

ODLUKU

O AUTORIZACIJI PLOVILA ZA RIBOLOV IGLUNA
(*Xiphias Gladius*) U 2023. GODINI

I.

Ovom Odlukom autoriziraju se plovila za ribolov igluna (*Xiphias gladius*) u 2023. godini na temelju uvjeta i kriterija propisanih Pravilnikom o ribolovnim mogućnostima i ribolovu igluna (*Xiphias gladius*) (»Narodne novine«, br. 36/23) (u daljnjem tekstu: Pravilnik).

II.

Sukladno točki I. ove Odluke, pravo na korištenje državne kvote u ribolovu igluna (*Xiphias gladius*) plutajućim parangalom ostvaruju sljedeća plovila s individualnim kvotama po plovilu:

Redni broj	CFR broj plovila	Registarska oznaka ili ime plovila	Individualna kvota (kg)
1.	HRV000001052	100101-CT	1.592
2.	HRV000001684	103152-VD	1.441
3.	HRV000002471	12-CT	959
4.	HRV000000905	155-CT	1.758
5.	HRV000001028	156-CT	1.362
6.	HRV0000016180	179674-KŽ	3.216
7.	HRV0000016892	205-KŽ	1.978
8.	HRV000001409	211112-VD	1.303
9.	HRV000002127	215-KŽ	1.941
10.	ITA0000019188	244-KŽ	6.661
11.	HRV0000016903	251480-SO	1.095
12.	HRV0000017295	256076-KŽ	5.257
13.	HRV0000001790	341-CT	1.901
14.	HRV0000001354	563-VD	2.499
15.	HRV0000001481	56-TG	3.834
16.	HRV0000016231	576-DB	4.317
17.	HRV0000016154	999-VD	1.370
18.	HRV000001347	KRALJICA MIRA	1.571
19.	HRV0000016003	1103-ŠB	695
20.	HRV0000017530	199-SR	1.250

III.

Sukladno točki I. ove Odluke, pravo na korištenje državne kvote u ribolovu igluna (*Xiphias gladius*) panulom i/ili odmetom po olimpijskom principu s maksimalnom ulovnom količinom po plovilu do 200 kg ostvaruju sljedeća plovila:

Redni broj	CFR broj plovila	Registarska oznaka ili ime plovila
1.	HRV0000000265	675-VD
2.	HRV0000001002	8-TP
3.	HRV0000001347	KRALJICA MIRA
4.	HRV0000001354	563-VD
5.	HRV0000001609	700-VD
6.	HRV0000001900	151-MU
7.	HRV0000002120	212-TI
8.	HRV0000003570	755-VD
9.	HRV00000016149	1463-BG
10.	HRV00000016231	576-DB
11.	HRV00000016903	251480-SO

12.	HRV0000002739	241427-RŠ
13.	HRV0000017080	403-TI
14.	HRV0000017295	256076-KŽ

IV.

Plovila iz točaka II. i III. ove Odluke ribolov smiju obavljati sukladno odredbama Pravilnika od dana izdavanja Odobrenja kojima se ona autoriziraju za ribolov igluna.

V.

Ova Odluka stupa na snagu prvoga dana od dana objave u »Narodnim novinama«.

Klasa: 324-03/23-01/46

Urbroj: 525-12/717-23-1

Zagreb, 5. travnja 2023.

Ministrica poljoprivrede
Marija Vučković, v. r.

MINISTARSTVO MORA,
PROMETA I INFRASTRUKTURE

681

Na temelju članka 142. točke 6. Zakona o zračnom prometu (»Narodne novine«, br. 69/09, 84/11, 54/13, 127/13 i 92/14) te članka 38. stavka 3. Zakona o sustavu državne uprave (»Narodne novine«, broj 66/19) ministar mora, prometa i infrastrukture, uz prethodnu suglasnost ministra vanjskih i europskih poslova, donosi

PRAVILNIK

O OBLIKOVANJU I UTVRĐIVANJU NAČINA,
POSTUPAKA I DRUGIH UVJETA ZA SIGURNO
UZLIJETANJE I SLIJETANJE ZRAKOPLOVADIO PRVI
OPĆE ODREDBE

Opseg i cilj

Članak 1.

(1) Ovim Pravilnikom propisuje se oblikovanje i način utvrđivanja postupaka i drugih uvjeta za sigurno uzlijetanje i slijetanje zrakoplova (u daljnjem tekstu: letačkih postupaka), kriteriji i posebni zahtjevi za oblikovanje letačkih postupaka te procedura odobrenja i objave letačkih postupaka.

(2) Ovaj Pravilnik odnosi se na sve subjekte koji su uključeni u oblikovanje, dokumentiranje i validaciju letačkih postupaka kao i na Hrvatsku agenciju za civilno zrakoplovstvo (u daljnjem tekstu: Agencija) kao nacionalno nadzorno tijelo nadležno za odobravanje letačkih postupaka.

(3) Ovim Pravilnikom također se propisuju zahtjevi za izradu vizualnih letačkih postupaka, izdavanje suglasnosti od strane pružatelja usluga u zračnoj plovidbi te odobrenja od strane Agencije.

Provedba EU propisa

Članak 2.

Ovim Pravilnikom osigurava se provedba Provedbene uredbe Komisije (EU) 2017/373 od 1. ožujka 2017. o utvrđivanju zajednič-

kih zahtjeva za pružatelje usluga upravljanja zračnim prometom/ pružatelje usluga u zračnoj plovidbi i drugih mrežnih funkcija za upravljanje zračnim prometom i za njihov nadzor, o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 482/2008 i provedbenih uredbi (EU) br. 1034/2011, (EU) br. 1035/2011 i (EU) 2016/1377 te o izmjeni Uredbe (EU) br. 677/2011 (Tekst značajan za EGP) (SL L 62, 8. 3. 2017), kako je zadnji put izmijenjena i dopunjena Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2022/938 od 26. srpnja 2022. o izmjeni Provedbene uredbe (EU) 2017/373 u pogledu zahtjeva za katalog zrakoplovnih podataka i objavljivanje zrakoplovnih podataka (SL L 209, 10. 8. 2022.) te Provedbene uredbe Komisije (EU) 2018/1048 od 18. srpnja 2018. o utvrđivanju zahtjeva uporabe zračnog prostora i operativnih postupaka za navigaciju temeljenu na performansama (SL L 189, 26. 7. 2018.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) 2018/1048).«

Pojmovi

Članak 3.

