



Broj: 01/2-348/23-440/1
Podgorica, 14-03-2023

Na osnovu člana 16 stav 1 tačka 5 i člana 22 Statuta Agencije za civilno vazduhoplovstvo, broj: 01/1-2566/1-18 od 27.11.2018. godine, a u vezi sa članom 118 stav 4 Zakona o vazдушnom saobraćaju („Službeni list CG”, br. 30/12, 30/17 i 82/20) i Pravilnikom o upravljanju protokom vazdušnog saobraćaja („Službeni list CG”, broj 118/21), direktor Agencije za civilno vazduhoplovstvo donio je

ODLUKU

o usvajanju Uputstva za primjenu Pravilnika o upravljanju protokom vazdušnog saobraćaja („Službeni list CG”, broj 118/21)

Član 1

Usvaja se Uputstvo za primjenu Pravilnika o upravljanju protokom vazdušnog saobraćaja („Službeni list CG”, broj 118/21), kojim se vazduhoplovnim subjektima na koje se odnosi ovaj pravilnik daju smjernice i objašnjenja za preduzimanje aktivnosti, iz njihove nadležnosti, propisanih ovim pravilnikom.

Član 2

Uputstvo iz člana 1 ove odluke priloženo je uz ovu odluku i čini njen sastavni dio.

Član 3

Donošenjem ove odluke stavlja se van snage Odluka direktora Agencije o usvajanju Uputstva za primjenu Pravilnika o upravljanju kapacitetom i protokom vazdušnog saobraćaja („Službeni list CG”, broj 58/18), broj: 01/2-1172/7-18 od 31.12.2018. godine.

Član 4

Ova odluka stupa na snagu danom donošenja.

**DIREKTOR**
Zoran Maksimović




CRNA GORA
AGENCIJA ZA CIVILNO VAZDUHOPLOVSTVO

Uputstvo za primjenu Pravilnika o upravljanju
protokom vazdušnog saobraćaja
(„Službeni list CG”, broj 118/21)

SADRŽAJ

LISTA SKRAĆENICA	4
1. UVOD	6
1.1. Cilj	6
1.2. Primjenljivost	6
1.3. Regulatorni zahtjevi	6
2. UPRAVLJANJE PROTOKOM VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA	7
2.1. Opšte o upravljanju kapacitetom i protokom vazdušnog saobraćaja	7
2.2. Učesnici u <i>ATFM</i> procesima	9
2.3. Operativna dokumentacija i dodatni referentni materijal	9
3. REGULATORNI ZAHTEVI PO UČESNICIMA U <i>ATFM</i> PROCESIMA	11
3.1. PRUŽALAC USLUGA U VAZDUŠNOJ PLOVIDBI	11
3.1.1. Članovi 5, 6 i 8 Pravilnika	11
3.1.2. Član 3 stav 1 Priloga 1 Pravilnika	13
3.1.3. Član 3 stav 2 podstav (a) tač. (i)-(iii) Priloga 1 Pravilnika	13
3.1.4. Član 3 stav 2 podstav (a) tačka (iv) Priloga 1 Pravilnika	15
3.1.5. Član 3 stav 2 podstav (b) Priloga 1 Pravilnika	15
3.1.6. Član 4 stav 1 Priloga 1 Pravilnika	17
3.1.7. Član 4 stav 2 Priloga 1 Pravilnika	18
3.1.8. Član 11 stav 2 Pravilnika i član 4 stav 3 Priloga 1 Pravilnika	18
3.1.9. Član 11 stav 1 Pravilnika i član 4 stav 4 podstav 1 Priloga 1 Pravilnika	18
3.1.10. Član 12 st. 1, 3 i 4 Pravilnika i član 4 stav 4 podstav 2 Priloga 1 Pravilnika	18
3.1.11. Član 5 stav 1 tačka a) Priloga 1 Pravilnika	19
3.1.12. Član 5 stav 1 tačka c) Priloga 1 Pravilnika	19
3.1.13. Član 5 stav 1 tačka d) Priloga 1 Pravilnika	20
3.1.14. Član 12 stav 2 Pravilnika i član 5 stav 1 tačka e) Priloga 1 Pravilnika	20
3.1.15. Član 6 st. 1 i 3 Priloga 1 Pravilnika	20
3.1.16. Član 6 stav 2 Priloga 1 Pravilnika	21
3.1.17. Član 6 stav 4 Priloga 1 Pravilnika	21
3.1.18. Član 6 stav 5 podstav 1 tač. a)-e) i h) Priloga 1 Pravilnika	21

3.1.19.	Član 6 stav 5 tač. f), g) i i) Priloga 1 Pravilnika	22
3.1.20.	Član 6 stav 6 tačka a) Priloga 1 Pravilnika.....	23
3.1.21.	Član 6 stav 6 tačka b) Priloga 1 Pravilnika	23
3.1.22.	Član 6 stav 6 tačka c) Priloga 1 Pravilnika.....	23
3.1.23.	Član 6 stav 6 tačka d) Priloga 1 Pravilnika	23
3.1.24.	Član 9 stav 3 Priloga 1 Pravilnika.....	23
3.1.25.	Član 10 stav 1 podstav 1 Priloga 1 Pravilnika.....	24
3.1.26.	Čl. 9 i 13 Pravilnika i član 10 stav 2 Priloga 1 Pravilnika	24
3.1.27.	Član 21 Pravilnika i član 11 stav 1 Priloga 1 Pravilnika	25
3.1.28.	Član 22 Pravilnika i član 11 stav 2 Priloga 1 Pravilnika	25
3.1.29.	Član 13 Priloga 1 Pravilnika	26
3.1.30.	Član 14 stav 1 tačka a) Priloga 1 Pravilnika.....	26
3.1.31.	Član 24 st. 1-5 Pravilnika i član 14 stav 1 tačka b) Priloga 1 Pravilnika	26
3.1.32.	Član 10, čl. 11 stav 2 i 25 Pravilnika i član 14 stav 2 tač. a)-c) Priloga 1 Pravilnika	27
3.2.	OPERATORI VAZDUHOPLOVA	28
3.2.1.	Čl. 14-19 Pravilnika i član 4 stav 5 podstav 1 Priloga 1 Pravilnika.....	28
3.2.2.	Član 6 stav 6 tačka c) Priloga 1 Pravilnika.....	30
3.2.3.	Član 7 stav 1 Priloga 1 Pravilnika.....	31
3.2.4.	Član 7 stav 2 Priloga 1 Pravilnika.....	31
3.2.5.	Član 7 stav 3 Priloga 1 Pravilnika.....	31
3.2.6.	Član 7 stav 4 Priloga 1 Pravilnika.....	32
3.2.7.	Član 9 stav 2 Priloga 1 Pravilnika.....	32
3.2.8.	Član 23 Pravilnika i član 11 stav 2 Priloga 1 Pravilnika	32
3.2.9.	Član 20 Pravilnika i član 11 stav 3 tačka a) Priloga 1 Pravilnika	32
3.2.10.	Član 11 stav 5 Priloga 1 Pravilnika.....	32
3.2.11.	Član 26 Pravilnika i Član 13 Priloga 1 Pravilnika.....	33
3.2.12.	Član 14 stav 1 tačka a) Priloga 1 Pravilnika.....	33
3.2.13.	Član 24 st. 1-3 Pravilnika i član 14 stav 1 tačka b) Priloga 1 Pravilnika	33
3.2.14.	Čl. 10 i 25 Pravilnika i član 14 stav 2 tač. a) i c) Priloga 1 Pravilnika	34
3.3.	UPRAVLJAČKA TIJELA AERODROMA.....	34
3.3.1.	Čl. 5, 7, 8 i 9 Pravilnika	34
3.3.2.	Član 8 stav 1 Priloga 1 Pravilnika.....	36

