

INFORMACIJA

o zaključivanju Ugovora o civilno-vojnoj saradnji u upravljanju, kontroli i zaštiti vazdušnog prostora Crne Gore, između Ministarstva odbrane Crne Gore i Kontrole letjenja Srbije i Crne Gore SMATSA doo Beograd

Nakon sticanja punopravnog članstva u Organizaciji Sjevernoatlantskog ugovora (NATO), jedan od ključnih zahtjeva koji Crna Gora mora regulisati jeste integrisanje vazdušnog prostora iznad naše države u NATO integrisani sistem protivvazdušne i protivraketne odbrane (NATO Integrated Air and Missile Defence System- NATINAMDS). Ova oblast je podijeljena u dva segmenta, i to: nadzor vazdušnog prostora (Air Surveillance) i zaštita vazdušnog prostora (Air Policing).

Integrisanje Crne Gore u NATO integrisani sistem protivvazdušne i protivraketne odbrane (NATO Integrated Air and Missile Defence System- NATINAMDS) predstavlja jedan od ciljeva sposobnosti (Capability Targets) Vojske Crne Gore. Kao NATO podrška za ispunjenje ovog cilja, od strane NATO zvaničnika, predstavljena su dva modela čijom bi implementacijom Crna Gora mogla uspostaviti zaštitu svog vazdušnog prostora. Prvi model je kroz bilateralni sporazum sa nekom od NATO članica, čime bi, između ostalog, Crna Gora bila izložena dodatnim finansijskim obavezama prema zemlji koja bi "štitila" naš vazdušni prostor. Ovakav vid regulisanja zaštite vazdušnog prostora kratkotrajno su primjenjivale baltičke zemlje, ali je zbog značaja njihovog vazdušnog prostora NATO kasnije uspostavio svoju misiju, tako da ne postoje iskustva iz konkretne primjene ovog modela.

Što se tiče drugog modela zaštite vazdušnog prostora Crne Gore, on bi bio uspostavljen kroz NATO misiju za zaštitu vazdušnog prostora u Crnoj Gori i podrazumijevao bi da se troškovi za uspostavljanje ove misije finansiraju iz zajedničkog NATO budžeta, tako da isti ne predstavlja izvor dodatnih troškova za Crnu Goru. U skladu sa ovim modelom, pored bilateralnog sporazuma sa angažovanom zemljom/zemljama, bilo bi potrebno potpisati sporazum sa Vrhovnom komandom savezničkih snaga za Evropu (SHAPE - Supreme Headquarters Allied Power Europe), kojim se definišu međusobne nadležnosti i obaveze.

Nakon konsultacija sa NATO zvaničnicima kroz Radnu grupu za pridruživanje i integraciju (Accession Integration Working Group-AIWG), usaglašeno je da je za Crnu Goru, zbog svih aspekata, optimalan drugi model regulisanja zaštite vazdušnog prostora, tj. uspostavljanjem NATO misije u vazdušnom prostoru Crne Gore, po modelu kako je to urađeno u Republici Albaniji. Pored toga, odlučeno je da zemlje sa kojima bi ovo pitanje trebalo da bude regulisano, odnosno koje će vršiti misiju zaštite vazdušnog prostora Crne Gore (Air Policing), budu Republika Grčka i Republika Italija.

Kako bi zaštita vazdušnog prostora bila u potpunosti implementirana, potrebno je ispuniti nekoliko preduslova u pravno-tehničkom pogledu. Imajući u vidu da Crna Gora još uvijek nema sopstveni radar, niti vojne kontrolore za kontrolu vojnog vazdušnog saobraćaja, prvi korak u procesu uspostavljanja „Air Policing“ misije je potpisivanje Ugovora sa Kontrolom letjenja Srbije i Crne Gore SMATSA doo Beograd, kojim će se pravno regulisati uloga SMATSA doo Beograd u okviru NATO misije zaštite crnogorskog vazdušnog prostora, odnosno definisati dio koji se odnosi na najavu i vođenje NATO vazduhoplova kroz

crnogorski vazdušni prostor tokom uvježbavanja procedura u okviru „Air Policing“ misije. Shodno navedenom, ovim Ugovorom definišu se prava i obaveze ugovornih strana, vrši se koordinacija civilnog i NATO vojnog saobraćaja u vazdušnom prostoru Crne Gore, a sve u cilju obezbjeđenja nesmetanog odvijanja vazdušnog saobraćaja u crnogorskom vazdušnom prostoru, kao i poštovanje svih mjera sigurnosti i bezbjednosti civilne i vojne vazdušne plovidbe.

Bez regulisanih odnosa između Crne Gore i SMATSA doo Beograd, koja obezbjeđuje radarsku pokrivenost vazdušnog prostora iznad Crne Gore, bilo bi nemoguće dobiti radarski signal sa SMATSA radara koji se nalaze na teritoriji Crne Gore (SMATSA trenutno ima jedan radar na Srpskoj gori, a planira se postavljanje još jednog radara).