U smislu ovoga Pravilnika pojedini pojmovi imaju sljedeće značenje:

1. Instrumentalni letački postupak – ILP (*instrument flight procedure – IFP*): skup unaprijed utvrđenih letačkih manevara čija je svrha da ih pilot slijedi, a objavljeni su u elektroničkom, tiskanom i/ili digitalnom obliku. Letački postupak se obavlja u skladu s pravilima instrumentalnog letenja (IFR)

2. Navigacija temeljena na performansama (PBN): prostorna navigacija koja se temelji na zahtjevima u pogledu performanse za zrakoplove koji operiraju na ATS zračnoj liniji s postupkom instrumentalnog prilaženja ili u određenom zračnom prostoru

3. Pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka: pružatelj usluga u zračnoj plovidbi koji pruža usluge oblikovanja, dokumentiranja, validacije, održavanja i periodičnog preispitivanja letačkih postupaka nužne za sigurnost, regularnost i učinkovitost zračne plovidbe te ako je potrebno šalje letačke postupke na odobrenje nadležnom tijelu prije uvođenja i upotrebe

4. Putna navigacijska točka – određena geografska lokacija koja se upotrebljava za određivanje rute prostorne navigacije ili putanje leta zrakoplova koji koristi prostornu navigaciju. Putne navigacijske točke se određuju kao:

a) točke neobaveznog preleta (*fly-by waypoint*) – putna navigacijska točka za koju je potreban prethodni zaokret kako bi se omogućilo tangencijalno spajanje sa sljedećim segmentom na ruti ili postupku, ili

b) točke obvezatnoga preleta (*fly-over waypoint*) – putna navigacijska točka na kojoj se započinje zaokret kako bi se omogućilo spajanje sa sljedećim segmentom na ruti ili postupku

5. Standardni instrumentalni odlazak (SID) – zadana ruta za odlazak prema pravilima instrumentalnog letenja koja povezuje aerodrom ili pojedinačnu uzletno-sletnu stazu aerodroma s određenom značajnom točkom, koja je obično na zadanoj ruti ATS-a, od koje počinje faza leta na ruti

6. Standardni instrumentalni dolazak (STAR) – zadana ruta za dolazak u skladu s pravilima instrumentalnog letenja koja povezuje značajnu točku, obično na ruti ATS-a, s točkom od koje može početi objavljeni postupak instrumentalnog prilaženja

7. Tehnika neprekinutog snižavanja – (*Continuous Descent Operations – CDO*): operacija, omogućena dizajnom zračnog prostora, dizajnom ILP i ATC-om, u kojoj dolazeći zrakoplov kontinuirano snižava, u najvećoj mogućoj mjeri, koristeći minimalni potisak mo-

tora, idealno u konfiguraciji s malim otporom, prije konačne točke prilaza

8. Tehnika neprekinutog penjanja (*Continuous Climb Operations – CCO*) – operacija, omogućena dizajnom zračnog prostora, dizajnom ILP i ATC-om, u kojoj se odlazeći zrakoplov kontinuirano penje, u najvećoj mogućoj mjeri, korištenjem optimalnog potiska motora za penjanje i brzinama penjanja do postizanja razine krstarenja

9. VFR let (*VFR flight*): let koji se obavlja prema pravilima vizualnog letenja (*Visual Flight Rules*).

Kratice

Članak 4.

U smislu ovoga Pravilnika pojedine kratice imaju sljedeće značenje:

1. APV (*approach procedure with vertical guidance*): postupak prilaženja s vertikalnim vođenjem

2. CCO (*Continuous Climb Operations*): tehnika neprekinutog penjanja

3. CDO (*Continuous Descent Operations*): tehnika neprekinutog snižavanja

4. FAF (*final approach fix*): preletišta završnog prilaženja

5. FRA (*Free Route Airspace*): zračni prostor slobodnog letenja

6. GNSS (*Global Navigation Satellite System*): globalni navigacijski satelitski sustav

7. IAF (*initial approach fix*): preletišta početnog prilaženja

8. IFR (*instrument flight rules*): pravila instrumentalnog letenja

9. ILP Instrumentalni letački postupak

10. MAPt (*missed approach point*): točka neuspjelog prilaženja

11. NAVAID (*Navigation aid*): Radionavigacijsko sredstvo

12. PBN – (*Performance-based Navigation*): navigacija temeljena na performansama zrakoplova

13. SID – Standardni instrumentalni odlazak

14. STAR – Standardni instrumentalni dolazak

Referentni dokumenti za oblikovanje i utvrđivanje ILP

Članak 5.

(1) Pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka mora implementirati standarde te mora primjenjivati obvezujuće odredbe zadnjih važećih izdanja sljedećih dokumenata:

1. ICAO Doc 8168 (VOL I, II, III) Procedure za usluge u zračnoj plovidbi – Operacije zrakoplova (PANS-OPS) (ICAO Doc 8168 *Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations* (PANS-OPS))

2. ICAO Doc 9368 – Priručnik za izradu postupaka za instrumentalno letenje (*Instrument Flight Procedure Construction Manual*)

3. ICAO Doc 9371 – Priručnik s predlošcima za postupak čekanja, povratni i produženi postupak (*Template Manual for Holding, Reversal and Racetrack Procedures*)

4. ICAO Doc 9274 – Priručnik o korištenju programa Model rizika od kolizije (CRM) za ILS operacije (*Manual on the Use of the Collision Risk Model (CRM) for ILS Operations*)

5. ICAO Doc 9365 – Priručnik za operacije u svim vremenskim uvjetima (*All Weather Operations Manual*)

6. ICAO Doc 9613 – Priručnik o navigaciji temeljenoj na performansama (*Performance Based Navigation Manual*) – Svezak I Smjernice o konceptu i implementaciji (*Volume I Concept and Im-*

plementation Guidance), i Svezak II Implementacija RNAV-a i RNP-a (*Volume II Implementing RNAV and RNP*)

7. ICAO Doc 9881 – Smjernice za pružanje elektroničkih informacija o terenu, preprekama i informacija za izradu karata aerodroma (*Guidance for Electronic terrain, obstacle and aerodrome mapping information*)

8. ICAO Doc 9905 – Priručnik za izradu postupaka zahtijevane navigacijske sposobnosti za koju se traži odobrenje (*Required Navigation Performance Authorization Required (RNP AR) Procedure Design Manual*)

9. ICAO Doc 9906 Vol 1 – Vol 6 – Priručnik za osiguranje kvalitete pri izradi letačkih postupaka (*Quality Assurance Manual for Flight Procedure Design*)

10. ICAO Doc 9573 – RNAV operacije (*RNAV Operations*)

11. ICAO Doc 9674 – Priručnik svjetskog geodetskog sustava 1984 (WGS 84) (*World Geodetic System 1984 (WGS 84) Manual*)

12. ICAO Doc 8697 – Priručnik za zrakoplovne karte (*Aeronautical Chart Manual*)

13. ICAO Doc 9829 – Smjernice o uravnoteženom pristupu upravljanju bukom zrakoplova (*Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management*)

14. ICAO Aneks 2 Pravila letenja (*ICAO Annex 2 Rules of the Air*)

15. ICAO Aneks 4 Zrakoplovne karte (*ICAO Annex 4 Aeronautical Charts*)

16. ICAO Aneks 5 Mjerne jedinice (*ICAO Annex 5 Units of Measurement*)

17. ICAO Aneks 6 Operacije zrakoplova (*ICAO Annex Aircraft Operations*)

18. ICAO Aneks 10 Radio navigacijski uređaji (*ICAO Annex 10 Radio Navigation Aids*)

19. ICAO Aneks 11 Usluge u zračnom prometu (*ICAO Annex 11 Air Traffic Services*)

20. ICAO Aneks 14 Svezak I Aerodromi (*ICAO Annex 4 Volume I Aerodromes*)

21. ICAO Aneks 14 Svezak II Helidromi (*ICAO Annex 4 Volume II Heliports*)

22. ICAO Aneks 15 Usluge zrakoplovnog informiranja (*ICAO Annex 15 Aeronautical Information Services*)

23. ICAO Aneks 16 Buka zrakoplova (*ICAO Annex 16 Aircraft Noise*)

24. ICAO Aneks 19 Upravljanje sigurnošću (*ICAO Annex 19 Safety Management*)

(2) Ako pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka ima potrebu odstupiti od standarda iz stavka 1. ovoga članka, mora izraditi procjenu utjecaja na sigurnost te o tome mora pribaviti pozitivno mišljenje Agencije.