3.3.3. Član 9 stav 1 Priloga 1 Pravilnika.....	37
3.3.4. Član 9 stav 3 Priloga 1 Pravilnika.....	37
3.3.5. Član 13 Pravilnika i član 10 stav 2 podstav 2 Priloga 1 Pravilnika	37
3.3.6. Čl. 10, 24 i 25 Pravilnika i član 14 st. 1 i 2 tač. a)-c) Priloga 1 Pravilnika	38
3.3.7. Član 13 Priloga 1 Pravilnika.....	39
3.4. SUBJEKTI UKLJUČENI U UPRAVLJANJE VAZDUŠNIM PROSTOROM.....	39
3.4.1. Član 13 Pravilnika i član 10 stav 2 podstav 2 Priloga 1 Pravilnika	39
4. DRUGI SUBJEKTI/ORGANI KOJI POSREDNO UČESTVUJU ILI SU PREDMET UPRAVLJANJA PROTOKOM VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA.....	40
4.1. Čl. 14-19 Pravilnika i član 4 stav 5 podstav 1 Priloga 1 Pravilnika.....	40
4.2. Član 13 Pravilnika i član 10 stav 2 podstav 2 Priloga 1 Pravilnika	40

LISTA SKRAĆENICA

Skraćenica	Termin	Prevod
ACC	<i>Area Control Center</i>	jedinica oblasne kontrole letenja
AIP	<i>Aeronautical Information Publication</i>	Zbornik vazduhoplovnih informacija
AMC	<i>Airspace Management Cell</i>	jedinica za upravljanje vazdušnim prostorom
ANS	<i>Air Navigation Services</i>	usluge u vazdušnoj plovidbi
ARO	<i>ATS Reporting Office</i>	ATS prijavni biro
ASM	<i>Airspace Management</i>	upravljanje vazdušnim prostorom
ATC Unit	<i>Air Traffic Control Unit</i>	jedinica kontrole letenja
ATFCM	<i>Air Traffic Flow and Capacity Management</i>	upravljanje kapacitetom i protokom vazdušnog saobraćaja
ATFM	<i>Air Traffic Flow Management</i>	upravljanje protokom vazdušnog saobraćaja
ATM	<i>Air Traffic Management</i>	upravljanje vazdušnim saobraćajem
ATS	<i>Air Traffic Services</i>	usluge u vazdušnom saobraćaju
ATS Unit	<i>Air Traffic Service Unit</i>	jedinica kontrole letenja
CACD	<i>Central Airspace and Capacity Data</i>	Centralni repozitorijum podataka o vazdušnom prostoru i kapacitetu
CADF	<i>Centralised Airspace Data Function</i>	Funkcija za centralizovane podatke o vazdušnom prostoru
CCAMS	<i>Centralised Code Assignment and Management System</i>	Centralizovani sistem za dodjeljivanje i upravljanje SSR kodova
CDM	<i>Collaborative decision-making</i>	zajedničko odlučivanje
CFMU	<i>Central Flow Management Unit</i>	Centralna jedinica za upravljanje protokom
CTOT	<i>Calculated Take-Off Time</i>	proračunato vremena polijetanja; ATFM slot
EATMN	<i>European ATM Network</i>	Evropska ATM mreža
EOBT	<i>Estimated Off-Block Time</i>	procijenjeno vrijeme polaska
FMP	<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 za primjenu odredaba Pravilnika o upravljanju protokom vazdušnog saobraćaja („Službeni list CG”, broj 118/21) (u daljem tekstu: Pravilnik).

Uputstvo je prateći dokument Pravilnika koji ima za cilj da se vazduhoplovnim subjektima, tijelima uključenim u upravljanje vazdušnim prostorom i drugima subjektima/organima/tijelima koji posredno učestvuju ili su predmet upravljanja kapacitetom i protokom vazdušnog saobraćaja daju smjernice radi obezbjeđivanja dosljedne i potpune primjene odredaba, odnosno regulatornih zahtjeva, utvrđenih Pravilnikom i drugim propisima kojima je uređena ova oblast.

1.2. PRIMJENLJIVOST

Ovo uputstvo namijenjeno je sljedećim vazduhoplovnim subjektima:

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

NAPOMENA. – *EUROCONTROL* je Sprovedbenom odlukom Komisije (EU) br. 2019/709 imenovan za menadžera mreže (*Network Manager*, u daljem tekstu: *NM*). Centralna jedinica za upravljanje protokom vazdušnog saobraćaja je Operativni centar menadžera mreže (*NMOC*), odnosno nekadašnji *CFMU*. Smješten je u Briselu (Belgija). *NMOC* izvršava svoje nadležnosti u procesima upravljanja protokom vazdušnog saobraćaja na regionalnom nivou koje su propisane u Sprovedbenoj Regulativi Komisije (EU) br. 2019/123 i ovo uputstvo se ne primjenjuje na njega.

1.3. REGULATORNI ZAHTJEVI

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, 30/17 i 82/20),

- 2) Pravilnik o upravljanju protokom vazdušnog saobraćaja („Službeni list CG“, broj 118/21), kojim je preuzeta Regulativa Komisije (EU) br. 255/2010,
- 3) Pravilnik o detaljnim pravilima za implementaciju mrežnih funkcija u upravljanju vazdušnim saobraćajem („Službeni list CG“, broj 51/21), kojim je preuzeta Sprovedbena Regulativa Komisije (EU) br. 2019/123 i Sprovedbena odluka Komisije (EU) br. 2019/709,
- 4) *Responsibilities document for the application of Air Traffic Flow Management (ATFM)*, EUROCONTROL, izd. 2.0, novembar 2020. godine, i
- 5) *Manual on Collaborative Air Traffic Flow Management*, ICAO Doc 9971, Dio 2, izd. 3.0, 2018. godina.

2. UPRAVLJANJE PROTOKOM VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA

2.1. OPŠTE O UPRAVLJANJU KAPACITETOM I PROTOKOM VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA

ICAO definiše *ATM*¹ kao dinamičko i objedinjeno upravljanje **vazdušnim saobraćajem** (kretanje vazduhoplova u letu ili na manevarskim površinama aerodroma²) 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 njegovih korisnika na najefikasniji i pravičan način.

Međutim, ekonomske aktivnosti i porast potražnje u vazdušnom saobraćaju na dnevnom, sezonskom, godišnjem ili bilo kom drugom nivou dovodi do nužnosti zaštite sistema kontrole letenja od preopterećenja, a time i očuvanja zahtijevanog nivoa sigurnosti. U takvim slučajevima, izjednačavanje potražnje u vazdušnom saobraćaju sa mogućnostima sistema kontrole letenja je nužan zaštitni mehanizam kojim se, putem dinamičkog upravljanja protokom vazdušnog saobraćaja, omogućava najefikasnije korišćenje vazdušnog prostora.

¹ ICAO Document 4444 – PANS-ATM, Definitions.

² Isto.

ATFM, stoga, predstavlja uslugu koja se pruža sa ciljem obezbjeđivanja sigurnog, redovnog i ekspeditivnog odvijanja vazdušnog saobraćaja na način da se kapaciteti kontrole letenja koriste u najvećoj mogućoj mjeri, te da je obim vazdušnog saobraćaja kompatibilan sa kapacitetima deklarisanim od strane nadležnog *ATS* organa³. Ovako definisan *ATFM* predstavlja „upravljanje potražnjom u vazdušnom saobraćaju“.

Pored *ICAO*-ove definicije *ATFM*-a na globalnom nivou, u Evropi je, u skladu sa tačkom 3.3 iz Dijela 4 *EUR ANP (ICAO Dokument 7754)*, Knjiga 1, odnosno u skladu sa tačkom 3.13 iz Dijela 4 *EUR ANP (ICAO Dokument 7754)*, Knjiga 2, u primjeni unaprijeđena regionalna verzija *ATFM*-a nazvana *ATFCM*.

