokom.

Imajući u vidu brojnost učesnika u *ATFCM* procesima (različitih po vazduhoplovnim djelatnostima koje obavljaju) i optimizaciju<sup>6</sup>, koja je osnovni cilj *ATFCM*-a, jasno je da su *ATFCM* procesi multidisciplinarni i da zahtijevaju širok spektar znanja i vještina pojedinaca koji u njima učestvuju.

### **2.3. OPERATIVNA DOKUMENTACIJA I DODATNI REFERENTNI MATERIJAL**

Menadžer mreže izrađuje i objavljuje *Network Operations Handbook* koji se sastoji od operativnih dokumenta primjenljivih na sve učesnike u *ATFCM* procesima u Evropi.

*Network Operations Handbook*, u trenutku objavljivanja ovog uputstva, sadrži:

- 1) *ATFCM Operations Manual* – namijenjen je *NMOC*-u i lokalnim *FMP*-ovima i služi da obezbijedi ujednačeno tumačenje njihovih međusobnih uloga u pružanju *ATFCM* usluge;
- 2) *ATFCM Users Manual* – namijenjen je učesnicima u *ATFCM* procesima, prevashodno operatorima vazduhoplova, lokalnom *FMP*-ju, *ARO*-ima, aerodromskim i rutnim jedinicama kontrole letenja i služi da obezbijedi operativni pregled radnji, informacija i razmjene poruka između učesnika i *NMOC*-a;
- 3) *IFPS Users Manual* – namijenjen je svim korisnicima *IFPS*-a i sadrži neophodne procedure i informacije kojima se omogućava korisnicima da izrade, pošalju i isprave plan leta i povezane poruke;
- 4) *Provision of CACD* – namijenjen je imenovanim koordinatorima pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi i jedinicama za upravljanje vazdušnim prostorom koji su zaduženi za dostavljanje podataka o strukturi vazdušnog prostora (*NM Environment System Data*);
- 5) *CCAMS User Manual* – namijenjen je pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi i Menadžeru mreže i sadrži osnovne operativne preduslove i postupke u vezi sa dodjeljivanjem i upravljanjem *SSR* kodova;

---

<sup>6</sup> Postupak obavljanja određenih radnji sa ciljem maksimalne, potpunije iskorišćenosti datih mogućnosti.

- 6) *CCAMS Contingency Plan* – namijenjen je *CCAMS* pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi i *NMOC*-u i sadrži odredbe kojima se održava dovoljan nivo *SSR* kodova u slučaju otkaza jednog ili više komponenti *CCAMS*-a;
- 7) *FUA-AMC-CADF-OPS Manual* – namijenjen je osoblju *AMC*-a i osoblju *EUROCONTROL*-ovog *CADF*-a za obavljanje dnevnih zadataka;
- 8) *NM Operational Problem Reporting* – namijenjen je korisnicima usluga Menadžera mreže.

*Network Operations Handbook* dostupan je na internet stranici *EUROCONTROL*-a pristupanjem preko linka:

[https://www.eurocontrol.int/lists/publications/network-operations-library?title=&field\\_term\\_publication\\_type\\_tid=All&date\\_filter\\_1\[value\]\[year\]=](https://www.eurocontrol.int/lists/publications/network-operations-library?title=&field_term_publication_type_tid=All&date_filter_1[value][year]=)

Kao dodatni referentni materijal preporučuje se<sup>7</sup>:

- 1) *ICAO Annex 11 – Air Traffic Services*,
- 2) *ICAO Doc 9971 – Manual on Collaborative Air Traffic Flow Management*,
- 3) *ICAO Doc 7754 – European Air Navigation Plan*,
- 4) *ICAO Doc 4444 – PANS-ATM*,
- 5) *ICAO Doc 7030 – Regional Supplementary Procedures*,
- 6) *ICAO Doc 9426 – Air Traffic Services Planning Manual*,
- 7) *European Route Network Improvement Plan – Part 3 - ASM Handbook*, *EUROCONTROL*,
- 8) *Capacity assessment and planning guidance document*, *EUROCONTROL*,
- 9) *FAA AC 150/5060-5 - Airport Capacity and Delay*,
- 10) *Evaluating Airfield Capacity*, *ACRP Report 79*, *Transportation Research Board*,
- 11) *Defining and Measuring Aircraft Delay and Airport Capacity Thresholds*, *ACRP Report 104*, *Transportation Research Board*.

---

<sup>7</sup> Ovaj spisak nije konačan.

### **3. REGULATORNI ZAHTJEVI PO UČESNICIMA U ATFCM PROCESIMA**

#### **3.1. PRUŽALAC USLUGA U VAZDUŠNOJ PLOVIDBI**

##### **3.1.1. Članovi 5, 6 i 8 Pravilnika**

U opštem smislu, kapacitet je proizvodna sposobnost nekoga tehničkog sistema, objekta ili industrijskog pogona (npr.: količina proizvoda koju može proizvesti neka mašina, fabrika, postrojenje u određenom vremenu pri punom korišćenju). Razlikuju se idealni, realni, maksimalni, optimalni i planirani kapacitet, prema ograničenjima ili zahtjevima koji se prethodno postave. Kapacitet predstavlja jednu je od osnovnih karakteristika tehničkog sistema, objekta ili industrijskog pogona i jedan je od osnovnih elemenata neophodan za projektovanje novog sistema ili evaluaciju razvojnih projekata i projekata za poboljšanje bilo kog postojećeg sistema.

U oblasti *ANS*-a, kapacitet *ATC* sistema je prihvatljiv obim vazdušnog saobraćaja tokom određenog vremenskog perioda u elementu *ATC* sistema, gdje je element *ATC* sistema *ATC* sektor<sup>8</sup> ili grupa *ATC* sektora, pojedinačno ili objedinjeno, u zavisnosti od organizacije rada u okviru jedinica pružanja usluge kontrole letenja.

Utvrđivanje vrijednosti kapaciteta sistema kontrole letenja je regulatorni zahtjev i podržava se objektivnom analizom mogućnosti prihvata vazdušnog saobraćaja, bez ugrožavanja sigurnosti i bezbjednosti, i koja se adekvatno dokumentuje. Za utvrđivanje vrijednosti kapaciteta *ATC* sistema koriste se međunarodno i strukovno prepoznati analitički modeli i metode i *ICAO* standardi i preporučena praksa, ili prihvatljive metode koje je vlasnik ili korisnik sistema razvio za svoje potrebe. Osnovne smjernice za izradu ove analize su date u Poglavlju 3: Kapacitet *ATS* sistema i upravljanje protokom vazdušnog saobraćaja iz *ICAO* dokumenta 4444 „Postupci za usluge u vazdušnoj plovidbi — Upravljanje vazdušnim saobraćajem (*PANS-ATM*)“.

Imajući u vidu da je na aerodromima vrlo čest spoj, najmanje, dva različita privredna društva koje svako u svom domenu obavlja vazduhoplovnu djelatnost u skladu sa utvrđenim nadležnostima, i to: kontrola letenja i operator aerodroma, od kojih svaki od njih može da ima različita i sebi svojstvena ograničenja u eksploataciji svojih sistema, kapacitet aerodroma – kao cjeline koja služi za prihvata i otpremu putnika sa ciljem realizacije prevoza od polazišta do odredišta – zavisna je od kapaciteta kako kontrole letenja tako i operatora aerodroma.

---

<sup>8</sup> Utvrđeni dio vazdušnog prostora za koji je kontrolor(i) letenja odgovoran za pružanje usluge kontrole letenja.

S tim u vezi, kapacitet aerodroma je jedinstvena mjerljiva veličina, koja je okarakterisana kao manja vrijednost između kapaciteta aerodromske kontrole letenja, sa jedne strane, i kapaciteta operatora aerodroma, sa druge strane. Operator aerodroma je nadležan za određivanje kapaciteta platforme i terminalne zgrade, dok je aerodromska kontrola letenja nadležna za kapacitet poletno-sletne staze. Kapacitet aerodroma je, na osnovu toga, operativno prihvatljiv kapacitet aerodroma.

Pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi i operator aerodroma saraduju i utvrđuju operativno prihvatljivi kapacitet aerodroma za određeni vremenski period, kojeg pružalac usluga u vazdušnom plovidbi objavljuje u skladu sa članom 6 stav 5 tačkom (d) Priloga 1 Pravilnika.