(3) Sva odstupanja od standarda iz stavka 2. ovoga članka moraju biti publicirana u Zborniku zrakoplovnih informacija unutar dijela GEN 1.7.

Opće odredbe za instrumentalne letačke postupke (ILP)

Članak 6.

(1) Oblikovanje, dokumentiranje, validacija, održavanje i periodično preispitivanje letačkih postupaka (ILP) moraju biti u skladu s primjenjivim EU propisima i odredbama ovoga Pravilnika. Time se osigurava da su svi objavljeni ILP koje su namijenjeni za uporabu

od strane operatora zrakoplova u uvjetima IFR unutar FIR Zagreb, u skladu sa definiranim kriterijima i zahtjevima ICAO.

(2) Pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka mora osigurati sustavnu provjeru kvalitete podataka koja će osigurati da je svaki ILP siguran za upotrebu. Sustav koji će jamčiti sigurnost upotrebe ILP mora se sastojati od kontinuiranih pregleda, provjera, koordinacije te vrednovanja putem pregleda, verifikacije i validacije ključnih pokazatelja.

(3) U interesu sigurnosti zračnog prometa te u cilju smanjenja mogućnosti pogreške, pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka mora na dosljedan način implementirati i provoditi ICAO Doc 8168 Vol 2 i ICAO Doc 9906 Vol 1 – Vol 6 te mora koristiti svoje propisane procese koji će pridonijeti smanjenju rizika nastajanja pogrešaka.

(4) Pružatelj usluga mora utvrditi pogreške koje se potencijalno mogu pojaviti prije nego što one imaju utjecaj na sigurnost i osigurati kontinuirano poboljšanje procesa oblikovanja i utvrđivanja ILP kako bi se uklonile i/ili smanjile buduće pogreške.

(5) Propisani proces oblikovanja i utvrđivanja ILP mora biti u skladu sa načelnom shemom iz Dodatka 1 koji je sastavni dio ovoga Pravilnika.

(6) Osiguranje sustava kontrole kvalitete iz stavka 2. ovoga članka pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka će implementirati ICAO Doc 9906 Vol 1 – Vol 6 – Priručnik za osiguranje kvalitete pri izradi letačkih postupaka (*Quality Assurance Manual for Flight Procedure Design*).

Vrste ILP

Članak 7.

ILP se oblikuju i utvrđuju kao konvencionalni i PBN letački postupci za:

1. instrumentalni odlazak (*SID procedure*)
2. instrumentalni dolazak (STAR)
3. instrumentalno prilaženje (*instrument approach procedure*) koje može biti precizno i neprecizno prilaženje
4. postupak čekanja (*holding procedures*)
5. ILP za vizualno manevriranje – kruženje sa propisanim smjerovima (*visual manoeuvring – circling with prescribed track*) ili bez propisanih smjerova i
6. PinS.

Vrste karata

Članak 8.

Pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka mora u skladu s potrebama i zahtjeva ICAO Aneksa 4 oblikovati i utvrđivati sljedeće karte:

1. Karta standardnih instrumentalnih odlazaka (*Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO*)
2. Karta standardnih instrumentalnih dolazaka (*Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO*)
3. Karta instrumentalnog prilaženja (*Instrument Approach Chart – ICAO*)
4. Karta vizualnog manevriranja-kruženja s propisanim smjerovima (*Visual Manoeuvring – Circling With Prescribed Tracks Chart (IFR)*)
5. Karta vizualnog prilaženja (*Visual Approach Chart*)
6. Karte vizualnih operacija (*Visual Operation Chart*)

7. Karte ATC minimalnih visina nadzora (*ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO*) i

8. Rutne karte.

Nazivi putnih navigacijskih točaka

Članak 9.

(1) Nazivi putnih navigacijskih točaka (*Waypoint*) definirani su u skladu s ICAO Annex 11, prema principima sadržanim u ICAO Doc. 8168 *Volume II* (PANS-OPS Vol II) i prema ARINC Specifikaciji 424: određuju se prema sljedećem:

1. Petoslovni naziv točke (*Five-letter name-code*, 5LNC) ili identifikator navigacijskog uređaja primjenjuju se kod:

- a) STAR početne točke (dio rutne mreže)
- b) preletišta početnog prilaženja (*Initial Approach Fix*, IAF)
- c) preletišta završnog prilaženja (*Final Approach Fix*, FAF) i
- d) preletišta petlje čekanja u postupku neuspjelog prilaženja (*Missed approach holding fix*, MAHF).

2. Slovno-brojčani naziv točke (engl. *Five-alphanumeric name-code*):

a) sastoji se od tri broja i dva abecedna slova koja su preuzeta od oznake aerodroma

b) primjenjuje se jedino u terminalnom zračnom prostoru i

c) primjenjuje se na dolaznim (engl. *Standard Arrival*, STAR) i instrumentalnim postupcima prilaženja (engl. *Instrument Approach Procedures*), koji nisu imenovani petoslovnim nazivom točke ili identifikatorom navigacijskog uređaja.

3. Dvoslovna »RW« oznaka iza koje slijede dva broja primjenjuje se na točku neuspjelog prilaženja (engl. *Missed Approach Point*, MAPt) na poziciji praga uzletno sletne staze

(2) Nazivi putnih navigacijskih točaka iz stavka 1. točka 2. ovoga članka propisani su kao terminalne putne navigacijske točke u Zborniku zrakoplovnih informacija, a nadležna kontrola zračnog prometa ne bi trebala koristiti te točke u bilo kakvom usmjeravanju zrakoplova s rutne mreže u terminalni zračni prostor.

(3) Putna navigacijska točka opisana kao »*IAF on ATC authorization only*« koristit će se u svrhu prijelaznih postupaka prilaženja (tj. određivanja redoslijeda) i jedino prema odobrenju nadležne kontrole zračnog prometa.

(4) Prilikom upotrebe putne navigacijske točke iz stavka 3. ovoga članka koristi se standardna ICAO radio telefonska komunikacija prema važećim postupcima za obavljanje govorne komunikacije objavljenoj u okružnici zrakoplovnih informacija (AIC).