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

- 1) omogući da kapaciteti vazdušnog prostora i aerodroma zadovolje potražnju u vazdušnom saobraćaju, što predstavlja „upravljanje kapacitetom“, i da
- 2) kada se iskoriste sve mogućnosti sistema, omogući da potražnja u vazdušnom saobraćaju iskoristi raspoložive kapacitete, što predstavlja „upravljanje potražnjom u vazdušnom saobraćaju“. Navedeno može da rezultira uvođenjem mjera protoka saobraćaja koje se npr. odnose na dodjelu vremena polijetanja pojedinim vazduhoplovima, odnosno slotova, na odgovarajući način, usljed pojave uskih grla i kako bi se što je više moguće smanjili rizici sigurnost vazdušnog saobraćaja.

S tim u vezi, pod kapacitetom⁴ se podrazumijeva operativno prihvatljiv obim vazdušnog saobraćaja, odnosno ukupan broj vazduhoplova u okviru definisanog prostora ili broj operacija na aerodromu, tokom posmatranog perioda vremena, kojima se može pružiti usluga (kapacitet vazdušnog prostora) ili ukupan broj kretanja vazduhoplova koje aerodrom može da prihvati u određenom vremenskom periodu (kapacitet aerodroma).

Upravljanje potražnjom u vazdušnom saobraćaju, 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.

³ Isto.

⁴ *EUR ANP FASID* (dio: *ATFM*).

2.2. UČESNICI U *ATFM* PROCESIMA

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

- 1) operatori vazduhoplova, i to:
 - a. operativni centar vazdušnog prevoznika,
 - b. odjeljenje za pripremu leta i otpremu 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*⁵) i
 - c. *ARO*,
- 3) upravljačko tijelo aerodroma, i to:
 - a. saobraćajni centri operatora aerodroma i
 - b. koordinator slotova koordinisanih aerodroma, ukoliko postoje,
- 4) organi/tijela uključeni u upravljanje vazdušnim prostorom,
- 5) *NMOC* i
- 6) drugi organi/tijela/subjekti koji posredno učestvuju ili su predmet upravljanja kapacitetom i protokom.

Imajući u vidu brojnost učesnika u *ATFM* procesima (različitih po vazduhoplovnim djelatnostima koje obavljaju) i optimizaciju⁶, koja je osnovni cilj *ATFCM*-a, jasno je da su *ATFM* 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 sadrži operativne postupke i instrukcije za rad svih učesnika u *ATFCM* procesima u oblasti nadležnosti *NM*-a.

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

⁵ Lokalni *FMP* obuhvata koordinate protoka saobraćaja i osoblje koje obavlja zadatke podrške *ATFM*-u, u zavisnosti od unutrašnje organizacije pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi.

⁶ Postupak obavljanja određenih radnji sa ciljem maksimalne, potpunije iskorišćenosti datih mogućnosti.

- 1) *ATFCM Operations Manual* – namijenjen je NMOC-u i lokalnim FMP-ovima i služi da obezbijedi ujednačeno tumačenje njihovih međusobnih uloga u pružanju ATFM usluge;
- 2) *ATFCM Users Manual* – namijenjen je učesnicima u ATFM procesima, prevashodno operatorima vazduhoplova, lokalnom FMP-ju, ARO-ima, aerodromskim i rutnim jedinicama kontrole letenja i služi da obezbijedi operativni pregled NM ATFCM radnji, informacija i razmjene poruka unutar oblasti nadležnosti NM-a;
- 3) *IFPS Users Manual* – namijenjen je svim učesnicima u IFPS procesima i sadrži neophodne procedure i informacije kojima se omogućava podnošenje, modifikacija i distribucija plana leta i povezanih poruka;
- 4) *Provision of CACD* – namijenjen je koordinatorima pružalaca usluga u vazdušnoj plovdbi i jedinicama za upravljanje vazdušnim prostorom koji su zaduženi za dostavljanje podataka o strukturi vazdušnog prostora (*NM Environment System Data*), kao i zaposlenima u NMOC-u koji su uključeni u ove aktivnosti;
- 5) *CCAMS User Manual* – namijenjen je pružaocima usluga u vazdušnoj plovdbi i NMOC-u i sadrži osnovne operativne preduslove i postupke u vezi sa upravljanjem i dodjeljivanjem SSR kodova;
- 6) *CCAMS Contingency Plan* – namijenjen je CCAMS pružaocima usluga u vazdušnoj plovdbi, ostalim spoljnim civilnim i vojnim interesnim stranama i NMOC-u i sadrži odredbe kojima se održava dovoljan nivo SSR kodova u cilju sigurnog odvijanja letenja tokom otkaza jednog ili više komponenti CCAMS-a;
- 7) *FUA AMC/CADF Operations Manual* – namijenjen je osoblju AMC-a i osoblju EUROCONTROL-ovog CADF-a za obavljanje dnevnih zadataka i pripremu i objavljivanje konsolidovanih verzija EAUPs i EUUPs;
- 8) *NM Operational Problem Reporting* – namijenjen je spoljnim korisnicima operativnih usluga NM-a u cilju prijavljivanja operativnih problema u realnom vremenu, *post event* operativnih problema i tehničkih problema;
- 9) *Network Operations Procedure Updates* – namijenjen je za objavljivanje procedura i odstupanja od gore navedenih dokumenata, van redovnog procesa ažuriranja tih dokumenata.

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

<https://www.eurocontrol.int/library?f%5B0%5D=product%3A806>

ili preko linka NOP Portala:

<https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/>

Kao dodatni referentni materijal preporučuje se⁷:

- 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 (EUROCONTROL):
Framework Document,
Part 1 – European Airspace Design Methodology Guidelines,
Part 2 – ATS Route Network & Catalogue of Airspace Projects,
Part 3 – Procedures for Airspace Management,
Part 4 – Route Availability Document (RAD) User Manual,*
- 8) *Capacity assessment and planning guidance document, EUROCONTROL,*
- 9) *Airport capacity assessment methodology, EUROCONTROL,*
- 10) *FAA AC 150/5060-5 - Airport Capacity and Delay,*
- 11) *Evaluating Airfield Capacity, ACRP Report 79, Transportation Research Board,*
- 12) *Defining and Measuring Aircraft Delay and Airport Capacity Thresholds, ACRP Report 104, Transportation Research Board.*

3. REGULATORNI ZAHTJEVI PO UČESNICIMA U ATFM PROCESIMA

3.1. PRUŽALAC USLUGA U VAZDUŠNOJ PLOVIDBI

3.1.1. Članovi 5, 6 i 8 Pravilnika

U oblasti ANS-a, kapacitet ATC sistema je prihvatljiv obim vazdušnog saobraćaja tokom

⁷ Ovaj spisak nije konačan.

određenog vremenskog perioda u elementu *ATC* sistema, gdje je element *ATC* sistema *ATC* sektor⁸ ili grupa *ATC* sektora, pojedinačno ili objedinjeno, u zavisnosti od organizacije rada u okviru jedinica pružanja usluge kontrole letenja⁹.

Utvrđivanje vrijednosti kapaciteta *ATC* sistema je regulatorni zahtjev i podržava se kvalitativnom analizom mogućnosti prihvata vazdušnog saobraćaja, bez ugrožavanja sigurnosti i bezbjednosti, koja se adekvatno dokumentuje i periodično preispituje.

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.

Imajući u vidu da na aerodromima postoji 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.

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.

Kapacitet aerodroma je, na osnovu prethodno navedenog, operativno prihvatljiv kapacitet aerodroma.

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

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

⁹ 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 postavljaju. 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 domenu cjelokupnog *ATC* sistema, shodno *EUROCONTROL*-ovoj praksi je dogovoren princip da maksimalna vrijednost kapaciteta cjelokupnog *ATC* sistema predstavlja minimalnu vrijednost kašnjenja koje generiše taj *ATC* sistem.

Osnovne smjernice za izradu analize kapaciteta ATC sistema su date u Poglavlju 3: Kapacitet ATS sistema i upravljanje protokom vazdušnog saobraćaja iz ICAO dokumenta 4444 „Postupci za usluge u vazdušnoj plovitbi — Upravljanje vazdušnim saobraćajem (PANS-ATM)“ i u EUROCONTROL-ovom dokumentu „Metodologija za procjenu kapaciteta aerodroma“ (*Airport capacity assessment methodology*, izd. 1.1, nov. 2016).