### **3.1.2. Član 9 Pravilnika**

Pojava kritičnog događaja na aerodromu, u zavisnosti od njegove prirode, utiče više ili manje na kapacitet aerodroma.

S tim u vezi, pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi i operator aerodroma dužni su da saraduju u cilju utvrđivanja vrijednosti, odnosno izmjena vrijednosti operativno prihvatljivog kapaciteta aerodroma za slučajeve kritičnih događaja na aerodromu i da koordiniraju aktivnosti tokom trajanja kritičnih događaja i postupaka vraćanja u redovno stanje.

Za potrebu formalizacije njihovih međusobnih odnosa, pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi i operator aerodroma zaključuju ugovor o saradnji i koordinaciji kojim utvrđuju spisak sa mogućim kritičnim događajima i načine koordinacije za potrebu prevazilaženja i/ili ublažavanja situacije koja utiče na kapacitet aerodroma.

### **3.1.3. Član 6 stav 4 Priloga 1 Pravilnika**

U slučajevima pojave događaja koji nisu predviđeni u skladu sa članom 9 Pravilnika a koji imaju negativan uticaj na deklarisan kapacitet *ATC* sistema ili vrijednost za praćenje (*Monitoring Values*) *ATC* sektora ili aerodroma, *ATC* jedinica utvrđuje vrijednost smanjenog kapaciteta ili vrijednosti za praćenje posmatranog vazdušnog prostora ili aerodroma tokom zahtijevanog vremenskog perioda.

*ATC* jedinica obavještava lokalni *FMP* o negativnom uticaju događaja i eventualnom smanjenju kapaciteta ili vrijednosti za praćenje.

Lokalni *FMP* koordinira odgovarajuće *ATFM* mjere sa *NMOC*-om.

### **3.1.4. Član 3 stav 2 podstav (a) tačka iii) Priloga 1 Pravilnika**

*ATS* službe treba da prate i povremeno preispituju kapacitete *ATC* sistema ili vrijednosti za praćenje u odnosu na potražnju vazdušnog saobraćaja.

U slučaju da potražnja vazdušnog saobraćaja redovno prelazi kapacitete *ATC* sistema ili vrijednost za praćenje, što rezultira stalnim ili čestim kašnjenjima saobraćaja, ili je očito da će se prognozirana potražnja vazdušnog saobraćaja premašiti vrijednosti kapaciteta ili vrijednosti za praćenje, *ATS* službe treba, koliko god je to moguće, da:

- 1) primjene postupke koji su usmjereni ka maksimalnom korišćenju postojećih kapaciteta *ATC* sistema ili vrijednosti za praćenje i da
- 2) izrade i primjene planove za povećanje kapaciteta postojećeg *ATC* sistema kako bi opslužio stvarnu ili prognoziranu potražnju.

Prilikom razvijanja mjera za poboljšanje kapaciteta *ATC* sistema tokom strateške faze, *ATS* službe treba da uzmu u obzir sljedeće elemente:

- 1) sigurnosnu komponentu, ljudske i tehničke resurse,
- 2) projektovanje vazdušnog prostora i organizaciju (uključujući sektorizaciju) i upravljanje vazdušnim prostorom (uključujući *FUA*) i
- 3) primjenljive *ATC* procedure u okviru posmatranom vazdušnog prostora.

### **3.1.5. Član 3 stav 2 podstav (a) tačka iv) Priloga 1 Pravilnika**

*NMOC* osigurava da su procedure za upravljanje kritičnim događajima za *EATMN* dogovrene i objavljene u koordinaciji sa lokalnim *FMP*-jem, za potrebe njegove oblasti nadležnosti, i u saradnji sa operatorima, *ATS* službama, operatorima aerodroma i subjektima uključenim u upravljanje vazdušnim prostorom.

S tim u vezi, lokalni *FMP* saraduje, u okviru svoje oblasti nadležnosti, sa operatorima vazduhoplova, *ATS* službama, operatorima aerodroma i subjektima uključenim u upravljanje vazdušnim prostorom.

### **3.1.6. Član 3 stav 2 podstav (b) Priloga 1 Pravilnika**

Pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi uspostavlja i tehnički oprema lokalni *FMP*, na zajedničkom minimalnom nivou, za svoju oblast nadležnosti u okviru jedinstvene oblasti nadležnosti *NMOC*-a.

Termin „lokalni *FMP*“ obuhvata operativnu komponentu, koju čine tehničko-tehnološka organizacija rada i kontrolori protoka saobraćaja, i komponentu *ATFCM* podrške, koju čine analitički, razvojni i planerski zadaci za podršku *ATFCM*-u. U zavisnosti od unutrašnje organizacije pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, operativna komponenta je sastavni dio organizacije operativne sale oblasne kontrole letenja, dok komponenta *ATFCM* podrške može da bude objedinjena u okviru posebne organizacione jedinice ili da zadaci *ATFCM* podrške čine sastavne djelove različitih organizacionih jedinica. Radni procesi, zadaci i nadležnosti zaposlenih u različitim organizacionim jedinicama propisuju se aktom o sistematizaciji i organizaciji poslova pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi.

Lokalni *FMP* predstavlja sponu između *NMOC*-a i:

- 1) oblasti nadležnosti pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi i aerodroma i *ATS* službama (civilnim i vojnim, ako ih ima) u njegovoj oblasti nadležnosti i
- 2) operatora vazduhoplova u vezi sa lokalnim zahtjevima koje *NMOC* ne može da riješi.

Lokalni *FMP*:

- 1) obavještava lokalne operatore vazduhoplova o svojoj ulozi pružanja savjeta i informacija na način da su relevantni brojevi telefona *FMP*-ja objavljeni u *AIP*-u zajedno sa kratkom informacijom o uslugama koje pruža,
- 2) uspostavlja postupke kojima osigurava da je osoblje lokalnog *FMP*-ja u potpunosti upoznato sa aktuelnim verzijama operativnih procedura *NMOC*-a i lokalnih *ATFM* instrukcijama ili privremenih instrukcija koje se odnose na rad lokalnog *FMP*-ja,
- 3) prati djelotvornost postupaka iz tačke 2) i, kada je potrebno, predlaže njihovu izmjenu,
- 4) predstavlja jedinstveni kontakt za oblast nadležnosti pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi po pitanju koordinacije svih *ATFM* pitanja,
- 5) osigurava da *NMOC* raspolaže svim podacima i informacijama koje su potrebne za svaku od *ATFM* faza kako bi: najefikasnije iskoristio raspoložive kapacitete, implementirao najefikasniji *ATFM* plan i provjerio tačnosti tih podataka;
- 6) odgovoran je za objavljivanje procedura koje utiču na *ATC* jedinice ili operatore u oblasti nadležnosti na odgovarajući način (nacionalni *NOTAM*, *AIP*, *ATC* operativne instrukcije, itd.),
- 7) objedinjava dostavljanje svih relevantnih ažuriranih podataka i dokumentacije, kako bi se osiguralo da su operatorima dostavljene informacije i savjeti koji su relevantni, ažurni i u potpunosti usklađeni sa važećim priručnicima sa *ATFCM* operativnim procedurama,



- 8) predstavlja lokalni *ATFCM* partner za oblast nadležnosti pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, za druge *ATS* službe (civilne i vojne, ako ih ima) u okviru oblasti nadležnosti lokalnog *FMP*-ja i za lokalne operatore vazduhoplova.

Oblast nadležnosti lokalnog *FMP*-ja ograničava se na oblast nadležnosti izvorne oblasti, uključujući oblast (oblasti) nadležnosti pridruženih *ATC* jedinica prema utvrđenom sporazumu o saradnji (*LoA*).

Pored lokalnog *FMP*-ja, pojedine *ATFCM* aktivnosti mogu obavljati i drugi nacionalni organi. Ukoliko pojedine zadatke obavlja takav nacionalni organ, uspostavljaju se procedure o koordinaciji između predmetnih organa i lokalnog *FMP*-ja kako bi se osiguralo da se u potpunosti uzima u obzir situacija u oblasti nadležnosti lokalnog *FMP*-ja.

Pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi imenuje rukovodioca lokalnog *FMP*-ja (*FMP Manager*), koji je nadležan za sve *ATFCM* aktivnosti u oblasti nadležnosti. Zaduženja rukovodioca lokalnog *FMP*-ja se mogu pridodati već postojećim zaduženjima zaposlenog.

