ENR 1 OPĆA PRAVILA I POSTUPCI
ENR 1 GENERAL RULES

ENR 1.1 OPĆA PRAVILA

Uredba Komisije (EU) br. 923/2012 (SERA), kako je izmijenjena i dopunjena, utvrđuje zajednička pravila zračnog prometa i operativnih odredaba u vezi s uslugama i postupcima u zračnoj plovidbi. Odredbe ICAO Annex 2 (Pravila letenja), ICAO Annex 11 (operativne usluge u zračnom prometu) i ICAO Doc 4444, korišteni su kao temelj te su uključeni u SERA Uredbu.

Nacionalni propisi navedeni u Pravilniku o letenju zrakoplova i Zakonu o zračnom prometu, kako su izmijenjeni i dopunjeni, primjenjuju se unutar hrvatskog zračnog prostora, ne uključujući delegirane dijelove zračnog prostora (vidi AIP ENR 2.2). Letenje hrvatskih vojnih zrakoplova uređuje se sukladno gore navedenim odredbama osim ako nije drugačije propisano posebnim propisima.

ENR 1.1.1 Minimalna visina

Pravilnik o letenju zrakoplova
(NN broj 32/2018, 10/2021)

Letenje ispod minimalnih visina za pilote balona, jedrilica i aviona

Članak 16.a

Minimalna visina propisana je u dijelu SERA.3105.

Pilot balona, pilot jedrilice ili motorne jedrilice dok jedri na padini i pilot aviona ili motorne

ENR 1.1 GENERAL RULES

Commission implementing Regulation (EU) No 923/2012 (SERA), as amended and complemented, laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation. The provision of ICAO Annex 2 (Rules of the AIR), ICAO Annex 11 (Air Traffic Services) and ICAO Doc 4444, were used as a basis and are included in the SERA.

The national regulations stated in the Ordinance of Rules of the Air and ATS and in the Aviation Law, as amended and complemented, are applicable within Croatian airspace, excluding those portions of airspace that have been delegated (see AIP ENR 2.2). Croatian military flights shall be conducted according to regulations stated above unless otherwise prescribed by specific rules.

ENR 1.1.1 Minimum heights

Ordinance of Rules of the Air
(Official Gazette, No. 32/2018, 10/2021)

Flying below minimum heights for pilots of balloons, gliders and airplanes

Article 16.a

The minimum heights shall be those specified in SERA. 3105 Minimum heights.

Balloon pilot, glider pilot or motor glider pilot while ridge soaring and aeroplane pilot or motor

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

jedrilice kad vuče jedrilicu na padini, smije letjeti ispod propisanih visina za VFR letove izvan gusto naseljenih područja gradova i naselja i na visinama koje osiguravaju:

a. da u bilo kojoj fazi leta neće doći do ugrožavanja osoba ili imovine na tlu,
b. prelijetanje prepreka na siguran način, bez ugrožavanja osoba ili imovine na tlu.

glider pilot when towing a glider on a ridge, outside densely populated areas of cities and settlements, may fly below the prescribed heights for VFR flights which ensure:

a. that no persons or property on the ground are endangered at any stage of the flight,
b. flying over obstacles in a safe manner, without endangering persons or property on the ground.

ENR 1.1.1.1 Letenje ispod mostova i sličnih građevina te dalekovoda i antena

Odobrenje za letenje ispod mostova i sličnih građevina te dalekovoda i antena, Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo će izdati samo u svrhu raspršivanja kemijskih sredstava za uništavanje štetočina i sličnih poslova u poljoprivredi i šumarstvu te za obavljanje ostalih poslova sličnog odgovarajućeg značenja čije izvršenje zahtijeva obavljanje niskih letova.

Letove ispod mostova i sličnih građevina te dalekovoda i antena smiju obavljati piloti zrakoplova koji imaju odgovarajuću dozvolu profesionalnog pilota i najmanje 400 sati naleta na odgovarajućoj vrsti zrakoplova.

ENR 1.1.1.1 Flying under bridges or similar structures, transmission lines and antennas

Approval for flying under bridges and similar structures and transmission lines and antennas, the Croatian Civil Aviation Agency will issue only for the purpose of spraying chemicals for pest control and similar activities in agriculture and forestry, and to perform other similar tasks whose execution requires performing low flights.

Flying under bridges and similar structures and transmission lines and antennas may be preformed by pilots with an appropriate professional pilot license and at least 400 hours of flight time in the appropriate aircraft type.

ENR 1.1.2 Izbacivanje ili raspršivanje predmeta

SERA.3115 Izbacivanje ili raspršivanje predmeta

Izbacivanje ili raspršivanje predmeta ili drugih tvari iz zrakoplova je zabranjeno, osim ako je za takve operacije Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo izdala odobrenje.
Ovo se ne odnosi na balast u obliku vode ili finog pijeska, gorivo, užad za vuču, reklame, te slične predmete, ako je to u interesu sigurnosti zrakoplova ili zaštite života i zdravlja

ENR 1.1.2 Dropping or spraying

SERA. 3115 Dropping or spraying

Dropping or spraying of objects or other substances out of or from aircraft is prohibited, except when approval was granted by the Croatian Civil Aviation Agency.
This does not apply to ballast in the form of harmless liquid or fine sand, fuel, tow ropes and similar objects, if it is in the interest of aircraft safety or life and health protection of

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

osoba u zrakoplovu, ako se izbacuju ili raspršuju na mjestima gdje ne postoji opasnost za osobe ili stvari.
Izbacivanje goriva ne smije se obavljati na razinama manjim od 5000 stopa u slučaju izbacivanja kerozina, odnosno 2000 stopa u slučaju izbacivanja benzina.

aircraft occupants and if dropped or discharged at places where no danger to persons or property exists.
The dumping of fuel shall not be performed at levels of less than 5000 FT when dumping kerosine nor less than 2000 FT when dumping gasoline.

ENR 1.1.3 Akrobatsko letenje

ENR 1.1.3 Acrobatic flying

SERA.3130 Akrobatski let

SERA.3130 Aerobatic flight

Akrobatski letovi smiju se obavljati samo u vizualnim meteorološkim uvjetima uz izričitu suglasnost svih osoba u zrakoplovu. Akrobatski letovi iznad gradova i drugih gusto naseljenih područja, te iznad skupova ljudi i aerodroma na kojima se odvija javni zračni promet su zabranjeni.

Aerobatic flights are only permitted in visual meteorological conditions and with the explicit consent of all persons on board. Aerobatic flight over cities and other densely populated areas, above groups of people and public airports are prohibited.

ENR 1.1.4 Grupno letenje

ENR 1.1.4 Formation flights

SERA.3135 Grupno letenje

SERA.3135 Formation flights

Za obavljanje grupnog letenja potrebna je suglasnost svih pilota koji sudjeluju u takvom letu.
Prilikom izdavanja odobrenja kontrole zračnog prometa i primjene razdvajanja, nadležna kontrola zračnog prometa smatrat će zrakoplove koji sudjeluju u grupnim letovima jednim zrakoplovom. Vođa grupe i piloti koji sudjeluju u grupnim letovima odgovorni su za održavanje potrebnog sigurnog međusobnog odstojanja unutar grupe te tijekom manevriranja u svrhu združivanja i razdvajanja grupe.

For the conduction of formation flights the consent of all participating pilots-in-command is needed.
When issuing an ATC clearance and applying the separation, a competent ATC unit considers all aircraft in the formation as being one aircraft. The leader of the formation and pilots in formation flights are responsible for maintaining the safe distance of aircraft in the formation and during formation join-up and breakaway.

Prilikom obavljanja grupnih letova u kontroliranom zračnom prostoru, piloti svih zrakoplova u grupi moraju održavati horizontalni razmak do najviše 0.5 NM i vertikalni razmak do najviše 100 stopa od zrakoplova vođe grupe. Ako se namjerava

While conducting a formation flight in the controlled airspace, pilots operating in a formation shall maintain the horizontal distance within 0.5 NM and vertical distance within 100 FT from the leader’s aircraft. When flights are

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

letjeti na većim razmacima, mora se od nadležne kontrole zračnog prometa zatražiti odobrenje za razdvajanje grupe i primjenu pojedinačnog razdvajanja.
Zone aerodromskog prometa (ATZ) i kontrolirane zone (CTR) moraju se tijekom obavljanja grupnih letova izbjegavati ako se unutar njih ne namjerava sletjeti.
Svi zrakoplovi u grupi moraju biti opremljeni propisanom komunikacijskom i navigacijskom opremom. Tijekom grupnog letenja radiotelefonsku komunikaciju s kontrolom zračnog prometa obavlja vođa grupe, a ostali zrakoplovi u grupi moraju biti na slušanju (stalnom prijamu) na istoj frekvenciji. Samo vođa grupe postavlja SSR transponder na odgovarajući dodijeljeni ili propisani kod.

Ako prilikom grupnog leta, vođa grupe izgubi orijentaciju, vođenje grupom preuzima pilot drugoga zrakoplova, određen prije početka leta, koji nije izgubio orijentaciju. Vođa grupe može ponovno preuzeti vodstvo samo, ako je u potpunosti utvrdio poziciju zrakoplova. Ako cijela grupa zrakoplova izgubi orijentaciju, vođa grupe ne smije napustiti vodstvo, već mora poduzeti sve mjere za uspostavu orijentacije. Ako pored svih poduzetih mjera orijentacija ne bude uspostavljena, a pričuva goriva se nalazi na izmaku, mora se pristupiti postupku za prisilno slijetanje.

ENR 1.1.5 Letovi u svrhu vuče i oglašavanja

SERA.3120 Vuča

Zrakoplov ili drugi objekt se smije vući zrakoplovom samo pod sljedećim uvjetima:
- zrakoplov je certificiran za vuču
- pilot posjeduje propisano ovlaštenje za vuču

intended to be conducted with distances greater than stated above, an approval to split the formation and applying single separation shall be requested from the responsible ATC unit.
While conducting the formation flights, an aerodrome traffic zone (ATZ) and controlled zones (CTR) shall be avoided unless there is an intention to land.
All aircraft in the formation shall be equipped with adequate communication and navigation equipment. During the formation flight, the leader of formation is responsible for radio communication with a relevant ATC unit, while other aircraft in the formation shall maintain a listening watch on the same radio frequency. Only the leader of the formation sets the SSR transponder to an appropriately assigned or prescribed code.

If the leader loses the orientation during the formation flight, leading shall be taken over by the pilot of another aircraft not being disoriented, as agreed before the beginning of the flight. The original leader may take over the formation flight back, only if he has determined the position of the aircraft. If the whole formation loses the orientation, the leader shall not abandon the leadership and will take all necessary measures to regain orientation. The forced landing shall be commenced after all measures have been taken but orientation has not been established and the aircraft is running short of fuel.

ENR 1.1.5 Towing and advertising flights

SERA.3120 Towing

An aircraft or other object shall only be towed by an aircraft under the following conditions:
- the aircraft is certified for towing
- the pilot holds the prescribed rating for towing

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

- zahtjevi za grupno letenje su zadovoljeni
- letovi u svrhu vuče trebaju biti izvedeni na visini od najmanje 1000 FT iznad najviše prepreke u polumjeru od 600 M
- letovi u svrhu vuče iznad gradova, drugih gusto naseljenih područja i skupina ljudi trebaju se izvoditi na visinama od najmanje 2000 FT iznad najviše prepreke u polumjeru od 600 M
- letovi u svrhu vuče trebaju biti izvedeni u skladu sa standardnim operativnim postupcima
- uz odobrenje ATS-a pri vuči u kontroliranom zračnom prostoru

- requirements for formation flights are fulfilled
- towing flights should be conducted at heights of at least 1000 FT above the highest obstacle within a radius of 600 M
- towing flights over cities, other densely populated areas and assemblies of persons should be conducted at heights of at least 2000 FT above the highest obstacle within a radius of 600 M
- towing flights shall be carried out in accordance with standard operating procedures
- permission from ATS when towing in controlled airspace obtained

ENR 1.1.6 Vremena i mjerne jedinice

Koordinirano svjetsko vrijeme (UTC) i propisane mjerne jedinice koristiti će se u letnim operacijama. Ministar pomorstva, prometa i infrastrukture utvrđuje mjerne jedinice koje se koriste, a objavljuju se u Zborniku zrakoplovnih informacija (AIP-u) GEN 2.1.

ENR 1.1.6 Times and units of measurement

The Coordinated Universal Time (UTC) and the prescribed units of measurement shall be applied to flight operations. The Minister of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure shall establish the units of measurement to be used and they are published in the Aeronautical Information Publication (AIP) GEN 2.1.

ENR 1.1.7 Struktura zračnog prostora

Ministar mora, prometa i infrastrukture utvrđuje područje letnih informacija koje su objavljene u AIP-u.
Kontrolirani i nekontrolirani zračni prostor uspostavlja se u području letnih informacija u skladu sa opsegom službi zračnog prometa u tom području, na temelju klasifikacije opisane u pododjeljku AIP ENR 1.4.
Unutar kontroliranog zračnog prostora, Hrvatska kontrola zračne plovidbe d.o.o. može u potpunosti ili djelomično zabraniti VFR letove u smislu ograničenja prostora i vremena kada je to hitno potrebno zbog intenziteta zračnog

ENR 1.1.7 Airspace structure

The Minister of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure establishes flight information regions which are published in the AIP. Controlled and uncontrolled airspace is established within the flight information regions, according to the extent of the air traffic services maintained there, on the basis of the classification described in subsection AIP ENR 1.4. Within the controlled airspace, VFR flights may be prohibited completely or partly by Croatia Control Ltd., with regard to the limitation of space and time if urgently required

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

prometa uvjetovanog kontrolom zračnog prometa.

by the degree of intensity of air traffic subject to air traffic control.

ENR 1.1.8 Zabranjena područja i ograničenja letenja

Ministar pomorstva, prometa i infrastrukture, uz suglasnost Ministarstva obrane i Hrvatske kontrole zračne plovidbe d.o.o., utvrđuje zabranjena i uvjetno zabranjena područja, kada je to potrebno zbog prevencije opasnosti za javnu sigurnost ili red, naročito za sigurnost zračnog prometa. U zabranjenim područjima letenje nije dozvoljeno. U uvjetno zabranjenim područjima letenje je moguće sukladno ograničenjima ili ako je odobrenje za letenje izdato sukladno AIP ENR 5.1.

ENR 1.1.8 Prohibited areas and flight restrictions

The Minister of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure in compliance with the Ministry of Defense and Croatia Control Ltd., establishes prohibited and restricted areas, if necessary, for the prevention of danger to public safety or order, especially for the safety of air traffic. Prohibited areas shall not be penetrated. Restricted areas may be penetrated as far as permitted by the restrictions, or if permission of penetration has been given in accordance to AIP ENR 5.1.

ENR 1.1.9 Letenje jedrilica u oblacima

Letovi jedrilicama u oblacima su dozvoljeni samo uz prethodno odobrenje nadležne kontrole zračnog prometa, a u skladu sa odobrenim uvjetima. Letovi u opasnim oblacima (kumulonimbusima) su dozvoljeni samo ukoliko su takvi letovi predviđeni u letačkom priručniku. Kada se u istom oblaku nalazi više od jedne jedrilice mora se održavati stalna radiokomunikacija i vertikalno razdvajanje od najmanje 500 stopa.

ENR 1.1.9 Flights with gliders in clouds

Flights with gliders in clouds are permitted only if prior approval from air traffic control is obtained, in accordance with approved conditions. Flight in cumulonimbus clouds are permitted only if such flights are specified in flight manual. When more than one glider is in the same cloud permanent radio communication and vertical separation of at least 500 FT must be maintained.

ENR 1.1.10 Izvanaerodromsko slijetanje i uzlijetanje zrakoplova na kopnenim i vodenim površinama te izvanaerodromski skokovi padobranom

ENR 1.1.10 Take-off and landing on natural land and water operating sites and parachute descents

Pravilnik o letenju zrakoplova

Vidi Pravilnik o letenju zrakoplova, s izmjenama i dopunama.

Ordinance of Rules of the Air

See Ordinance of Rules of the Air, as amended and complemented.

Letovi i aktivnosti za koja su potrebna odobrenja

Flights and activities that require approval

Članak 18.

Article 18.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

Izvanaerodromsko uzlijetanje i slijetanje zrakoplova (avioni, žirokopteri, zračni brodovi, motorne jedrilice) na kopnenim i vodenim površinama dopušteno je samo uz prethodno odobrenje Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo.
Izvanaerodromska uzlijetanja jedrilica smiju se obavljati samo uz prethodno odobrenje Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo.
Za izvanaerodromsko slijetanje jedrilica nije potrebno prethodno odobrenje Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo.
Za izvanaerodromska uzlijetanja i slijetanja slobodnih balona s posadom nije potrebno prethodno odobrenje Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo.
Izvanaerodromski skokovi padobranom smiju se obavljati samo uz odobrenje Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo.
Prije izvanaerodromskog slijetanja i uzlijetanja mora se pravodobno izvijestiti mjesna policijska postaja, odnosno u slučaju slijetanja na vodu nadležna lučka kapetanija.

Take-offs and landings on natural land and water operating sites of airplanes, rotorcraft, airships and motor powered gliders are permitted only if prior approval is obtained from Croatian Civil Aviation Agency.
Take-offs of gliders outside an aerodrome are permitted only if prior approval is obtained from Croatian Civil Aviation Agency.
Permission for landing of gliders outside an aerodrome is not required.
Permission for take-offs and landings of manned free balloons outside an aerodrome is not required.
Parachute descents outside an aerodrome are permitted only if prior approval is obtained from Croatian Civil Aviation Agency.
Before take-offs and landings outside an aerodrome, local police, and in the case of take-offs and landings from/on water, local port authority must be informed in timely manner.

ENR 1.1.11 Puštanje letećih lampiona ili dječjih balona, korištenje zmajeva i vučenih padobrana, letenje neupravljivih letećih objekata s vlastitim pogonom (ispaljivanje raketa i pirotehničkih objekata), korištenje reflektora i signalnih uređaja (laseri), puštanje vezanih balona te letenje bespilotnih zrakoplova

ENR 1.1.11 Release of sky lanterns or children’s balloons, use of kites and man-carrying parachutes, flight of unmanageable flying objects with their own thrust (firing rocket and pyrotechnic objects), use of reflectors and signaling devices (lasers) and release of captive balloons and unmanned aircraft systems (UAS)

ENR 1.1.11.1 Puštanje letećih lampiona ili dječjih balona, korištenje zmajeva i vučenih padobrana, letenje neupravljivih letećih objekata s vlastitim pogonom (ispaljivanje raketa i pirotehničkih objekata), korištenje reflektora i signalnih uređaja (laseri) i puštanje vezanih balona

ENR 1.1.11.1 Release of sky lanterns or children’s balloons, use of kites and man-carrying parachutes, flight of unmanageable flying objects with their own thrust (firing rocket and pyrotechnic objects), use of reflectors and signaling devices (lasers) and release of captive balloons

Puštanje letećih lampiona ili dječjih balona, korištenje zmajeva i vučenih padobrana, letenje neupravljivih letećih objekata s

Release of flying lanterns or children's balloons, use of kites and man-carrying parachutes, flight

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

vlastitim pogonom (ispaljivanje raketa i pirotehničkih objekata), korištenje reflektora i signalnih uređaja (laseri) i puštanje vezanih balona zabranjeno je na udaljenosti manjoj od 5 KM od referentne točke aerodroma tijekom radnog vremena aerodroma.

Puštanje zmajeva i vučenih padobrana sa užetom dužim od 100 M, letenje neupravljivih letećih objekata s vlastitim pogonom (ispaljivanje raketa i pirotehničkih objekata) ako objekti dosežu visinu veću od 50 M iznad razine terena, korištenje vezanih balona sa užetom dužim od 30 M i grupno i masovno puštanje dječjih balona i letećih lampiona dozvoljeno je uz odobrenje nadležne kontrole zračnog prometa.

Uže vezanih balona i zmajeva, za čije je korištenje potrebno odobrenje, mora biti uočljivo označeno na razmacima od po 100 M crveno-bijelim zastavicama danju, a crvenim i bijelim svjetlima noću.