3.1.2. Član 3 stav 1 Priloga 1 Pravilnika

NMOC zajedno sa lokalnim FMP osigurava da se ATFCM se sprovodi u četiri faze:

- 1) strateško upravljanje protokom – koje se odvija sedam ili više dana prije dana izvršenja/realizacije i uključuje aktivnosti istraživanja, planiranja i koordinacije,
- 2) pretaktičko upravljanje protokom – koje se primjenjuje u periodu od šest dana prije dana izvršenja/realizacije i sastoji se od aktivnosti planiranja i koordinacije,
- 3) taktičko upravljanje protokom – koje se primjenjuje na dan izvršenja/realizacije. Ova faza ažurira dnevni plan prema stvarnom saobraćaju i kapacitetu. Upravljanje saobraćajem se vrši putem dodjele ATFM slotova i/ili adhoc rutiranja, i
- 4) postoperativno upravljanje protokom – koje se primjenjuje nakon dana izvršenja/realizacije. Ova faza analizira dan izvršenja/realizacije i obezbjeđuje povratne informacije u prethodne tri faze čime doprinosi boljem planiranju i izvršenju/realizaciji.

3.1.3. Član 3 stav 2 podstav (a) tač. (i)-(iii) Priloga 1 Pravilnika

NMOC u koordinaciji sa lokalnim FMP-jem i nadležnim kontrolama letenja osigurava da ATFM i mjere upravljanja kapacitetom obezbjeđuju optimalan protok vazdušnog saobraćaja ka, iz, kroz ili unutar definisanih područja u vrijeme kada potražnja u vazdušnom saobraćaju prekoračuje, ili se očekuje da će prekoračiti, raspoloživi kapacitet ili vrijednost za praćenje (*Monitoring Values*), uključujući relevantne aerodrome. Međutim, ovo ne bi trebalo da isključi potrebu za adekvatnim planiranjem vazdušnog prostora kako bi se na odgovarajući način odgovorilo potražnji u vazdušnom saobraćaju.

NMOC u koordinaciji sa lokalnim FMP-jem balansira potražnju u vazdušnom saobraćaju i kapacitete ATC sistema koordinirajući optimalno korišćenje raspoloživih resursa, korišćenjem kapaciteta ATC sistema u najvećoj mogućoj mjeri i koordiniranjem adekvatnih mjera u cilju poboljšanja kvaliteta usluge i efikasnosti ATM sistema.

NMOC, zajedno sa lokalnim *FMP*-jem, osigurava:

- 1) blagovremeno prikupljanje i upoređivanje podataka o infrastrukturi za vazdušnu plovību, o kapacitetima *ATC* sistema i aerodroma u njihovoj oblasti nadležnosti i ažuriranje *ATM* informacija u realnom vremenu,
- 2) utvrđivanje koherentne slike očekivane potražnje u vazdušnom saobraćaju, poređenje sa raspoloživim kapacitetom i identifikaciju oblasti i vremenskih perioda očekivanih kritičnih opterećenja sistema,
- 3) koordinaciju sa odgovarajućim subjektima kako bi se učinio svaki mogući pokušaj povećanja raspoloživog kapaciteta *ATC* sistema, tamo gdje je to potrebno, i
- 4) u dogovoru sa predmetnim nadležnim kontrolama letenja, kada se nedostaci kapaciteta *ATC* sistema ne mogu eliminisati, utvrđivanje, koordinacija (uključujući lokalni *FMP* i operatori) i blagovremeno sprovođenje odgovarajućih mjera koje treba primijeniti u relevantnim djelovima njihove oblasti nadležnosti.

NMOC, zajedno sa lokalnim *FMP*-jem, koristi kontinuirano ažurirane podatke koji odražavaju očekivanu i trenutnu potražnju u vazdušnom saobraćaju i kapacitete *ATC* sistema u okviru njihovih oblasti nadležnosti.

Nadležne kontrole letenja treba periodično da preispituju kapacitete *ATC* sistema ili vrijednosti za praćenje u odnosu na potražnju u vazdušnom saobraćaju. Ova preispitivanja treba izvršiti najmanje jednom godišnje ili kad god se implementira velika tehnička ili operativna promjena.

U slučaju da potražnja u vazdušnom saobraćaju redovno prekoračuje kapacitet *ATC* sistema ili vrijednost za praćenje, što rezultira stalnim i čestim kašnjenjima saobraćaja, ili kada je očigledno da će predviđena potražnja u vazdušnom saobraćaju prekoračiti vrijednosti kapaciteta ili vrijednosti za praćenje, nadležne kontrole letenja bi trebalo da, u mjeri u kojoj je to izvodljivo:

- 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 u vazdušnom saobraćaju.

Prilikom razvoja strateških mjera za povećanje kapaciteta *ATC* sistema, nadležne kontrole letenja uzimaju u obzir:

- 1) aspekte sigurnosti i ljudske i tehničke resurse,
- 2) projektovanje i organizaciju vazdušnog prostora (uključujući sektorizaciju) i upravljanje vazdušnim prostorom (uključujući fleksibilno korišćenje vazdušnog prostora),
- 3) *ATC* procedure koje se primenjuju u posmatranom vazdušnom prostoru i
- 4) podršku *ATM* sistema.

3.1.4. Član 3 stav 2 podstav (a) tačka (iv) Priloga 1 Pravilnika

NMOC osigurava da su procedure za upravljanje kritičnim događajima za *EATMN* dogovorene 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. U te svrhe, lokalni *FMP* saraduje, u okviru svoje oblasti nadležnosti, sa operatorima vazduhoplova, *ATS* službama, operatorima aerodroma i subjektima uključenim u upravljanje vazdušnim prostorom.

Tokom planiranja ili reagovanja na kritične događaje, *NMOC* obezbeđuje da:

- 1) su procedure dogovorene i izrađene tokom strateške faze;
- 2) se o primjeni ovih procedura odlučuje i da se one primenjuju prema potrebi tokom pretaktičke i taktičke faze,
- 3) se relevantnost procedura procenjuje tokom postoperativne faze na osnovu analiza njihove efikasnosti.

3.1.5. 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 koordinatori protoka saobraćaja, i komponentu *ATFM* podrške, koju čine analitički, razvojni i planerski zadaci za podršku *ATFM*-u. U zavisnosti od unutrašnje organizacije pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, operativna komponenta može biti sastavni dio organizacije operativne sale oblasne kontrole letenja, dok komponenta *ATFM* podrške može da bude objedinjena u okviru posebne organizacione jedinice ili da zadaci *ATFM* 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 u cilju implementacije najefikasnijeg *ATFCM* plana i provjere tačnosti tih podataka,
- 6) osigurava objavljivanje procedura koje utiču na *ATC* jedinice ili operatore vazduhoplova u oblasti nadležnosti na odgovarajući način (nacionalni *NOTAM*, *AIP*, *ATC* operativne instrukcije, itd.),
- 7) pruža sve relevantne ažurne podatke i dokumentaciju, kako bi se osiguralo da su operatorima vazduhoplova dostavljene informacije i savjeti koji su relevantni, ažurni i u potpunosti usklađeni sa važećim priručnicima sa *ATFM* operativnim procedurama,
- 8) predstavlja lokalni *ATFM* partner za oblast nadležnosti pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, za druge *ATS* jedinice (civilne i vojne, ako ih ima) u okviru oblasti nadležnosti lokalnog *FMP*-ja i za lokalne operatore vazduhoplova.

Oblast nadležnosti lokalnog *FMP*-ja ograničena je na oblast nadležnosti izvorne (*ACC*) oblasti, uključujući oblast (oblasti) nadležnosti pridruženih *ATS* jedinica prema utvrđenom Ugovoru o koordinaciji između *EUROCONTROL*, *NMOC* i *ACC*.