Rukovodilac lokalnog *FMP*-ja postupa kao kontakt osoba za administrativna i organizaciona pitanja u poslovima sa *NMOC*-om bilo direktno bilo preko regionalnog *FMP* rukovodioca (npr. *FAB FMP*).

Rukovodilac lokalnog *FMP*-ja:

- 1) ima široko znanje cjelokupnih *ATC/ATFCM* operacija u oblasti nadležnosti,
- 2) ima široko razumijevanje *ATC/ATFCM* operacija u susjednim *ACC* centrima,
- 3) ima obimno znanje o organizaciji i sistemima *NMOC*-a,
- 4) ima široko razumijevanje o faktorima koji utiču na operacije vazduhoplovom u mjeri u kojoj mogu uticati na *ATFCM*.

### **3.1.7. Član 4 stav 1 Priloga 1 Pravilnika**

Lokalni *FMP* mora da bude adekvatno organizovan i da ima adekvatan nivo resursa kako bi *ATFCM* usluga bila dostupna 24 časa dnevno.

U slučaju kada lokalni *FMP* nije u mogućnosti da obavlja *ATFM* funkciju tokom određenog perioda o tome obavještava *NMOC* i dogovara dopunske aranžmane (npr. *LoA*).

### **3.1.8. Član 11 Pravilnika i član 4 stav 4 podstav 1 Priloga 1 Pravilnika**

Nadležni pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi, u koordinaciji sa pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi kojih se tiče, izrađuje *TOS* u formi nacionalnog *RAD*-a za potrebe strateškog upravljanja kapacitetom i protokom vazdušnog saobraćaja u crnogorskom vazdušnom prostoru.

Rute u šemi orijentacije saobraćaja, koliko je izvodljivo, minimiziraju penale letovima po pitanju vremena i rastojanja i dozvoljavaju određeni nivo fleksibilnosti pri izboru ruta, posebno za dugolinijske letove.

Uređivanje, koordinacija, validacija i objavljivanje *RAD*-a vrši se u skladu sa tačkom 5 (d) Dijela B Aneksa I Priloga 1 Pravilnika o detaljnim pravilima za implementaciju mrežnih funkcija u upravljanju vazdušnim saobraćajem („Službeni list CG“, broj 24/16).

### **3.1.9. Član 12 st. 1, 3 i 4 Pravilnika i član 4 stav 4 podstav 2 Priloga 1 Pravilnika**

Pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi imenuje nacionalnog *RAD* koordinatora.

Nacionalni *RAD* koordinador postupa u skladu sa odredbama *RAD Users' Manual*, kojeg objavljuje Menadžer mreže.

Nacionalni *RAD* koordinador je dužan da obezbijedi da podaci koji se dostavljaju Menadžeru mreže podliježu odgovarajućem upravljanju kvalitetom i dokumentima.

### **3.1.10. Član 5 stav 1 tačka c) Priloga 1 Pravilnika**

Lokalni *FMP* primjenjuje važeće procedure *NMOC*-a kako bi osigurao efektivnu primjenu i sprovođenje *ATFM* mjera.

### **3.1.11. Član 5 stav 1 tačka d) Priloga 1 Pravilnika**

Lokalni *FMP*, u saradnji sa *NMOC*-om i operatorima vazduhoplova, identifikuje tokove saobraćaja za koje se predloži o rerutiranju i scenariji rerutiranja izrađuju sa ciljem izbjegavanja ili ublažavanja zagušenja pojedinih kritičnih oblasti. Ovi predlozi i scenarija moraju biti usklađeni sa *RAD*-om i da zaobilaze kritične oblasti.

### **3.1.12. Član 12 stav 2 Pravilnika i član 5 stav 1 tačka e) Priloga 1 Pravilnika**

Menadžer mreže i nacionalni *RAD* koordinador, u *CDM* postupku, utvrđuju sadržaj *RAD*-a.

*NMOC*, u koordinaciji sa lokalnim *FMP*-jem, razvija rješenja za rerutiranja koja:

- 1) pomažu rješavanju predviđenog problema u vezi sa kapacitetom *ATC* sistema;
- 2) postižu globalni pad kašnjenja disprezijom saobraćaja;
- 3) omogućavaju operatorima da izaberu između prihvatljivog kašnjenja i preferiranog rutiranja;
- 4) prevazilaze pojedina ograničenja *RAD*-a i poboljšavaju upravljanje kapacitetom.

Rješenja o rerutiranju mogu biti za određeni tok saobraćaja ili za izabrani pojedinačni let.

*NMOC* utvrđuje rizik značajnog disbalansa između potražnje vazdušnog saobraćaja sa kapacitetom i može da odluči da, u dogovoru sa lokalnim *FMP*-jem, dio ili alternativno rerutiranje u cjelosti bude obavezno tokom perioda koji se očekuje da će biti kritičan.

### **3.1.13. Član 6 stav 1 Priloga 1 Pravilnika**

Kada potražnja vazdušnog saobraćaja premašuje, ili se predviđa da će premašiti, kapacitet *ATC* sistema ili vrijednost za praćenje, nadležna *ATC* jedinica ili *NMOC*, u skladu sa međusobnim sporazumom o saradnji (*LoA*), o tome obavještavaju lokalni *FMP*.

Nadležna *ATC* jedinica osigurava da je prije donošenja odluke o primjeni i izvršenju *ATFCM* mjera u oblasti nadležnosti lokalne *ATC* jedinice prethodila koordinacija između *NMOC*, *FMP*-ja i nadležne *ATC* jedinice.

### **3.1.14. Član 6 stav 2 Priloga 1 Pravilnika**

*ARO*-i potpomažu razmjenu informacija:

- 1) od operatora ka lokalnom *FMP*-ju i/ili *NMOC*-u, za potrebe planiranja leta,
- 2) od lokalnog *FMP*-ja i/ili *NMOC*-u ka operatorima, za potrebe vazduhoplovnog informisanja i *ATFCM*-a.

### **3.1.15. Član 6 stav 3 Priloga 1 Pravilnika**

Lokalni *FMP* koordinira izbor *ATFCM* mjere za aerodrom sa *NMOC*-om, nakon čega predmetna *ATC* jedinica koordinira tu mjeru sa operatorom aerodroma.

### **3.1.16. Član 6 stav 5 podstav 1 Priloga 1 Pravilnika**

*ATC* jedinice dostavljaju *NMOC*-u potrebne podatke koji se odnose na realizaciju leta, između ostalih, stvarna vremena polijetanja i značajne devijacije od rute iz plana leta.

*ATS* službe su odgovorne da obezbijede da *NMOC* ima sve podatke i informacije koje se zahtijevaju za svaku *ATFCM* fazu kako bi se najefikasnije iskoristio raspoloživ kapacitet i sproveo najdjelotvorniji *ATFCM* plan.

*ATC* jedinice, preko lokalnog *FMP*-ja, obezbjeđuju *NMOC*-u „lokalno znanje“, uključujući podatke ili informacije koje se mogu smatrati neophodnim ili korisnim za djelotvorno i efikasno vršenje *ATFCM* zadataka.

*ATS* službe, preko lokalnog *FMP*-ja, dostavljaju *NMOC*-u sljedeće podatke i njihove izmjene:

- 1) podaci o operativnom okruženju (uključujući raspoloživost vazdušnog prostora i *ATS* ruta, uzimajući u obzir primjenu *FUA*);
- 2) *ETFMS* kôdovi za saobraćaj u geografskim entitetima (*Traffic Volumes*);
- 3) tokovi koji su povezani sa referentnom lokacijom;
- 4) kapacitet *ATC* sistema (sektori, aerodromi/skup aerodroma i tačaka) i vrijednosti za praćenje, uključujući privremene vrijednosti;
- 5) sektorske konfiguracije i vremena aktiviranja;
- 6) vremena taksiranja i konfiguracije poletno-sletne staze.

U cilju sprovođenja *CDM* procesa, lokalni *FMP* pomaže *NMOC*-u na način što provjerava tačnost sektorskih konfiguracija, periode vremena aktiviranja, kapaciteta i vrijednosti za praćenje.

### **3.1.17. Član 6 stav 6 tačka a) Priloga 1 Pravilnika**

Ukoliko je let predmet *ATFM* slota za polijetanje, *ATC* jedinica na odlaznom aerodromu obezbjeđuje da *ATFM* slot za polijetanje bude sastavni dio odobrenja kontrole letenja.