ENR 1.1.11.2 Sustavi bespilotnih zrakoplova (UAS)

Zahtjevi u pogledu registracije

Operatori UAS-a dužni su se registrirati kada unutar „otvorene kategorije” izvode operacije:

a. bespilotnim zrakoplovima dopuštene mase pri polijetanju od najmanje 250 g ili bespilotnim zrakoplovima koji u slučaju udarca na čovjeka mogu prenijeti kinetičku energiju veću od 80 džula; ili
b. bespilotnim zrakoplovima opremljenima senzorima koji mogu prikupljati osobne podatke, osim ako je riječ o bespilotnim zrakoplovima koji se smatraju igračkama u skladu s Direktivom 2009/48/EZ;

of unmanageable flying objects with their own thrust (firing rocket and pyrotechnic objects), use of reflectors and signalling devices (lasers) and release of captive balloons is prohibited during the working hours of the aerodrome at a distance of less than 5 KM from the reference point of the airport.

Release of kites and man-carrying parachutes with a rope longer than 100 M, flying unmanageable flying objects with their own thrust (firing rocket and pyrotechnic objects) if object reach a height greater than 50 M above surface, use of captive balloons with a rope longer than 30 M and group and mass release of children’s balloons and release of sky lanterns is permitted only with the approval from the responsible ATC unit.

The mooring rope of captive balloons and kites, whose use requires permission, must be marked, with red-white flags with a spacing of 100 M during the day, or at night by red and white lights.

ENR 1.1.11.2 Unmanned Aircraft Systems (UAS)

Registration requirements

UAS operators shall register themselves when operating within the ‘open’ category any of the following unmanned aircraft:

a. with a MTOM of 250 g or more, or, which in the case of an impact can transfer to a human kinetic energy above 80 Joules;
b. that is equipped with a sensor able to capture personal data, unless it complies with Directive 2009/48/ EC;

and when operating within the ‘specific’ category an unmanned aircraft of any mass.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

i kad god bespilotnim zrakoplovima, neovisno o njihovoj masi, izvode operacije unutar „posebne kategorije”.
Registracija UAS operatora u zemlji članici EU valjana je u Republici Hrvatskoj.
Operatori UAS-a čije je glavno mjesto poslovanja, poslovni nastan ili boravište u trećoj zemlji dužni su za operacije UAS-a unutar zračnog prostora jedinstvenog europskog neba poštovati zahtjeve u pogledu registracije i druge zahtjeve Provedbene uredbe (EU) 2019/947, kako je izmijenjena i dopunjena.

UAS operators' registration in EU member state is recognised in the Republic of Croatia.
UAS operators that have their principal place of business, are established, or reside in a third country, shall comply with registration and other requirements of Implementing Regulation (EU) 2019/947, as amended and complemented, for the purpose of UAS operations within the Single European Sky airspace.

KATEGORIZACIJA UAS OPERACIJA

OTVORENA KATEGORIJA

1. Operacije se razvrstavaju kao operacije UAS-a u „otvorenoj kategoriji” samo ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

a. UAS je klase iz Delegirane uredbe (EU) 2019/945;
b. privatno je izrađen;
c. koji nisu u skladu s Delegiranom uredbom (EU) 2019/945 niti su privatno izrađeni, ali su na tržište stavljeni prije 1. srpnja 2022. i njima se izvode operacije u:
i. potkategoriji A1 iz dijela A Priloga Provedbene Uredbe (EU) 2019/947, ako su dopuštena masa bespilotnog zrakoplova pri polijetanju i masa njegova korisnog tereta zajedno manje od 250 g;
ii. potkategoriji A3 iz dijela A Priloga Provedbene Uredbe (EU) 2019/947, ako su dopuštena masa bespilotnog zrakoplova pri polijetanju i masa njegova korisnog tereta zajedno manje od 25 kg;
d. najveća dopuštena masa bespilotnog zrakoplova pri polijetanju manja je od 25 kg;

UAS OPERATIONS CATEGORISATION

OPEN CATEGORY

1. Operations shall be classified as UAS operations in the ‘open’ category only where the following requirements are met:

a. the UAS belongs to one of the classes set out in Delegated Regulation (EU) 2019/945;
b. is privately built;
c. which does not comply with Delegated Regulation (EU) 2019/945 and which is not privately-built is allowed to continue to be operated under the following conditions, when it has been placed on the market before 1st of July 2022:
i. in subcategory A1 from part A Annex of Implementing Regulation (EU) 2019/947, provided that the unmanned aircraft has a MTOM of less than 250 g, including its payload
ii. in subcategory A3 from part A Annex of Implementing Regulation (EU) 2019/947, provided that the unmanned aircraft has a MTOM of less than 25 KG, including its fuel and payload;
d. the unmanned aircraft has a MTOM of less than 25 KG;

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

e. udaljeni pilot održava bespilotni zrakoplov na sigurnoj udaljenosti od ljudi te njime ne leti iznad mnoštva ljudi;
f. ako zrakoplov nije u načinu rada „slijedi me" niti udaljenom pilotu pomaže promatrač bespilotnog zrakoplova iz dijela A Priloga Provedbene Uredbe (EU) 2019/947, udaljeni pilot neprekidno održava vizualni kontakt sa zrakoplovom kojim upravlja;
g. ako ne prelijeće umjetnu tvorevinu, bespilotni zrakoplov ne leti više od 120 metara iznad najbliže točke na tlu, kako je navedeno u dijelu A Priloga Provedbene Uredbe (EU) 2019/947;
h. dok leti, bespilotnim se zrakoplovom ne prevozi opasna roba niti se iz njega ispušta ikakav materijal.

2. UAS operacije u „otvorenoj kategoriji" se dijele na tri potkategorije, A1, A2 i A3, u skladu sa zahtjevima iz dijela A Priloga Provedbene Uredbe (EU) 2019/947 i kako je navedeno u nastavku.

Osnovna pravila letenja u potkategoriji A1 otvorene kategorije

Udaljeni pilot zrakoplova klase C1 njima ne prelijeće mnoštvo ljudi ni, koliko u razumnoj mjeri može znati o njihovu prisustvu, neuključene osobe. Ako se one ondje ipak neočekivano zateknu, udaljeni pilot vodi računa o tome da prelet iznad njih traje što kraće.

Udaljeni pilot zrakoplova:
a. privatno izgrađenih, dopuštene mase pri polijetanju, uključujući korisni teret, manje od 250 g i maksimalne brzine manje od 19 m/s ili;

e. the remote pilot ensures that the unmanned aircraft is kept at a safe distance from people and that it is not flown over assemblies of people;
f. the remote pilot keeps the unmanned aircraft in Visual Line of Sight (VLOS) at all times except when flying in follow-me mode or when using an unmanned aircraft observer as specified in Part A of the Annex of Implementing Regulation (EU) 2019/947;
g. during flight, the unmanned aircraft is maintained within 120 M from the closest point of the surface of the earth, except when overflying an obstacle, as specified in Part A of the Annex of Implementing Regulation (EU) 2019/947;
h. during flight, the unmanned aircraft does not carry dangerous goods and does not drop any material.

2. UAS operations in the 'open' category shall be divided in three sub-categories A1, A2 and A3 in accordance with the requirements set out in Part A of the Annex of Implementing Regulation (EU) 2019/947 and as specified below.

Basic flight rules in Open subcategory A1

Remote pilot of aircraft class C1 does not overfly assemblies of people and reasonably expects that no uninvolved person will be overflown. In the event of unexpected overflight of uninvolved persons, the remote pilot shall reduce as much as possible the time during which the unmanned aircraft overflies those persons.
Remote pilot of an aircraft:
a. privately built that has an MTOM, including payload, of less than 250 g and a maximum operating speed of less than 19 m/s;

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

b. koji nisu u skladu s Delegiranom uredbom (EU) 2019/945 niti su privatno izrađeni, ali su na tržište stavljeni prije 1. srpnja 2022., dopuštene mase bespilotnog zrakoplova pri polijetanju i mase njegova korisnog tereta zajedno manje od 250 g;

c. klase C0,

smije njima prelijetati neuključene osobe, ali ne i mnoštvo ljudi.

Bespilotni zrakoplovi u načinu rada „slijedi me" od udaljenog se pilota ne smiju udaljavati više od 50 M.

Ako zrakoplov nije u načinu rada „slijedi me" niti udaljenom pilotu pomaže promatrač bespilotnog zrakoplova iz dijela A Priloga Provedbene Uredbe (EU) 2019/947, udaljeni pilot neprekidno održava vizualni kontakt sa zrakoplovom kojim upravlja.

Ako ne prelijeće umjetnu tvorevinu, bespilotni zrakoplov ne leti više od 120 M iznad najbliže točke na tlu.

Ako se bespilotni zrakoplov umjetnoj tvorevini višoj od 105 M približava na horizontalnu udaljenost manju od 50 M, a subjekt nadležan za tu tvorevinu zatraži da se leti na većoj visini, dopušteno je letjeti najviše 15 M iznad te tvorevine.

Dok leti, bespilotnim se zrakoplovom ne prevozi opasna roba niti se iz njega ispušta ikakav materijal.

Ako za to ne dobiju dopuštenje predmetnih službi za hitne intervencije, udaljeni piloti i operatori UAS-a ne lete blizu ni unutar područja u kojima je u tijeku hitna intervencija.

b. aircraft which do not comply with Delegated Regulation (EU) 2019/945 and which are not privately-built when they have been placed on the market before 1st of July 2022, provided that the unmanned aircraft has a MTOM of less than 250 g, including its payload and;

c. marked as C0 class,

may overfly uninvolved persons but shall never overfly assemblies of people.

When the follow-me mode is active, aircraft may fly up to a distance of 50 M from the remote pilot.

Remote pilot keeps the unmanned aircraft in VLOS at all times except when flying in follow-me mode or when using an unmanned aircraft observer as specified in Part A of the Annex of Implementing Regulation (EU) 2019/947.

During flight, the unmanned aircraft is maintained within 120 M from the closest point of the surface of the earth.

When flying an unmanned aircraft within a horizontal distance of 50 M from an artificial obstacle taller than 105 M, the maximum height of the UAS operation may be increased up to 15 M above the height of the obstacle at the request of the entity responsible for the obstacle.

The unmanned aircraft does not carry dangerous goods and does not drop any material. During the flight, remote pilots and UAS operators shall not fly close to or inside areas where an emergency response effort is ongoing unless they have permission to do so from the responsible emergency response services.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

Osnovna pravila letenja u potkategoriji A2 otvorene kategorije

Bespilotnim se zrakoplovom ne prelijeću neuključene osobe niti im se približava na manje od 30 M horizontalno; udaljeni pilot smije tu sigurnosnu horizontalnu razdaljinu smanjiti na minimalnih 5 M od uključenih osoba ako upravlja bespilotnim zrakoplovom s uključenim niskobrzinskim načinom rada, a nakon što u obzir uzme operativnu situaciju.

UAS operator mora osigurati da su uključene osobe koje su prisutne u području operacije obaviještene o rizicima i da su izrijekom pristale prisustvovati.

Ako zrakoplov nije u načinu rada „slijedi me" niti udaljenom pilotu pomaže promatrač bespilotnog zrakoplova iz dijela A Priloga Provedbene Uredbe (EU) 2019/947, udaljeni pilot neprekidno održava vizualni kontakt sa zrakoplovom kojim upravlja.

Dok leti, bespilotnim se zrakoplovom ne prevozi opasna roba niti se iz njega ispušta ikakav materijal.

Ako za to ne dobiju dopuštenje predmetnih službi za hitne intervencije, udaljeni piloti i operatori UAS-a ne lete blizu ni unutar područja u kojima je u tijeku hitna intervencija.

Ako ne prelijeće umjetnu tvorevinu, bespilotni zrakoplov ne leti više od 120 M iznad najbliže točke na tlu.

Ako se bespilotni zrakoplov umjetnoj tvorevini višoj od 105 M približava na horizontalnu udaljenost manju od 50 M, a subjekt nadležan za tu tvorevinu zatraži da se leti na većoj visini, dopušteno je letjeti najviše 15 M iznad te tvorevine.

Basic flight rules in Open subcategory A2

Remote pilot shall make sure the unmanned aircraft does not overfly uninvolved persons and the UAS operations take place at a safe horizontal distance of at least 30 M from them; the remote pilot may reduce the horizontal safety distance down to a minimum of 5 M from uninvolved persons when operating an unmanned aircraft with an active low speed mode function and after evaluation of the situation.

UAS operator shall ensure that all involved persons present in the area of the operation have been informed of the risks and have explicitly agreed to participate.

Remote pilot keeps the unmanned aircraft in VLOS at all times except when flying in follow-me mode or when using an unmanned aircraft observer as specified in Part A of the Annex of Implementing Regulation (EU) 2019/ 947.

The unmanned aircraft does not carry dangerous goods and does not drop any material.

During the flight, remote pilots and UAS operators shall not fly close to or inside areas where an emergency response effort is ongoing unless they have permission to do so from the responsible emergency response services.

During flight, the unmanned aircraft is maintained within 120 M from the closest point of the surface of the earth.

When flying an unmanned aircraft within a horizontal distance of 50 M from an artificial obstacle taller than 105 M, the maximum height of the UAS operation may be increased up to 15 M above the height of the obstacle at the request of the entity responsible for the obstacle.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

Osnovna pravila letenja u potkategoriji A3 otvorene kategorije

Operacije se izvode ondje gdje udaljeni pilot razumno može očekivati da se bespilotnim zrakoplovom ni u jednom trenutku neće ugroziti neuključene osobe.
Operacije se izvode na sigurnoj horizontalnoj razdaljini od najmanje 150 M od stambenih, poslovnih, industrijskih ili rekreacijskih područja.
UAS operator mora osigurati da su uključene osobe koje su prisutne u području operacije obaviještene o rizicima i da su izrijekom pristale prisustvovati.
Dok leti, bespilotnim se zrakoplovom ne prevozi opasna roba niti se iz njega ispušta ikakav materijal.
Ako za to ne dobiju dopuštenje predmetnih službi za hitne intervencije, udaljeni piloti i operatori UAS-a ne lete blizu ni unutar područja u kojima je u tijeku hitna intervencija.
Ako zrakoplov nije u načinu rada „slijedi me" niti udaljenom pilotu pomaže promatrač bespilotnog zrakoplova iz dijela A Priloga Provedbene Uredbe (EU) 2019/947, udaljeni pilot neprekidno održava vizualni kontakt sa zrakoplovom kojim upravlja.
Ako ne prelijeće umjetnu tvorevinu, bespilotni zrakoplov ne leti više od 120 M iznad najbliže točke na tlu.
Ako se bespilotni zrakoplov umjetnoj tvorevini višoj od 105 M približava na horizontalnu udaljenost manju od 50 M, a subjekt nadležan za tu tvorevinu zatraži da se leti na većoj visini, dopušteno je letjeti najviše 15 M iznad te tvorevine.

Basic flight rules in Open subcategory A3

Operations shall be conducted in an area where the remote pilot reasonably expects that no uninvolved person will be endangered within the range where the unmanned aircraft is flown during the entire time of the UAS operation.
Operations shall be conducted at a safe horizontal distance of at least 150 M from residential, commercial, industrial or recreational areas.
UAS operator shall ensure that all involved persons present in the area of the operation have been informed of the risks and have explicitly agreed to participate.
The unmanned aircraft does not carry dangerous goods and does not drop any material.
During the flight, remote pilots and UAS operators shall not fly close to or inside areas where an emergency response effort is ongoing unless they have permission to do so from the responsible emergency response services.
Remote pilot keeps the unmanned aircraft in VLOS at all times except when flying in follow-me mode or when using an unmanned aircraft observer as specified in Part A of the Annex of Implementing Regulation (EU) 2019/947.
During flight, the unmanned aircraft is maintained within 120 M from the closest point of the surface of the earth.
When flying an unmanned aircraft within a horizontal distance of 50 M from an artificial obstacle taller than 105 M, the maximum height of the UAS operation may be increased up to 15 M above the height of the obstacle at the request of the entity responsible for the obstacle.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

POSEBNA KATEGORIJA

1. Kada se jedan ili više zahtjeva za otvorenu kategoriju ne može ispuniti, operator UAS-a od Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo (HACZ) mora ishoditi odobrenje za rad u skladu s člankom 12. Provedbene Uredbe (EU) 2019/947.
2. Prije nego što od HACZ zatraži odobrenje za rad u skladu s točkom 1. iznad, operator provodi procjenu rizika u skladu s člankom 11. Provedbene Uredbe (EU) 2019/947 i prilaže je zahtjevu navodeći mjere za ublažavanje rizika.
3. U skladu s poglavljem UAS.SPEC.040 iz dijela B Priloga Provedbene Uredbe (EU) 2019/947 HACZ izdaje odobrenje za rad ako smatra da su operativni rizici dovoljno ublaženi u skladu s člankom 12. Provedbene Uredbe (EU) 2019/947.
4. HACZ navodi odnosi li se odobrenje za rad:
a. na jednu vremensku i/ili prostorno utvrđenu operaciju ili više njih. U odobrenju za rad navodi se precizan popis mjera za ublažavanje rizika;
b. na odobrenje LUC-a (certifikat operatora lakog UAS-a) u skladu s dijelom C Priloga Provedbene Uredbe (EU) 2019/947.
5. Operator UAS-a koji u vezi s operacijom koja odgovara standardnom scenariju iz Dodatka 1. Prilogu Provedbene Uredbe (EU) 2019/947 podnosi izjavu HACZ u skladu s poglavljem UAS.SPEC.020 propisanu u dijelu B tog priloga, nije dužan ishoditi odobrenje za rad u skladu s točkama 1. do 4. iznad.
6. Ni odobrenje za rad ni izjava ne zahtijevaju se za sljedeće:
a. operatore UAS-ova koji imaju LUC s odgovarajućim povlasticama u skladu s poglavljem UAS.LUC.060 Priloga Provedbene Uredbe (EU) 2019/947;

SPECIFIC CATEGORY

1. Where one of the requirements for open category is not met, an UAS operator shall be required to obtain an operational authorisation pursuant to Article 12 of Implementing Regulation (EU) 2019/947, from the Croatian Civil Aviation Agency (CCAA).
2. When applying to the CCAA for an operational authorisation pursuant to point 1. above, the operator shall perform a risk assessment in accordance with Article 11 of Implementing Regulation (EU) 2019/ 947 and submit it together with the application, including adequate mitigating measures.
3. In accordance with point UAS.SPEC.040 laid down in Part B of the Annex of Implementing Regulation (EU) 2019/947, the CCAA shall issue an operational authorisation, if it considers that the operational risks are adequately mitigated in accordance with Article 12. of Implementing Regulation (EU) 2019/ 947.
4. The CCAA shall specify whether the operational authorisation concerns:
a. the approval of a single operation or a number of operations specified in time or location(s) or both. The operational authorisation shall include the associated precise list of mitigating measures;
b. the approval of an Light UAS operator Certificate (LUC), in accordance with part C of the Annex of Implementing Regulation (EU) 2019/947.
5. Where the UAS operator submits a declaration to the CCAA in accordance with point UAS.SPEC.020 laid down in Part B of the Annex of Implementing Regulation (EU) 2019/947 for an operation complying with a standard scenario as defined in Appendix 1 to that Annex, the

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

b. operacije koje se provode u okviru zrakoplovno-modelarskih klubova i udruga koje su dobile odobrenje u skladu s člankom 16. Provedbene Uredbe (EU) 2019/947.

UAS operator shall not be required to obtain an operational authorisation in accordance with points 1 to 4 above.

6. An operational authorisation or a declaration shall not be required for:

a. UAS operators holding an LUC with appropriate privileges in accordance with point UAS.LUC.060 of the Annex of Implementing Regulation (EU) 2019/947;

b. operations conducted in the framework of model aircraft clubs and associations that have received an authorisation in accordance with Article 16 of Implementing Regulation (EU) 2019/ 947.

Osnovna pravila letenja u posebnoj kategoriji

Kako je navedeno u odobrenju za rad, standardnom scenariju i u skladu s Jedinstvenim Europskim Pravilima Letenja Uredba (EU) 923/2012.

CERTIFICIRANA KATEGORIJA

1. Operacije se razvrstavaju kao operacije UAS-a u „certificiranoj kategoriji" samo ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

a. UAS je certificiran u skladu s člankom 40. stavkom 1. točkama (a), (b) i (c) Delegirane uredbe (EU) 2019/945; i

b. riječ je o operaciji:

i. koja se izvodi iznad mnoštva ljudi;

ii. koja uključuje prijevoz ljudi;

iii. koja uključuje prijevoz opasne robe zbog čega bi u slučaju nesreće treće strane bile izložene visokom riziku.