Pored lokalnog *FMP*-ja, pojedine *ATFM* aktivnosti mogu obavljati i druge organizacione jedinice pružaoca usluga i/ili nacionalni organi. Ukoliko pojedine zadatke obavljaju druge organizacione jedinice i/ili nacionalni organ, uspostavljaju se procedure o koordinaciji između predmetnih jedinica/organa i lokalnog *FMP*-ja kako bi se osiguralo da se u potpunosti uzima u obzir situacija u oblasti nadležnosti lokalnog *FMP*-ja prije donošenja odluka ili odgovarajuća rješenja postignuta.

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

Rukovodilac lokalnog *FMP*-ja ili jedinstvena kontakt osoba, u zavisnosti od odredaba u Ugovoru o koordinaciji između *EUROCONTROL*, *NMOC* i *ACC*, postupa kao kontakt osoba za administrativna i organizaciona pitanja u poslovima sa *NMOC*-om.

Rukovodilac lokalnog *FMP*-ja ima:

- 1) opširno znanje o cjelokupnim *ATC/ATFM* operacijama u oblasti nadležnosti,
- 2) sveobuhvatno razumijevanje *ATC/ATFM* operacija u susjednim *ACC*,
- 3) obimno znanje o organizaciji i sistemima *NM*-a,
- 4) sveobuhvatno razumijevanje o faktorima koji utiču na operacije vazduhoplovom u mjeri u kojoj mogu uticati na *ATFM*.

3.1.6. Član 4 stav 1 Priloga 1 Pravilnika

Lokalni *FMP* mora da bude adekvatno organizovan i da ima adekvatan nivo resursa kako bi *ATFM* 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. u Ugovoru o koordinaciji između *EUROCONTROL*, *NMOC* i *ACC*).

3.1.7. Član 4 stav 2 Priloga 1 Pravilnika

ATS jedinice, lokalni *FMP*, tela uključena u upravljanje vazдушnim prostorom i menadžer mreže moraju da budu usklađeni sa regulatornim zahtjevima Uredbe Komisije (EZ) br. 2150/2005 o zajedničkim pravilima za fleksibilno korišćenje vazdušnog prostora.

Na nivou *EATMN*, menadžer mreže uspostavlja koordinaciju vojnih aktivnosti.

3.1.8. Član 11 stav 2 Pravilnika i član 4 stav 3 Priloga 1 Pravilnika

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

3.1.9. Član 11 stav 1 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 4 (d) Dijela A Priloga I Priloga 1 Pravilnika o detaljnim pravilima za implementaciju mrežnih funkcija u upravljanju vazdušnim saobraćajem („Službeni list CG“, broj 51/21).

3.1.10. 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* koordinator postupa u skladu sa odredbama Plana poboljšanja evropske mreže ruta (*ERNIP Part 4*), kojeg objavljuje menadžer mreže.

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

3.1.11. Član 5 stav 1 tačka a) Priloga 1 Pravilnika

Pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi podržava rad menadžera mreže na način što dostavlja podatke koji omogućavaju optimizaciju ukupne efikasnosti *EATMN*-a. Optimizacija ukupne efikasnosti *EATMN*-a se postiže kroz planiranje, koordinaciju i implementaciju dogovorenih *ATFM* mjera, uključujući i planove tranzicije za uvođenju značajnih poboljšanja u vazdušnom prostoru ili *ATM* sistema, procedure za loše vremenske prilike i dr., putem procesa zajedničkog donošenja odluka.

Strateško planiranje koje sprovodi menadžer mreže se sastoji od: prognoziranja potražnje u vazdušnom saobraćaju za naredni period, procjenjivanja gdje i kada će potražnja u vazdušnom saobraćaju vjerovatno prekoračiti raspoloživi kapacitet *ATC* sistema ili vrijednosti za praćenje i preduzimanja aktivnosti za rješavanje ovog disbalansa kroz:

- 1) dogovaranje sa *ANSP*-om da obezbijedi adekvatan kapacitet na potrebnom mjestu i u zahtijevanom periodu,
- 2) preusmjeravanje određenih saobraćajnih tokova (saobraćajni scenariji),
- 3) objavljivanje politika, procedura i opisa šema orijentacije saobraćaja putem *RAD*-a i
- 4) utvrđivanje potrebe za taktičkim *ATFM* mjerama.

S tim u vezi, pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi uspostavlja postupke kojima podržava rad menadžera mreže.

3.1.12. Član 5 stav 1 tačka c) Priloga 1 Pravilnika

NMOC zajedno sa lokalnim *FMP* uspostavlja procedure kojima omogućuje efikasnu primjenu i sprovođenje *ATFM* mjera u svim *ATFM* fazama.

Ukoliko takve *ATFM* mjere imaju širi uticaj na mrežu, menadžer mreže mora putem procesa zajedničkog odlučivanja da utvrdi prirodu *ATFM* mjera koje treba primijeniti.

Lokalni *FMP* primjenjuje uspostavljene procedure, kako bi obezbedio efikasnu primjenu i sprovođenje *ATFM* mjera.

3.1.13. Član 5 stav 1 tačka d) Priloga 1 Pravilnika

NMOC-om, u saradnji sa lokalnim *FMP* 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. Efekti ovih predloga o rerutiranja i scenariji usklađuju se sa *RAD*-om .

3.1.14. Član 12 stav 2 Pravilnika i član 5 stav 1 tačka e) Priloga 1 Pravilnika

Menadžer mreže i nacionalni *RAD* koordinator, 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 globalno smanjenje 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.

3.1.15. Član 6 st. 1 i 3 Priloga 1 Pravilnika

Kada potražnja u vazdušnom saobraćaju prekoračuje ili se predviđa da će prekoračiti kapacitet *ATC* sistema ili vrijednosti za praćenje, nadležna kontrola letenja, *FMP* ili *NMOC*, na način definisan Ugovorom o koordinaciji između *EUROCONTROL*, *NMOC* i *ACC*, pokreću koordinaciju o potrebi uvođenja mjera protoka saobraćaja.

Nadležna kontrola letenja obezbjeđuje da je odluci o primjeni i izvršenju *ATFM* mjera unutar oblasti nadležnosti nadležne kontrole letenja prethodila koordinacija između *NMOC*, *FMP* i nadležne kontrole letenja.

Ovaj proces se sprovodi po principima koji su utvrđeni za *CDM* koncept¹⁰.

Nakon što je izbor *ATFM* mjere za aerodrom, koja je dogovorena u koordinaciji nadležne kontrole letenja i operatera aerodroma, preko *FMP* koordinisana sa *NMOC*-om, ako je primjenljivo, *FMP* i *NMOC* koordiniraju donošenje odluka o primjeni i izvršenju *ATFM* mjera u oblasti nadležnosti *FMP*.

3.1.16. Član 6 stav 2 Priloga 1 Pravilnika

ARO-i potpomažu razmjenu informacija:

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

3.1.17. Član 6 stav 4 Priloga 1 Pravilnika

Nadležna kontrola letenja obavještava lokalni *FMP* o svim događajima koji imaju uticaja na kapacitet *ATC* sistema ili na potražnju u vazdušnom saobraćaju.

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

U slučajevima pojave događaja koji nisu predviđeni u skladu sa članom 9 Pravilnika (kritični događaji) a koji imaju uticaj na deklarirani kapacitet *ATC* sistema ili vrijednost za praćenje *ATC* sektora ili aerodroma, nadležna kontrola letenja i operator aerodroma, u saradnji sa *NMOC* i lokalnim *FMP*, utvrđuju postupak kojim se:

- 1) utvrđuje vrijednost smanjenog kapaciteta ili vrijednosti za praćenje posmatranog vazdušnog prostora ili aerodroma tokom zahtijevanog vremenskog perioda i
- 2) uređuje vraćanje u redovno stanje.

3.1.18. Član 6 stav 5 podstav 1 tač. a)-e) i h) Priloga 1 Pravilnika

Pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi je odgovoran da obezbijedi da *NMOC* ima sve podatke i informacije koje se zahtijevaju za svaku *ATFM* fazu kako bi se najefikasnije iskoristio raspoloživ

¹⁰ Za više detalja pogledati Poglavlje 4: *Collaborative Decision Making (CDM)*, u *ATFCM Users Manual*, izd. 26.0.

kapacitet ATC sistema i sproveo najdjelotvorniji *ATFM* plan, kao i podatke koji se odnose na realizaciju leta, između ostalih, stvarna vremena polijetanja i značajne devijacije od rute iz plana leta.