### **3.1.18. Član 6 stav 6 tačka b) Priloga 1 Pravilnika**

Sljedeći zahtjevi su primjenljivi u svim slučajevima, osim ukoliko nije drugačije iskoordinirano:

- 1) tolerancija *ATFM* slota za polijetanje je vremenski period oko *CTOT*-a, koja je prije svega na raspolaganju *ATC* aktivnostima i van koje vazduhoplov ne smije da poleti,
- 2) *ATC* jedinice obezbjeđuju svu moguću podršku operatorima vazduhoplova da ispoštuju *ATFM* slot za polijetanje ili da iskoordiniraju reviziju *ATFM* slota za polijetanje.

Lokalni *FMP* je odgovoran za praćenje poštovanja *ATFM* slotova u okviru svoje oblasti nadležnosti.

### **3.1.19. Član 6 stav 6 tačka c) Priloga 1 Pravilnika**

*ATC* jedinica na aerodromu polaska dužna je da osigura da:

- 1) postoji način kojim joj se omogućava da bude upoznata sa trenutnim *EOBT*-ovima za letove koji se realizuju sa tog aerodroma i
- 2) ne daje odobrenje za polijetanje onim letovima koji su propustili svoj *EOBT*, uzimajući u obzir uspostavljenu vremensku toleranciju.

### **3.1.20. Član 6 stav 6 tačka d) Priloga 1 Pravilnika**

*ATC* jedinica na aerodromu polaska osigurava da se letovima kojima su planovi leta odbijeni ili suspendovani ne izdaje odobrenje za polijetanje.

### **3.1.21. Član 10 stav 2 podstav 1 Priloga 1 Pravilnika**

*NMOC* razvija, održava i objavljuje planove za prevazilaženje vanrednih situacija (*Contingency Plans*) u kojima se utvrđuju aktivnosti koje se preduzimaju kada nastupe događaji značajnog prekida komponenti *ATFM* usluge a koji bi rezultirali značajnim smanjenjima kapaciteta i/ili značajnim poremećajem tokova saobraćaja.

*NMOC* objavljuje lokalne planove za prevazilaženje vanrednih situacija (*Contingency Plans*) kojima se utvrđuju aktivnosti koje se preduzimaju kada nastupe događaji prekida lokalnih komponenti *ATFM* usluge a koji bi rezultirali značajnim smanjenjima kapaciteta i/ili značajnim poremećajem tokova saobraćaja.

### **3.1.22. Član 13 Pravilnika i član 10 stav 2 podstav 2 Priloga 1 Pravilnika**

Lokalni *FMP* mora imati unaprijed utvrđene planove za prevazilaženje vanrednih situacija (*Contingency Plans*) sa detaljima o konfiguracijama, kapacitetima i strategijama za pojavu kritičnih događaja u svojoj oblasti nadležnosti.

Lokalni *FMP* koordinira i osigurava da se planovi za prevazilaženje vanrednih situacija ažuriraju i dostavljaju *NMOC*-u. Na ovaj način se omogućava da *NMOC* pomogne lokalnom *FMP*-ju tokom aktivnosti prevazilaženja vanrednih situacija.

U postupku planiranja specijalnog događaja, organizator je dužan da obavijesti Agenciju za civilno vazduhoplovstvo (u daljem tekstu: Agencija), nadležnog pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi i operatora aerodroma o namjeri organizovanja specijalnog događaja i o njegovim razmjerama.

Lokalni *FMP* koordinira sadržaj planova za ublažavanje efekata specijalnog događaja.

Na osnovu dostavljenih informacija o planiranom specijalnom događaju, operator aerodroma i pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi zajednički odlučuju o neophodnosti posebnog regulisanja protoka saobraćaja na aerodromu i/ili u vazdušnom prostoru.

Ukoliko operator aerodroma i pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi zakluče da je potrebno posebno regulisanje protoka saobraćaja, dužni su da o tome obavijeste Agenciju.

Agencija, u slučaju kada je potrebno posebno regulisanje protoka saobraćaja, formira tim za koordinaciju aktivnosti iz oblasti vazdušnog saobraćaja, ako ovaj tim nije već formiran.

Kada posebne okolnosti zahtijevaju primjenu drugačijeg pravila prioriteta u odnosu na planirani redosljed ulaska ili izlaska sa lokacije na kojoj se primjenjuje *ATFCM* mjera, pravila prioriteta se utvrđuju odlukom Agencije, a na osnovu zaključka tima za koordinaciju aktivnosti iz oblasti vazdušnog saobraćaja.

U takvim slučajevima Agencija, preko pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, objavljuje *NOTAM* o drugačijim pravilima prioriteta sa neophodnim podacima.

Kada posebne okolnosti zahtijevaju posebno uređenje upotrebe vazdušnog prostora, Agencija na osnovu zaključka tima za koordinaciju aktivnosti iz oblasti vazdušnog saobraćaja, donosi odluku o posebnoj upotrebi vazdušnog prostora koja se, preko pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, objavljuje kao *NOTAM* sa neophodnim podacima.

Pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi i operator aerodroma dužni su da razmjenjuju informacije o specijalnim događajima sa *NMOC*-om u cilju planiranja i razmatranja uticaja na lokalnu i evropsku *ATM* mrežu.

### **3.1.23. Član 21 Pravilnika i član 11 stav 1 podstav 1 Priloga 1 Pravilnika**

U slučaju kada je pridržavanje *ATFM* slotovima za polijetanje na aerodromu u toku godine 80% ili manje, nadležna *ATS* služba dostavlja Agenciji relevantne informacije o neusaglašenosti i preduzetim radnjama, zajedno sa planom mjera kojima će se obezbijediti pridržavanje *ATFM* slotovima za polijetanje.

S tim u vezi, pružalac usluga u vazdušnom plovidbi dužan je da, do kraja januara tekuće godine, Agenciji dostavi godišnji izvještaj o praćenju pridržavanja *ATFM* slotovima za polijetanje za prethodnu godinu, sa prikazom pridržavanja *ATFM* slotovima za polijetanje na mjesečnom nivou.

### **3.1.24. Član 22 Pravilnika i član 11 stav 2 Priloga 1 Pravilnika**

Nadležna *ATS* služba dužna je da, na zahtjev Agencije, dostavi izvještaj o odobravanju polijetanja vazduhoplova sa odbijenim (*Rejected FPL*) ili suspendovanim (*Suspended FPL*) planovima leta, koji sadrži pregled preduzetih radnji u vezi sa odobravanjem polijetanja vazduhoplovu bez plana leta i odobravanjem polijetanja vazduhoplova kojima su planovi leta suspendovani.

U slučajevima kada nadležna *ATC* jedinica učestalo odobrava polijetanja vazduhoplovima sa odbijenim ili suspendovanim planovima leta, Agencija može preduzeti odgovarajuće mjere u cilju smanjenja odobravanja polijetanja vazduhoplovima sa odbijenim ili suspendovanim planovima leta.

### **3.1.25. Član 26 Pravilnika i član 13 Priloga 1 Pravilnika**

Prije uvođenja značajnih promjena u *ATFCM* sisteme i postupke, lokalni *FMP* dužan je da postupa u skladu sa svojim sistemom za upravljanje sigurnošću.

Lokalni *FMP* dužan je da ima adekvatno kvalifikovano i odgovarajuće osposobljeno osoblje prije uvođenja promjena u operativni rad.

### **3.1.26. Član 14 stav 1 tačka a) Priloga 1 Pravilnika**

Lokalni *FMP* mora biti upoznat sa odredbama Pravilnika o upravljanju kapacitetom i protokom vazdušnog saobraćaja („Službeni list CG“, broj 58/18) i ovim uputstvom.

### **3.1.27. Član 24 st. 1-3 Pravilnika i član 14 stav 1 tačka b) Priloga 1 Pravilnika**

Osoblje lokalnog *FMP*-ja mora biti adekvatno obučeno i kvalifikovano, posebno po pitanjima poznavanja i rada *ATFM* procedura i korišćenju sistema podrške.

S tim u vezi, osposobljavanje osoblja lokalnog *FMP*-ja sprovodi se na osnovu programa i planova obuka, koje donosi prulažac usluga u vazdušnoj plovidbi i koji moraju biti usklađeni sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom sadržanim u *ICAO* dokumentima i priručnicima Menadžera mreže.