2. Osim toga, operacije UAS-a razvrstavaju se u „certificiranu" kategoriju ako HACZ na temelju procjene rizika iz članka 11. Provedbene Uredbe (EU) 2019/947 smatra da se rizik operacije ne može dovoljno ublažiti ako se UAS i operator UAS-a ne

Basic flight rules for Specific category

As specified in operational authorisation, standard scenario and in accordance with Single European Rules of the Air Regulation (EU) 923/2012.

CERTIFIED CATEGORY

1. Operations shall be classified as an UAS operations in the 'certified' category only where the following requirements are met:

a. the UAS is certified pursuant to points (a), (b) and (c) of paragraph 1 of Article 40 of Delegated Regulation (EU) 2019/945; and

b. the operation is conducted in any of the following conditions:

i. over assemblies of people;

ii. involves the transport of people;

iii. involves the carriage of dangerous goods, that may result in high risk for third parties in case of accident.

2. In addition, UAS operations shall be classified as UAS operations in the 'certified' category where the CCAA, based on the risk assessment provided for in Article 11 of Implementing Regulation (EU) 2019/947,

certificiraju i ako, prema potrebi, udaljeni piloti ne ishode dozvolu.

considers that the risk of the operation cannot be adequately mitigated without the certification of the UAS and of the UAS operator and, where applicable, without the licensing of the remote pilot.

Osnovna pravila letenja u certificiranoj kategoriji

U skladu s Jedinstvenim Europskim Pravilima Letenja Uredbom (EU) 923/2012 i Uredbom (EU) 1332/2011.

ZAHTJEVI ZA OPERATORE IZ TREĆIH ZEMALJA

Operatori UAS-a čije je glavno mjesto poslovanja, poslovni nastan ili boravište u trećoj zemlji dužni su za operacije UAS-a unutar zračnog prostora Republike Hrvatske poštovati gore navedena i ostala primjenjiva pravila Provedbene uredbe (EU) 2019/947.

Basic flight rules for Certified category

In accordance with Single European Rules of the Air, Regulation (EU) 923/2012 and Regulation (EU) 1332/ 2011.

THIRD COUNTRY OPERATORS

UAS operators that have their principal place of business, are established, or reside in a third country, shall comply with above stated and other applicable rules of Implementing Regulation (EU) 2019/947 for the purpose of UAS operations within Croatian airspace.

ENR 1.1.12 Izvanaerodromsko slijetanje i uzlijetanje helikoptera

Pojedinačne operacije izvanaerodromskog slijetanja i uzlijetanja helikoptera (u daljnjem tekstu IASU/H) s prirodnih mjesta za slijetanje (u daljnjem tekstu NHLS) dopuštene su ukoliko operator udovoljava uvjetima propisanim Pravilnikom o izvanaerodromskom slijetanju i uzlijetanju helikoptera (u daljnjem tekstu Pravilnik), a koji se odnose na obvezu ishođenja odobrenja, iskustvo posade, površinu za slijetanje/uzlijetanje te sigurnosne aspekte operacije.

Odredbe Pravilnika ne primjenjuju se na operacije IASU/H kada helikopteri slijeću u slučaju nužde, pružaju hitnu medicinsku pomoć te obavljaju vojne, carinske ili policijske aktivnosti, aktivnosti traganja i spašavanja, gašenja požara, nadzora granice i

ENR 1.1.12 Helicopter operations to and from natural helicopter landing sites

Periodic individual operations of the off-airport landing and take-off of helicopters (hereinafter IASU/H) from natural helicopter landing sites (hereinafter NHLS) are permitted if the operator complies with conditions related to the obligation to obtain the approval, the experience of the crew, landing/take-off area and safety aspects of the operation. Those conditions are prescribed by the Regulation on helicopter operations to/from natural helicopter landing sites (hereinafter Regulation).

The provisions of the Regulation do not apply to IASU/H operations when landing in case of emergency, providing emergency medical assistance or when carrying out military, customs or police activities, search and rescue activities, firefighting, border control and coast

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

obalne straže ili slične aktivnosti od javnog interesa.

guard or similar activities undertaken in the public interest.

Odobrenje za IASU/H izdaje Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo (u daljnjem tekstu Agencija) temeljem zahtjeva koji je operator dužan podnijeti na propisanom obrascu FAO-FRM-003, najkasnije sedam (7) radnih dana prije početka obavljanja operacija, a obrazac je dostupan na mrežnoj stranici Agencije: https://www.ccaa.hr/obrasci-34669

Approval is issued by the Croatian Civil Aviation Agency (hereinafter Agency) based on a request submission by the helicopter operator on the prescribed application form FAO-FRM-003, no later than seven (7) working days before the commencement of operations. Application form is available on Agency's website https://www.ccaa.hr/en/forms-65654 under Forms.

Ishođenje odobrenja Agencije za IASU/H operatora ne oslobađa odgovornosti od obveze ishođenja drugih odobrenja i udovoljavanja uvjetima iz drugih propisa koji uređuju imovinsko-pravne odnose te prostorno uređenje i zaštitu okoliša.

The approval issued by the Agency does not relieve the helicopter operator from the responsibility of obtaining other approval/s and comply with the requirements from other regulations governing property and legal relations, and physical planning and environmental protection.

Odobrenje za IASU/H potrebno je i u slučajevima kada se helikopterom namjerava slijetati i uzlijetati na/s NHLS, a da se pritom koriste plovila (npr. jahte).

The helicopter operator is also required to obtain approval when performing flight operations from a vessel, for the purpose of landing on the NHLS and *vice versa*.

IASU/H može izvoditi samo zapovjednik helikoptera (PIC) s odgovarajućom pilotskom dozvolom i iskustvom te izvedena najmanje 3 slijetanja i uzlijetanja tijekom 90 dana koji prethode namjeravanim operacijama, i pritom na helikopteru navedenom u zahtjevu za IASU/H.

IASU/H may only be performed by a helicopter pilot-in-command (PIC) having the appropriate pilot license and experience and having performed at least 3 landings and take-off during the 90 days preceding the intended operations, on the helicopter specified in the application.

Površina za IASU/H ne smije se nalaziti u gusto naseljenom području i na udaljenosti manjoj od 500 FT (150 M) od gusto naseljenog područja, mora biti bez ikakvih prepreka te okružena sigurnosnim prostorom širine ne manje od 10 M.

NHLS shall not be located in a congested area and at a distance of less than 500 FT (150 M) of a congested area. NHLS must be free of any obstacles and surrounded by a safe area with width not less than 10 M.

IASU/H se smije izvoditi isključivo u vizualnim meteorološkim uvjetima danju i u skladu s letačkim priručnikom helikoptera (FM).

Landing and take-off from NHLS may only be performed by day in visual meteorological conditions and in accordance with the helicopter flight manual (FM).

Prije početka izvođenja operacija operator mora o mjestu slijetanja tj. korištenju NHLS, obavijestiti Operativno-komunikacijski centar mjesno nadležne Policijske uprave

Prior to the commencement of the operations, helicopter operator must notify the Operations and Communications Centre of local competent police administration of the Ministry of the

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

Ministarstva unutarnjih poslova RH putem kontakt broja dostupnog na: https://policija.gov.hr/policijske-uprave/104

Interior of the Republic of Croatia about the landing site i.e. the use of NHLS, via contact number available on the following link: https://mup.gov.hr/footer-109/footer-111/about-the-police-120/police-administration/146

Operator helikoptera dužan je voditi evidenciju o izvršenim IASU/H (mjesto, koordinate, datum i broj operacija) te pisanim putem Agenciji dostaviti obavijest o izvršenom po završetku operacija.

The helicopter operator is obliged to keep records of performed IASU/H operations (such as name of the area(s), coordinates of the locality, date and the number of operations) and submit a written notification to the Agency upon the completion of operations.

ENR1.1.13 Posebno korištenje kontroliranog zračnog prostora

ENR1.1.13 Special use of controlled airspace

Prilikom posebnog korištenja kontroliranog zračnog prostora, prethodno se mora pribaviti pisano odobrenje Hrvatske kontrole zračne plovidbe d.o.o. (vidi AIC-eve serije B).

Written permission shall be obtained from Croatia Control Ltd. for a special use of controlled airspace (see relevant AICs series B).

ENR 1.1.14 Dopuštena koncentracija alkohola u organizmu za članove posade zrakoplova

ENR 1.1.14 Permissible alcohol concentration in the body for aircraft crew members

Pravilnik o letenju zrakoplova
(NN broj 32/2018, 10/2021)

Ordinance of Rules of the Air
(Official Gazette, No. 32/2018, 10/2021)

Zlouporaba psihoaktivnih tvari

Problematic use of psychoactive substances

Članak 75.a

Article 75.a

Član posade zrakoplova je pod utjecajem alkohola dok obavlja svoje dužnosti ako mu se utvrdi koncentracija alkohola u organizmu veća od 0,2 g/kg (gram alkohola po kilogramu krvi) odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka.

An aircraft crew member is under the influence of alcohol while performing his/her duties if his/her alcohol concentration in the body is determined to be higher than 0.2 g/kg (gram of alcohol per kilogram of blood) or the appropriate amount of milligrams per liter of exhaled air.

Članu posade zrakoplova koji odbije surađivati tijekom alkotestiranja ili za kojeg je pozitivnim alkotestom utvrđeno da je pod utjecajem alkohola, ne dopušta se obavljanje dužnosti.

An aircraft crew member who refuses to cooperate during an alcohol test or who has been tested positive for alcohol, is not permitted to perform his/her duties.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

ENR 1.2 PRAVILA VIZUALNOG LETENJA

ENR 1.2.1 VFR LETOVI U ZRAČNOM PROSTORU KLASE C, D I G

SERA.5001 - VFR letovi u zračnom prostoru klase C, D i G moraju se obavljati prema utvrđenim minimumima za vidljivost u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) i udaljenosti od oblaka, navedenim u tablici:

ENR 1.2 VISUAL FLIGHT RULES

ENR 1.2.1 VFR FLIGHTS OPERATED WITHIN CLASSES C, D AND G AIRSPACE

SERA.5001 – VFR flights in airspace class C, D and G must be conducted according to the established minimum for visibility in visual meteorological conditions (VMC) and distance from clouds, listed in the table below:

Pojas apsolutne visine/ Altitude band	*Klasa zračnog prostora/ Airspace class*	*Vidljivost u letu/ Flight visibility*	*Udaljenost od oblaka/ Distance from cloud*
Na i iznad/At and above 3050 m (10000 stopa/ft) AMSL	*C, D, G*	8 km	1500 m horizontalno/horizontally 300 m (1000 stopa/ft) vertikalno/ vertically
Ispod/Below 3050 m (10000 stopa/ft) AMSL ili iznad/or above 300m (1000 stopa/ft) iznad zemlje, ovisno o tome što je više/above terrain, whichever is higher	*C, D, G*	5 km	1500 m horizontalno/horizontally 300 m (1000 stopa/ft) vertikalno/ vertically
Na i ispod/At and below 900 m (3000 stopa/ft) ili/or 300 m (1000 stopa) iznad zemlje, ovisno o tome što je više/ above terrain, whichever is higher.	*C, D*	5 km	1500 m horizontalno/horizontally 300 m (1000 stopa/ft) vertikalno/ vertically
	G	5 km (*)	Izvan oblaka i s površinom na vidiku/Clear of cloud and in sight of the surface.

(*) U klasi sloja G za VFR letove vidljivost u letu se može smanjiti:

a) za avione na, ne manje od 1 500 m

- pri brzinama od najviše 140 čvorova IAS, kako bi se omogućilo pravodobno uočavanje ostalog prometa, ili mogućih prepreka radi izbjegavanja sudara, ili
- u okolnostima kada bi obično postojala mala vjerojatnost susretanja s drugim prometom, npr. u područjima s manjim opsegom prometa i u područjima obavljanja radova iz zraka na niskim razinama;

(*) In airspace class G for VFR flights, flight visibility may be reduced:

a)for airplanes to not less than 1 500 m

- at speeds of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision; or
- in circumstances in which the probability of encounters with other traffic would normally be low, e.g. in areas of low volume traffic and for aerial work at low levels;

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

b)za helikoptere pri vidljivosti manjoj od 1 500 M, ali ne manjoj od 800 m, ako manevriraju brzinom koja će omogućiti pravodobno uočavanje ostalog prometa ili mogućih prepreka radi izbjegavanja sudara. U slučaju letova u svrhu pružanja hitne medicinske pomoći, operacija traganja i spašavanja i gašenja požara može se dozvoliti vidljivost u letu manja od 800M.

Ako su gore navedeni propisani meteorološki uvjeti unutar kontrolirane zone ispod minimalnih vrijednosti, zrakoplovi koji lete sukladno VFR pravilima letenja smiju uzletjeti ili sletjeti na aerodrom unutar kontrolirane zone ili ući u kontroliranu zonu, samo ako je nadležna kontrola zračnog prometa izdala odobrenje za obavljanje posebnog VFR leta.

Hrvatski vojni zrakoplovi prilikom obavljanja VFR letova, mogu koristiti druge minimalne vrijednosti za vidljivost u letu, udaljenost od oblaka, vidljivost pri tlu i bazu oblaka, ako je to potrebno zbog tipa zrakoplova koji se koristi, izvršenja određenog letačkog zadatka i letnih sposobnosti ili ograničenja tipa zrakoplova koji se koristi.

b) for helicopters in less than 1 500M but not less than 800 m flight visibility, if maneuvered at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision. Flight visibilities lower than 800M may be permitted for special cases, such as medical flights, search and rescue operations and fire-fighting.

If meteorological conditions prescribed above, do not meet minimum values within a control zone, aircraft operated in accordance with VFR are only permitted to take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the control zone when a clearance for a special VFR flight is obtained from an air traffic control unit.

Croatian military aircraft when operating VFR flights may use other minimum values for flight visibility, distance from cloud, ground visibility and ceiling only when it is necessary because of the type of aircraft used, conducting a military missions and performances or limitations of the aircraft type used.

ENR 1.2.2 UVJETI ZA IZDAVANJE ODOBRENJA ZA POSEBAN VFR LET

ENR 1.2.2.1 Nadležna KZP izdat će odobrenje za obavljanje jednog ili više posebnog VFR leta u kontroliranoj zoni samo ako je udovoljeno svim sljedećim uvjetima:

- prometna situacija dopušta takve letove;
- ako je vidljivost pri tlu najmanje 1500M, ili najmanje 800M za helikoptere;
- visina baze oblaka je najmanje 600FT (180M).

Ako navedene vrijednosti ne postoje, odobrenje KZP za obavljanje posebnog VFR

ENR 1.2.2 CONDITIONS FOR ISSUANCE OF SPECIAL VFR CLEARANCE

ENR 1.2.2.1 One or more special VFR flights will be authorized within CTR by the competent ATC unit, only if all of the following conditions are met:

- traffic conditions permit such flights;
- the ground visibility is at least 1500M or 800M in case of rotorcraft;
- the ceiling is at least 600FT (180M).

If stated values do not exist, ATC clearance for SVFR will be issued only upon pilot's

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

leta izdat će se samo ako pilot potvrdi da posjeduje odobrenje za iznimno prekoračenje odgovarajućih minimalnih vrijednosti.
Ova potvrda nije potrebna u slučaju potrage i spašavanja, pružanja hitne medicinske pomoći, te za letove hrvatskih vojnih i policijskih zrakoplova.

confirmation of holding exceptional permission for exceeding determined minima.
This permission is not obligatory for search and rescue, medical and Croatian military and police flights.

Napomena:
SVFR letovi mogu se obavljati samo unutar CTR-ova.

Note:
SVFR flights may be operated within CTRs only.

ENR 1.2.2.2 Prilikom obavljanja posebnog VFR leta, pilot se mora pridržavati:
-minimalnih meteoroloških uvjeta prema vrijednostima za zračni prostor G;
- minimalnih sigurnih visina, osim ako posebnim odobrenjem nije dopušteno odstupanje.

ENR 1.2.2.2 When conducting Special VFR flight, the pilot shall:
- maintain prescribed minimum values for class G airspace;
- maintain minimum safe heights, except when otherwise granted by special permission.

ENR 1.2.2.3 Na razdvajanje SVFR međusobno i od IFR letova primjenjuju se norme razvajanja kao za IFR letove.

ENR 1.2.2.3 IFR separation minima are applied for separation SVFR flights and SVFR and IFR flights.

ENR 1.2.2.4 Hrvatski vojni zrakoplovi prilikom obavljanja VFR letova, mogu koristiti druge minimalne vrijednosti za vidljivost u letu, udaljenost od oblaka, vidljivost pri tlu i bazu oblaka, ako je to potrebno zbog tipa zrakoplova koji se koristi, izvršenja određenog letačkog zadatka i letnih sposobnosti ili ograničenja tipa zrakoplova koji se koristi.

ENR 1.2.2.4 Croatian military aircraft when operating VFR flights may use other minimum values for flight visibility, distance from cloud, ground visibility and ceiling only when it is necessary because of the type of aircraft used, conducting a military missions and performances or limitations of the aircraft type used.

ENR 1.2.3 VFR LETOVI IZNAD SLOJEVA OBLAKA

Obavljanje VFR letova iznad slojeva oblaka, može se provoditi samo ako:

- se let obavlja na visini najmanje 1000 FT iznad zemlje ili vode, te ako se održava vidljivost u letu 8 KM na/iznad FL 100 i 5 KM ispod FL 100, te udaljenost od oblaka

ENR 1.2.3 VFR FLIGHTS ABOVE CLOUD LAYERS

VFR flights above cloud layers are only permitted if:

- the flight is conducted at a height of at least 1000 FT above ground or water and flight visibility of 8 KM at/above FL 100 and 5 KM below FL 100 is maintained as well as

1000 FT vertikalno i 1.5 KM horizontalno;
- pilot može održavati namjeravanu letnu putanju;
- je odobreno prilaženje aerodromu odredišta i slijetanje u vizualnim meteorološkim uvjetima;
- pilot posjeduje dozvolu za obavljanje radiotelefonske komunikacije (Radiotelephony Operator's Certificate).

distance of 1000 FT vertical and 1.5 KM horizontal from clouds;
- the pilot is able to adhere to the intended route;
- the approach to the destination aerodrome and landing in visual meteorological conditions are permitted;
- the pilot is licensed to conduct radiotelephony communication (Radiotelephony Operator's Certificate).

ENR 1.2.4 VFR LETOVI U KONTROLIRANOM ZRAČNOM PROSTORU

ENR 1.2.4.1 VFR letove u kontroliranom zračnom prostoru mogu obavljati piloti zrakoplova koji posjeduju odgovarajuće dozvole, ovlašteni piloti vojnih zrakoplova, kao i osobe koje su u postupku osposobljavanja ili stjecanja potrebnih dozvola odnosno ovlaštenja.

ENR 1.2.4.2 Odobrenje za obavljanje VFR letova u kontroliranom zračnom prostoru, izdat će se ako prometna situacija i kapacitet kontrole zračnog prometa to dozvoljavaju. Odobrenje za ulazak u kontrolirani zračni prostor za lokalne letove (npr. letove jedrilica, balona itd.) s nekontroliranih aerodroma koji se nalaze ispod kontroliranog zračnog prostora, dodijelit će se u skladu s operativnim uputama nadležne kontrole zračnog prometa. VFR letovi od javnog interesa (npr. letovi u svrhu kalibraže i snimanja iz zraka) te probni, ispitni i slični letovi moraju se unaprijed najaviti i usuglasiti s nadležnom kontrolom zračnog prometa.

Napomena: **Izdavanje odobrenja KZP ne oslobađa pilota zrakoplova obveze pribavljanja drugih odobrenja ako su**

ENR 1.2.4 VFR FLIGHTS WITHIN CONTROLLED AIRSPACE

ENR 1.2.4.1 VFR flights in controlled airspace may only be conducted by the pilots holding adequate licenses, pilots holding military licenses, as well as duly authorized candidates in training to obtain necessary licenses or ratings.

ENR 1.2.4.2 Approval to conduct VFR flights in controlled airspace will be issued by the competent ATC unit only if traffic situation and ATC capacity permit such an activity. Clearance on Entry for local flights (e.g. gliders, balloons) from uncontrolled aerodromes situated below controlled airspace will be issued in accordance with ATC instructions.
VFR flights of public interest (e.g. calibration flights, aerial photography flights) as well as test, experimental and similar flights shall be noticed and agreed in advance with the competent ATC unit.

Note: **Issuance of an ATC clearance does not relieve the pilot of an aircraft from the obligation to obtain other permissions if**

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

propisana Pravilnikom o letenju zrakoplova, kako je izmijenjen i dopunjen.