Nadležna kontrola letenja, 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 *ATFM* zadataka.

Pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi, 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-sletnih staza.

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

3.1.19. Član 6 stav 5 tač. f), g) i i) Priloga 1 Pravilnika

Pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi dostavlja *NM*-u neophodne podatke u vezi sa realizacijom letova slanjem poruka o toku leta (*CPR – Corellated Position Reports*), uključujući stvarno vrijeme polijetanja (*FSA – First System Activated*) i značajna odstupanja od rute koja je navedena u planu leta (*AFP – ATC Flight Proposal Message*).

3.1.20. Član 6 stav 6 tačka a) Priloga 1 Pravilnika

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

3.1.21. Član 6 stav 6 tačka b) Priloga 1 Pravilnika

Lokalni *FMP* je odgovoran za praćenje poštovanja *ATFM* slotova u okviru svoje oblasti nadležnosti i učestvuje u izradi i/ili je upoznat sa planom mjera za poboljšanje pridržavanja *ATFM* slotovima koji se dostavlja nacionalnom nadležnom organu.

Nadležna kontrola letenja je odgovorna za poštovanje *ATFM* slotova na odlaznom aerodromu. 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 za *ATC* aktivnosti i van koje vazduhoplov ne smije da poleti,
- 2) nadležna kontrola letenja obezbjeđuje svu moguću podršku operatorima vazduhoplova da ispoštuju *CTOT* ili da iskoordiniraju reviziju *CTOT*.

3.1.22. Član 6 stav 6 tačka c) Priloga 1 Pravilnika

Nadležna jedinica kontrole letenja na aerodromu polaska osigurava da:

- 1) postoji procedure kojima 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.

3.1.23. Član 6 stav 6 tačka d) Priloga 1 Pravilnika

Nadležna kontrola letenja na aerodromu polaska osigurava da se letovima kojima su planovi leta odbijeni ili suspendovani ne izdaje odobrenje za polijetanje.

3.1.24. Član 9 stav 3 Priloga 1 Pravilnika

Nadležna kontrola letenja osigurava da postoje odgovarajuće procedure kojima se omogućava 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.

3.1.25. Član 10 stav 1 podstav 1 Priloga 1 Pravilnika

NMOC izrađuje, održava i objavljuje planove za prevazilaženje vanrednih okolnosti (*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 *ATC* sistema i/ili značajnim poremećajem tokova saobraćaja.

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

3.1.26. Čl. 9 i 13 Pravilnika i član 10 stav 2 Priloga 1 Pravilnika

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

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

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 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 za vraćanje u redovno stanje.

Radi formalizacije njihovih međusobnih odnosa, pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi i operator aerodroma zaključuju sporazum o saradnji i koordinaciji kojim utvrđuju spisak sa mogućim kritičnim događajima, kao i njihov uticaj na operativno prihvatljiv kapacitet aerodroma tokom trajanja kritičnih događaja (nivo smanjenja kapaciteta aerodroma), postupke za vraćanje u redovno stanje i načine koordinacije radi prevazilaženja i/ili ublažavanja situacije koja utiče na kapacitet aerodroma.

U postupku planiranja specijalnog događaja, organizator obavještava Agenciju za civilno vazduhoplovstvo (u daljem tekstu: Agencija), nadležnu kontrolu letenja 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 nadležna kontrola letenja zajednički odlučuju o neophodnosti posebnog regulisanja protoka saobraćaja na aerodromu i/ili u vazdušnom prostoru.

Ukoliko operator aerodroma i nadležna kontrola letenja zakluče da je potrebno posebno regulisanje protoka saobraćaja o tome obavještavaju Agenciju.

Nadležna kontrola letenja 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.

3.1.27. Član 21 Pravilnika i član 11 stav 1 Priloga 1 Pravilnika

U slučaju kada je pridržavanje *ATFM* slotovima za polijetanje na aerodromu u toku godine 80% ili manje, pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi dostavlja Agenciji relevantne informacije o neusaglašenosti i plan mjera kojima će se obezbijediti pridržavanje *ATFM* slotovima za polijetanje na posmatranom aerodromu.

3.1.28. Član 22 Pravilnika i član 11 stav 2 Priloga 1 Pravilnika

Pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi dostavlja, na zahtjev Agencije, izvještaj o odobravanju polijetanja vazduhoplova sa odbijenim (*Rejected FPL*) ili suspendovanim (*Suspended FPL*) planovima leta, koji sadrži opis okolnosti i preduzetih radnji u vezi sa odobravanjem polijetanja

vazduhoplovu bez plana leta i odobravanjem polijetanja vazduhoplova kojima su planovi leta suspendovani.

U slučajevima kada nadležna kontrola letenja učestalo odobrava polijetanja vazduhoplovima sa odbijenim ili suspendovanim planovima leta, pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi preduzima odgovarajuće mjere u cilju smanjenja odobravanja polijetanja vazduhoplovima sa odbijenim ili suspendovanim planovima leta.

3.1.29. Član 13 Priloga 1 Pravilnika

Prije uvođenja značajnih promjena u *ATFM* sisteme i postupke, učesnici pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi u *ATFM* procesima postupaju u skladu sa svojim sistemom za upravljanje sigurnošću.

Učesnici pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi u *ATFM* procesima dužni su da budu adekvatno kvalifikovani i odgovarajuće osposobljeni prije uvođenja promjena u operativni rad.

3.1.30. Član 14 stav 1 tačka a) Priloga 1 Pravilnika

Osoblje pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi koje učestvuje u *ATFM* procesima mora biti upoznato sa odredbama Pravilnika o upravljanju protokom vazdušnog saobraćaja („Službeni list CG“, broj 118/21) i ovim uputstvom.

3.1.31. Član 24 st. 1-5 Pravilnika i član 14 stav 1 tačka b) Priloga 1 Pravilnika

Osoblje pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi koje učestvuje u *ATFM* procesima mora biti adekvatno obučeno i kvalifikovano, posebno po pitanjima poznavanja i primjene *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 pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi i koji, u potrebnom obliku, moraju biti usklađeni sa evropskim propisima, 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 *ATFM* funkcije, i to kroz:

- 1) početno osposobljavanje, koje obuhvata:
 - a) inicijalno (*ab initio*) osposobljavanje - uvodno osposobljavanje radi sticanja sveopšteg znanja za potrebe daljeg osposobljavanja, koje može biti dio osnovnog osposobljavanja,
 - b) osnovno osposobljavanje - teorijsko osposobljavanje i osposobljavanje pomoću računara/mreže radi sticanja neophodnih znanja u cilju osposobljavanja za rad na radnom mjestu,
 - c) osposobljavanje za rad na radnom mjestu - osposobljavanje pod odgovarajućim stručnim nadzorom u cilju osposobljavanja za samostalno obavljanje radnih zadataka;
- 2) dodatno osposobljavanje, u cilju:
 - a) specijalističkog osposobljavanja, odnosno osposobljavanja radi obavljanja naprednih *ATFM* analiza i primjena tehnika u cilju sticanja specijalističkih zvanja,
 - b) osposobljavanja za potrebe sprovođenja početnog i/ili kontinuiranog osposobljavanja i/ili osposobljavanja u cilju osvježanja znanja;
- 3) kontinuirano osposobljavanje / osposobavanje u cilju osvježanja znanja, koje čine:
 - a) osposobljavanje usljed dužih prekida u radu,
 - b) osposobljavanje u vezi sa najnovijim operativnim zahtjevima, novoprimijenjenim metodologijama/tehnologijama rada, primjenom neuobičajenih mjera i mjera za prevazilaženje vanrednih okolnosti (*contingency measures*), čija se dinamika sprovođenja određuje u zavisnosti od cilja osposobljavanja.