Osposobljavanje osoblja lokalnog *FMP*-ja je osposobljavanje radi sticanja znanja i vještina neophodnih za obavljanje *ATFCM* funkcije, i to kroz:

- 1) početno osposobljavanje – teorijsko i praktično osposobljavanje za sticanje potvrde o stručnoj osposobljenosti za obavljanje radnih zadataka;
- 2) dodatno osposobljavanje – osposobljavanje radi sticanja potvrde o specijalističkim znanjima;
- 3) posebno osposobljavanje – osposobljavanje radi sticanja potvrde instruktora.

Programi i planovi osposobljavanja obuhvataju najmanje početno osposobljavanje i sprovođenje osvježenja znanja.

Prulažac usluga u vazdušnoj plovidbi dužan je da vodi evidenciju o osposobljavanju osoblja lokalnog *FMP*-ja.

### **3.1.28. Članovi 10 i 24 Pravilnika i član 14 stav 2 tač. a)-c) Priloga 1 Pravilnika**

Lokalni *FMP* i/ili *ATS* službe dužni su da izrade operativne priručnike koji sadrže radne metode i operativne postupke koji su usaglašeni sa odredbama ovog pravilnika i odgovarajućim priručnicima Menadžera mreže, ili da ih direktno primjenjuju.

Operativni priručnici ili procedure moraju biti usaglašeni sa unutrašnjim postupcima pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, dostupni izvršiocima u *ATFCM* procesima i ažurni.

Ažuriranje i distribucija ovih operativnih priručnika mora da podliježe odgovarajućem unutrašnjem upravljanju kvalitetom i dokumentima.

Pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi dužan je da uspostavi stalne postupke za saradnju, kojima se obezbjeđuje da se *ATS* usluga i *ATFCM* i *ASM* funkcije koriste i usklađuju u cilju optimalne upotrebe vazdušnog prostora.



## 3.2. OPERATORI VAZDUHOPLOVA

### 3.2.1. Članovi 14-19 Pravilnika i član 4 stav 5 podstav 1 Priloga 1 Pravilnika

U okviru sprovođenja upravljanja protokom vazdušnog saobraćaja, *NMOC*, u zavisnosti od saobraćajne situacije, može primijeniti mjeru regulacije saobraćaja. Mjerom regulacije saobraćaja se ograničava potražnja vazdušnog saobraćaja na aerodromu ili u vazdušnom prostoru zbog, obično, predviđenog prekoračenja raspoloživog kapaciteta *ATC* sistema ili aerodroma.

S tim u vezi, u skladu sa *ICAO* standardima i preporučenom praksom, *IFR* letovi mogu biti predmet mjera regulacije saobraćaja na bilo kom dijelu svoje *IFR* rute, kao i mješoviti *VFR/IFR* letovi na bilo kom dijelu svoje *IFR* rute.

U takvim situacijama, *NMOC* izdaje *ATFM* slot za polijetanje pogođenom operatoru vazduhoplova. Ovaj *ATFM* slot za polijetanje, odnosno *CTOT* postaje sastavni dio plana leta.

U određenim situacijama, prije svega zbog specifične namjene leta, dozvoljava se izuzimanje od mjera regulacije saobraćaja čime se operatoru vazduhoplova dozvoljava da poleti bez kašnjenja, odnosno u skladu sa vremenima navedenim u podnijetom planu leta.

Ovo pravo dato je pojedinim kategorijama letova u međunarodnom saobraćaju koji se realizuju kao *IFR/GAT* i automatski se ostvaruje navođenjem posebnih statusnih indikatora u rubrici 18 plana leta.

Agencija vodi evidenciju o letovima koji su automatski izuzeti od dodjeljivanja *ATFM* slota za polijetanje.

Posebni statusni indikatori kojima se ostvaruje automatsko izuzimanje od dodjeljivanja *ATFM* slota za polijetanje su:

1. *STS/ATFMX* – za letove koji su odobreni za izuzimanje od mjera upravljanja protokom saobraćaja u skladu sa članom 16 Pravilnika,
2. *STS/FFR* – za letove koji se obavljaju u svrhu gašenja požara,
3. *STS/HEAD* – za letove koji se obavljaju u svrhu prevoza šefa države (vladajućeg monarha i članova njegove uže porodice, predsjednika države i sl.) i predsjednika vlade,
4. *STS/MEDEVAC* – za letove koji se obavljaju u svrhu prevoza životno ugroženih lica,
5. *STS/SAR* – za letove koji su uključeni u operacije traganja i spašavanja.

*STS/ATFMX* statusni indikator koristi se za obezbjeđivanje izuzimanja od dodjeljivanja *ATFM* slota za polijetanje, kada se zbog prirode i svrhe leta ni pod kojim okolnostima ne može kasniti u polijetanju. Koristi se isključivo u kombinaciji sa dopunskim statusnim indikatorom kojim se bliže najavljuje priroda i svrha leta. Dozvoljene su sljedeće kombinacije:

1. *STS/HUM ATFMX* – za let koji se obavlja u humanitarne svrhe,
2. *STS/HOSP ATFMX* – za let koji su nadležne medicinske ustanove kvalifikovale kao hitan medicinski let,
3. *STS/STATE<sup>9</sup> ATFMX* – za let koji se, kao *IFR/GAT* saobraćaj, obavlja vojnim ili civilnim vazduhoplovom u vojne, carinske i policijske svrhe, kada kašnjenje u polijetanju može ugroziti uspješnost misije,
4. *STS/ATFMX RMK/MINISTER ONBOARD* – za let koji se obavlja za potrebe zvaničnih misija ministara u Vladi.

*STS/HUM ATFMX* kombinacija statusnih indikatora koristi se:

1. za let koji se obavlja u humanitarne svrhe, sa namjerom da ublaži patnju ili da pruži pomoć ugroženom pojedincu ili grupi ljudi,
2. za let kojim se prevozi humanitarni tim i humanitarna pomoć: hrana, odjeća, medicinska ili druga sredstva neophodna ugroženom pojedincu ili grupi ljudi tokom ili nakon nužne situacije i/ili prirodne katastrofe i
3. za let kojim se evakušu lica sa mjesta gdje su njihovi životi i/ili zdravlje ugroženi nužnom situacijom i/ili prirodnom katastrofom.

*STS/HOSP ATFMX* kombinacija statusnih indikatora koristi se za let koji su medicinske ustanove kvalifikovale kao hitan medicinski let, i to:

1. za let koji se obavlja radi zaštite ljudskog života koji može biti ugrožen ukoliko se let obavi sa kašnjenjem,

---

<sup>9</sup> U skladu sa članom 1 stav 2 Uredbe (EZ) br. 216/2008 status „državni“ („*state*“) nose vazduhoplovi koji su angažovani u operacijama koje služe javnom interesu i/ili vrše javnu djelatnost ili dužnost, što podrazumijeva da tu uslugu pruža organ koji je državni ili javni organ ili je pod kontrolom i nadležnošću takvog organa u cilju ispunjavanja javnog interesa. Odlučujući faktor za ovakvu kategorizaciju je konkretna priroda izvršenog leta - ne sam vazduhoplov, njegov registar upisa, njegov vlasnik ili njegov operator. U tom smislu, razlika između „državnog vazduhoplova“/„državni let“ i civilnog vazduhoplova/leta, koji je tradicionalno bio zasnovan na registru upisa vazduhoplova (civilni ili vojne/državni) ili prirode vlasnika/operatora (privatni ili javni organ), nije relevantna.

2. za drugi hitni medicinski let koji zahtijeva obavljanje leta bez kašnjenja, kao što je let radi prevoza pacijenta kojem prijete gubitak udova, kao i prevoz ljudskih organa i hitan prevoz medicinskih timova,
3. za let ka aerodromu na kojem se pacijent prima na prevoz u cilju obavljanja hitnog medicinskog prevoza.

*STS/STATE ATFMX* kombinacija statusnih indikatora koristi se za let od državnog interesa koji se, kao *IFR/GAT* saobraćaj, obavlja vojnim ili civilnim vazduhoplovom u vojne, carinske i policijske svrhe, kada je državnom organu, zbog važnosti misije, neprihvatljivo kašnjenje leta u polijetanju.

*STS/ATFMX RMK/MINISTER ONBOARD* kombinacija statusnih indikatora koristi se za let koji se obavlja za potrebu prevoza predsjednika Skupštine i ministara u Vladi u zvaničnim misijama.