DIO DRUGI

POSEBNI ZAHTEVI ZA OBLIKOVANJE I UTVRĐIVANJE INSTRUMENTALNIH LETAČKIH POSTUPAKA PROSTORNE NAVIGACIJE I POSTUPAKA TEMELJENIH NA SPOSOBNOSTIMA ZRAKOPLOVA

Implementacija PBN

Članak 10.

(1) Za svaki aerodrom koji ima instrumentalnu uzletno-sletnu stazu (*instrument runway*) mora se implementirati APV postupak prilaženja u skladu s Uredbom (EU) 2018/1048 i Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2021/116 o uspostavi Prvog zajedničkog projekta za potporu provedbi europskoga glavnog plana upravljanja zračnim prometom predviđenog Uredbom (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 36, 2. 2. 2021.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) 2021/116) te ATM Master planom.

(2) PBN tranzicijski plan izrađuje se i donosi u skladu s Uredbom (EU) 2018/1048.

PBN tranzicijski plan

Članak 11.

(1) PBN tranzicijski plan donosi ministarstvo nadležno za poslove prometa na prijedlog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi koji je dužan o istom prethodno pribaviti mišljenje Nacionalnog povjerenstva za upravljanje zračnim prostorom.

(2) PBN tranzicijski plan mora se temeljiti na Priručniku ICAO o navigaciji temeljenoj na performansama zrakoplova (Doc. 9613) i Uredbi (EU) 2018/1048.

(3) PBN tranzicijski plan mora predstavljati strateški pristup kratkoročnom, srednjoročnom i dugoročnom uvođenju odgovarajuće navigacijske specifikacije u cilju ispunjavanja budućih operativnih zahtjeva korisnika zračnog prostora i ekoloških zahtjeva uz istovremeno povećanje sigurnosti i kapaciteta zračnog prometa.

Navigacija temeljena na performansama zrakoplova (PBN)

Članak 12.

(1) PBN se oslanja na korištenje prostorne navigacije i sastoji se od sljedeće tri komponente:

- a) navigacijska primjena
- b) navigacijska specifikacija i
- c) navigacijska infrastruktura.

(2) Navigacijska primjena podrazumijeva korištenje navigacijske specifikacije i pripadajuće navigacijske infrastrukture za ATS rute, postupke instrumentalnog prilaza i/ili volumena definiranog zračnog prostora u skladu s konceptom zračnog prostora.

(3) Navigacijska specifikacija (*navigation specification*) predstavlja skup zahtjeva u odnosu na zrakoplove i letačku posadu zrakoplova koji su potrebni za obavljanje navigacije temeljene na performansama zrakoplova unutar nekog definiranog zračnog prostora.

(4) Vrste navigacijskih specifikacija su sljedeće:

1. RNAV specifikacija: navigacijska specifikacija temeljena na prostornoj navigaciji koja ne uključuje zahtjev za funkcije nadzora performansi i uzbunjivanja, označena prefiksom RNAV (npr. RNAV 5, RNAV 1)

2. RNP specifikacija: navigacijska specifikacija temeljena na prostornoj navigaciji koja uključuje zahtjev za funkcije nadzora performansi i uzbunjivanja, označena prefiksom RNP (npr. RNP 1, RNP AR APCH, A-RNP, RNP 0.3)

(5) Prilikom oblikovanja i utvrđivanja instrumentalnih letačkih postupaka temeljenih na performansama zrakoplova isključivo se moraju koristiti navigacijske specifikacije navedene u Priručniku ICAO o navigaciji temeljenoj na performansama zrakoplova (Doc. 9613).

(6) NON-RNAV postupak neuspjelog prilaženja (gdje se primjenjuje je konvencionalni postupak, koji koristi konvencionalne navigacijske uređaje (VOR, NDB, DME) kao podršku za RNP APCH u slučaju gubitka GNSS navigacijske sposobnosti za vrijeme postupka prilaženja ili postupka neuspjelog prilaženja.

(7) Navigacijska infrastruktura odnosi se na zemaljske ili satelitske navigacijske uređaje. Zemaljski navigacijski uređaji/sredstva uključuju DME i VOR dok satelitski navigacijski uređaji uključuju GNSS.

(8) Navigacijska infrastruktura uključuje prihvatljive senzore GNSS, DME/DME, DME/VOR, IRU, DME/DME/IRU prema primjenjivoj navigacijskoj specifikaciji.

Zahtjevi ILP za prostornu navigaciju i zahtijevanu navigacijsku sposobnost

Članak 13.

(1) Specifikacija prostorne navigacije (RNAV) i zahtijevana navigacijska sposobnost (RNP) za letenje u odgovarajućem zračnom prostoru ili na odgovarajućoj ruti mora biti naznačena na standardnim dolaznim i standardnim odlaznim rutama ili objavljenim rutama za prostornu navigaciju kao i za FRA.

(2) Rute za prostornu navigaciju moraju se oblikovati tako da minimalno udovoljavaju zahtijevanoj navigacijskoj sposobnosti RNAV 5, što će za operatore zrakoplova osiguravati da bočno navigacijsko odstupanje od željene putanje leta ne iznosi više od ± 5 NM tijekom 95 % trajanja leta.

(3) Rute za prostornu navigaciju, što uključuju standardne dolazne (*transitions*) i standardne odlazne rute, moraju se oblikovati tako da minimalno udovoljavaju zahtijevanoj navigacijskoj sposobnosti RNAV 1 ili RNP 1 što će za operatore zrakoplova osiguravati da bočno navigacijsko odstupanje od željene putanje leta ne iznosi više od ± 1 NM tijekom 95 % trajanja leta.

(4) Instrumentalni letački postupci za završno prilaženje, bazirane na zahtijevanoj navigacijskoj sposobnosti (RNP APCH), moraju se oblikovati tako da minimalno udovoljavaju zahtijevanoj navigacijskoj sposobnosti RNP 0.3 što će za operatore zrakoplova osiguravati da bočno navigacijsko odstupanje od željene putanje leta ne iznosi više od ± 0.3 NM tijekom 95 % trajanja leta.

Implementacija ILP baziranih na GNSS konceptu zračnog prostora

Članak 14.

(1) Svi ILP bazirani na GNSS se moraju implementirati prema PBN IR, CP 1, Uredbom (EU) 2018/1048, Uredbom (EU) 2021/116 i PBN tranzicijskom planu RH temeljene na letnim sposobnostima zrakoplova (*Performance Based Navigation – PBN*).

(2) Za svaki skup postupaka koji se uvodi (implementira) unutar jednog završnog kontroliranog područja (TMA – *Terminal Control Area*) pružatelj usluga u zračnoj plovidbi mora izraditi koncept zračnog prostora s ciljem definiranja načina izvođenja budućih operacija u pogledu operativnih zahtjeva, sigurnosti zračnog prometa, kapaciteta zračnog prostora kao i efikasnosti leta.