Prulažac usluga u vazdušnoj plovidbi o početnom i dodatnom osposobljavanju izdaje odgovarajuću potvrdu i vodi evidenciju o osposobljavanju osoblja lokalnog *FMP*-ja.

3.1.32. Član 10, čl. 11 stav 2 i 25 Pravilnika i član 14 stav 2 tač. a)-c) Priloga 1 Pravilnika

Pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi dužan je da za učesnike u *ATFM* procesima, lokalni *FMP* i nadležne kontrole letenja 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 u potrebnom obimu.

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

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

3.2. OPERATORI VAZDUHOPLOVA

3.2.1. Čl. 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 u vazdušnom saobraćaju 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 (*CTOT*) predmetnom 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 *CTOT*-a, odnosno u skladu sa *EOBT* koji je naveden 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 hitne medicinske evakuacije usljed životne ugroženosti,
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 smije kasniti u polijetanju. Koristi se isključivo u kombinaciji sa dopunskim statusnim indikatorom kojim se bliže najavljuje priroda i svrha leta, odnosno razlog za korišćenje *STS/ATFMX* statusnog indikatora. Dozvoljene su sljedeće kombinacije:

1. *STS/HUM ATFMX* – za let koji je angažovan u obavljanju humanitarnih akcija,
2. *STS/HOSP ATFMX* – za let kojeg su nadležne medicinske ustanove kvalifikovale kao hitan medicinski let,
3. *STS/STATE¹¹ ATFMX* – za let koji se, kao *IFR/GAT* saobraćaj, obavlja vojnim ili civilnim vazduhoplovom u vojne, carinske i policijske svrhe i 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,
5. *STS/ATFMX RMK/VACCINE* – za slučajeve kada operatori vazduhoplova utvrde da je let kojim se prevozi vakcina protiv zarazne bolesti COVID-19 kritičan.

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

¹¹ U skladu sa članom 2 stav 3 tačka a) Uredbe (EU) br. 2018/1139 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“/„državnog leta“ i civilnog vazduhoplova/leta, koji je tradicionalno bio zasnovan na registru upisa vazduhoplova (civilni ili vojni/državni) ili prirode vlasnika/operatora (privatni ili javni organ), nije relevantna.

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:

1. za let koji se obavlja radi zaštite ljudskog života koji može biti ugrožen ukoliko se let obavi sa kašnjenjem,
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 ministara u Vladi u zvaničnim misijama.

STS/ATFMX RMK/VACCINE kombinacija statusnih indikatora koristi se radi obezbjeđivanja sigurne i brze isporuke vakcina protiv zarazne bolesti COVID-19. Kritičnost prevoza vakcina protiv zarazne bolesti COVID-19 se utvrđuje u odnosu na karakteristike vakcine koja je primljena na prevoz, odnosno uticaja mogućeg *ATFM* kašnjenja u polijetanju na zahtjeve prevoza vakcine. Operator vazduhoplova je odgovoran za sprovođenje procjene rizika prevoza vakcine u skladu sa utvrđenim međunarodnim standardima i preporučenom praksom i uputstvima međunaordnih organizacija.

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*, posredstvom razmjene poruka preko *IFPS*, o bilo kojoj promjeni *EOBT* za više od 15 minuta.

U slučaju kada operator vazduhoplova nije u mogućnosti da ispoštuje dodijeljeni *CTOT* potrebno je da izmijeni *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 podnose plan leta (i pripadajuće poruke) *NMOC*-u, direktno ili preko *ARO*-a.

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 namjeravani profil leta.

Operator vazduhoplova treba da podnese plan leta najmanje tri sata prije procijenjenog vremena polaska. Ova obaveza se ne odnosi na letove koji se automatski izuzimaju od *ATFM* mjera.

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 *ATFM* mjere i zahtjeve u vezi sa razmjenama poruka i
2. tekuće *ATFM* mjere (npr.: posebne mjere koje su primjenljive posmatranog dana, kao što su dodijeljeni *ATFM* slot za polijetanje ili suspendovani 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 posljednjeg podnijetog *EOBT*-ja, za polijetanje sa aerodroma koji nije predmet *ATFM* mjere, taj plan leta izmijeni ili da podnose novi plan leta a prethodni poništi, koje god je primjenljivo.

3.2.6. Član 7 stav 4 Priloga 1 Pravilnika

Kao odgovor na suspendovni plan leta, operator vazduhoplova mora da ažurira *EOBT* ili da poništi posljedni podnijet plan leta, u slučaju da otkazuje let.

Suspendovanom planu leta za koji je operator vazduhoplova ažurirao *EOBT*, *NMOC* će ukinuti suspenziju ili dodijeliti (novi) *ATFM* slot 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 5 Priloga 1 Pravilnika

Operator vazduhoplova dužan je da, na zahtjev Agencije, dostavi detalje o okolnostima koje su uticale da započne let bez prihvaćenog plana leta (nedostajući planovi leta; *Missing FPL*) ili da je imao više planova leta za isti obavljeni let (višestruki planovi leta; *Multiple FPLs*), kao i da preduzima neophodne mjere u cilju smanjenja broja ovakvih događaja.

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 *ATFM* 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 protokom vazdušnog saobraćaja („Službeni list CG“, broj 118/21) 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 primjene *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 evropskim propisima, 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 *ATFM* funkcije, i to kroz:

- 1) početno osposobljavanje, koje obuhvata:
 - a) inicijalno (*ab initio*) osposobljavanje - uvodno osposobljavanje radi sticanja sveopšteg znanja za potrebe daljeg osposobljavanja, koje može biti dio osnovnog osposobljavanja,
 - b) osnovno osposobljavanje - teorijsko osposobljavanje i osposobljavanje pomoću računara/mreže radi sticanja neophodnih znanja za oblast *ATFM* u cilju osposobljavanja za rad na radnom mjestu,
 - c) osposobljavanje za rad na radnom mjestu - osposobljavanje pod odgovarajućim stručnim nadzorom u cilju osposobljavanja za oblast *ATFM* za samostalno obavljanje radnih zadataka;
- 2) dodatno osposobljavanje, u cilju:

- a) specijalističkog osposobljavanja, odnosno osposobljavanja radi obavljanja naprednih *ATFM* analiza i primjena tehnika u cilju sticanja specijalističkih zvanja,
 - b) osposobljavanja za potrebe sprovođenja početnog i/ili kontinuiranog osposobljavanja i/ili osposobljavanja u cilju osvježanja znanja;
- 3) kontinuirano osposobljavanje / osposobavanje u cilju osvježanja znanja, koje čine:
- a) osposobljavanje usljed dužih prekida u radu,
 - b) osposobljavanje u vezi sa najnovijim operativnim zahtjevima, novoprimjenjenim metodologijama/tehnologijama rada, primjenom neuobičajenih mjera i mjera za prevazilaženje vanrednih okolnosti (*contingency measures*), čija se dinamika sprovođenja određuje u zavisnosti od cilja osposobljavanja.

Za početno i dodatno osposobljavanje, operator vazduhoplova izdaje odgovarajuću potvrdu.

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

3.2.14. Čl. 10 i 25 Pravilnika i član 14 stav 2 tač. a) i c) Priloga 1 Pravilnika

Operator vazduhoplova 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 u potrebnom obimu.

Operativni priručnici ili procedure moraju biti usaglašeni sa unutrašnjim postupcima operatora vazduhoplova, dostupni izvršiocima u *ATFM* 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. Čl. 5, 7, 8 i 9 Pravilnika

Utvrđivanje vrijednosti kapaciteta aerodroma je regulatorni zahtjev i podržava se kvalitativnom analizom mogućnosti prihvata vazdušnog saobraćaja, bez ugrožavanja sigurnosti i bezbjednosti, i koja se adekvatno dokumentuje i periodično preispituje. 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 potrebe¹².

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 cjelina koja služi za prihvatanje i otpremu putnika sa ciljem realizacije prevoza od odredišta do destinacije – zavisao 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. Kapacitet aerodroma je, na osnovu toga, operativno prihvatljiv kapacitet aerodroma.