Nakon zaključivanja ovog Ugovora, slijedi zaključivanje Tehničkog sporazuma o uspostavljanju misije zaštite vazdušnog prostora između Crne Gore i Vrhovne komande savezničkih snaga za Evropu (SHAPE). Time će se ispuniti neophodni uslovi da se potpišu bilateralni sporazumi sa Italijom i Grčkom o uspostavljanju NATO Air Policing misije, čime će zaštita vazdušnog prostora Crne Gore i formalno biti uspostavljena. Nakon ovoga, uslijediće potpisivanje bilateralnih sporazuma sa susjednim NATO članicama - Republikom Albanijom i Republikom Hrvatskom, o saradnji u prekograničnim operacijama čime će se pojednostaviti procedure u vezi sa letjenjem NATO aviona kroz NATO vazdušni prostor Crne Gore, Hrvatske i Albanije u toku realizacije zadataka iz domena „Air Policing“ misije.

Zaštita vazdušnog prostora Crne Gore od strane NATO jedan je od najupečatljivijih benefita članstva naše države u ovom Savezu. Naime, u pitanju je misija neborbenog karaktera, u odnosu na koju Crna Gora neće imati nikakve dodatne finansijske obaveze.

Na osnovu navedenog, Ministarstvo odbrane predlaže Vladi Crne Gore da donese sljedeće

ZAKLJUČKE:

1. Vlada je usvojila Informaciju o zaključivanju Ugovora o civilno-vojnoj saradnji u upravljanju, kontroli i zaštiti vazdušnog prostora Crne Gore, između Ministarstva odbrane Crne Gore i Kontrole letjenja Srbije i Crne Gore SMATSA doo Beograd;
2. Vlada je prihvatila Ugovor o civilno-vojnoj saradnji u upravljanju, kontroli i zaštiti vazdušnog prostora Crne Gore, između Ministarstva odbrane Crne Gore i Kontrole letjenja Srbije i Crne Gore SMATSA doo Beograd;
3. Ovlašćuje se ministar odbrane mr Predrag Bošković da potpiše Ugovor o civilno-vojnoj saradnji u upravljanju, kontroli i zaštiti vazdušnog prostora Crne Gore, između Ministarstva odbrane Crne Gore i Kontrole letjenja Srbije i Crne Gore SMATSA doo Beograd, iz tačke 2 ovih zaključaka.

**Ugovor o civilno-vojnoj saradnji u upravljanju, kontroli i zaštiti
vazdušnog prostora Crne Gore**

Zaključen između ugovornih strana:

1. Ministarstvo odbrane Crne Gore, , Jovana Tomaševića br. 29, Podgorica, koje zastupa mr Predrag Bošković, i
2. Kontrola letjenja Srbije i Crne Gore SMATSA doo Beograd, Trg Nikole Pašića br. 10, Beograd, PIB 103170161, MB 17520407 koju zastupa direktor Predrag Jovanović (u daljem tekstu: SMATSA doo.),

(u daljem tekstu: Ugovorne strane)

Ugovorne strane saglasno konstatuju:

- 1) da su Ugovorne strane, potpisale Sporazum o poslovno tehničkoj saradnji br. 803-7412/3 od 8.10.2013. godine i ATM.00 – 554/1 od 30.09.2013. godine (u daljem tekstu: Sporazum) kojim su se saglasile o uspostavljanju međusobne saradnje u obimu regulisanom zajedničkim interesima, a u skladu sa regulatornim zahtjevima i preporučenom praksom iz oblasti pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi i civilno vojnoj koordinaciji;
- 2) da su u skladu sa članom 5. Sporazuma o poslovno tehničkoj saradnji Ugovorne strane potpisale Ugovor o zajedničkim razvojnim i istraživačkim projektima br. 803-7412/13-7 od 6.3.2017. godine i br. ATM.12-149/3 od 24.2.2017. godine (u daljem tekstu: Ugovor o zajedničkim razvojnim i istraživačkim projektima), kojim su se saglasile o uspostavljanju međusobne saradnje u obimu regulisanom zajedničkim interesima i u skladu sa regulatornim zahtjevima i preporučenom praksom vezanom za rad na zajedničkim razvojnim i istraživačkim projektima;
- 3) da se Crna Gora 2017. godine pridružila NATO-u i da se, u cilju jačanja odbrambenih sposobnosti novog saveznika i obezbjeđivanja ravnopravnog nivoa bezbjednosti u okviru Alijanse, Sjevernoatlantski savjet saglasio da proširi misiju zaštite NATO vazdušnog prostora na Crnu Goru, čime su se nacionalne mogućnosti odbrane Crne Gore integrisale, po potrebnoj mjeri, sa angažovanjem aviona za zaštitu vazdušnog prostora drugih saveznika (Italije i Grčke);
- 4) da će u cilju obezbjeđenja potrebnih sposobnosti, na osnovu jedinstvenog standarda neprekidnog učešća tokom cijele godine, NATO zemlje vršiti zaštitu vazdušnog prostora Crne Gore, svojim presretačkim avionima, dok će nadzor i kontrolu vazdušnog prostora Crne Gore obezbjeđivati NATO kapaciteti za komandovanje i kontrolu;
- 5) da je cilj NATO misije zaštite vazdušnog prostora u miru, očuvanje integriteta NATO vazdušnog prostora kao dijela vazdušnog prostora Alijanse u svrhu čega je neophodno otkriti bilo kakvu povredu NATO vazdušnog prostora kao dijela vazdušnog prostora Alijanse, izvršiti presretanje, ispitivanje i/ili identifikaciju neidentifikovanog letećeg objekta ili izvršiti preduzimanje drugih radnji u skladu sa važećim procedurama NATO-a;