(3) Koncept zračnog prostora iz stavka 2. ovoga članka mora biti izrađen u skladu s priručnicima mrežnog upravitelja i kao minimum mora sadržavati sljedeće elemente:

1. analizu pretpostavki u svezi s CNS/ATM, planiranog prometa
2. analizu koordinacijskih sporazuma između centara kontrole zračnog prometa (LoA)
3. analizu procjene zračnog prometa uključujući i regulacije
4. primjenjivost određenih tehnika neprekinutog snižavanja – CDO, neprekinutog penjanja – CCO i
5. procjenu klasifikacije zračnog prostora u području pojedinog ILP.

DIO TREĆI

OBLIKOVANJE, DOKUMENTIRANJE, ODOBRAVANJE I OBJAVLJIVANJE VIZUALNIH LETAČKIH POSTUPAKA

Oblikovanje i utvrđivanje vizualnih letačkih postupaka

Članak 15.

(1) Vizualne letačke postupke za sigurno uzlijetanje i slijetanje zrakoplova oblikuje operator aerodroma.

(2) Za oblikovanje vizualnih letačkih postupaka operator aerodroma može koristiti usluge pružatelja usluga oblikovanja letačkih postupaka.

(3) Vrsta i sadržaj karata koje moraju biti objavljene za potrebe sigurnog uzlijetanja i slijetanja zrakoplova na vlastiti pogon utvrđene su propisom kojim je propisano izdavanje svjedodžbe aerodroma i odobrenje za uporabu aerodroma.

Odobranje vizualnih letačkih postupaka

Članak 16.

(1) Za vizualne letačke postupke iz članka 15. ovoga Pravilnika operator aerodroma mora ishoditi suglasnost pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.

(2) Vizualne letačke postupke iz članka 15. ovoga Pravilnika i suglasnost iz stavka 1. ovoga članka operator aerodroma dostavlja Agenciji na odobrenje.

(3) Za svaku izmjenu vizualnih letačkih postupaka operator aerodroma dužan je postupiti u skladu sa stavicama 1. i 2. ovoga članka.

Objava vizualnih letačkih postupaka

Članak 17.

(1) Vizualni letački postupci objavljuju se putem usluga zrakoplovnog informiranja i/ili u VFR priručniku koji objavljuje pružatelj usluga u zračnoj plovidbi.

(2) Vizualni letački postupci mogu se objaviti i na vlastitim internetskim stranicama operatora aerodroma te je u tom slučaju operator aerodroma odgovoran za integritet podataka.

DIO ČETVRTI

POSTUPANJE S INFORMACIJAMA I PODACIMA

Zahtjevi za postupanje s informacijama i podacima

Članak 18.

(1) Prilikom oblikovanja i utvrđivanja ILP s informacijama i podacima mora se postupati na način kojim se osigurava da su važeći i potpuni te da je osigurana njihova sljedivost.

(2) Prilikom oblikovanja i utvrđivanja ILP, dizajner ILP mora uzeti u obzir podatke i informacije koje su sastavni dio pregleda prepreka (*Obstacle Survey*).

(3) Sve prepreke kao što su drveća te visoke građevine moraju biti uzete u obzir u svrhu fizičkog ispitivanja područja prepreka ili u svrhu kada je potrebno dodavanje odgovarajuće vrijednosti visine u odnosu na visinu terena.

DIO PETI
ZAŠTITA OKOLIŠA*Smanjenje CO₂*

Članak 19.

ILP moraju biti dizajnirani tako da se u što većoj mjeri uzimaju u obzir principi:

1. tehnika neprekinutog penjanja, CCO (*Continuous Climb Operations*) i
2. tehnika neprekinutog snižavanja, CDO (*Continuous Descent Operations*).

Smanjenje buke

Članak 20.

(1) Prilikom dizajna pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka dužan je usuglasiti iste sa zahtjevima operatora aerodroma

te uz primjenjive propise i dobru praksu primjenjivati i sljedeća načela:

1. definiranje ruta dolaska i odlaska preko nenaseljenih ili najmanje naseljenih područja te izbjegavanje osjetljivih područja (kao što su kemijska, plinska ili druga postrojenja)

2. za svaki novi ILP napraviti analizu utjecaja buke zrakoplova pomoću odgovarajućeg računalnog programa ili na drugi način (ako je moguće računskim putem).

(2) Uspostavu operativnih postupaka za smanjenje buke (*Noise abatement procedures*), ako se smatra potrebnim, inicira i utvrđuje operator aerodroma, na temelju pritužbi lokalne zajednice i/ili napravljene aeronautičke studije izrađene u tu svrhu.

(3) Uspostavljene operativne postupke iz stavka 2. ovoga članka objavljuju se putem usluga zrakoplovnog informiranja.

DIO ŠESTI PROCES OBLIKOVANJA, DOKUMENTIRANJA I VALIDACIJE LETAČKIH POSTUPAKA

Proces oblikovanja ILP

Članak 21.

(1) Proces oblikovanja, dokumentiranja i validacije letačkih postupaka sastoji se od prikupljanja podataka, oblikovanja ILP, validacije, dokumentiranja te ishođenja odobrenja od Agencije.

(2) Prikupljanje podataka za potrebe procesa oblikovanja i utvrđivanja ILP započinje prikupljanjem i vrednovanjem ulaznih parametara, a završava zemaljskom provjerom podataka te provjerom podataka iz zraka ili simulatorom leta (ako je potrebno), validacijom, verifikacijom, ishođenjem odobrenja od Agencije kao i pripremom dokumentacije za objavu ILP.

(3) Ovlašteni originator mora dostaviti instrumentalne letačke postupke pružatelju usluga zrakoplovnog informiranja na objavu, na način i vrijeme utvrđeno u sporazumu s pružateljem usluga zrakoplovnog informiranja.

(4) Svaki ILP SID i STAR pored grafičkog prikaza mora biti opisan i tekstualno.

(5) Oblikovanje ILP mora biti u skladu s kriterijima iz dokumenta ICAO Doc 8168 – PANS – OPS Vol II.

(6) Kada postoji operativni zahtjev za novi ILP, operator zrakoplova, operator aerodroma ili pružatelj usluga u zračnoj plovidbi (podnositelj zahtjeva) mora na odgovarajući način dostaviti zahtjev, a pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka mora izraditi procjenu sigurnosti.

Procjena sigurnosti ILP

Članak 22.

(1) Ako se radi o novom ILP ili značajnijoj promjeni postojećeg ILP ili u slučaju kada letački postupci nisu u skladu s ICAO Doc 8168 VOL II (PANS-OPS VOL II) kriterijima, pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka mora izraditi procjenu sigurnosti.

(2) Prijedlog nove ili značajnija promjena postojećeg postupka može se implementirati samo onda ako je procjena sigurnosti pokazala da ova promjena neće imati negativan utjecaj na prihvatljivu razinu sigurnosti.