ENR 1.2.4.3 Radiokomunikacija se obavlja na engleskom ili hrvatskom jeziku, uz pridržavanje propisane i objavljene frazeologije.

Radiokomunikacija s nadležnom kontrolom zračnog prometa mora se uspostaviti najkasnije 5 minuta prije ulaska u kontrolirani zračni prostor, te kod odlaska s aerodroma ispod kontroliranog zračnog prostora, što je prije moguće nakon uzlijetanja, a prije ulaska u kontrolirani zračni prostor. Ako za odnosni VFR let nije predan plan leta, nadležnoj kontroli zračnog prometa moraju se proslijediti podaci o letu prema sljedećem redoslijedu:

1. pozivni znak zrakoplova
2. tip zrakoplova
3. brzina
4. pozicija
5. aerodrom odlaska, ruta i aerodrom odredišta
6. razina.

Ukoliko se pilot zrakoplova uslijed meteoroloških ili drugih razloga ne može pridržavati odobrenja kontrole zračnog prometa, mora pravodobno pribaviti izmijenjeno odobrenje. U interesu nesmetanog obavljanja zračnog prometa, nadležna kontrola zračnog prometa može odobriti rutu odnosno razinu koja je različita od zatražene. Zatražena, dodijeljena odnosno javljena promijenjena razina može odstupati od polukružnog sustava putnih razina.

Uvjete za izdavanje odobrenja za obavljanje VFR letova u kontroliranom zračnom prostoru utvrđuje pružatelj usluga u zračnoj plovidbi.

required by Ordinance of Rules of the Air and Air Traffic Services, as amended and complemented.

ENR 1.2.4.3 Radio communication is conducted in English or in Croatian language, using prescribed and published phraseology.

Radio communication with competent ATC unit shall be established at least 5 minutes prior entering controlled airspace, or if the departure aerodrome is bellow controlled airspace as soon as possible after departure but anyway before entering.

If for respective VFR flight a flight plan is not submitted, the pilot shall transmit the following information in order listed:

1. aircraft call sign
2. aircraft type
3. speed
4. position
5. departure aerodrome, route and destination aerodrome
6. level.

If the pilot of an aircraft is not able to comply with ATC clearance due to meteorological or other reasons, one shall obtain the revised clearance on time. Authorized ATC unit may grant usage of the route or flight level, different from requested, with the purpose of maintaining an orderly flow of traffic. Requested or cleared flight level may differ from the semicircular system of cruising levels.

Conditions for the issuance of approval to conduct VFR flights in controlled airspace are defined by ATS provider.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

ENR 1.2.5 NOĆNI VFR LETOVI

Noćni VFR letovi obavljaju se sukladno odredbama Uredbe Komisije (EU) br. 923/2012 (SERA), kako je izmijenjena i dopunjena.

ENR 1.2.5 NIGHT VFR FLIGHTS

Night VFR flights are conducted in accordance with the provisions stated in Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 (SERA), as amended and complemented.

ENR 1.2.6 ZABRANA VFR LETOVA

Sukladno zabranama navedenim u odredbama Uredbe Komisije (EU) br. 923/2012 (SERA), kako je izmijenjena i dopunjena.

Kada to zahtijeva prometna situacija i intenzitet letova koji podliježu kontroli zračnog prometa, Hrvatska kontrola zračne plovidbe d.o.o. može u prostorno i vremensko ograničenom opsegu, u potpunosti ili djelomično, zabraniti obavljanje VFR letova u kontroliranom zračnom prostoru.
Nadalje, ako to zahtijeva sigurnost zračnog prometa, pojedinačno ili ukupno VFR letenje u kontroliranom zračnom prostoru mogu privremeno zabraniti:

- nadležni kontrolor zračnog prometa
- HKZP d.o.o.

ENR 1.2.6 VFR FLIGHTS PROHIBITION

VFR flights prohibitions are conducted in accordance with the provisions stated in Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 (SERA), as amended and complemented.

If traffic situation or the degree of intensity of air traffic subject to ATC so require, Croatia Control Ltd. may completely or partly, with regard to limitation of space and time, suspend VFR operations in controlled airspace.

Thereafter, if air traffic safety so requires, VFR operations in controlled airspace of an aerodrome may be suspended in general or for an individual case, by:

- competent air traffic controller
- Croatia Control Ltd.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

ENR 1.3 OSTALI OPERATIVNI POSTUPCI

ENR 1.3.1 PROMJENA PRAVILA LETENJA

ENR 1.3.1.1 Zrakoplov koji se odluči za promjenu obavljanja leta prema pravilima instrumentalnog letenja u obavljanje leta prema pravilima vizualnog letenja, mora posebno obavijestiti odgovarajuću jedinicu za usluge zračnog prometa da je IFR let poništen i dostaviti izmjene koje treba unijeti u postojeći plan leta.

ENR 1.3.1.2 Kada zrakoplov koji obavlja let prema pravilima instrumentalnog letenja, leti u vizualnim meteorološkim uvjetima ili naiđe na takve uvjete, ne smije poništiti IFR let, osim ako predviđa i planira nastaviti let tijekom dužeg vremenskog razdoblja u neprekinutim vizualnim meteorološkim uvjetima.

ENR 1.3.1.3 Promjenu s IFR leta na VFR let jedinica ATS mora prihvatiti samo kada primi poruku zapovjednika zrakoplova s konkretnom frazom „CANCELLING MY IFR FLIGHT" (Otkazujem svoj IFR let), zajedno s promjenama važećeg plana leta, ako postoje. ATS ne smije ni izravno ni neizravno pozivati na promjenu IFR leta u VFR let.

► Vidi AIP RH za pravila koja se primjenjuju na IFR letove unutar i izvan kontroliranog zračnog prostora.

ENR 1.3 OTHER OPERATING PROCEDURES

ENR 1.3.1 CHANGE OF THE FLIGHT RULES

ENR 1.3.1.1 An aircraft electing to change the conduct of its flight from compliance with the instrument flight rules to compliance with the visual flight rules shall notify the appropriate air traffic services unit specifically that the IFR flight is cancelled and communicate thereto the changes to be made to its current flight plan.

ENR 1.3.1.2 When an aircraft operating under the instrument flight rules is flown in or encounters visual meteorological conditions it shall not cancel its IFR flight unless it is anticipated, and intended, that the flight will be continued for a reasonable period of time in uninterrupted visual meteorological conditions.

ENR 1.3.1.3 Change from IFR flight to VFR flight shall only be acceptable when a message initiated by the pilot-in-command containing the specific expression 'CANCELLING MY IFR FLIGHT', together with the changes, if any, to be made to the current flight plan, is received by an ATS unit. No invitation to change from IFR flight to VFR flight shall be made by ATS either directly or by inference.

► See AIP Croatia for rules applicable to IFR flights within and outside controlled airspace.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

ENR 1.3.2 JAVLJANJE POZICIJE

Ako pilot pri obavljanju VFR leta javlja poziciju, mora proslijediti sljedeće podatke navedenim redoslijedom:
- pozivni znak zrakoplova
- poziciju
- vrijeme preleta
- razinu
-predviđeno vrijeme sljedeće pozicije samo kod VFR letova

Vrijeme preleta može se izostaviti ako se točka javljanja prelijeće u trenutku javljanja.

Pilot zrakoplova koji leti u aerodromskom prometnom krugu na kontroliranom aerodromu, mora na zahtjev nadležne KZP javiti svoju poziciju prosljeđivanjem sljedećih podataka navedenim redoslijedom:
- pozivni znak zrakoplova
- pozicija.

Pilot zrakoplova koji leti u aerodromskom prometnom krugu na nekontroliranom aerodromu, mora javiti svoju poziciju prosljeđivanjem sljedećih podataka navedenim redoslijedom:
- naziv aerodroma
- pozivni znak zrakoplova
- poziciju za smjer slijetanja
- planiranu sletnu stazu.

ENR 1.3.2 POSITION REPORTS

When making a position report on a VFR flight, the pilot shall transmit the following data in the sequence listed below:
- radio call sign of the aircraft
- position
- time of crossing
- level
- expected time overhead next position for VFR flight only

Time overhead may be omitted if the position is overflown at the time of position report.

When making a position report while flying the aerodrome traffic circuit at controlled aerodrome, upon request of competent ATC unit the pilot shall transmit the following data in the sequence listed below:
- radio call sign of the aircraft
- position.

When making a position report while flying the aerodrome traffic circuit at uncontrolled aerodrome, the pilot shall transmit the following data in the sequence listed below:

- name of the aerodrome
- radio call sign of the aircraft
- position for landing direction
- intended landing runway.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

ENR 1.3.3 LETOVI HELIKOPTERA IZNAD MORA

ENR 1.3.3.1 Smatra se da se let odvija iznad mora, ako se prilikom otkaza motora, najbliža obala ne može dosegnuti planiranjem zrakoplova.

ENR 1.3.3.2 Za obavljanje letova sukladno točki ENR 1.3.3.1, u javnom zračnom prijevozu, u pravilu, moraju se upotrebljavati samo višemotorni helikopteri, koji su nakon otkaza jednog motora, sposobni nastaviti let prema aerodromu odredišta ili alternativnom aerodromu (helikopteri kategorije A).

ENR 1.3.3.3 Iznimno od točke ENR 1.3.3.2, jednomotorni i višemotorni helikopteri, koji nakon otkaza jednog motora nisu sposobni nastaviti let prema aerodromu odredišta ili alternativnom aerodromu, smiju se upotrebljavati samo uz sljedeće dodatne uvjete:

- udaljenost helikoptera od najbliže obale ni u jednom trenutku leta ne smije iznositi više od 50 NM;
- noćni letovi su zabranjeni;
- ako je temperatura mora niža od 11°C, osobe u helikopteru moraju nositi odijelo za zaštitu od hladnoće;
- pored opreme iz članka GEN 1.5.5 helikopter mora biti opremljen gumenim čamcem za spašavanje, koji može prihvatiti sve osobe u helikopteru, smještenim tako, da se u slučaju nužde može brzo upotrijebiti;

- u predanom planu leta, za let koji se obavlja prema pravilima vizualnog letenja u i iz Republike Hrvatske, pilot helikoptera mora navesti točan namjeravani smjer leta iznad mora i koordinate odredišta. Ako let iznad mora traje više od 30 min, pilot helikoptera

ENR 1.3.3 HELICOPTER FLIGHTS OPERATING OVER HIGH SEAS

ENR 1.3.3.1 The flight is considered to be operated over high seas, if while experiencing engine failure and by performing gliding maneouvre, the closest coast cannot be reached.

ENR 1.3.3.2 Commercial operations over high seas are permitted only for multi-engine helicopters capable to continue the flight to destination or alternate aerodrome (helicopters of A category) after one engine failure.

ENR 1.3.3.3 As an exemption to provision stated in ENR 1.3.3.2, single-engine and multi-engine helicopters that are not capable to continue the flight, in the event of engine failure, towards destination or alternative aerodrome, shall only be used if fulfilling the following additional conditions:
-distance between the helicopter and the closest coast shall not be greater than 50 NM at any time;
-night flights are prohibited;
-when the sea temperature is lower than 11°C, all on board shall carry thermical suite for the protection of cold;
-in addition to the equipment required by para GEN 1.5.5, helicopter shall carry inflatable rubber rescue boat, capable to house all persons from the helicopter, and which can be quickly reached in the event of emergency;

-a pilot of any VFR flight operating into or from the Republic of Croatia shall state in the filed flight plan the intended accurate direction of the flight over sea and the destination coordinates. For a flight over sea lasting more than 30 minutes, the pilot shall respectively report to the

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

mora nadležnoj kontroli zračnoga prometa ili centru za pružanje letnih informacija prosljeđivati izvještaje koji se odnose na tijek leta;

- let smije započeti samo ako očekivana visina valova, prema službenoj meteorološkoj prognozi vjetra, ne prelazi dopuštenu visinu valova za plovke helikoptera.

ENR 1.3.3.4 Jednomotorni i višemotorni helikopteri, moraju biti opremljeni plovcima koji udovoljavaju tehničkim zahtjevima za plovidbenost u skladu s odredbama FAR-a Dijela 27. i 29. Helikopter opremljen plovcima ne smatra se hidrozrakoplovom u smislu propisa kojima se uređuju uvjeti za uporabu zrakoplova.

competent ATC unit or flight information centre about flight progress;

-a flight may only commence if the expected height of waves, in accordance with the official meteorological wind forecast, is not exceeding allowed value in relation to helicopter's floats.

ENR 1.3.3.4 Single-engined and multi-engined helicopters shall be equipped with floats that fulfill technical requirements for airworthiness, in accordance with provisions in FAR (Federal Aviation Regulation, part 27 and 29. Helicopters equipped with floats are not considered hydroplanes and shall not be subject to the provisions regulating the conditions for the operation of aircraft.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

ENR 1.4 KLASIFIKACIJA I OPIS ZRAČNOG PROSTORA ATS-A

ENR 1.4.1 Zračni prostor Zagreb FIR struktuiran je i klasificiran sukladno ICAO standardima i preporučenoj praksi te odgovarajućim hrvatskim propisima.

ENR 1.4.2 U FIR-u Zagreb primjenjuje se ICAO klasifikacija zračnog prostora C, D i G, prema Tablici 1.

ENR 1.4.3 CTR-ovi su klase D. TMA su klase C ili D.

ENR 1.4.4 CTA izvan TMA od 1000 stopa AGL do FL 115 su klase D. CTA iznad FL 115 je klase C. Izvan CTR-ova zračni prostor od GND do 1000 stopa AGL je klase G.

ENR 1.4 ATS AIRSPACE CLASSIFICATION AND DESCRIPTION

ENR 1.4.1 The airspace of Zagreb FIR is structured and classified in accordance with ICAO Standards and Recommended Practices and Procedures, as well as appropriate Croatian regulations.

ENR 1.4.2 Within Zagreb FIR ICAO airspace classification C, D and G are applicable according to Table 1.

ENR 1.4.3 CTRs are classified D. TMAs are classified C or D.

ENR 1.4.4 CTAs outside TMAs from 1000 FT AGL up to FL 115 are classified D. CTA above FL 115 is classified C. Outside CTRs the airspace from GND up to 1000 FT AGL is classified G.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

TABLICA 1 / TABLE 1

KLASIFIKACIJA ZRAČNOG PROSTORA ATS-A / ATS AIRSPACE CLASSIFICATION

Klasa Class	Vrsta leta Type of Flight	Vrsta separacije Separation provided	Vrsta usluge Service provided	VMC vidljivost i minimalna udaljenost od oblaka* VMC visibility and distance from cloude minima*	Ograničenje brzine* Speed limitation*	Radiokomunikacijski zahtijevi Radio communication requirements	ATC odobrenje Subject to an ATC clearance
C	IFR IFR	IFR od IFR IFR od VFR IFR from IFR IFR from VFR	usluga kontrole zračnog prometa Air traffic control service	Neprimjenljivo Not applicable	Neprimjenljivo Not applicable	Stalna dvosmjerna Continuous two-way	Da Yes
	VFR VFR	VFR od IFR VFR from IFR	1) usluga kontrole zračnog prometa za razdvajanje od IFR; 2) VFR/VFR informacije o prometu (preporuka o izbjegavanju, na zahtjev) 1) Air traffic control service for separation from IFR; 2) VFR/VFR traffic information (and traffic avoidance on request)	8 km na i iznad FL100, 5 km ispod FL100, 1 500 m horizontalna; 1000 ft vertikalna udaljenost od oblaka 8 km at and above FL100, 5 km below FL100, 1 500 m horizontal; 1000 ft vertical distance from cloud	250 KT IAS ispod FL100 250 KT IAS below FL100	Stalna dvosmjerna Continuous two-way	Da Yes

*Prijelazna apsolutna visina je 10 000 FT MSL, pa se FL 100 koristi umjesto 10 000 FT.
*The height of the transition altitude is 10 000 FT MSL, so FL 100 is used in lieu of 10 000 FT.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

Klasa Class	Vrsta leta Type of Flight	Vrsta separacije Separation provided	Vrsta usluge Service provided	VMC vidljivost i minimalna udaljenost od oblaka* VMC visibility and distance from cloude minima*	Ograničenje brzine* Speed limitation*	Radiokomu-nikacijski zahtijevi Radio communication requirements	ATC odobrenje Subject to an ATC clearance
D	IFR	IFR od IFR	usluga kontrole zračnog pro-meta, uključujući informacije o prometu o VFR letovima (preporuka o izbjegavanju, na zahtjev)	Neprimjenljivo	250 KT IAS ispod FL100	Stalna dvosmjerna	Da
		IFR from IFR	Air traffic control service including traffic information about VFR flights (and traffic avoidance on request)	Not applicable	250 KT IAS below FL100	Continuous two-way	Yes
	VFR	Nil	informacije o prometu između VFR i IFR letova, VFR i VFR (preporuka o izbjegavanju, na zahtjev)	8 km na i iznad FL100, 5 km ispod FL100, 1 500 m horizon-talna; 1000 ft vertikalna udaljenost od oblaka	250 KT IAS ispod FL100	Stalna dvosmjerna	Da
		Nil	Traffic information between VFR and IFR flights, VFR and VFR (and traffic avoidance on request)	8 km at and above FL100, 5 km below FL100, 1 500 m horizontal; 1000 ft vertical distance from cloud	250 KT IAS below FL100	Continuous two-way	Yes

*Prijelazna apsolutna visina je 10 000 FT MSL, pa se FL 100 koristi umjesto 10 000 FT.
*The height of the transition altitude is 10 000 FT MSL, so FL 100 is used in lieu of 10 000 FT.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

Klasa Class	Vrsta leta Type of Flight	Vrsta separacije Separation provided	Vrsta usluge Service provided	VMC vidljivost i minimalna udaljenost od oblaka* VMC visibility and distance from cloude minima*	Ograničenje brzine* Speed limitation*	Radiokomu-nikacijski zahtijevi Radio communication requirements	ATC odobrenje Subject to an ATC clearance
G	Samo VFR	Nil	Usluga letnih informacija	1.5 km 800 m** za rotokoptere, zraène brodove i slobodne balone **dodatno: brzina mora biti takva da je moguće pravodobno uočavanje pre-preka i drugih zra-koplova Stalna vidljivost zemljine površine, ulazak u oblake nije dozvoljen	250 KT IAS ispod FL100	Ne	Ne
	VFR only	Nil	Flight information service	1.5 km 800 m** for rotorcraft, airships and free balloons ** additionally: adequate opportunity to observe obstacles on time shall exist Clear of cloud and in sight of ground or water	250 KT IAS below FL100	No	No

*Prijelazna apsolutna visina je 10 000 FT MSL, pa se FL 100 koristi umjesto 10 000 FT.
*The height of the transition altitude is 10 000 FT MSL, so FL 100 is used in lieu of 10 000 FT.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

ENR 1.6 USLUGE I POSTUPCI NADZORA SUSTAVOM ATS-A

ENR 1.6.1. Dužnosti KZP za razdvajanje VFR letova

Nadležna KZP dužna je osigurati razdvajanje VFR i/ili IFR letove samo u sljedećim slučajevima:

- između svih vrsta letova koji podliježu razdvajanju u skladu s klasifikacijom zračnog prostora, utvrđenom odredbama dodatka 5. PLZ-a.
(Tablica 1, ENR 1.4)

- IFR od SVFR i SVFR od IFR letova u CTR-ovima
- SVFR od SVFR letova u CTR-ovima
- IFR od noćnih VFR letova u kontroliranom zračnom prostoru
- IFR od VFR letova u kontroliranom zračnom prostoru koji mijenjaju pravila letenja u uvjetima smanjenih meteoroloških minimuma
- VFR od VFR letova koji se nalaze u navigacijskim poteškoćama, a prelijeću kroz oblake ili se nalaze u njima, te između tih letova i drugih letova za koje je obavezna primjena postupka razdvajanja
- između letova koji podliježu razdvajanju, zabranjenih područja i područja s ograničenjem letenja
- između letova koji podliježu razdvajanju i utvrđenih područja za posebno korištenje kontroliranog zračnog prostora
- između letova koji podliježu razdvajanju i granica vlastitiog područja nadležnosti, odnosno nekontroliranog zračnog prostora.