### **3.2.2. Član 6 stav 6 tačka c) Priloga 1 Pravilnika**

Operatori vazduhoplova su dužni da u planu leta navedu *EOBT* koje je, u trenutku podnošenja, znano kao tačno procijenjeno vrijeme polaska.

Operatori vazduhoplova dužni su da obavijeste *NMOC*, koristeći *IFPS*, o bilo kojoj promjeni procijenjenog vremena polaska za više od 15 minuta.

U slučaju kada operator vazduhoplova nije u mogućnosti da ispoštuje dodijeljeni *CTOT* potrebno je izmijeniti *EOBT* iako je promjena manja od 15 minuta.

### **3.2.3. Član 7 stav 1 Priloga 1 Pravilnika**

Za sve *IFR* letove, uključujući i *IFR* djelove mješovitih *IFR/VFR* letova, koji ulaze, preleću ili poleću iz oblasti nadležnosti *NMOC*-a, operatori vazduhoplova moraju podnijeti plan leta (i pripadajuće poruke) *NMOC*-u, bilo direktno ili posredstvom *ARO*-a na aerodromu odlaska.

Operator vazduhoplova osigurava da samo jedan plan leta postoji, u bilo kom trenutku, za jedan namjeravani let.

Operator vazduhoplova osigurava da plan leta precizno odražava nameravani profil leta.

Operator vazduhoplova treba da podnese plan leta najmanje tri sata prije procijenjenog vremena polaska. Ovo se ne odnosi na letove koji se izuzimaju od *ATFCM* mera.

#### **3.2.4. Član 7 stav 2 Priloga 1 Pravilnika**

Operator vazduhoplova osigurava da je informisan i da informiše letačku posadu o letovima koji su ili koji će biti predmet *ATFM* mjere.

Operator vazduhoplova osigurava da je informisan o svim posljedičnim promjenama *ATFM* mjera kojih je predmet.

Operator vazduhoplova mora poštovati:

1. opšte *ATFM* procedure, uključujući popunjavanje plana leta, strateške *ATFCM* mjere i zahtjeve u vezi sa razmjenama poruka i
2. tekuće *ATFCM* mjere (npr.: posebne mjere koje su primjenljive posmatranog dana, kao što su dodijeljeni *ATFM* slot za polijetanje ili suspendovan plan leta).

#### **3.2.5. Član 7 stav 3 Priloga 1 Pravilnika**

Operator vazduhoplova osigurava da se u slučaju odstupanja od 15 i više minuta od podnijetog *EOBT*-ja za polijetanje sa aerodroma koji nije predmet *ATFM* mjere takav plan leta mijenja ili se podnosi novi plan leta a stari poništava, koje god je primjenljivo.

#### **3.2.6. Član 7 stav 4 Priloga 1 Pravilnika**

Kao odgovor na suspendovan plan leta, operator vazduhoplova mora ili da ažurira *EOBT* ili da poništi posljedni podnijet plan leta.

Suspendovanom planu leta za koji je operator vazduhoplova ažurirao *EOBT*, *NMOC* će ukinuti suspenziju ili dodijeliti novi *ATFM* slota za polijetanje.

#### **3.2.7. Član 9 stav 2 Priloga 1 Pravilnika**

Operator vazduhoplova je dužan da operatoru aerodroma dostavlja neophodne informacije kojima se omogućava uspostavljanje korelacije između oznake leta, navedenoj u planu leta, i one koja je dostavljena za odgovarajući aerodromski slot.

#### **3.2.8. Član 23 Pravilnika i član 11 stav 2 Priloga 1 Pravilnika**

Operator vazduhoplova dužan je da, na zahtjev Agencije, dostavi detalje o okolnostima koje su uticale da započne let bez prihvaćenog plan leta (nedostajući planovi leta; *Missing FPL*) ili da je imao više planova leta za isti obavljeni let (višestruki planovi leta; *Multiple FPLs*).

### **3.2.9. Član 20 Pravilnika i član 11 stav 3 tačka a) Priloga 1 Pravilnika**

Operator vazduhoplova koji je u rubrici 18 plana leta naveo statusni indikator iz člana 15 Pravilnika, dužan je da, na zahtjev Agencije, dostavi dokumentaciju kojom potvrđuje opravdanost upotrijebljenog indikatora.

Operator vazduhoplova je dužan da dokumentaciju kojom potvrđuje opravdanost upotrijebljenog statusnog indikatora čuva najmanje tri mjeseca od dana izvršenog leta.

### **3.2.10. Član 11 stav 5 Priloga 1 Pravilnika**

Operator vazduhoplova, po prijemu prijave od strane *NMOC*-a u vezi sa nedostajućim ili višestrukim planom leta, mora *NMOC*-u podnijeti izvještaj za svaku neusaglašenost sa *ATFM* mjerom, bilo kroz pojedinačne izvještaje ili nakon konsolidacije podataka.

### **3.2.11. Član 26 Pravilnika i Član 13 Priloga 1 Pravilnika**

Prije uvođenja značajnih promjena u *ATFCM* sisteme i postupke, osoblje operativnog centra je dužno da postupa u skladu sa svojim sistemom za upravljanje sigurnošću.

Osoblje operativnog centra dužno je da bude adekvatno kvalifikovano i odgovarajuće osposobljeno prije uvođenja promjena u operativni rad.

### **3.2.12. Član 14 stav 1 tačka a) Priloga 1 Pravilnika**

Osoblje operativnog centra mora biti upoznato sa odredbama Pravilnika o upravljanju kapacitetom i protokom vazdušnog saobraćaja („Službeni list CG“, broj 58/18) i ovim uputstvom.

### **3.2.13. Član 24 st. 1-3 Pravilnika i član 14 stav 1 tačka b) Priloga 1 Pravilnika**

Osoblje operativnog centra mora biti adekvatno obučeno i kvalifikovano, posebno po pitanjima poznavanja i rada *ATFM* procedura i korišćenju sistema podrške.

S tim u vezi, osposobljavanje osoblja operativnog centra sprovodi se na osnovu programa i planova obuka, koje donosi operator vazduhoplova i koji moraju biti usklađeni sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom sadržanim u *ICAO* dokumentima i priručnicima Menadžera mreže.

Osposobljavanje osoblja operativnog centra je osposobljavanje radi sticanja znanja i vještina neophodnih za obavljanje *ATFCM* funkcije, i to kroz:

1. početno osposobljavanje – teorijsko i praktično osposobljavanje za sticanje potvrde o stručnoj osposobljenosti za obavljanje radnih zadataka;
2. dodatno osposobljavanje – osposobljavanje radi sticanja potvrde o specijalističkim znanjima;
3. posebno osposobljavanje – osposobljavanje radi sticanja potvrde instruktora.

Programi i planovi osposobljavanja obuhvataju najmanje početno osposobljavanje i sprovođenje osvježenja znanja.

Operator vazduhoplova dužan je da vodi evidenciju o osposobljavanju osoblja operativnog centra.

#### **3.2.14. Članovi 10, 24 i 25 Pravilnika i član 14 stav 2 tač. a) i c) Priloga 1 Pravilnika**

Operativni centar dužan je da izradi operativne priručnike koji sadrže radne metode i operativne postupke koji su usaglašeni sa odredbama Pravilnika i odgovarajućim priručnicima Menadžera mreže, ili da ih direktno primjenjuju.

Operativni priručnici ili procedure moraju biti usaglašeni sa unutrašnjim postupcima operatora vazduhoplova, dostupni izvršiocima u *ATFCM* procesima i ažurni.

Ažuriranje i distribucija ovih operativnih priručnika mora da podliježe odgovarajućem unutrašnjem upravljanju kvalitetom i dokumentima.

### **3.3. UPRAVLJAČKA TIJELA AERODROMA**

#### **3.3.1. Članovi 5, 7, 8 i 9 Pravilnika**

U opštem smislu, kapacitet je proizvodna sposobnost nekoga tehničkog sistema, objekta ili industrijskog pogona (npr.: količina proizvoda koju može proizvesti neka mašina, fabrika, postrojenje u određenom vremenu pri punom korišćenju). Razlikuju se idealni, realni, maksimalni, optimalni i planirani kapacitet, prema ograničenjima ili zahtjevima koji se prethodno postave. Jasno je da kapacitet predstavlja jednu je od osnovnih karakteristika tehničkog sistema, objekta ili industrijskog pogona i jedan je od osnovnih elemenata neophodan prilikom projektovanja novog sistema ili evaluaciju razvojnih projekata i projekata za poboljšanje bilo kog sistema.