¹² 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 postavljaju. Jasno je da kapacitet predstavlja jednu 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. Prema dokumentu Kapacitet aerodroma (*Airport Capacity*, Luchtvaartfeiten.nl (2016), objavljeno na: http://www.aviationfacts.eu/uploads/thema/file_en/57cd346e70726f15bd000000/Airport_Capacity_final.pdf), 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 i to različitim vrstama kapaciteta. Odredivši ograničavajući element, definicija kapaciteta aerodroma može podrazumijevati tehnički kapacitet, prihvatljiv kapacitet i/ili dozvoljeni kapacitet.

Tehnički kapacitet je definisan kao maksimalan broj vazduhoplova ili putnika koji se mogu oplužiti u određenom vremenskom periodu kada postoji neprekidna potražnja u vazdušnom saobraćaju. 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.

Prihvatljiv 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 u vazdušnom saobraćaju 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.

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 kretanja na čas, dostavlja 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 nadležna kontrola letenja 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.

Radi formalizacije njihovih međusobnih odnosa, operator aerodroma i nadležna kontrola letenja zaključuju sporazum o saradnji i koordinaciji kojim utvrđuju spisak sa mogućim kritičnim događajima, kao i njihov uticaj na operativno prihvatljiv kapacitet aerodroma tokom trajanja kritičnih događaja (nivo smanjenja kapaciteta aerodroma), postupke za vraćanje u redovno stanje i načine koordinacije radi prevazilaženja i/ili ublažavanja situacije koja utiče na kapacitet aerodroma.

3.3.2. Član 8 stav 1 Priloga 1 Pravilnika

Operator aerodroma utvrđuje postupke kako bi procijenio uticaj planirane promjene ili događaja na kapacitet kontrole letenja ili potražnju za vazdušnim saobraćajem. Takvi postupci se primjenjuju na strateškom, pretaktičkom i taktičkom nivou.

Operator aerodroma osigurava da su *NMOC*, lokalni *FMP* i nadležna kontrola letenja blagovremeno informisani 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 nadležne kontrole letenja ili preko obije jedinice, o svim događajima koji mogu uticati na kapacitet kontrole letenja

ili na potražnju u vazdušnom saobraćaju. Operator aerodroma mora informisati lokalni *FMP* i nadležnu kontrolu letenja, ukoliko je obavještanje *NMOC*-a izvršeno direktno.

3.3.3. Član 9 stav 1 Priloga 1 Pravilnika

NM, u bliskoj saradnji sa lokalnim *FMP*-jem, osigurava da su procedure i sistemi uspostavljeni i održavani (uključujući relevantne adrese i prihvatljiva sredstva komunikacije), kako bi se omogućilo blagovremeno dostavljanje prihvaćenog plana leta koordinatoru slotova aerodroma ili upravljačko tijelo aerodroma odlaska i/ili dolaska, na njegov zahtjev.

Aerodromski koordinatori 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.

Aerodromski koordinatori slotova i upravljačko tijelo aerodroma koji žele da primaju prihvaćene planove leta moraju da dostave *NM*-u tačne adrese, kao i sve druge neophodne informacije.

3.3.4. Član 9 stav 3 Priloga 1 Pravilnika

Operator aerodroma i koordinatori aerodromskih slotova, ukoliko postoje, osiguravaju da postoje odgovarajuće procedure za olakšano izvješćavanje 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 nadležna kontrola letenja zajednički odlučuju o neophodnosti posebnog regulisanja protoka saobraćaja na aerodromu i/ili u vazdušnom prostoru.

Ukoliko operator aerodroma i nadležna kontrola letenja zaključuje da je potrebno posebno regulisanje protoka saobraćaja, dužni su da o tome obavijeste Agenciju.

Nadležna kontrola letenja 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 st. 1 i 2 tač. a)-c) Priloga 1 Pravilnika

Osoblje saobraćajnog centra operatora aerodroma mora biti adekvatno obučeno i kvalifikovano, posebno po pitanjima poznavanja i primjene *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 evropskim propisima, 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 *ATFM* funkcije, i to kroz:

- 1) početno osposobljavanje, koje obuhvata:
 - a) inicijalno (*ab initio*) osposobljavanje - uvodno osposobljavanje radi sticanja sveopšteg znanja za potrebe daljeg osposobljavanja, koje može biti dio osnovnog osposobljavanja,
 - b) osnovno osposobljavanje - teorijsko osposobljavanje i osposobljavanje pomoću računara/mreže radi sticanja neophodnih znanja u cilju osposobljavanja za rad na radnom mjestu,
 - c) osposobljavanje za rad na radnom mjestu - osposobljavanje pod odgovarajućim stručnim nadzorom u cilju osposobljavanja za samostalno obavljanje radnih zadataka;
- 2) dodatno osposobljavanje, u cilju:
 - a) specijalističkog osposobljavanja, odnosno osposobljavanja radi obavljanja naprednih *ATFM* analiza i primjena tehnika u cilju sticanja specijalističkih zvanja,
 - b) osposobljavanja za potrebe sprovođenja početnog i/ili kontinuiranog osposobljavanja i/ili osposobljavanja u cilju osvježavanja znanja;
- 3) kontinuirano osposobljavanje / osposobavanje u cilju osvježavanja znanja, koje čine:
 - a) osposobljavanje usljed dužih prekida u radu,
 - b) osposobljavanje u vezi sa najnovijim operativnim zahtjevima, novoprimjenjenim metodologijama/tehnologijama rada, primjenom neuobičajenih mjera i mjera za

prevazilaženje vanrednih okolnosti (*contingency measures*), čija se dinamika sprovođenja određuje u zavisnosti od cilja osposobljavanja.

Za početno i dodatno osposobljavanje organizacija za stručno osposobljavanje operatora aerodroma izdaje odgovarajuću potvrdu.

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 u potrebnom obimu.

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 13 Priloga 1 Pravilnika

Prije uvođenja značajnih promjena u *ATFM* 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, nadležnu kontrolu letenja i operatora aerodroma o namjeri organizovanja specijalnog događaja i o njegovim razmjerama.

Na osnovu dostavljenih informacija o planiranom specijalnom događaju, operator aerodroma i nadležna kontrola letenja, koja po potrebi uključuje i druge organizacione jedinice pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, zajednički odlučuju o neophodnosti posebnog regulisanja protoka saobraćaja na aerodromu i/ili u vazdušnom prostoru.

Ukoliko upravljačko tijelo aerodroma i nadležna kontrola letenja zaključe da je potrebno posebno regulisanje protoka saobraćaja, o tome obavještavaju Agenciju

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

4. DRUGI SUBJEKTI/ORGANI KOJI POSREDNO UČESTVUJU ILI SU PREDMET UPRAVLJANJA PROTOKOM VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA

4.1. 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 i utvrđeni su u Pravilniku. Ovi postupci su usklađeni sa *NMOC*-om i objavljeni su u nacionalnom *AIP*-u.

Imajući u vidu da operator vazduhoplova od naručioca prevoza može dobiti poseban zahtjev da upotrijebi pojedini statusni indikator kojim se ostvaruje automatsko izuzeće od *ATFM* slotova za polijetanje, podnosilac takvog zahtjeva utvrđuje adekvatnu formu obrasca za podnošenje zahtjeva operatoru vazduhoplova. Ovo se odnosi prije svega na realizaciju letova kojima se obavlja hitna medicinska evakuacija usljed životne ugroženosti i hitnih medicinskih letova, odnosno zahtjev nadležne medicinske ustanove za realizaciju leta sa jednim od sljedećih statusnih indikatora:

1. *STS/MEDEVAC* – za letove kojima se obavlja hitna medicinska evakuacija usljed životne ugroženosti,
2. *STS/HOSP ATFMX* – za let kojeg su nadležne medicinske ustanove kvalifikovale kao hitan medicinski let (vid. 3.2.1).

4.2. 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, nadležnu kontrolu letenja i operatora aerodroma o namjeri organizovanja specijalnog događaja i o njegovim razmjerama.