ENR 1.6 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

ENR 1.6.1. ATC Obligations for Separation of VFR Flights

VFR flights shall be separated from other VFR and/or IFR flights by competent ATC unit only in following cases:

- between all type of flights which are subject to separation in accordance with the airspace classification stated in the provisions of the Appendix 5 of Ordinance of Rules of the Air and Air Traffic services (Table 1, ENR l.4)

- IFR from SVFR and SVFR from IFR flights in CTRs
- SVFR from SVFR flights in CTRs
- IFR from night VFR flights in controlled airspace
- IFR from VFR flights in controlled airspace, which change flight rules by applying reduced weather minima
- VFR flights in navigational difficulties when passing through or when in clouds from other flights which are subject to separation

-between flights that are subject for separation and prohibited and restricted areas

- between flights that are subject to separation and stated areas for special use of controlled airspace
-between flights which are subject for separation and boundaries of own area of responsibility or uncontrolled airspace.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

ENR 1.6.2. Postupci pri otkazu radio-stanice i gubitku komunikacije

U slučaju neuspjele uspostave radiokomunikacije s nadležnom KZP, pilot mora pokušati uspostaviti komunikaciju s drugim zemaljskim, tj. radiopostajama drugih zrakoplova, te koristiti frekvenciju za slučaj nužde. Ako pilot nema jasnu naznaku da je njegova emisija primljena, mora emitirati važne poruke na slijepo, započevši poruku frazom ″Emitiram u slijepo. Nakon toga mora poruku u cijelosti ponavljati, navesti vrijeme početka sljedeće emisije, a ako namjerava promijeniti frekvenciju, mora navesti i tu frekvenciju, kao i naziv zemaljske postaje koju namjerava zvati.

U slučaju otkaza radiokomunikacije na letu na kojemu je radiokomunikacija obvezna, pilot će, prije svega, postaviti transponder na mod A/C, kod 7600, te postupiti po standardnom postupku za otkaz radiokomunikacije za letove u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC).

Zrakoplov koji leti prema VFR pravilima, može ući u kontroliranu zonu samo ako je pilot prethodno dobio odgovarajuće odobrenje KZP, ili ako je, zbog operativnih razloga, slijetanje na aerodrom unutar kontrolirane zone neizbježno.

Ako za vrijeme VFR leta dođe do otkaza radiokomunikacije prije ulaska u kontrolirani zračni prostor, pilot će ga zaobići čak i ako je već predhodno dobio odobrenje za ulazak.
Ako do otkaza radiokomunikacije dođe nakon ulaska u kontrolirani zračni prostor, pilot će letjeti prema primljenom i potvrđenom odobrenju KZP, a ako to nije moguće, napustiti taj prostor najkraćim mogućim putem, vodeći računa o minimumima za VFR letenje.

ENR 1.6.2. Radio failure and loss of communication procedures

If, for any reason, pilot is unable to establish radio communication with relevant ATC, he shall try to establish communication with other ground or aircraft radio-stations, and use the emergency frequency. If there is no clear sign that pilot's transmission has been received, the pilot shall transmit significant messages blind, prefixing the message with the phrase: ″Transmitting Blind. Thereafter, the whole message shall be repeated, stating the next transmission beginning time, and if intended to change the frequency, stating the changing frequency, as well as the name of the ground station called.

In case of radio communication failure during a flight for which radio communication is prescribed, the pilot shall, first of all, operate the transponder on Mode A/C, Code 7600 and adhere to the standard radio communication failure procedures for flights in VMC.

An aircraft on VFR flight may only enter a control zone if the pilot has previously received a corresponding ATC clearance or if, due to flight operational reasons, a landing at an aerodrome within controlled zone is unavoidable.

If on VFR flight radio communication fails prior to entering controlled airspace, the pilot shall avoid this area, even if he has already received an entry clearance.
If radio communication failure occurs after entering the controlled airspace, the pilot shall act according received and confirmed ATC clearance, or if not feasible, leave this airspace by the most direct route, observing the prescribed VFR minima.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

ENR 1.7 POSTUPCI ZA PODEŠAVANJE VISINOMJERA

ENR 1.7.1 Postavljanje visinomjera i putne razine kod VFR letova

Prijelazna apsolutna visina određena je na 10 000 FT AMSL.

Zračni prostor između prijelazne razine i prijelazne apsolutne visine se naziva prijelazni sloj. Horizontalni let na ruti nije dozvoljen unutar prijelaznog sloja, osim posebno odobrenih aktivnosti.

Kod obavljanja VFR letova koji se provode izvan okolice aerodroma odlaska, na i ispod 10 000 stopa MSL, pilot zrakoplova mora postaviti visinomjer na QNH vrijednost kontroliranog aerodroma najbližeg ruti leta.

Kod obavljanja VFR letova koji se provode unutar kontrolirane zone, pilot zrakoplova mora postaviti visinomjer na pribavljenu QNH vrijednost odnosnog kontroliranog aerodroma.

Kod VFR letova unutar zone aerodromskog prometa nekontroliranih aerodroma, pilot mora postaviti visinomjer sukladno uputi za korištenje odnosnog aerodroma.

Kod obavljanja VFR letova iznad 10 000 stopa MSL, pilot mora koristiti standardno postavljanje visinomjera (QNE).

Prilikom obavljanja VFR letova, mora se održavati razina leta koja odgovara trenutnoj magnetskoj putanji prema polukružnom sustavu putnih razina. To ne vrijedi tijekom penjanja ili snižavanja, odnosno kad se tijekom leta ne mogu održavati propisane vrijednosti za

ENR 1.7 ALTIMETER SETTING PROCEDURES

ENR 1.7.1 Altimeter setting and cruising levels on VFR flights

A transition altitude is specified as 10 000 FT AMSL.

The airspace between the transition level and the transition altitude is called transition layer. En-route horizontal flight is not permitted within the transition layer, except especially approved activities.

On VFR flights at and below 10 000 FT MSL, the pilot shall set the altimeter to the QNH value of the controlled aerodrome nearest to the route of flight if the flight exceeds the vicinity of departure aerodrome.

On VFR flights within CTR, the pilot shall set the altimeter to the obtained QNH value of respective controlled aerodrome.

On VFR flights within Aerodrome Traffic Zones (ATZ) of uncontrolled aerodromes altimeter shall be set in accordance with respective Aerodrome Operating Instruction.

On VFR flights above 10 000 FT MSL, the pilot shall use standard altimeter setting (QNE).

The pilot shall maintain the VFR level corresponding to the magnetic track according to the rules on semi-circular cruising levels. This does not apply if aircraft is climbing or descending or if the prescribed values for flight visibility and distance from clouds, cannot be maintained at the level concerned.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

vidljivost u letu i odstojanje od oblaka na određenoj razini.

U zračnom prostoru klase C, VFR letovi se moraju pridržavati razina koje je dodijelila nadležna jedinica KZP.

U zračnom prostoru klase D pilot zrakoplova je dužan nadležnoj kontroli zračnog prometa neodložno javiti svaku promjenu razine.

On VFR flights within the airspace of class C, the levels assigned by competent ATC unit shall be maintained.

Any deviation from assigned level within the airspace of class D shall be immediately reported to the relevant ATC by the pilot-in-command.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

ENR 1.9 UPRAVLJANJE ZRAČNIM PROSTOROM

ENR 1.9 AIRSPACE MANAGEMENT

ENR 1.9.1 Uvod

Fleksibilna uporaba zračnog prostora, kao koncept upravljanja zračnim prostorom koji je opisala Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO), a razvila Europska organizacija za sigurnost zračne plovidbe (Eurocontrol), u Republici Hrvatskoj provodi se u skladu sa Zakonom o zračnom prometu (Narodne novine broj 69/2009, 84/2011, 54/2013, 127/2013 i 92/2014), Uredbom Komisije (EZ) broj 2150/2005 od 23. prosinca 2005. kojom se utvrđuju zajednička pravila za fleksibilno korištenje zračnog prostora i Pravilnikom o upravljanju zračnim prostorom (Narodne novine broj 20/2023).

ENR 1.9.1 Introduction

The Flexible Use of Airspace, as an airspace management concept described by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and developed by the European Organization for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL), is carried out in the Republic of Croatia in compliance with the Air Traffic Act (Official Gazette of the Republic of Croatia, issue No. 69/2009, 84/2011, 54/2013, 127/2013 and 92/2014), Commission Regulation (EC) No. 2150/2005 of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace and the Ordinance on Airspace Management (Official Gazette, issue No. 20/2023).

ENR 1.9.2 Pojmovi

Pojmovi u svezi upravljanja zračnim prostorom i operacija sustava bespilotnih zrakoplova objavljeni su u Pravilniku o upravljanju zračnim prostorom (Narodne novine broj 20/2023).

ENR 1.9.2 Terms

Terms related to Airspace Management and the operation of Unmanned Aircraft Systems (UAS) are published in the Ordinance on Airspace Management (Official Gazette, issue No. 20/2023).

ENR 1.9.3 Organizacija upravljanja zračnim prostorom Republike Hrvatske

Upravljanje zračnim prostorom provodi se u skladu s pravnim okvirom kako je gore navedeno, a sukladno strategiji država članica ECAC-a i konceptu FUA.

ENR 1.9.3 Organization of Airspace Management in the Republic of Croatia

Airspace Management (ASM) is performed in accordance with the legal framework referred to above and in accordance with the strategy of ECAC states and the FUA Concept.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

Upravljanje zračnim prostorom (ASM) primjenjuje se na tri razine:

- strateško upravljanje zračnim prostorom (ASM 1)
- predtaktičko upravljanje zračnim prostorom (ASM 2)
- taktičko upravljanje zračnim prostorom (ASM 3).

Strateška razina - ASM 1

Upravljanje zračnim prostorom Republike Hrvatske na strateškoj razini provodi Nacionalno povjerenstvo za upravljanje zračnim prostorom. To je povjerenstvo nacionalni High-Level Airspace Policy Body (HLAPB) prema Zakonu o zračnom prometu (Narodne novine broj 69/2009, 84/2011, 54/2013, 127/2013 i 92/2014.), Uredbi Komisije (EZ) broj 2150/2005 od 23. prosinca 2005. kojom se utvrđuju zajednička pravila za fleksibilno korištenje zračnog prostora.

ASM 1 obavlja poslove u skladu s EUROCONTROL-ovim dokumentom ASM Handbook i Pravilnikom o upravljanju zračnim prostorom (Narodne novine broj 20/2023).

Kontakt:

Republika Hrvatska
Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Uprava zračnog prometa, elektroničkih komunikacija i pošte
Nacionalno povjerenstvo za upravljanje zračnim prostorom
g. Dinko Staničić – predsjednik povjerenstva

Adresa: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

ASM is applied on three levels:

- Strategic ASM 1;
- Pre-tactical ASM 2;
- Tactical ASM 3.

Strategic Level - ASM 1

The National Airspace Management Committee represents the strategic ASM 1 level of ASM in the Republic of Croatia. This Committee is the national High-Level Airspace Policy Body (HLAPB) according to the Air Traffic Act (Official Gazette, issue No. 69/2009, 84/2011, 54/2013, 127/2013 and 92/2014) and Commission Regulation (EC) No. 2150/2005 of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace.

ASM 1 performs tasks in accordance with the EUROCONTROL ASM Handbook and Ordinance on Airspace Management (Official Gazette, issue No. 20/2023).

Contact:

Republic of Croatia
Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure
Directorate for Air Traffic, Electronic Communications and Postal Services
National Airspace Management Committee
Mr. Dinko Staničić – Chairman of the Committee

Post: Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

Prisavlje 14
10000 Zagreb
Hrvatska

Telefon: +385 1 6169 156

Fax: +385 1 6196 393

Prisavlje 14
HR-10000 Zagreb
Croatia

Phone: +385 1 6169 156

Fax: +385 1 6196 393

Predtaktička razina – ASM 2

Zadaće na razini ASM 2 u Republici Hrvatskoj obavlja Jedinica za upravljanje zračnim prostorom (AMC) Hrvatska u skladu sa Zakonom o zračnom prometu (Narodne novine broj 69/2009, 84/2011, 54/2013, 127/2013 i 92/2014), Uredbom Komisije (EZ) broj 2150/2005 od 23. prosinca 2005. kojom se utvrđuju zajednička pravila za fleksibilno korištenje zračnog prostora, Pravilnikom o upravljanju zračnim prostorom (Narodne novine broj 20/2023) i EUROCONTROL-ovim dokumentom ASM Handbook.

Upravljanje zračnim prostorom Republike Hrvatske i zračnim prostorom iznad otvorenog mora unutar FIR-a Zagreb na dnevnoj bazi obavlja civilno-vojna Jedinica za upravljanje zračnim prostorom (AMC).

Ovlašteni subjekti podnose zahtjeve za korištenje zračnog prostora AMC-u, sudjeluju u procesu pregovaranja i koordinacije o dodijeli zračnog prostora koji inicira AMC te koriste fleksibilne strukture zračnog prostora u skladu s tim kako ih dodijeli AMC.

Za korištenje zračnog prostora svi civilni i vojni korisnici moraju kontaktirati relevantni ovlašteni subjekt.

Pre-Tactical Level - ASM 2

ASM 2 tasks in the Republic of Croatia are performed by the Airspace Management Cell (AMC) Croatia in accordance with the Air Traffic Act (Official Gazette, issue No. 69/2009, 84/2011, 54/2013, 127/2013 and 92/2014), Commission Regulation (EC) No. 2150/2005 of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace and the Ordinance on Airspace Management (Official Gazette, issue No. 20/2023) and the EUROCONTROL ASM Handbook.

A joint civil and military AMC in the Republic of Croatia manages the airspace of the Republic of Croatia and airspace over the high seas within Zagreb FIR on a daily basis.

Authorized approved agencies make requests for airspace allocations to the AMC, participate in the negotiation and coordination process initiated by the AMC, and utilize allocated flexible structures of airspace in accordance with the AMC airspace allocation.

For the use of airspace, all civil and military users shall contact the relevant approved agency.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

Kontakt:

Jedinica za upravljanje zračnim prostorom (AMC) Hrvatska

Vojni dio

Telefon: +385 1 6259 660

Civilni dio

Telefon: +385 1 6259 309

AFS: LDZOAMCX

Email: amc.ldzo@crocontrol.hr

URL: https://www.crocontrol.hr/,
https://amc.crocontrol.hr/

Adresa: Hrvatska kontrola zračne plovidbe d.o.o.
Jedinica za upravljanje zračnim prostorom (AMC) Hrvatska
Rudolfa Fizira 2
p.p. 103
10410 Velika Gorica
Hrvatska

Radno vrijeme: ponedjeljak - petak 0700 UTC (0600 UTC) - 1900 UTC (1800 UTC), osim hrvatskih državnih blagdana.

Ovlašteni subjekt za civilne korisnike zračnog prostora

Hrvatska kontrola zračne plovidbe d.o.o.
Sektor upravljanja zračnim prometom (SUZP)
Centar operativne podrške (COP)
Civilni ovlašteni subjekt (CIV AA)

Telefon: +385 1 6259 592,
+385 1 6259 568,
+385 1 6259 492

Contact:

Airspace Management Cell (AMC) Croatia

AMC Military Part

Phone: +385 1 6259 660

AMC Civil Part

Phone: +385 1 6259 309

AFS: LDZOAMCX

Email: amc.ldzo@crocontrol.hr

URL: https://www.crocontrol.hr/,
https://amc.crocontrol.hr/

Post: Croatia Control Ltd.
Airspace Management Cell (AMC) Croatia
P.O.B. 103
Rudolfa Fizira 2
HR-10410 Velika Gorica
Croatia

Working hours: Monday - Friday 0700 UTC (0600 UTC) - 1900 UTC (1800 UTC), except for Croatian national holidays.

Civil Approved Agency

Croatia Control Ltd.
Air Traffic Management Sector (ATM Sector)
Operations Support Center (COP)
Civil Approved Agency (CIV AA)

Phone: +385 1 6259 592,
+385 1 6259 568,
+385 1 6259 492

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

Fax: +385 1 6259 552
Email: civaa@crocontrol.hr
URL: https://amc.crocontrol.hr/
Adresa: Hrvatska kontrola zračne plovidbe d.o.o.
Civilni ovlašteni subjekt (CIV AA)
Rudolfa Fizira 2
p.p. 103
10410 Velika Gorica
Hrvatska

Radno vrijeme: ponedjeljak - petak 0630 UTC (0530 UTC) - 1430 UTC (1330 UTC), osim hrvatskih državnih blagdana.

Ovlašteni subjekt za vojne korisnike zračnog prostora

Republika Hrvatska
Ministarstvo obrane
Oružane snage Republike Hrvatske
Hrvatsko ratno zrakoplovstvo
Operativno središte HRZ-a
Telefon: +385 1 6228 337,
+385 1 6228 338

Taktička razina - ASM 3

Tu razinu provode nadležne jedinice kontrole zračnog prometa i odgovarajuće vojne postrojbe u skladu s Uredbom Komisije (EZ) broj 2150/2005 od 23. prosinca 2005. kojom se utvrđuju zajednička pravila za fleksibilno korištenje zračnog prostora.

FIC Zagreb odgovoran je za koordinaciju na ASM razini 3 (aktivaciju, de-aktivaciju i suspenziju rezervacija zračnog prostora).
Kontakt:
Telefon: +385 1 6259 333
Email: FIC_ZAGREB@crocontrol.hr

Fax: +385 1 6259 552
Email: civaa@crocontrol.hr
URL: https://amc.crocontrol.hr/
Post: Croatia Control Ltd.
Civil Approved Agency (CIV AA)
P.O.B. 103
Rudolfa Fizira 2
HR-10410 Velika Gorica
Croatia

Working hours: Monday - Friday 0630 UTC (0530 UTC) - 1430 UTC (1330 UTC), except for Croatian national holidays.

Military Approved Agency

Republic of Croatia
Ministry of Defense
Armed Forces of the Republic of Croatia
Croatian Air Force
Croatian Air Force Operations Center
Phone: +385 1 6228 337
+385 1 6228 338

Tactical Level - ASM 3

This level is performed by the competent ATC units and an appropriate military units in accordance with the Commission Regulation (EC) No. 2150/2005 of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace.

FIC ZAGREB is responsible unit for ASM Level 3 coordination (Activation, De-Activation, or Suspension of Reserved Airspace).
Contact:
Phone: +385 1 6259 333
Email: FIC_ZAGREB@crocontrol.hr

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

ENR 1.9.4 Plan uporabe zračnog prostora (AUP) i Ažurirani plan uporabe zračnog prostora (UUP)

Dodjela hrvatskog zračnog prostora objavljuje se na dnevnoj bazi u planu uporabe zračnog prostora (AUP). Taj AUP objavit će Centralizirana funkcija o podacima o zračnom prostoru (CADF) na portalu Eurocontrol Network Operations (NOP) na adresi https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/ u odjeljku European AUP/UUP (EAUP/EUUP).

Razdoblje važenja AUP-a jest od 0600 UTC D do 0600 UTC D+1.

Zbog mogućih ažuriranja AUP-a, u skladu s procedurom za UUP propisanom u Operativnom priručniku za AMC/CADF, može biti izdano i objavljeno do 31 UUP.

Jedinica za upravljanje zračnim prostorom (AMC) Hrvatska objavljuje nacionalni AUP/UUP (National Airspace Use Plan - *NUP) na službenom AMC Portalu: https://amc.crocontrol.hr/.

Razdoblje važenja nacionalnog AUP-a jest od 0600 UTC D do 0600 UTC D+1.

Zbog mogućih ažuriranja nacionalnog AUP-a, svi nacionalni UUP-i distribuiraju se i objavljuju u skladu s nacionalnom procedurom za UUP propisanom u Operativnom priručniku AMC-a Republike Hrvatske (pogledati AMC Portal https://amc.crocontrol.hr/).

ENR 1.9.4 Airspace Use Plan (AUP) and Updated Airspace Use Plan (UUP)

The allocation of Croatian airspace is published by the AMC Croatia in the daily Airspace Use Plan (AUP). This AUP will be published by the Centralized Airspace Data Function (CADF) on the EUROCONTROL Network Operations Portal (NOP) at https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/ in the European AUP/UUP (EAUP/EUUP) section.

The validity period of the AUP is from 0600 UTC D until 0600 UTC D+1.

Since updates to the AUP are possible, up to 31 UUPs can be released and published in accordance with the UUP procedure laid down in the AMC/CADF Operations Manual.

AMC Croatia also publishes the national AUP/UUP (National Airspace Use Plan - *NUP) on the dedicated AMC Portal website at https://amc.crocontrol.hr/.

The validity period of the national AUP is from 0600 UTC D until 0600 UTC D+1.