U saobraćajnoj disciplini kapacitet aerodroma nije potpuno jasna karakteristika upravo iz razloga postojanja različitih definicija termina u zavisnosti od usvojene tačke gledišta. Međutim, jasno je

da su aerodromi ograničeni na različite načine različitim vrstama kapaciteta. Odredivši ograničavajući element, definicija kapaciteta aerodroma može podrazumijevati tehnički kapacitet, prihvatljiv kapacitet i dozvoljeni kapacitet.

Tehnički kapacitet je definisan kao maksimalan broj vazduhoplova ili putnika koji se mogu opslužiti u određenom vremenskom periodu kada postoji neprekidna potražnja. Na ovaj kapacitet utiču fizička ograničenja dostupne infrastrukture, kao što su maksimalna propusnost poletno-sletne staze ili maksimalan broj putnika u odnosu na raspoloživ prostor terminalne zgrade.

Prihvatljivi kapacitet je maksimalan broj vazduhoplova ili putnika koji se mogu opslužiti u određenom vremenskom periodu, uzimajući u obzir maksimalno dozvoljeno kašnjenje ili vrijeme čekanja po etapi u aerodromskoj proceduri opsluge. Definiše se prihvatljivim nivoom usluge (*Level of Service*). Ovo važi za odlazeće putnike i odlazne letove, ali i za dolazne: vrijeme čekanja u zoni za preuzimanje prtljaga je jedan od primjera kako nivo usluga određuju prihvatljivi kapacitet.

Dozvoljeni kapacitet je definisan propisima i zakonima koji balansiraju ekonomski značaj u odnosu na nelagodnost koja se letenjem na aerodromu prouzrokuje lokalnom stanovništvu. Na primjer, država može ograničiti godišnju količinu operacija vazdušnog saobraćaja na osnovu maksimalnih granica tolerancije buke ili emisije štetnih gasova.

Opšta karakteristika je da se kašnjenje u etapi aerodromske procedure opsluge ili vrijeme čekanja po etapi u aerodromskoj proceduri opsluge eksponencijalno povećava ako se potražnja vazdušnog saobraćaja povećava, stoga kapacitet postaje ograničavajući faktor aerodromskih operacija. U tom smislu, tehnički kapacitet aerodroma je maksimalna vrijednost kapaciteta karakterisana onom vrijednošću kapaciteta kada se ni jedan vazduhoplov ni putnici više fizički ne mogu primiti za opslugu.

Utvrđivanje vrijednosti kapaciteta aerodroma je regulatorni zahtjev i podržava se objektivnom analizom mogućnosti prihvata vazdušnog saobraćaja, bez ugrožavanja sigurnosti i bezbjednosti, i koja se adekvatno dokumentuje. Za utvrđivanje vrijednosti kapaciteta aerodroma koriste se međunarodno i strukovno prepoznati analitički modeli i metode i *ICAO* standardi i preporučena praksa, ili prihvatljive metode koje je vlasnik ili korisnik sistema razvio za svoje potrebe. Osnovne smjernice za izradu ove analize su date u *EUROCONTROL*-ovom dokumentu „Metodologija za procjenu kapaciteta aerodroma“ (*Airport capacity assessment methodology*, izd. 1.1, nov. 2016).

Imajući u vidu da je na aerodromima vrlo čest spoj, najmanje, dva različita privredna društva koje svako u svom domenu obavlja vazduhoplovnu djelatnost u skladu sa utvrđenim nadležnostima, i to: kontrola letenja i operator aerodroma, od kojih svaki od njih može da ima različita i sebi svojstvena ograničenja u eksploataciji svojih sistema, kapacitet aerodroma – kao cjeline koja služi za prihvatanje i otpremu putnika sa ciljem realizacije prevoza od odredišta do destinacije – zavisen je od kapaciteta kako kontrole letenja tako i operatora aerodroma.

S tim u vezi, kapacitet aerodroma je jedinstvena mjerljiva veličina, koja je okarakterisana kao manja vrijednost između kapaciteta aerodromske kontrole letenja, sa jedne strane, i kapaciteta operatora aerodroma, sa druge strane. Operator aerodroma je nadležan za određivanje kapaciteta platforme i terminalne zgrade, dok je aerodromska kontrola letenja nadležna za kapacitet poletno-sletne staze. Kapacitet aerodroma je, na osnovu toga, operativno prihvatljivi kapacitet aerodroma.

Operator aerodroma je dužan da utvrdi kapacitet aerodroma tokom faze projektovanja i izgradnje novog aerodroma ili da utvrdi kapacitet tokom eksploatacije izgrađenog aerodroma, ukoliko njegova vrijednost ranije nije utvrđena ili se mijenja tokom vremena.

Operator aerodroma je dužan da utvrđeni kapacitet aerodroma ili njegove promjene, izražen kao broj operacija na čas, dostavi nadležnom pružaocu usluga u vazdušnom saobraćaju najmanje jednom u kalendarskoj godini.

Pojava kritičnog događaja na aerodromu, u zavisnosti od njegove prirode, utiče više ili manje na kapacitet aerodroma.

S tim u vezi, operator aerodroma i pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi dužni su da sarađuju u cilju utvrđivanja vrijednosti, odnosno izmjena vrijednosti operativno prihvatljivog kapaciteta aerodroma za slučajeve kritičnih događaja na aerodromu i da koordiniraju aktivnosti tokom trajanja kritičnih događaja i postupaka vraćanja u redovno stanje.

Za potrebu formalizacije međusobnih odnosa, operator aerodroma i pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi zaključuju ugovor o saradnji i koordinaciji kojim utvrđuju spisak sa vjerovatnim kritičnim događajima i načine koordinacije za potrebu prevazilaženja i/ili ublažavanja situacije koja utiče na kapacitet aerodroma.



### **3.3.2. Član 8 stav 1 podst. 1 i 2 Priloga 1 Pravilnika**

Operator aerodroma utvrđuje postupke kako bi procijenio uticaj na kapacitet kontrole letenja ili potražnju vazdušnog saobraćaja bilo koje planirane promjene ili događaja koji utiču na operativno prihvatljiv kapacitet aerodroma. Takvi postupci obuhvataju stratešku, pretaktičku i taktičku fazu.

Operator aerodroma osigurava da su *NMOC*, lokalni *FMP* i lokalne *ATC* jedinice blagovremeno informisane o svim događajima koji utiču na operativno prihvatljiv kapacitet aerodroma, zajedno sa svim relevantnim informacijama.

Operator aerodroma obavještava *NMOC*, direktno ili preko lokalnog *FMP*-ja ili *ATS* službe ili preko obje jedinice, o svim događajima koji mogu uticati na kapacitet kontrole letenja ili na potražnju vazdušnog saobraćaja. Operator aerodroma mora informisati lokalni *FMP* i *ATC* jedinice, ukoliko je obavještavanje *NMOC*-a izvršeno direktno.

### **3.3.3. Član 9 stav 1 podstav 2 Priloga 1 Pravilnika**

Aerodromski koordinator slotova ili operator aerodroma polaska ili dolaska koji dobija planove leta od *NMOC*-a osigurava da postoje procesi i procedure kojima se olakšava blagovremeni pristup planovima leta drugim zainteresovanim korisnicima.

### **3.3.4. Član 9 stav 1 podstav 3 Priloga 1 Pravilnika**

Operator aerodroma i koordinatori aerodromskih slotova, ukoliko postoje, osiguravaju da postoje odgovarajuće procedure za olakšano izvještavanje o slučajevima učestalih realizacija usluga vazdušnog prevoza u vremenima koja se bitno razlikuju od dodijeljenih aerodromskih slotova ili o korišćenju aerodromskih slotova na značajno drugačiji način od onog naznačenog u vrijeme dodjeljivanja, gdje ovakvi slučajevi izazivaju štetu po aerodromsku djelatnost, odvijanje vazdušnog saobraćaja ili na rad koordinatora aerodromskih slotova.

### **3.3.5. Član 13 Pravilnika i član 10 stav 2 podstav 2 Priloga 1 Pravilnika**

Lokalni *FMP* koordinira sadržaj planova za ublažavanje efekata specijalnog događaja.

Na osnovu dostavljenih informacija o planiranom specijalnom događaju, operator aerodroma i pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi zajednički odlučuju o neophodnosti posebnog regulisanja protoka saobraćaja na aerodromu i/ili u vazdušnom prostoru.