(3) Pod pojmom »značajne promjene postojećeg ILP« smatra se promjena karakteristika postojećeg radionavigacijskog uređaja koje garantiraju sigurnost ILP za operativnu upotrebu, uvođenje nove tehnologije te ako se putanja leta mijenja za više od $\pm 10^\circ$ ili ako

se visina na određenoj točki (IAF, IF, FAF, MAPt) mijenja za više od ± 300 ft.

(4) Procjena sigurnosti mora uzeti u obzir relevantne čimbenike koji su značajni za sigurnost uključujući, ali ne ograničavajući se na:

1. vrste zrakoplova i njihove karakteristike i performanse uključujući navigacijske sposobnosti i navigacijske performanse

2. gustoću i podjelu zračnog prometa

3. složenost zračnog prostora, ATS ruta te strukture i podjele zračnog prostora

4. karakteristike aerodroma

5. vrstu i mogućnosti zemaljskih navigacijskih sustava i

6. sve značajne lokalne ili regionalne podatke (npr. prepreke, infrastrukturu, operativne faktore, itd.).

(5) Procjene sigurnosti za svaki novi i/ili značajnije promijenjeni ILP moraju biti dokumentirane i čuvane za cjelokupno vrijeme dok je ILP u upotrebi.

Proces validacije ILP

Članak 23.

(1) Kako bi se ostvarilo osiguranje kvalitete u procesu oblikovanja ILP, validacija ILP prije objave mora uključivati provjeru na zemlji i, prema potrebama, validaciju iz zraka ili simulatorom leta.

(2) Svaka provjera na zemlji ili iz zraka mora imati za cilj verifikaciju svih prepreka, navigacijskih podataka te procjenu mogućnosti letenja po navedenom postupku (letnost ILP).

(3) Za sve nove ILP i značajno izmijenjene ILP mora se provesti provjera iz zraka.

(4) U cilju provjere navigacijske baze podataka, ILP bazirane na GNSS-u se moraju kodirati te objaviti kao privremene, a karta ILP mora sadržavati upozorenje: »*This procedure is available for testing purposes only*«.

(5) Kao dokaz provedbe provjere ILP iz zraka vode se liste udovoljavanja u skladu s Dodatkom 2 koji je sastavni dio ovoga Pravilnika.

(6) Ukoliko provjera na zemlji obuhvati verifikaciju svih prepreka i navigacijskih podataka te ostalih relevantnih podataka koji bi se inače provjeravali tijekom provjere iz zraka, kroz proces konzultacije između pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i Agencije može se utvrditi kako potreba za provjerama iz zraka nije potrebna i o tome će se obavijestiti podnositelj zahtjeva.

Proces odobrenja ILP

Članak 24.

(1) Nakon procesa oblikovanja i validacije ILP pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka mora dostaviti zahtjev i dokumentaciju ILP Agenciji na odobrenje, osim u slučaju manjih, jednostavnih i rutinskih izmjena ILP kada nije potrebno tražiti odobrenje nego samo pravovremeno poslati obavijest o objavi u skladu s odobrenim postupkom za upravljanje promjenama (npr. objavljivanje novih standardnih instrumentalnih odlazaka (SID), kao rezultat skraćivanja već objavljenih SID-ova, uključivanje u postojeće rute standardnih instrumentalnih dolazaka (STARs) segmenata već objavljenih u drugim STAR-ovima, s visinama jednakim ili većim od objavljenih, promjena identifikacije karte instrumentalnog postupka prilaženja iz RNAV u RNP, uklanjanje segmenata postojećih SID/STAR ruta, oblikovanje i dokumentiranje letačkih postupaka uključujući aktiv-

nosti održavanja i periodičnog pregleda, ažuriranje prepreka, frekvencije, koordinata, smjerova, udaljenosti, nota, navigacijskih upozorenja, usklađivanje s katalogom zrakoplovnih podataka i slično).

(2) U cilju provedbe analize potrebne za odobrenje ILP, pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka mora, na zahtjev Agencije, dati na uvid i/ili dostaviti kopije sljedeće dokumentacije:

1. pregled podataka o preprekama, kao i datum zadnjeg ažuriranog i potpunog pregleda podataka o preprekama (ako je dostupan)
2. podatke o aerodromskim i navigacijskim sredstvima
3. dijagram svakog segmenta i područja čekanja, s prikazom dominantnih prepreka
4. proceduralna i minimalna visina za svaki segment
5. pokazivač smjera
6. karta koja opisuje postupak
7. tekstualno ili kraticama opisani prekidi trajektorije, gdje je primjenjivo

8. pridruženi podaci o poziciji, kao na primjer koordinate, smjerovi, udaljenosti

9. opis metode i opcija koje su uzete u obzir

10. dostatni detalji o značajnijim kalkulacijama i podacima oblikovanja koji će omogućiti da prijedlog bude prihvaćen

11. popunjeni obrazac o provedenoj neovisnoj provjeri zrakoplovnog navigacijskog postupka

12. popunjeni obrazac ovjere sukladnosti zrakoplovnog navigacijskog postupka i karte s referentnim dokumentima i

13. ostale relevantne informacije koje su uzete u obzir kao potpora zahtjevu za odobravanje/prihvaćanje (liste udovoljavanja provjere ILP iz zraka).

(3) Potrebnu dokumentaciju iz stavka 2. ovoga članka pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka mora dostavljati u elektroničkom obliku.

(4) Za potrebe izvođenja provjere iz zraka ILP (RNAV/RNP) mora biti privremeno odobren kako bi se isti kodirao prije provjere u zraku.

(5) Za trajno ukidanje postojeće ILP potrebno je Agenciji dostaviti zahtjev za odobrenje.

(6) Za privremenu suspenziju ILP nije potrebno ishoditi odobrenje već samo dostaviti obavijest Agenciji.

Proces objave ILP

Članak 25.

Nakon što Agencija odobri ILP, pružatelj usluga u zračnoj plovidbi iste objavljuje putem usluga zrakoplovnog informiranja.

Revizija postojećeg ILP

Članak 26.

(1) Svaki ILP koji je objavljen u Zborniku zrakoplovnih informacija mora biti revidiran u nekom od sljedećih slučajeva:

1. kada se dogodi značajnija izmjena prepreka, koja zahtijeva izmjenu minimuma visine potrebne za nadvisivanje prepreka

2. u cilju poboljšanja sigurnosti ili operativne učinkovitosti, na način kako je identificirano od zainteresirane stranke

3. u cilju prilagodbe izmjenama prema kategoriji ili karakteristikama zrakoplova

4. u cilju prilagodbe spoja zračnih putova ili izmjena organizacije zračnog prostora

5. ako se pojavi potreba izazvana izmjenama okoliša u blizini navigacijskih sredstava

6. kako bi se udovoljilo izmjenama međunarodnih i nacionalnih standarda i preporučene prakse

7. kada su nastale značajne promjene u aerodromskim karakteristikama, kao na primjer promjene vezane za uzletno-sletnu stazu

8. kada su nastale ostale značajne izmjene unutar aeronautičkih ili topografskih podataka ili promjene magnetske deklinacije

9. ako se ustanovi negativan utjecaj na okoliš ili

10. ako se u postupku održavanja ili periodičnog preispitivanja letačkog postupka uoči potreba revizije letačkog postupka.