Since updates to the national AUP are possible, all national UUPs will be released and published in accordance with the national UUP procedure laid down in the AMC Croatia Operations Manual (see the AMC Portal website at https://amc.crocontrol.hr/).

ENR 1.9.5 Pravila prioriteta za rezervacije zračnog prostora i postupci pregovaranja na predtaktičkoj i taktičkoj razini (ASM razina 2 i razina 3)

ENR 1.9.5 Priority Rules for Airspace Reservations and Negotiation Procedures at Pre-tactical and Tactical Levels (ASM Level 2 and Level 3)

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

ENR 1.9.5.1 Uvod

Fleksibilna uporaba zračnog prostora jest koncept upravljanja zračnim prostorom koji je opisala Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO), a razvila Europska organizacija za sigurnost zračne plovidbe (Eurocontrol), prema kojoj se zračni prostor ne bi trebao određivati ni kao posve civilni ni kao posve vojni zračni prostor nego ga je bolje smatrati cjelinom u koju se moraju smjestiti potrebe svih korisnika i to u najvećem mogućem obimu.

Opisano načelo dostupnosti zračnog prostora treba biti utemeljeno na učinkovitosti njegove uporabe i jasno propisanim pravilima prioriteta za dodjelu zračnog prostora koja uvažavaju obrambene, javne, ekonomske, komercijalne i privatne potrebe korisnika.

Upravljanje zračnim prostorom (ASM) na razinama 2 i 3 provodi se prema jasnim pravilima, postupcima i standardima s ciljem osiguranja visoke razine dostupnosti zračnog prostora i učinkovitosti njegove uporabe uz očuvanje sigurnosti svih korisnika.

Cilj procesa zajedničkog donošenja odluka (CDM) na ASM razinama 2 i 3 jest osigurati učinkovitu uporabu zračnog prostora utemeljenu na kriterijima danim u pravilima prioriteta donesenim na strateškoj razini upravljanja zračnim prostorom. U procesu zajedničkog donošenja odluka na razinama 2 i 3 sudjeluju korisnici zračnog prostora, ovlašteni subjekti, Jedinica za upravljanje zračnim prostorom (AMC), Jedinica upravljanja protokom zračnog prometa i nadležna kontrola letenja, a odluku o dodjeli zračnog prostora nakon provedenog CDM-a donosi AMC.

ENR 1.9.5.1 Introduction

The Flexible Use of Airspace is an airspace management concept described by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and developed by the European Organization for the Safety of Air Navigation (Eurocontrol), based on the principle that airspace should not be designated as purely civil or military, but rather as a continuum in which all user requirements are accommodated to the greatest extent possible.

The described airspace availability principle should be based on the efficiency of its usage and clearly defined airspace allocation priority rules, having regard to defense, public, economic, commercial, and private users' needs.

Airspace Management (ASM) at Levels 2 and 3 is conducted by clear rules, procedures, and standards, to ensure a high level of airspace availability and usage efficiency, as well as all users' safety.

The Collaborative Decision Making (CDM) process at ASM Levels 2 and 3 aims to ensure efficient airspace usage based on the priority rules criteria, which are made at the strategic ASM level. At Levels 2 and 3, airspace users, Approved Agencies, the Airspace Management Cell (AMC), the Flow Management Position, and the competent Air Traffic Control participate in the CDM process, whereas the decision on airspace allocation is made by the AMC after completing the CDM process.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

U procesu planiranja i dodjele primjenjuju se pravila prioriteta za rezervaciju zračnog prostora, a u postupcima pregovaranja potrebno je voditi računa o smanjenju negativnog utjecaja rezervacija u zračnom prostoru na odvijanje drugog zračnog prometa.

During the planning and allocation process, priority rules for the reservation of airspace are applied, and in the negotiation procedures, reducing the negative impact of airspace reservations on air traffic should be taken into account.

Na sam dan provedbe aktivnosti prilikom provedbe postupaka na ASM razini 3 (aktivacija, deaktivacija, poništenje rezervacije i zahtjev za hitan prestanak aktivnosti) posebno se vodi računa o složenosti meteoroloških uvjeta i stvarnih operativnih uvjeta u zračnom prometu i prostoru s ciljem očuvanja sigurnosti svih korisnika zračnog prostora.

On the day of activity, during the ASM Level 3 procedures (activation, deactivation, reservation cancellation, and urgent activity discontinuation request), special emphasis is placed on the complexity of weather conditions and real operational conditions in air traffic and airspace, to keep all airspace users safe.

Za aktivnosti koje zahtijevaju rezervaciju zračnog prostora u posebnim okolnostima, zbog same prirode njihova nastanka i potrebe za brzim pristupom zračnom prostoru, potrebno je u što kraćem roku osigurati zračni prostor za njihovo provođenje uz primjenu mjera za očuvanje sigurnosti drugih korisnika zračnog prostora.

For activities demanding airspace reservation in special circumstances, due to the nature of their occurrence and need for quick airspace access, airspace has to be ensured as soon as possible for the activities to be conducted, applying measures for the safety of other airspace users.

Ta pravila prioriteta služe osoblju AMC-a (razina 2) kao i kontrolorima zračnog prometa (razina 3) da na propisan način dodjeljuju zračni prostor koji je unaprijed rezerviran kao i određivanje prioriteta u posebnim okolnostima (na razini 3).

These priority rules are used by the AMC (Level 2) and air traffic controllers (Level 3) to properly allocate previously reserved airspace as well as to set priorities in special circumstances (at Level 3).

ENR 1.9.5.2 Pravila prioriteta za planske aktivnosti na ASM razinama 2 i 3

ENR 1.9.5.2 Priority Rules for Planned Activities at ASM Levels 2 and 3

Uzimajući u obzir nacionalne interese Republike Hrvatske i potrebe korisnika propisana je sljedeća lista prioriteta za planske aktivnosti koje zahtijevaju rezervacije dijelova zračnog prostora:

Having regard to the national interests of the Republic of Croatia and users' needs, the following priority list is laid down for planned activities requiring the reservation of airspace:

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

1. nadzor i zaštita državne granice te isključivog gospodarskog pojasa Republike Hrvatske u Jadranskom moru (IGP),
2. nadzor iz zraka u domeni policijskih i carinskih zadaća,
3. zaštita državnih institucija, kritične infrastrukture i važnih osoba,
4. osiguranje područja prirodne ili tehnološke nepogode i/ili katastrofe,
5. obilježavanje državnih obljetnica, mimohoda i priredbi u organizaciji tijela državne uprave,
6. međunarodne vojne vježbe i međunarodne vježbe drugih tijela državne uprave,
7. nacionalne vojne vježbe i nacionalne vježbe drugih tijela državne uprave,
8. međunarodne zrakoplovne priredbe,
9. međunarodna prvenstva u zrakoplovnim aktivnostima,
10. nacionalna prvenstva u zrakoplovnim aktivnostima,
11. vojni probni letovi,
12. aktivnosti od javnog interesa (npr. radovi iz zraka) koje se provode na zahtjev nadležnog tijela državne uprave,
13. vojno i policijsko osposobljavanje,
14. osposobljavanje na zahtjev drugih državnih tijela,
15. civilni letovi u svrhu osposobljavanja,
16. aktivnosti vezane uz radove iz zraka komercijalne prirode zrakoplova s posadom,
17. aktivnosti vezane uz radove iz zraka komercijalne prirode za zrakoplove bez posade,
18. sportske i rekreacijske aktivnosti zrakoplova s posadom i padobranski skokovi,

1. Control and protection of the state border of the Republic of Croatia and the Exclusive Economic Zone in the Adriatic Sea;
2. Aerial surveillance in the domain of police and customs tasks;
3. Protection of state authorities, critical infrastructure, and important persons;
4. Securing the area struck by a natural or technological disaster and/or catastrophe;
5. Celebrating state anniversaries, parades, and events organized by state administration bodies;
6. International military exercises and international exercises of other state administration bodies;
7. National military exercises and national exercises of other state administration bodies;
8. International air shows;
9. International aviation championships;
10. National aviation championships;
11. Military test flights;
12. Public interest activities (e.g. aerial work) conducted at the request of a competent state administration body;
13. Military and police training;
14. Training at the request of other state bodies;
15. Civil training flights;
16. Commercial manned aircraft aerial work operations;
17. Commercial unmanned aircraft aerial work operations;
18. Sports and recreational activities of manned aircraft and parachute jumps;

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

19. sportske i rekreacijske aktivnosti zrakoplova bez posade,
20. puštanje i ispaljivanje predmeta u atmosferu (npr. slobodni baloni bez posade, dječji baloni, lampioni, vatromet, svjetlosni efekti…),
21. aktivnosti eksperimentalne naravi u svrhu edukacije.

Ako se zaprimi više zahtjeva različitih korisnika za dodjelu istog zračnog prostora u istom vremenu za provedbu aktivnosti koje su istog ranga po pravilima prioriteta, prioritet za dodjelu ima zahtjev koji je prije zaprimljen.
Alternativno, dva ili više korisnika mogu se dogovoriti za zajednički rad u istom zračnom prostoru u isto vrijeme uz jasno određivanje korisnika odgovornog za dodijeljeni zračni prostor.

U slučaju nastanka nepredviđenih okolnosti AMC može donijeti odluku o prekidu aktivnosti u rezerviranom zračnom prostoru za sljedeće slučajeve:

- objave leta u nuždi (emergency),
- letove hrvatskih vojnih zrakoplova u svrhu zaštite suvereniteta Republike Hrvatske (STS/PROTECTED),
- letove u svrhu traganja i spašavanja te u humanitarne svrhe (STS/SAR/HUM),
- letove kojima se prevoze oboljele ili ozlijeđene osobe kojima je potrebna hitna medicinska pomoć, uključujući letove u svrhu pružanja hitne medicinske pomoći oboljelim ili ozlijeđenim osobama, kao i letove kojima se prevoze transplantati, krv i lijekovi uključujući letove koji se obavljaju kako bi se u mjestu odredišta zrakoplova ukrcali pacijenti, lijekovi, transplantati ili krv (STS/HOSP),

19. Sports and recreational activities of unmanned aircraft;
20. Releasing and launching objects into the atmosphere (e.g. unmanned free balloons, children's balloons, sky lanterns, fireworks, lighting effects...);
21. Experimental activities for educational purposes.

If more users submit a request for the same portion of airspace for an activity to be conducted at the same time and of the same priority level, the requested airspace will be allocated to the user whose request was submitted first. Alternatively, two or more users can agree to work together in the same airspace at the same time if they clearly designate the user responsible for the allocated airspace.

In case of unforeseen events, the AMC can decide to discontinue activities in reserved airspace in the following situations:

- Emergency flights;
- Flights of Croatian military aircraft for the protection of sovereignty of the Republic of Croatia (STS/PROTECTED);
- Search and rescue flights and humanitarian flights (STS/SAR/HUM);
- Medical flights transporting sick or injured persons requiring emergency medical assistance, including the flights for the purpose of providing emergency medical assistance to sick or injured persons, as well as flights transporting transplants, blood, and medication, including the flights for boarding patients, medication, transplants or blood at the destination (STS/HOSP);

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

- letove kojima se prevoze poglavari država (STS/HEAD) i letove kojima se prevoze predsjednici vlada i drugi državni dužnosnici koji imaju utvrđen takav povlašteni status (STS/STATE),
- vježbovne letove hrvatskih vojnih zrakoplova u svrhu presretanja,
- osiguranje područja prirodne ili tehnološke nepogode i/ili katastrofe,
- provedbu žurnih policijskih i carinskih operativnih zadaća.

- Flights for heads of states (STS/HEAD) and flights for prime ministers and other state officials with the established preferential status (STS/STATE);
- Interception training flights of Croatian military aircraft;
- Securing the area struck by a natural or technological disaster and/or catastrophe;
- Urgent police and customs operations.

Za tu svrhu svi korisnici zračnog prostora koji provode rezervacije struktura u zračnom prostoru moraju Jedinici za upravljanje zračnim prostorom dostaviti kontakt-podatke odgovorne osobe / voditelja aktivnosti koji je dužan biti dostupan na sredstvu veze (mobilni ili fiksni telefon) Jedinici za upravljanje zračnim prostorom cijelo vrijeme tijekom trajanja aktivnosti.

For this purpose, all airspace users reserving airspace structures shall submit to the Airspace Management Cell the contact details of the person responsible/head of activities who shall be available for the Airspace Management Cell via a means of communication (mobile or fixed line) for the whole duration of the activity.

Promatrački letovi temeljem međunarodnih sporazuma koji obvezuju Republiku Hrvatsku imaju prioritet u skladu s potpisanim sporazumom.

Observation flights according to international agreements binding on the Republic of Croatia are prioritized pursuant to the agreement in force.

ENR 1.9.5.3 Pravila prioriteta u posebnim okolnostima

AMC uspostavom strukture po ad hoc postupku mora na način koji smatra najprimjerenijim ovisno o situaciji u zračnom prostoru ograničiti ili zabraniti letenje i provedbu aktivnosti u određenom volumenu zračnog prostora svima osim ovlaštenim korisnicima u sljedećim slučajevima:

1. Na pisani zahtjev nadležnih tijela državne uprave ako je to neophodno za sigurnost obavljanja zračnog prometa i provedbu aktivnosti drugih korisnika zračnog

ENR 1.9.5.3 Priority Rules in Special Circumstances

The AMC must, by establishing an ad hoc structure, in the most suitable way for the given airspace situation, restrict or prohibit flights and activities in a specific volume of airspace for all except the approved users in the following cases:

1. At the written request of competent state administration bodies, if necessary for the safety of air traffic and other airspace users' activities, due to the defense needs

prostora, zbog obrambenih potreba Republike Hrvatske, vojnih i policijskih operativnih zadaća, operacija traganja i spašavanja, gašenja požara, zaštite državnih institucija, kritične infrastrukture i važnih osoba, zaštite od emisije opasnih i/ili štetnih tvari, plinova i pojava, nadzora i zaštite granice Republike Hrvatske te obilježavanja državnih obljetnica, mimohoda i priredbi u organizaciji tijela državne uprave,

2. Zbog realnih operativnih zahtjeva na razdoblje ne duže od 48 sati ako je to neophodno za sigurnost obavljanja zračnog prometa i provedbu aktivnosti drugih korisnika zračnog prostora, zbog obrambenih potreba Republike Hrvatske, vojnih i policijskih operativnih zadaća, operacija traganja i spašavanja, gašenja požara, zaštite državnih institucija, kritične infrastrukture i važnih osoba, zaštita od emisije opasnih i/ili štetnih tvari, plinova i pojava, nadzora i zaštite granice Republike Hrvatske te obilježavanja državnih obljetnica, mimohoda i priredbi u organizaciji tijela državne uprave.

Na zahtjev AMC-a, a u svrhu informiranja svih korisnika zračnog prostora, pružatelj usluga u zračnoj plovidbi dužan je objaviti relevantne informacije na način uobičajen u zračnom prometu.

Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi na pisani zahtjev nadležnih tijela državne uprave ili Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo u određenom će dijelu zračnog prostora ili na određenom aerodromu privremeno zabraniti ili

of the Republic of Croatia, military and police operations, search and rescue operations, fire control, the protection of state institutions, critical infrastructure and important persons, the protection from the emissions of hazardous and/or harmful substances, gases and phenomena, the Croatian state border control and protection, and the celebration of state anniversaries, parades and events organized by state administration bodies,

2. Due to real operational requirements for a period not longer than 48 hours, if necessary for the safety of air traffic and other airspace users' activities, due to the defense needs of the Republic of Croatia, military and police operations, search and rescue operations, fire control, the protection of state institutions, critical infrastructure and important persons, the protection from the emissions of hazardous and/or harmful substances, gases and phenomena, the Croatian state border control and protection, and the celebration of state anniversaries, parades and events organized by state administration bodies.

At the request of the AMC, and for the purpose of informing all airspace users, the air navigation service provider shall publish all relevant information in the manner customary in air traffic.

The air navigation service provider shall, at the written request of competent state administration bodies or the Croatian Civil Aviation Agency, temporarily prohibit or restrict flights in a specific portion of airspace

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

ograničiti letenje izdavanjem navigacijskog upozorenja ako to zahtijevaju interesi obrane ili nacionalne sigurnosti odnosno sigurnost leta određenog zrakoplova ili skupine zrakoplova, kao i u slučaju velikih prirodnih nepogoda, u skladu s međunarodnim ugovorima koji obvezuju Republiku Hrvatsku ili odmah ako to zahtijevaju iznimne okolnosti te to objaviti na način uobičajen u zračnom prometu.
Aktivnosti koje se provode u posebnim okolnostima imaju prioritet nad svim drugim aktivnostima u zračnom prostoru.

Prilikom uspostave struktura po ad hoc postupku u posebnim okolnostima AMC će se voditi sljedećom listom prioriteta za dodjeljivanje rezerviranog zračnog prostora za potrebe provedbe sljedećih aktivnosti:

a. zaštita suvereniteta Republike Hrvatske,
b. zaštita državnih institucija, kritične infrastrukture i važnih osoba,
c. osiguranje, pregled i nadzor područja prirodne ili tehnološke nepogode i/ili katastrofe,
d. traganje i spašavanje na zahtjev nadležnog tijela državne uprave,
e. operativne zadaće u domeni policijskih i carinskih zadaća,
f. nadzor državne granice i IGP-a,
g. provedba operativnih zadaća nadležnog državnog tijela koje zbog prirode nastanka nisu mogle biti planirane.

ENR 1.9.6 Operativni zahtjevi, potrebna oprema za rezervacije, definicija područja i pravila ponašanja u područjima objavljenim u dijelu ENR 5.1 i ENR 5.2

or at a specific aerodrome, by issuing a navigational warning, if necessary for defense or national security needs or the safety of (an) aircraft or in case of major natural disasters, according to the international agreements binding on the Republic of Croatia or immediately if necessary due to special circumstances, and publish it in the manner customary in air traffic.

Activities conducted in special circumstances are prioritized over all other airspace activities.
When establishing Ad-hoc structures in special circumstances, the AMC shall follow this priority list for allocating reserved airspace:

a. Protection of sovereignty of the Republic of Croatia,
b. Protection of state authorities, critical infrastructure, and important persons,
c. Securing, inspecting, and controlling an area struck by a natural or technological disaster and/or catastrophe,
d. Search and rescue at the request of a competent state administration body,
e. Police and customs operations,
f. Control of the state border and the Exclusive Economic Zone,
g. Unforeseeable operations by a competent state administration body.

ENR 1.9.6 Operational and Equipment Requirements for the Reservation, Definition of Areas and Rules of Conduct in Areas Published in ENR 5.1 and ENR 5.2

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

- **Opasno područje (Danger Area – D):** Utvrđeni volumen zračnog prostora unutar kojeg se, ovisno o slučaju, u određenom vremenu mogu odvijati aktivnosti opasne za letenje zrakoplova. U kontekstu koncepta FUA, neka od opasnih područja predmet su upravljanja i dodjele na ASM razini 2, uspostavljena su na ASM razini 1 kao područja kojima može upravljati AMC i kao takva objavljena u AIP-u.

- **Danger Area - D:** An airspace structure of defined dimensions within which activities dangerous to the flight of aircraft may exist at specific times. In the context of the FUA concept, some D areas subject to management and allocation at Level 2 are established at Level 1 as "AMC-Manageable Areas" and identified as such in the AIP.

  - **Opasno područje kojim može upravljati AMC (Danger Area AMC Manageable - D-AMA):** Utvrđeni volumen zračnog prostora koji se privremeno izdvaja iz kontroliranog zračnog prostora i unutar kojeg vrijede pravila propisana za vizualno letenje u nekontroliranom zračnom prostoru (prostor klase G).
  - Zahtjevi za potrebnu opremu isti su kao i za korištenje nekontroliranog zračnog prostora (zračni prostor klase G).
  - Operativni zahtjev za korisnika zračnog prostora jest registrirati se na AMC Portal (ENR 1.9.7.1) i slijediti pravila i procedure kao što je navedeno u Pravilima i postupcima objavljenim na AMC Portalu.

  - **Danger Area AMC Manageable - D-AMA:** A defined volume of airspace temporarily exempted from controlled airspace and inside which rules of the air for VFR flights in uncontrolled airspace are applied (G-class airspace).
  - The equipment requirements are the same as for the use of uncontrolled airspace (G-class airspace).
  - The operational requirement for airspace users is to register on the web AMC Portal (ENR 1.9.7.1) and follow the rules and procedures laid down in the Rules and Procedures published on the AMC Portal.