Ukoliko operator aerodroma i pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi zaključie da je potrebno posebno regulisanje protoka saobraćaja, dužni su da o tome obavijeste Agenciju.

Agencija, u slučaju kada je potrebno posebno regulisanje protoka saobraćaja, formira tim za koordinaciju aktivnosti iz oblasti vazdušnog saobraćaja, ako ovaj tim nije već formiran.

Kada posebne okolnosti zahtijevaju primjenu drugačijeg pravila prioriteta u odnosu na planirani redosljed ulaska ili izlaska sa lokacije na kojoj se primjenjuje *ATFM* mjera, pravila prioriteta se utvrđuju odlukom Agencije, a na osnovu zaključka tima za koordinaciju aktivnosti iz oblasti vazdušnog saobraćaja.

U ovakvim slučajevima, Agencija, preko pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, objavljuje *NOTAM* o drugačijim pravilima prioriteta sa neophodnim podacima.

Kada posebne okolnosti zahtijevaju posebno uređenje upotrebe vazdušnog prostora, Agencija na osnovu zaključka tima za koordinaciju aktivnosti iz oblasti vazdušnog saobraćaja, donosi odluku o posebnoj upotrebi vazdušnog prostora koja se, preko pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, objavljuje kao *NOTAM* sa neophodnim podacima.

Pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi i operator aerodroma dužni su da razmjenjuju informacije o specijalnim događajima sa *NMOC*-om u cilju planiranja i razmatranja uticaja na lokalnu i evropsku *ATM* mrežu.

### **3.3.6. Čl. 10, 24 i 25 Pravilnika i član 14 stav 2 tač. a)-c) Priloga 1 Pravilnika**

Osoblje saobraćajnog centra operatora aerodroma mora biti adekvatno obučeno i kvalifikovano, posebno po pitanjima poznavanja i rada *ATFM* procedura i korišćenja sistema podrške.

S tim u vezi, osposobljavanje osoblja saobraćajnog centra sprovodi se na osnovu programa i planova obuka, koje donosi operator aerodroma i koji moraju biti usklađeni sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom sadržanim u *ICAO* dokumentima i priručnicima Menadžera mreže.

Osposobljavanje osoblja saobraćajnog centra je osposobljavanje radi sticanja znanja i vještina neophodnih za obavljanje *ATFCM* funkcije, i to kroz:

1. početno osposobljavanje – teorijsko i praktično osposobljavanje za sticanje potvrde o stručnoj osposobljenosti za obavljanje radnih zadataka;

2. dodatno osposobljavanje – osposobljavanje radi sticanja potvrde o specijalističkim znanjima;
3. posebno osposobljavanje – osposobljavanje radi sticanja potvrde instruktora.

Programi i planovi osposobljavanja obuhvataju najmanje početno osposobljavanje i sprovođenje osvježenja znanja.

Operator aerodroma dužan je da vodi evidenciju o osposobljavanju osoblja saobraćajnog centra.

Operator aerodroma dužan je da izradi operativne priručnike koji sadrže radne metode i operativne postupke koji su usaglašeni sa odredbama Pravilnika i odgovarajućim priručnicima Menadžera mreže, ili da ih direktno primjenjuju.

Operativni priručnici ili procedure moraju biti usaglašeni sa unutrašnjim postupcima operatora aerodroma, dostupni izvršiocima u saobraćajnom centru i ažurni.

Ažuriranje i distribucija ovih operativnih priručnika mora da podliježe odgovarajućem unutrašnjem upravljanju kvalitetom i dokumentima.

### **3.3.7. Član 26 Pravilnika i član 13 Priloga 1 Pravilnika**

Prije uvođenja značajnih promjena u *ATFCM* sisteme i postupke, saobraćajni centar operatora aerodroma dužan je da postupa u skladu sa svojim sistemom za upravljanje sigurnošću.

Saobraćajni centar dužan je da ima adekvatno kvalifikovano i odgovarajuće osposobljeno osoblje prije uvođenja promjena u operativni rad.

## **3.4. SUBJEKTI UKLJUČENI U UPRAVLJANJE VAZDUŠNIM PROSTOROM**

### **3.4.1. Član 13 Pravilnika i član 10 stav 2 podstav 2 Priloga 1 Pravilnika**

U postupku planiranja specijalnog događaja, organizator je dužan da obavijesti Agenciju, nadležnog pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi i operatora aerodroma o namjeri organizovanja specijalnog događaja i o njegovim razmjerama.

Na osnovu dostavljenih informacija o planiranom specijalnom događaju, operator aerodroma i pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi zajednički odlučuju o neophodnosti posebnog regulisanja protoka saobraćaja na aerodromu i/ili u vazdušnom prostoru.

Kada posebne okolnosti zahtijevaju posebno uređenje upotrebe vazdušnog prostora, Agencija na osnovu zaključka tima za koordinaciju aktivnosti iz oblasti vazdušnog saobraćaja, donosi odluku o posebnoj upotrebi vazdušnog prostora koja se, preko pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, objavljuje kao *NOTAM* sa neophodnim podacima.

Osoblje angažovano u fazi pretaktičkog upravljanja vazdušnim prostorom, koje se vrši u okviru Jedinice za upravljanje vazdušnim prostorom pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, učestvuje u aktivnostima planiranja posebne upotrebe vazdušnog prostora.

### **3.5. DRUGI SUBJEKTI/ORGANI KOJI POSREDNO UČESTVUJU ILI SU PREDMET UPRAVLJANJA KAPACITETOM I PROTOKOM**

#### **3.5.1. Čl. 14-19 Pravilnika i član 4 stav 5 podstav 1 Priloga 1 Pravilnika**

Zajednički postupci za obezbjeđivanje izuzeća od *ATFM* slotova za polijetanje izrađeni su u skladu sa *ICAO* odredbama utvrđenim u Pravilniku. Ovi postupci su usklađeni sa *NMOC*-om i objavljeni su u nacionalnom *AIP*-u.

Imajući u vidu da odobreni operator vazduhoplova može dobiti poseban zahtjev da upotrijebi pojedini statusni indikator kojim se ostvaruje automatsko izuzeće od *ATFM* slotova za polijetanje, podnositelj posebnog zahtjeva dužan je da utvrdi adekvatnu formu obrasca zahtjeva koji dostavlja odobrenom operatoru vazduhoplova. Ovo se odnosi prije svega na realizaciju hitnih medicinskih letova, odnosno zahtjev nadležne medicinske ustanove za realizaciju hitnog medicinskog leta sa jednim od sljedećih statusnih indikatora:

1. *STS/MEDEVAC* – za letove koji se obavljaju u svrhu prevoza životno ugroženih lica,
2. *STS/HOSP ATFMX* – za let koji su nadležne medicinske ustanove kvalifikovale kao hitan medicinski let (vid. 3.2.1).

#### **3.5.2. Član 13 Pravilnika i član 10 stav 2 podstav 2 Priloga 1 Pravilnika**

Specijalni događaj (*Special Event*) je kritični događaj na lokalnom nivou koji može uticati na protok vazdušnog saobraćaja, odnosno svaka predviđena neuobičajena situacija koja može prouzrokovati značajan gubitak planiranog, objavljenog ili očekivanog kapaciteta na lokalnoj i/ili evropskoj *ATM* mreži ili ukoliko se predviđa da će saobraćajna potražnja prevazići navedene kapacitete u cjelokupnom ili dijelu vazdušnog prostora, a rezultat je održavanja važnih državnih skupova, posjeta državnih zvaničnika, značajnih vojnih vježbi, značajnih sportskih događaja i drugih aktivnosti čiji su početak i kraj poznati.

Shodno definiciji termina, organizator specijalnog može biti ministarstvo nadležno za vanjske poslove, nadležni organ za pitanja državnog protokola, ministarstvo nadležno za poslove odbrane, nacionalna sportska udruženja, komiteti i drugi.

U postupku planiranja specijalnog događaja, organizator je dužan da obavijesti Agenciju, nadležnog pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi i operatora aerodroma o namjeri organizovanja specijalnog događaja i o njegovim razmjerama.

Organizator specijalnog događaja može formirati svoj tim za organizaciju u skladu sa namjenom specijalnog događaja, koji je dužan da postupa u skladu sa odlukama, odnosno zaključcima tima za koordinaciju aktivnosti iz oblasti vazdušnog saobraćaja kojeg formira Agencija.