(2) Ako je revizijom značajnije izmijenjen ILP, pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka mora revidirati i procjenu sigurnosti za postojeći ILP u odgovarajućem opsegu, kojom će se dokazati da se izmjenom postojećeg ILP nije umanjila razina sigurnosti zračnog prometa.

Dokumentacija ILP

Članak 27.

(1) Dokumentaciju koju pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka mora čuvati sastoji se od tri kategorije:

1. dokumentacija koje je potrebna za svrhu objave ILP u Zborniku zrakoplovnih informacija, u skladu s ICAO Aneksima 4 i 15

2. dokumentacija koja je potrebna u svrhu transparentnosti, a odnosi se na pretpostavke dizajnera ILP koje uključuju dodatne informacije i podatke koji su bili potrebni u oblikovanju i utvrđivanju ILP:

- a) kontrolna prepreka za svaki segment ILP
- b) razmatranje utjecaja ILP na okoliš
- c) procjenu navigacijske infrastrukture
- d) ograničenja koja se odnose na zračni prostor
- e) zapisi o razlozima izmjene ILP i

f) zapisi o bilo kakvim odstupanjima od standarda propisanih ovim Pravilnikom, razlozima odstupanja, kao i predviđene mitigacijske mjere kako bi se osigurala sigurnost operacija.

3. dodatna dokumentacija potrebna u svrhu provedbe provjere (validacije) ILP na zemlji te provjere iz zraka (npr. dokumentacija od »CRM-Collision Risk Model« te ostali dokumenti dobiveni iz računalnih programa (npr. OAS).

(2) Svi proračuni i rezultati moraju biti zapisani tako da logički omogućuju praćenje sljedivosti izlaznih rezultata te da mogu poslužiti kao dokaz udovoljavanja standardima.

(3) Formule korištene tijekom izračuna moraju biti standardne formule iz ICAO Doc 8168 kao i ostalih dokumenata iz članka 5. ovoga Pravilnika.

(4) Mjerne jedinice i faktori konverzije moraju biti u skladu s ICAO Aneksima 4, 5 i 6.

(5) Zaokruživanje rezultata se mora izvoditi u skladu s ICAO Doc 8168 Vol II. Zaokruživanje se mora provoditi samo u završnim podacima koji su namijenjeni objavi, kako bi se osigurali upotrebljivi podaci potrebni za zrakoplovne karte. Ako je zaokruživanje rezultata potrebno izvršiti u ranijoj fazi oblikovanja ILP, isto se mora napraviti prema pesimističnom razmatranju (primjerice rezultat visine prepreke zaokruživati na veću vrijednost, brzine zrakoplova zaokruživati na veću vrijednost, visine početka zaokreta zaokruživati na manju vrijednost i slično).

(6) Pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka mora osigurati završnu verifikaciju dokumentacije ILP po pitanju točnosti i potpunosti. Završna verifikacija se mora provesti prije validacije i objave.

(7) Cjelokupna dokumentacija ILP se mora čuvati kako bi se omogućilo ponovo oblikovanje istog ILP u budućnosti u slučaju zrakoplovne nesreće ili za potrebe periodičnog preispitivanja i održavanja ILP. Pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka mora osigurati čuvanje dokumentacije ILP cijelo vrijeme do kada je ILP u operativnoj upotrebi.

Korištenje automatiziranih alata

Članak 28.

(1) Prilikom oblikovanja ILP automatizirani alati se koriste u svrhu smanjenja grešaka tijekom procesa oblikovanja ILP te sa svrhom što veće standardizacije upotrebe PANS-OPS kriterija.

(2) Pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka za oblikovanje preciznih prilaza baziranih na sustavu ILS mora na odgovarajući način koristiti automatizirane alate prilikom oblikovanja ILP, a prije svega Model rizika od kolizije na način kako je propisano u ICAO Doc 9274 o korištenju programa Modela rizika od kolizije (*CRM-Collision Risk Model*), kao i ICAO PANS-OPS *Obstacle Assessment Surface* (OAS) Software kao sredstva za evaluaciju cjelokupnog rizika utjecaja zemaljskih prepreka na precizan prilaz.

(3) Pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka mora prije upotrebe računalnih sučelja automatiziranih alata osigurati da su svi uređaji uključujući i računalni operativni sustav u skladu sa zahtjevima proizvođača pojedinog automatiziranog alata.

(4) Iznimno od stavka 2. ovoga članka, pružatelj usluga oblikovanja letačkih postupaka može koristiti i dodatne automatizirane alate u svrhu smanjenja grešaka tijekom procesa oblikovanja ILP koji moraju biti u skladu sa stavkom 3. ovoga članka.

DIO SEDMI
ZAVRŠNE ODREDBE

Tumačenje

Članak 29.

U slučaju nejasnoća u tumačenju i nedostataka odredaba ovoga Pravilnika, kao pomoć se koristi tekst referentnih dokumenata iz članka 5. ovoga Pravilnika na engleskom jeziku.

Stupanje na snagu

Članak 30.

(1) Danom stupanja na snagu ovoga Pravilnika prestaje važiti Pravilnik o oblikovanju i utvrđivanju načina, postupaka i drugih uvjeta za sigurno uzlijetanje i slijetanje zrakoplova (»Narodne novine«, broj 53/16).

(2) Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmoga dana od dana objave u »Narodnim novinama«.

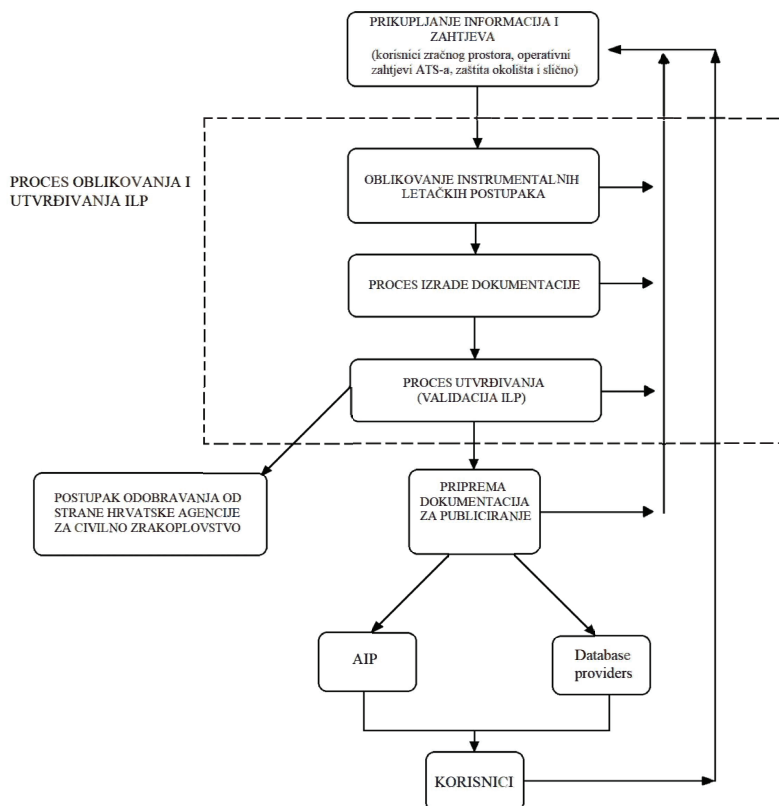
Klasa: 011-03/22-02/2

Urbroj: 530-07-1-1-23-4

Zagreb, 31. ožujka 2023.