- **Privremeno rezervirano područje (Temporary Reserved Area – TRA):** Zračni prostor utvrđenih dimenzija koji je pod nadležnosti korisnika kojeg ovlasti Nacionalno povjerenstvo za upravljanje zračnim prostorom i koji je privremeno rezerviran za specifičnu uporabu od strane određenog subjekta ili korisnika i kroz koji se može dopustiti prolazak ostalom zračnom prometu, pod uvjetima

- **Temporary Reserved Area - TRA:** A defined volume of airspace under the jurisdiction of a user authorized by the National Airspace Management Committee, which is temporarily reserved for a specific use by a specific authority or user, through which other traffic may be allowed to transit, with an ATC clearance.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

iz odobrenja kontrole zračnog prometa (ATC clearance).

- Mora biti osigurana koordinacija u stvarnom vremenu između korisnika TRA zone i nadležnog koordinatora na ASM razini 3.

- The real time coordination between airspace user in TRA and responsible ASM Level 3 coordinator shall be assured.

- **Privremeno izdvojeno područje (Temporary Segregated Area – TSA):** Zračni prostor utvrđenih dimenzija koji je pod nadležnosti korisnika kojeg ovlasti Nacionalno povjerenstvo za upravljanje zračnim prostorom i koji se privremeno izdvaja za isključivu uporabu od strane određenog subjekta ili korisnika i kroz koji drugom zračnom prometu neće biti dopušten prolaz.
  - Nema zahtjeva za potrebnu opremu.
  - Operativni zahtjev za korisnika zračnog prostora jest podnijeti plan leta u skladu s važećim propisom, registrirati se na AMC Portal i slijediti pravila i procedure kao što je navedeno u Pravilima i postupcima za rezervacije i uporabu zračnog prostora putem sustava AMC Portal koji su objavljeni na AMC Portalu.

- **Temporary Segregated Area - TSA:** A defined volume of airspace under the jurisdiction of a user authorized by the National Airspace Management Committee, which is temporarily segregated for the exclusive use by a specific authority or user, through which other traffic will not be allowed to transit.
  - There are no equipment requirements.
  - The operational requirements for airspace users are to file a flight plan in accordance with valid regulations, to register on the web AMC Portal and follow the rules and procedures laid down in the Rules and Procedures for Reservations and Use of Airspace via AMC Portal System that are published on the AMC Portal.

Postupci za rad unutar područja

Postupci su navedeni u Pravilima i postupcima za rezervacije zračnog prostora putem sustava AMC Portal koji su objavljeni na AMC Portalu (ENR 1.9.7.1).

Procedures for Operating Within the Areas

The procedures are laid down in the Rules and Procedures for Reservations and Use of Airspace via AMC Portal System that are published on the AMC Portal (ENR 1.9.7.1).

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

ENR 1.9.7 Sustav za upravljanje zračnim prostorom Republike Hrvatske i informiranje korisnika

ENR 1.9.7.1 Sustav AMC Portal

Sustav AMC Portal centralizirani je alat za upravljanje zračnim prostorom (ASM) i ima funkciju ASM sustava za objavu informacija kao javno dostupni informatički sustav kojim pružatelj ASM usluga objavljuje informacije korisnicima o ograničenjima i zabranama u zračnom prostoru. Za korištenje svih funkcija sustava AMC Portal potrebna je registracija korisnika na mrežnoj stranici portala.

Detaljni podaci o rezervacijama zračnog prostora bit će dostupni samo registriranim korisnicima.

URL: https://amc.crocontrol.hr/

ENR 1.9.7.2 Informiranje korisnika

Korisnici zračnog prostora o ograničenjima i zabranama u zračnom prostoru informiraju se putem produkata zrakoplovnih informacija i u sustavu AMC Portal. Sustav AMC Portal prikazuje trenutačnu zauzetost zračnog prostora u stvarnom vremenu kao i odobreni plan uporabe zračnog prostora i njegove izmjene za naredno razdoblje (Airspace Use Plan - AUP / Updated Airspace Use Plan - UUP / National Airspace Use Plan - NUP). Rezervacija trajnih struktura objavljenih u AIP-u Republike Hrvatske objavljuje se AUP, UUP i/ili NUP porukama putem AMC Portala. Za FIR Zagreb izdaju se i detaljni nacionalni AUP-i i UUP-i (NUP-ovi) putem ASM sustava za objavu informacija (sustav AMC Portal).

ENR 1.9.7 Tools for Managing Airspace of the Republic of Croatia and Informing Users

ENR 1.9.7.1 AMC Portal System

The AMC Portal System is a centralized Airspace Management (ASM) tool, serving as an ASM system for publishing information as a publicly available IT system through which the provider of ASM services publishes information to its users on the restrictions and prohibitions in airspace. To utilize all the functions of the AMC Portal System, users are required to register on the Portal’s website.

The details on airspace reservations will be available to registered users only.

URL: https://amc.crocontrol.hr/

ENR 1.9.7.2 Informing of Users

Airspace users are informed about restrictions and prohibitions in airspace via Aeronautical Information Products and via the AMC Portal System. The AMC Portal System displays the actual occupancy of airspace in real time as well as the approved Airspace Use Plan and its amendments for the following period (AUP - Airspace Use Plan / UUP - Updated Airspace Use Plan / NUP - National Airspace Use Plan). The reservation of permanent structures published in the AIP of the Republic of Croatia is published by the AUP, UUP and/or NUP messages via the AMC Portal. For Zagreb FIR, detailed national AUPs and UUPs (NUPs) are issued via the ASM system for publishing information (the AMC Portal System).

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

Objavu informacija vezanih uz letačke operacije bespilotnih zrakoplova objavljuje AMC putem sustava AMC Portal kao javno dostupnog sustava koji ima funkciju pružanja zajedničke usluge informiranja.

The AMC publishes information regarding the flight operations of Unmanned Aircraft Systems via the AMC Portal, which serves as a publicly available system with the function of providing the Common Information Service.

ENR 1.9.7.3 Automatizirani postupak za uspostavu ad hoc strukture

Automatizirani postupak za uspostavu ad hoc strukture postupak je koji se provodi putem aplikacije AMC Portal Mobile u stvarnom vremenu na dan provedbe letačkih operacija sustavima bespilotnih zrakoplova (UAS) ako se letačke operacije provode unutar Odobrenog područja za izvođenje letačkih operacija sustava bespilotnih zrakoplova (UAS Approved Geographical Zone − UAG).

ENR 1.9.7.3 Automatized Procedure for Establishing Ad-hoc Structures

This procedure is conducted via the AMC Portal Mobile application in real time on the day of activity of UAS flight operations if those operations are conducted within the UAS Approved Geographical Zone (UAG).

ENR 1.9.8 Operacije sustava bespilotnih zrakoplova

U kontekstu upravljanja zračnim prostorom, a pridržavajući se načela propisanih Uredbom 2150/2005 i s ciljem integracije sustava bespilotnih zrakoplova (Unmanned Aircraft Systems – UAS) u zračni prostor sukladno propisima Europske unije (EU), definiraju se zemljopisna područja (UAS Geographical Zones) u skladu s Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2019/947 od 24. svibnja 2019. o pravilima i postupcima za rad bespilotnih zrakoplova i Pravilnikom o upravljanju zračnim prostorom (Narodne novine broj 20/ 2023).

ENR 1.9.8 UAS Operations

In the context of Airspace Management, abiding by the principles laid down by the Regulation 2150/2005, with the aim to integrate Unmanned Aircraft Systems (UAS) into airspace pursuant to the regulations of the European Union (EU), UAS Geographical Zones are defined pursuant to the Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 MAY 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft and the Ordinance on Airspace Management (Official Gazette, issue No. 20/ 2023).

Operacije sustava bespilotnih zrakoplova provode se u zračnom prostoru utvrđenih dimenzija koji je privremeno rezerviran isključivo za letenje bespilotnih zrakoplova, a koji se naziva privremeno rezervirano područje

UAS operations are conducted in airspace of defined dimensions that is temporarily reserved exclusively for UAS flights, which is named UAS Temporary Reserved Area (UTR). Other manned aircraft are prohibited from flying

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

za izvođenje operacija bespilotnim zrakoplovima (UAS Temporary Reserved Area – UTR). Kroz UTR područje nije dozvoljen prolazak drugih zrakoplova s posadom i kao takvo ga piloti moraju izbjegavati. Pružatelj ASM usluge u svakom trenutku može zabraniti ulazak drugih bespilotnih zrakoplova u UTR područje.

through UTR areas and as such, they should be avoided by pilots. ASM service providers can prohibit other UASs from entering UTR areas at all times.

ENR 1.9.8.1 Zemljopisna područja za bespilotne zrakoplove

Zemljopisna područja za bespilotne zrakoplove (UAS Geographical Zones) područja su koja je utvrdilo nadležno tijelo kako bi se olakšale, ograničile ili zabranile operacije bespilotnih zrakoplova i time uzeli u obzir rizici koji se odnose na sigurnost, privatnost, zaštitu osobnih podataka, zaštitu ili okoliš, a proizlaze iz tih operacija. Kako bi se omogućilo i olakšalo informiranje korisnika zračnog prostora o statusu zemljopisnog područja za bespilotne zrakoplove, uvode se sljedeće strukture zračnog prostora:

1. Uvjetno zabranjeno područje za izvođenje letačkih operacija bespilotnim zrakoplovima (UAS Restricted Geographical Zone – URG): Dio zračnog prostora iznad zemljopisnog područja koje je utvrdilo nadležno tijelo koje predstavlja uvjetnu zabranu za operacije bespilotnim zrakoplovima koja se ne odnosi na ostale zrakoplove i zrakoplovne aktivnosti. Odobrenje za izvođenje letačkih operacija bespilotnim zrakoplovima u tom području može se iznimno izdati u skladu s propisanim ASM postupcima. U kontekstu FUA koncepta URG područja uspostavljaju se kroz propisani ASM postupak, a ovisno o prirodi zahtjeva mogu biti uspostavljena

ENR 1.9.8.1 UAS Geographical Zones

UAS Geographical Zones are zones determined by a competent body to facilitate, restrict or prohibit UAS operations, in order to take into account the risks related to safety, privacy, personal data protection, security or the environment that stem from those operations. To enable and facilitate the informing of airspace users on the status of UAS Geographical Zones, the following airspace structures are introduced:

1. UAS Restricted Geographical Zone (URG): A part of airspace above a geographical zone determined by a competent body that is conditionally prohibited for UAS operations, but not for other aircraft and flight activities. UAS flight activities in this zone can be approved as an exception, in line with the laid down ASM procedures. In the context of the FUA concept, URG zones are established through the laid down ASM procedure, and, depending on the nature of the request, can be established temporarily or permanently at an appropriate ASM level.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

privremeno ili trajno na odgovarajućoj ASM razini.

2. Ograničeno područje za izvođenje letačkih operacija bespilotnim zrakoplovima (UAS Limited Geographical Zone – ULG): Dio zračnog prostora iznad zemljopisnog područja koje je utvrdilo nadležno tijelo u kojem su operacije bespilotnih zrakoplova ograničene u ovisnosti o karakteristikama bespilotnog zrakoplova, vrsti operacija koje se smiju izvoditi i/ili samom postupku odobrenja izvođenja letačkih operacija. Unutar tog područja odobrenje za izvođenje letačkih operacija može se izdati u skladu s propisanim ASM postupcima. U kontekstu FUA koncepta ULG područja uspostavljaju se kroz propisani ASM postupak, a ovisno o prirodi zahtjeva mogu biti uspostavljena privremeno ili trajno na odgovarajućoj ASM razini.

2. UAS Limited Geographical Zone (ULG): A part of airspace above a geographical zone determined by a competent body that is restricted for UAS operations, depending on the characteristics of the UAS, type of allowed operations and/or the procedure for the approval of flight operations itself. Within this zone, an approval for conducting flight operations can be granted in line with the laid down ASM procedures. In the context of the FUA concept, ULG zones are established through the laid down ASM procedure, and depending on the nature of the request, can be established temporarily or permanently at an appropriate ASM level.

3. Odobreno područje za izvođenje letačkih operacija bespilotnim zrakoplovima (UAS Approved Geographical Zone – UAG): Dio zračnog prostora iznad zemljopisnog područja koje je utvrdilo nadležno tijelo unutar kojeg je moguće provoditi operacije bespilotnim zrakoplovima po skraćenom postupku odobrenja letačkih operacija. Unutar tog područja odobrenje za izvođenje letačkih operacija bespilotnim zrakoplovima može se izdati automatiziranim postupkom od strane nadležnog tijela ili pružatelja usluga.

3. UAS Approved Geographical Zone (UAG): A part of airspace above a geographical zone determined by a competent body within which UAS operations can be conducted by the shortened procedure for the approval of flight operations. Within this zone, an approval for conducting UAS flight operations can be granted through the automatized procedure by a competent authority or service provider.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

U kontroliranoj zoni (CTR) uspostavljaju se sljedeća zemljopisna područja:

a. URG područje – unutar zračnog prostora omeđenog udaljenošću od 1500 M od zaštitne ograde kontroliranog aerodroma i 500 M bočno uzduž osi prilazne ravni do udaljenosti 3500 M od praga uzletno-sletne staze

b. ULG područje – unutar kontroliranog zračnog prostora na visini većoj od 50 M iznad razine tla ili površine vode izvan URG područja

c. UAG područje – unutar kontroliranog zračnog prostora najviše do visine od 50 M od razine tla ili površine vode izvan URG-a.

The following geographical zones are established in the control zone (CTR):

a. URG Zone – Within airspace bounded by the distance of 1500 M from the security fence of controlled aerodromes and 500 M laterally along the approach surface axis to the distance of 3500 M from the runway threshold;

b. ULG Zone – Within controlled airspace, higher than 50 M above ground or the surface of water outside of the URG zone;

c. UAG Zone – Within controlled airspace, MAX up to 50 M from ground level or the surface of water outside of the URG zone.

Izvan kontrolirane zone (CTR), a unutar zračnog prostora RH, uspostavljaju se sljedeća zemljopisna područja:

a. ULG područje – u pravilu na visini većoj od 120 M iznad razine tla i

b. UAG područje – od razine tla ili površine vode do visine od 120 M.

The following geographical zones are established outside of the control zone (CTR) and within Croatian airspace:

a. ULG Zone – Typically, higher than 120 M above ground level, and

b. UAG Zone – From ground level or the surface of water up to 120 M.

Za izvođenje letačkih operacija bespilotnim zrakoplovima u blizini nekontroliranog aerodroma na udaljenostima manjim od 1500 M od rubova i 500 M bočno uzduž osi prilazne ravni do udaljenosti 2500 M od praga uzletnosletne staze (USS) potrebno je prethodno ishoditi suglasnost operatora nekontroliranog aerodroma.

To conduct UAS operations in the vicinity of uncontrolled aerodromes, at distances shorter than 1500 M from the edges and 500 M laterally along the approach surface axis up to the distance of 2500 M from the runway threshold, prior consent of the operator of the uncontrolled aerodrome has to be obtained.

Zemljopisna područja za bespilotne zrakoplove (UAS Geographical Zones) po načinu objave

By the method of their publication, UAS Geographical Zones can be permanent or

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

mogu biti trajna ili privremena, a prikazana su u sustavu AMC Portal. Trajna zemljopisna područja objavljena su u AIP-u, u poglavlju ENR 6 “Rutne karte”.

temporary, and they are shown on the AMC Portal. Permanent geographical zones are published in the AIP, ENR 6 “En-route charts”.

ENR 1.9.8.2 Uspostava U-space zračnog prostora

U-space zračni prostor (U-space) jest zemljopisno područje uspostavljeno za izvođenje letačkih operacija bespilotnim zrakoplovima u kojem su operacije dopuštene samo uz potporu U-space usluge.

U-space zračni prostor može se uspostaviti radi osiguranja zaštite, sigurnosti, privatnosti ili ekoloških razloga, a za prijedlog uspostave potrebno je izraditi procjenu rizika zračnog prostora.

ENR 1.9.8.2 Establishing U-space

U-space airspace is a geographical zone established for conducting UAS flight operations, in which operations are permitted only with the support of U-space services.

U-space airspace can be established for security, safety, privacy or ecological reasons, and to propose its establishment, an airspace risk assessment has to be made.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

OVA STRANICA JE NAMJERNO OSTAVLJENA PRAZNA
THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

ENR 1.10 PLANIRANJE LETA

SERA.4001

Plan leta obvezno se predaje prije odvijanja:

- svakog leta ili dijela leta za koji se osigurava usluga kontrole zračnog prometa
- svakog leta unutar područja ili u područja ili duž ruta koje određuje nadležno tijelo, kako bi se olakšalo osiguravanje usluga letnih informacija, uzbunjivanja, te traganja i spašavanja
- svakog leta unutar područja ili u područja ili duž ruta koje određuje nadležno tijelo, kako bi se olakšala koordinacija s odgovarajućim vojnim jedinicama ili jedinicama za usluge zračnog prometa u susjednim državama, te izbjegla moguća potreba za zadržavanjem radi identifikacije
- svakog leta koji prelazi međunarodnu granicu
- svakog leta koji je planiran kao noćni let ako nije u blizini aerodroma

U svrhu olakšavanja provođenja mjera potrage i spašavanja zrakoplova, plan leta može se predati i za letove koji nisu iznad navedeni.

Napomena 1:
Iako nije propisano, preporuča se predavanje planova leta i za letove u nekontroliranom zračnom prostoru u svrhe identifikacije letova od strane protuzračne obrane.

Napomena 2:
Letovi koji prelaze državnu granicu, a nisu predali plan leta mogu biti predmetom

ENR 1.10 FLIGHT PLANNING

SERA.4001

Flight plans shall be submitted prior to operating:

- any flight or portion thereof to be provided with air traffic control service
- any flight within or into areas, or along routes designated by the competent authority, to facilitate the provision of flight information, alerting and search and rescue services
- any flight within or into areas, or along routes designated by the competent authority, to facilitate coordination with appropriate military units or with air traffic services units in adjacent States in order to avoid the possible need for interception for the purpose of identification
- any flight across international borders
- any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.

For search and rescue purposes flight plan may also be submitted for other flights than stated above.

Note 1:
Although not prescribed, for air defence identification purposes it is strongly recommended to submit flight plans for flights operating in uncontrolled airspace.

Note 2:
Flights across state boundaries for which a flight plan has not been submitted, may be subject to interception for identification

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

presretanja u svrhu identifikacije sukladno članku 3a. ICAO Konvencije.

Plan leta mora se predati najkasnije 60 minuta prije EOBT-a. Plan leta može se predati i više od 24 sata prije, ali nikako više od 120 sata ili 5 dana prije EOBT-a. Planovi koji se podnesu više od 24 sata prije leta moraju uključivati datum leta.

Planovi leta i pripadajuće poruke za VFR te za mješoviti VFR/IFR let u načelu se predaju u Centralnom ARO uredu Split. Za kontakt Centralnog ARO ureda Split vidi AIP GEN 3.3.6 - Popis adresa jedinica ATS-a, kao i GEN 3.1.4 ovog priručnika.

Na Centralni ARO ured Split moguće je podnijeti planove leta osobno, putem telefona, telefax-a, u elektronskom obliku (Homebriefing: https://ib.crocontrol.hr ili email) ili preko AFTN-a.

U slučaju podnošenja plana leta telefaksom, telefonom ili e-mailom, pilot (podnosilac plana leta) mora odmah nakon prijenosa telefonom potvrditi plan, inače plan leta neće biti obrađen.

Za predaju se mora koristiti obrazac plana leta koji je izradila HKZP d.o.o. ili kompjutorski obrazac. Obrazac treba biti čitljivo i u potpunosti popunjen.
U interesu zapovjednika zrakoplova je da priloži broj telefona/ telefaksa.
Kada se plan leta podnosi telefonom, treba se strogo pridržavati ICAO redoslijeda točaka u obrascu plana leta.

Ako je plan leta podnesen putem Homebriefinga, isti mora biti prihvaćen/ odobren od strane sustava/radnika ARO-a, inače prijenos/slanje plana leta neće biti

purposes in accordance with para 3a. of the ICAO Convention.

Flight plan shall be submitted at least 60 minutes prior to EOBT. A flight plan can be filed more than 24 hours, but not more than 120 hours, or 5 days, in advance of EOBT. Those flight plans that are submitted more than 24 hours in advance of the flight shall include the date of flight.
VFR and VFR/IFR flight plans and associated messages shall be normally filed at the Central ARO Split. Central ARO Split contact is provided in AIP Croatia, part GEN 3.3.6 ATS units address list and also in GEN 3.1.4 of this Manual.