Ministar
Oleg Butković, v. r.

Dodatak 1



Dodatak 2

INSTRUMENT PROCEDURE FLYABILITY CHECK			
STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE (SID) and STANDARD INSTRUMENT ARRIVAL (STAR)			
LOCATION			ICAO IDENTIFICATION
NAME OF PROCEDURE			
TYPE AIRCRAFT		PILOT	
METHOD (CHECK ONE)			
<input type="checkbox"/> LIVE		<input type="checkbox"/> SIMULATOR	<input type="checkbox"/> TABLE TOP REVIEW ONLY
REASON for FLYABILITY CHECK			
<input type="checkbox"/> new procedure		<input type="checkbox"/> safety assessment due to an accident/incident	
<input type="checkbox"/> revised procedure		<input type="checkbox"/> safety assessment due to reports/feedback	
<input type="checkbox"/> other, specify: _____			
PANS-OPS SPECIALIST COMMENTS/CONCERNS			
SAT	UNSAT		REMARKS
		AIRCRAFT MANEUVERING	
		ALTITUDE RESTRICTIONS	
		NAVAID RECEPTION	
		COCKPIT WORKLOAD	
		OBSTACLE CLEARANCE	
		EASY TO UNDERSTAND	
FLYABILITY CHECK PILOT COMMENTS:			
I CONSIDER THE ABOVE SPECIFIED INSTRUMENT PROCEDURE AS FLYABLE IAW THIS CHECKLIST			
SIGNATURE			DATE
PRINTED/TYPED NAME AND RANK		DUTY PHONE	UNIT

INSTRUMENT PROCEDURE FLYABILITY CHECK INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE (IAP)							
LOCATION				DATE CHECK FLOWN			
NAME OF PROCEDURE				TYPE AIRCRAFT			
METHOD (CHECK ONE)							
<input type="checkbox"/> LIVE		<input type="checkbox"/> SIMULATOR		<input type="checkbox"/> TABLE TOP REVIEW ONLY			
SEGMENTS NOT FLOWN OR CHECKED SHALL BE ANNOTATED «NF» IN THE REMARKS COLUMN. ITEMS THAT ARE NOT APPLICABLE SHOULD BE MARKED «NA». EACH MUST BE MARKED OR ANNOTATED.							
REASON for FLYABILITY CHECK							
<input type="checkbox"/> new procedure		<input type="checkbox"/> safety assessment due to an accident/incident					
<input type="checkbox"/> revised procedure		<input type="checkbox"/> safety assessment due to reports/feedback					
<input type="checkbox"/> other, specify: _____							
1. INITIAL APPROACH FIX (IAF) HOLDING PATTERN. PANS-OPS SPECIALIST AND PILOT COMMENTS/CONCERNS (CONTINUE ON SEPARATE SHEET OF PAPER):							
INITIAL APPROACH FIX (IAF) HOLDING PATTERN	SAT	UNSAT	REMARKS	INITIAL APPROACH FIX (IAF) HOLDING PATTERN	SAT	UNSAT	REMARKS
A. ENTRY				D. MANEUVERING			
B. LEG LENGTH				E. SPEED RESTRICTIONS			
C. NAVAID RECEPTION				F. ATC COMMUNICATIONS			
2. IAF TO FINAL APPROACH FIX (FAF). PANS-OPS SPECIALIST AND PILOT COMMENTS/CONCERNS (CONTINUE ON SEPARATE SHEET OF PAPER):							
IAF TO FINAL APPROACH FIX (FAF)	SAT	UNSAT	REMARKS	IAF TO FINAL APPROACH FIX (FAF)	SAT	UNSAT	REMARKS
A. CHARTED COURSE/ARCS/RADIALS, ETC.							
B. ALTITUDES							
C. ALTITUDES AIRCRAFT MANEUVERING ALTITUDES							
3. FAF TO MISSED APPROACH POINT (MAP). PANS-OPS SPECIALIST AND PILOT COMMENTS/CONCERNS (CONTINUE ON SEPARATE SHEET OF PAPER):							
FAF TO MISSED APPROACH POINT (MAP)	SAT	UNSAT	REMARKS				
A. OBSTACLE CLEARANCE							
B. FINAL APPROACH COUSE ALIGNMENT							
C. AIRCRAFT MANEUVERING							
D. VISUAL DESCENT POINT (VDP)							
E. MAP LOCATION							
F. COCKPIT WORKLOAD							
G. DESCENT GRADIENT							
H. NAVAID RECEPTION							
I. NAVAID RECEPTION							
J. LANDING MINIMUMS							
K. ATC COMMUNICATIONS							

4. MISSED APPROACH: PANS-OPS SPECIALIST AND PILOT COMMENTS/CONCERNS (CONTINUE ON SEPARATE SHEET OF PAPER):							
MISSED APPROACH	SAT	UNSAT	REMARKS	MISSED APPROACH	SAT	UNSAT	REMARKS
A. UNDERSTANDABLE				E. COCKPIT WORKLOAD			
B. AIRCRAFT MANEUVERING				F. ATC COMMUNICATIONS			
C. OBSTACLE CLEARANCE				G. CLIMB GRADIENT			
D. NAVOID RECEPTION							
5. CIRCLING AREAS. PANS-OPS SPECIALIST AND PILOT COMMENTS/CONCERNS (CONTINUE ON SEPARATE SHEET OF PAPER):							
CIRCLING AREAS	SAT	UNSAT	REMARKS				
A. AIRCRAFT MANEUVERING							
B. OBSTACLE CLEARANCE							
C. ABSENCE OF OPTICAL ILLUSIONS							
D. ATC COMMUNICATIONS							
6. ADDITIONAL COMMENTS:							
I CONSIDER THE ABOVE SPECIFIED INSTRUMENT PROCEDURE AS FLYABLE AND SATISFACTORY.							
SIGNATURE						DATE	
PRINTED/TYPED NAME AND RANK			DUTY PHONE			UNIT	

DRŽAVNOODVJETNIČKO VIJEĆE

Na temelju članka 41. u vezi s člankom 58.a stavkom 5. Zakona o Državnoodvjetničkom vijeću (»Narodne novine«, broj 67/2018, 126/2019 i 80/2022 u daljnjem tekstu: Zakon o Državnoodvjetničkom vijeću) na 6. sjednici Državnoodvjetničkog vijeća (u daljnjem tekstu: Vijeće) održanoj 29. ožujka 2023. donijelo je