At Central ARO Split it is possible to submit flight plans personally, by telephone, telefax, in electronic form (Homebriefing: https://ib.crocontrol.hr or e-mail) or AFTN.

If the flight plan is submitted via telefax, telephone or e-mail, it has to be confirmed by telephone by the pilot (submitter of the flight plan) immediately after transmission, otherwise it will not be processed.

The flight plan form of CROATIA CONTROL Ltd. or a form produced by a computer shall be used for transmission. The form has to be fully and legibly filled in.
Contact telephone/telefax number has to be given in the interest of the pilot-in-command.
When a flight plan is submitted by telephone, the ICAO sequence of items in the flight plan form shall be strictly followed.

If the flight plan is submitted via Homebriefing it has to be accepted by the system before flight, otherwise the transmission is not

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

moguće. Podnosilac plana leta dobit će povratnu informaciju o statusu svog plana leta.

Plan leta može se predati i tijekom leta ako to zahtijevaju posebne okolnosti, nepoznate prije uzlijetanja, osim ako se radi o letu koji se nastavlja nakon međuslijetanja ili ako se radi o letovima u inozemstvo.
Skraćeni plan leta se može predati u tijeku leta u svrhu pribavljanja odobrenja nadležne kontrole zračnog prometa s ciljem:

- kraćeg prolaska kroz kontrolirani zračni prostor
- polijetanja s kontroliranog aerodroma, letenja u kontroliranoj zoni i/ili nastavka leta u nekontroliranom zračnom prostoru
- slijetanja na kontrolirani aerodrom

Zaprimljen skraćeni plan leta smatra se važećim do točke izlaska iz kontroliranog zračnog prostora/zone.
Sve promjene u planu leta podnijetom za kontrolirani VFR let, te značajne promjene u planu leta podnesenom za nekontrolirani VFR let prijavit će se što je prije moguće odgovarajućoj nadležnoj jedinici ATS-a. U slučaju kašnjenja 30 MIN dužem od predviđenog vremena početka vožnje za kontrolirani let ili za kašnjenje od 1 HR za nekontrolirani let za koji je podnijet plan leta, taj će se plan izmijeniti ili će se podnijeti novi, nakon poništenja starog plana leta, ovisno o tome što je primjenjivo.

Podnosilac plana leta odgovoran je za:
- potpunost i točnost podataka,
- pribavljanje preduzletnih informacija i po potrebi odobrenje KZP,
- provjeru izvedivosti leta,
- potpuno adresiranje i prosljeđivanje.

guaranteed. Submitter of the flight plan will receive feedback regarding flight plan status.

Flight plan may be filed during flight, if required by circumstances unknown to the pilot prior to departure, except for continuing flights after intermediate landing and for flights into foreign countries.
An abbreviated flight plan may be filed during flight with the intention of acquiring clearance from the appropriate ATS unit for the following cases:
- short transitions through controlled airspace
- departures from controlled aerodromes, after which the flight is operating in a controlled traffic area and/or continuing the flight in uncontrolled airspace
- arrivals on controlled aerodromes

An abbreviated flight plan filed during flight is considered valid until the last point of the controlled airspace or controlled area.
All changes to a flight plan submitted for a controlled VFR flight and significant changes to a flight plan submitted for an uncontrolled VFR flight shall be reported as soon as possible to the competent ATS unit. In the event of a delay of 30 MIN in excess of the estimated off-block time for a controlled flight or a delay of 1 HR for an uncontrolled flight for which a flight plan has been submitted, the flight plan shall be amended, or a new flight plan submitted, and the old flight plan cancelled, whichever is applicable.

A submitter of a flight plan is responsible for:
- completeness and correctness of data;
- obtaining pre-flight information and necessary ATC clearances;
- check of the flight feasibility;
- complete addressing and transmission.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

Prilikom predaje plana leta iz zraka (AFIL), pilot zrakoplova mora proslijediti slijedeće podatke:

- pozivni znak zrakoplova
- pravilo leta
- tip zrakoplova
- radio i navigacijsku opremu
- aerodrom odlaska ili vrijeme i poziciju na kojoj se plan leta počinje primjenjivati
- stvarnu brzinu
- traženu razinu (ako je potrebno)
- aerodrom odredišta ili vrijeme i poziciju do koje se plan leta primjenjuje
- alternativni aerodrom ako je potrebno
- najveće trajanje leta
- broj osoba u zrakoplovu
- ruta leta (ako je potrebno)

Skraćeni plan leta mora sadržavati najmanje sljedeće podatke:

- pozivni znak zrakoplova
- tip zrakoplova
- točka ulaska u kontrolirani zračni prostor (ako je primjenjivo)
- točka izlaska u nekontrolirani zračni prostor (ako je primjenjivo)
- razinu leta (ako je primjenjivo)
- namjeru

Ako se od pilota zrakoplova, koji održava radiokomunikaciju s centrom za pružanje letnih informacija, zatraži uključenje transpondera na određeni kod i/ili mod, pilot zrakoplova ne smije smatrati da će biti kontroliran ili razdvajan od drugog prometa.

When flight plane is fill during the flight (AFIL), the pilot shall transmit the following data:

- call sign of an aircraft
- flight rule
- type of aircraft
- communication and navigation equipment
- aerodrome of departure or time and position to which the flight plan is applicable
- true airspeed
- requested level (if required)
- aerodrome of destination or time and position until the flight plan is valid
- alternate aerodrome if requested
- endurance
- number of persons on board
- route of flight (if required)

An abbreviated flight plan shall contain provisions specified below:

- aircraft identification
- type of aircraft
- entry point into controlled airspace (if applicable)
- exit point into uncontrolled airspace (if applicable)
- level (if applicable)
- intentions

If requested from the pilot-in-command in contact with FIC to set transponder on determined Code and/or Mode, the pilot-in-command shall not consider that he is controlled or separated from other traffic.

ENR 1.10.1 ZATVARANJE PLANA LETA

SERA.4020

a. Za svaki let za koji je predan plan leta koji obuhvaća cijeli ili preostali dio leta do aerodroma odredišta, prvom prilikom nakon slijetanja, odgovarajućoj jedinici za usluge

ENR 1.10.1 CLOSING A FLIGHT PLAN

SERA.4020

a. An arrival report shall be made in person, by radiotelephony, via data link or by other means as prescribed by the competent authority at the earliest possible moment after landing, to

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

zračnog prometa na aerodromu dolaska treba podnijeti izvješće o dolasku osobno, radiotelefonskom vezom, podatkovnom vezom ili drugim sredstvima, kako propisuje nadležno tijelo.

1. Izvješće o dolasku nije potrebno predati nakon slijetanja na aerodrom na kojemu su osigurane usluge zračnog prometa, ako radiokomunikacijski sustavi ili vizualni signali pokažu da je uočeno slijetanje.

b. Kada je plan leta predan samo za dio leta, osim preostalog dijela leta do odredišta, plan se mora na zahtjev zaključiti prikladnim izvješćem odgovarajućoj jedinici za usluge zračnog prometa.

c. Kada na aerodromu ili operativnom mjestu dolaska ne postoji jedinica za usluge zračnog prometa, izvješće o dolasku podnosi se, na zahtjev, što je prije moguće nakon slijetanja, najbržim raspoloživim sredstvima najbližoj jedinici za usluge zračnog prometa.

d. Kada se zna da su na aerodromu ili operativnom mjestu dolaska komunikacijski uređaji neodgovarajući, a ne postoje zamjenski sustavi za postupanje s izvješćima o dolasku na zemlji, poduzimaju se sljedeće mjere: Neposredno prije slijetanja, zrakoplov, ako je moguće, prenosi odgovarajućoj jedinici za usluge zračnog prometa poruku sličnu izvješću o dolasku, ako se takvo izvješće zahtijeva. Obično se ta poruka prenosi zrakoplovnoj postaji jedinice za usluge zračnog prometa koja je zadužena za područje letnih informacija u kojem zrakoplov leti.

e. Izvješća o dolasku zrakoplova trebaju sadržavati sljedeće podatke:

- identifikaciju zrakoplova,
- aerodrom ili operativno mjesto odlaska,
- aerodrom ili operativno mjesto odredišta (samo u slučaju preusmjerenog slijetanja),
- aerodrom ili operativno mjesto dolaska,
- vrijeme dolaska.

the appropriate air traffic services unit at the arrival aerodrome, by any flight for which a flight plan has been submitted covering the entire flight or the remaining portion of a flight to the destination aerodrome.

1. Submission of an arrival report is not required after landing on an aerodrome where air traffic services are provided on condition that radio communication or visual signals indicate that the landing has been observed.

b. When a flight plan has been submitted only in respect of a portion of a flight, other than the remaining portion of a flight to destination, it shall, when required, be closed by an appropriate report to the relevant air traffic services unit.

c. When no air traffic services unit exists at the arrival aerodrome or operating site, the arrival report, when required, shall be made as soon as practical after landing and by the quickest means available to the nearest air traffic services unit.

d. When communication facilities at the arrival aerodrome or operating site are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, the following action shall be taken: immediately prior to landing the aircraft shall, if practicable, transmit to the appropriate air traffic services unit, a message comparable to an arrival report, where such a report is required. Normally, this transmission shall be made to the aeronautical station serving the air traffic services unit in charge of the flight information region in which the aircraft is operated.

e. Arrival reports made by aircraft shall contain the following elements of information:

- aircraft identification,
- departure aerodrome or operating site,
- destination aerodrome or operating site (only in the case of a diversionary landing),
- arrival aerodrome or operating site,
- time of arrival.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

Napomena:
Izvještaj o dolasku pilot može unijeti u Internet Briefing sustav (pod uvjetom da je plan leta predan putem Internet Briefing-a), inače se izvještaj mora u svakom slučaju predati telefonski u Centralni ARO ured Split – kako bi se izbjeglo pokretanje uzbunjivanja ili traganja i spašavanja za zakašnjele zrakoplove.
Kada je izvješće o slijetanju obavezno, nepoštivanje odredbe SERA.4020 može prouzročiti ozbiljne poteškoće u pružanju usluga zračnog prometa i uzrokovati značajne troškove provođenja nepotrebnih operacija traganja i spašavanja.

Note:
The arrival report can be entered into the Internet Briefing system by the pilot (provided that a flight plan had been filed via Internet Briefing), otherwise the arrival report shall in any case be made via telephone at Central ARO Split - in order to avoid that alerting service will be initiated for overdue aircraft.
Whenever an arrival report is required, failure to comply with the provisions of SERA.4020 may cause serious disruption in the air traffic services and incur great expenses in carrying out unnecessary search and rescue operations.

Napomena: Za obrazac plana leta i ostale detalje vidi AIP ENR 1.10.

Note: For Flight Plan Form and other details see AIP ENR 1.10.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

ENR 1.13 NEZAKONITO OMETANJE

Vidi AIP Hrvatske ENR 1.13

ENR 1.13 UNLAWFUL INTERFERENCE

See AIP Croatia ENR 1.13

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

OVA STRANICA JE NAMJERNO OSTAVLJENA PRAZNA
THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

ENR 1.14 NEZGODE U ZRAČNOM PROMETU

ENR 1.14.1 Postupci u slučaju nužde i drugih izvanrednih okolnosti

ENR 1.14.1.1 PRISILNO SLIJETANJE

Pilot zrakoplova obvezan je primjeniti postupak za prisilno slijetanje zrakoplova uvijek, kad ne postoje uvjeti za daljnji siguran nastavak leta, a posebice:

1) ako dođe do potpunog prestanka rada motora, odnosno pogonske grupe zrakoplova;

2) ako požar na zrakoplovu nije mogao biti ugašen;

3) ako otkaz ili kvar vitalnih dijelova zrakoplova, onemogućuje daljni sigurni nastavak leta.

4) ako to zahtjeva lovac presretač, sukladno mjerama za prisilno slijetanje zrakoplova

Prisilno slijetanje obavlja se ovisno o danih okolnosti na najprikladniji aerodrom ili na odabrani teren prikladan za slijetanje prema procjeni pilota zrakoplova.

Posada zrakoplova i druge osobe koje se nalaze u zrakoplovu moraju postupati prema naredbama zapovjednika zrakoplova. Posada zrakoplova, koji je prisilno sletio dužna je poduzeti sve potrebne mjere za očuvanje života i zdravlja osoba u zrakoplovu, za očuvanje zrakoplova i stvari u njemu, te je dužna osigurati očuvanje tragova prisilnog slijetanja na zrakoplovu i na tlu.

ENR 1.14 AIR TRAFFIC INCIDENTS

ENR 1.14.1 Procedures in case of emergency and other serious incidents

ENR 1.14.1.1 FORCED LANDING

The pilot of an aircraft shall perform forced landing procedure whenever the conditions for the safe conduct of the flight do not exist, and in particular:

1) when experiencing complete engines stop;

2) in case of uncontained fire on board;

3) if the failure on the vital parts prevent an aircraft from further safe conduct of the flight;

4) in accordance with measures for forced landing, if requested by the interceptor

Forced landing is performed, depending on circumstances, to most suitable aerodrome or site estimated by pilot.

Aircraft crew and other persons on board shall act upon the pilot in command's orders. Air crew of a forced landed aircraft shall undertake all necessary measures to save other persons' lives and cargo, and shall keep the markings of the forced landing on the ground as well as on the aircraft.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

ENR 1.14.1.2 LETENJE U NEPOVOLJNIM METEOROLOŠKIM UVJETIMA

Ako se pilot zrakoplova, zbog naglog pogoršanja metoroloških uvjeta, nađe u zračnom prostoru nepovoljnom za letenje, obvezan je odgovarajućim postupkom izvesti zrakoplov iz tog prostora, vratiti se na aerodrom odlaska ili sletjeti na najprikladniji aerodrom za sigurno slijetanje.

Zračnim prostorom nepovoljnim za letenje smatra se onaj prostor u kojem prevladavaju instrumentalni meteorološki uvjeti, a zrakoplov nije opremljen ili posada nije osposobljena za takvo letenje, prostor s olujnom aktivnošću kumulonimbusa, te prostor u kojem dolazi do zaleđivanja vanjskih površina zrakoplova, koje se ne može spriječiti.

ENR 1.14.1.2 FLYING IN ADVERSE METEOROLOGICAL CONDITIONS

If the pilot of an aircraft, in the situation of rapidly deterioration of meteorological conditions, find himself in the airspace unsuitable for the flight, he shall take the aircraft out of that airspace carrying out appropriate procedure, return to the departing aerodrome or land at the aerodrome most suitable for safety landing.

The airspace unsuitable for the flight is considered when the airspace with prevailing instrumental meteorological conditions when aircraft is not equipped or crew is not licensed for such flight, the airspace with cumulonimbus activity; and the airspace in which icing of aircraft's outer surfaces couldn't be prevented.

ENR 1.14.1.3 OTKAZ UREĐAJA ZA UPRAVLJANJE I DRUGIH UREĐAJA KOJI MOGU UTJECATI NA LETNU SPOSOBNOST ZRAKOPLOVA

Ako na zrakoplovu tijekom leta dođe do kvara ili prestanka rada uređaja za upravljanje zrakoplovom ili nekog drugog uređaja, čiji kvar ili prestanak rada može utjecati na letnu sposobnost zrakoplova, pilot zrakoplova mora se pridržavati, ovisno fazi leta, sljedećih pravila:

1) u fazi uzlijetanja
- kad zrakoplov ne dostigne predviđenu kritičnu brzinu - prekinuti daljnje uzlijetanje, zadržavajući isti smjer kretanja i zrakoplov zaustaviti na uzletno-sletnoj stazi ili na dijelu aerodroma predviđenom za ovakve slučajeve;

ENR 1.14.1.3 FLYING CONTROLS FAILURE AND FAILURE OF OTHER EQUIPMENT RELEVANT FOR AN AIRCRAFT'S FLIGHT CAPABILITY

If, during a flight, flying controls or other equipment relevant for an aircraft's flight capability fail, the pilot of the aircraft shall follow, according to the phase of flight, rules stated below:

1) during take off
- if the estimated critical speed is not reached – abort further take off, keeping the same direction and stop the aircraft on the runway or at the part of the aerodrome intended for such situations;

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

- ako je predviđena kritična brzina dostignuta, uzlijetanje se nastavlja i zrakoplov se zadržava na dostignutoj razini, ili se blagim penjanjem usmjerava prema terenu prikladnom za prisilno slijetanje;

2) tijekom putnog leta
- uz odobrenje nadležne KZP zrakoplov usmjeriti prema najbližem aerodromu za slijetanje, ako okolnosti to omogućuju. U suprotnom zrakoplov se usmjerava prema terenu, prikladnom za prisilno slijetanje;

3) u fazi slijetanja
- let nastaviti uz pomoć nadležne KZP, koja oslobađa uzletno-sletnu stazu, radi slijetanja zrakoplova. Ako okolnosti to ne omogućuju, zrakoplov se usmjerava prema terenu, prikladnom za slijetanje.

- if the estimated critical speed is reached – continue take off, maintain the reached level or shallow climb towards suitable terrain for forced landing;

2) during cruise
- with ATC clearance, direct the aircraft towards the nearest aerodrome for landing, if circumstances allow so. If not, the aircraft shall be directed to a terrain suitable for forced landing;

3) during landing
- continue flight by assistance of the relevant ATC, who shall free the runway to enable such landing, or if circumstances do not allow so, aircraft shall be directed toward terrain suitable for landing.

ENR 1.14.1.4 UDAR NEKOG OBJEKTA U ZRAKOPLOV U LETU

Ako zrakoplov tijekom leta pretrpi oštećenje, zbog udara u neki leteći objekt ili pticu, odnosno zbog ulaska u tučonosne oblake, pilot zrakoplova mora smanjiti brzinu leta i poduzeti druge mjere za sigurnost leta.

Ako zbog oštećenja, zrakoplov nije sposoban za siguran nastavak leta, pilot zrakoplova mora pristupiti postupku za prisilno slijetanje.

Pilot zrakoplova dužan je obavijestiti nadležnu KZP o oštećenju zrakoplova i poduzetim mjerama, odnosno o prisilnom slijetanju zrakoplova.

ENR 1.14.1.4 IN FLIGHT COLLISION OF AIRCRAFT AND AN OBJECT

If an aircraft suffers damage, during flight, for the reason of bird or other object strike, or when entering hail clouds, the pilot of the aircraft shall reduce the speed and take other measures for the safe conduct of flight.

If the aircraft is so damaged that the safe continuation of the flight is not possible, the pilot shall begin with forced landing procedure.

The pilot of the aircraft shall notify the relevant ATC of the damage and the measures taken, or the forced landing.

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.

ENR 1.14.1.5 IZVJEŠTAVANJE O UGROŽAVANJU SIGURNOSTI ZRAKOPLOVA I NESREĆI ZRAKOPLOVA

Svaka radnja kojom se zrakoplov može dovesti ili dovede u opasnost, te nezgoda zrakoplova i izvanredni događaj jesu ugrožavanje sigurnosti zrakoplova.

Potvrdno izvješće o nezgodi od velike važnosti prvotno prijavljeno putem radija ili inicijalno izvješće o bilo kojoj drugoj nezgodi potrebno je dostaviti Agenciji za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, Hrvatskoj agenciji za civilno zrakoplovstvo te Centralnom ARO uredu Split Hrvatske kontrole zračne plovidbe. Pilot bi trebao ispuniti obrazac Izvješća o opasnom približavanju zrakoplova, nepropisnoj primjeni postupka ili radu radionavigacijskog ili drugog sredstva dopunjujući detalje prvotnog izvješća prema potrebi.

Napomena: Vidi AIP ENR 1.14

ENR 1.14.1.5 REPORTING ON INCIDENTS AND ACCIDENTS

Any action that leads or may lead an aircraft to a danger or incident or serious incident is the safety infringement.

The confirmatory report on an incident of major significance initially reported by radio or the initial report on any other incident should be submitted to Air, Maritime and Railway traffic accidents investigation agency, to Croatian Civil Aviation Agency and to the Croatia Control Ltd. Central ARO Split. The pilot should complete the Aircraft proximity, irregular procedure employment or work of radionavigation or other facility Report Form, supplementing the details of the initial reports as necessary.

Note: See AIP ENR 1.14

© HRVATSKA KONTROLA ZRAČNE PLOVIDBE d.o.o.
© CROATIA CONTROL Ltd.