- 6) da NATO misija zaštite vazdušnog prostora uključuje korišćenje sistema za nadzor i kontrolu, korišćenje sistema u okviru vazduhoplovne strukture komandovanja i kontrole, i odgovarajuća protivvazduhoplovna sredstva, uključujući avione presretače radi očuvanja integriteta NATO vazdušnog prostora kao dijela vazdušnog prostora Alijanse;
- 7) da u skladu sa tačkom 5, 7 i 8 Priloga 1 Ugovora o zajedničkim razvojnim i istraživačkim projektima, ugovorne strane zaključuju ovaj ugovor o civilno-vojnoj saradnji u upravljanju, kontroli i zaštiti vazdušnog prostora Crne Gore (u daljem tekstu Ugovor), kojim se bliže i konkretnije realizuju pojedini poslovi i zadaci.

Predmet Ugovora

Član 1

Predmet ovog ugovora su zajedničke obaveze Ugovornih strana u civilno-vojnoj koordinaciji i saradnji u upravljanju, kontroli i zaštiti vazdušnog prostora Crne Gore (u daljem tekstu: vazdušni prostor), a u skladu sa regulatornim zahtjevima i preporučenom praksom iz oblasti pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi i civilno vojnoj koordinaciji.

Važeći zakon, podzakonski akti i međunarodni standardi

Član 2

Na ovaj ugovor primjenjuju se:

1. Ugovor o potvrđivanju kontinuiteta pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi u prostorima Srbije i Crne Gore (II Ov. br. 2164/2012 od 25.04.2012. godine OU.SD broj 282/2 od 25.04.2012. godine);
2. Ratifikovani međunarodni ugovori i multilateralni sporazumi koji se neposredno primjenjuju u obje države koje su osnivači SMATSA doo;
3. Sporazum o saradnji u oblasti vazdušnog saobraćaja („Službeni list CG – Međunarodni ugovori“, broj 8/2013, „Službeni list RS Međunarodni ugovori“, broj 1/2013);
4. Zakon o vazdušnom saobraćaju Crne Gore;
5. Zakon o privrednim društvima Republike Srbije i Zakon o privrednim društvima Crne Gore, ako Ugovorom o potvrđivanju kontinuiteta pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi u prostorima Srbije i Crne Gore nije drugačije određeno;
6. Zaključak Vlade Republike Srbije 05 Broj: 343-2344/2012 od 5. aprila 2012. godine i Zaključak Vlade Crne Gore Broj: 06-732/3 od 19. aprila 2012. godine;
7. Važeća podzakonska akta iz oblasti pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi Crne Gore;
8. Drugi pozitivni propisi država osnivača koji nijesu u međusobnoj suprotnosti;
9. Opšti akti SMATSA doo.

Odredbe ovog ugovora nijesu u suprotnosti sa zaključenim međunarodnim ugovorima koji su na snazi u prostoru nadležnosti SMATSA doo u skladu sa članom 6 Ugovora o

potvrđivanju kontinuiteta pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi u vazдушnim prostorima Srbije i Crne Gore/Ugovora o potvrđivanju kontinuiteta pružanja vazduhoplovnih usluga u vazдушnim prostorima Crne Gore i Srbije (II Ov. br. 2164/2012 od 25.04.2012. godine OU.SD broj 282/2 od 25.04.2012. godine).

Značenje izraza

Član 3.

Pojedini izrazi upotrijebljeni u ovom ugovoru imaju sljedeća značenja:

- 1) **NATO vazdušni prostor (NATO Airspace):** vazdušni prostor iznad svih NATO nacija i njihovih teritorijalnih voda;
- 2) **Vazdušni prostor Saveza (Alliance Airspace):** NATO vazdušni prostor i svaka oblast vazdušnog prostora u kojem NATO može da obavlja operacije, kako je to usaglasio NATO Savjet;
- 3) **Polijetanje na znak uzbune (Scramble):** naredba da se što je moguće prije izvrši polijetanje aviona, obično je slijede dalja uputstva za misiju;
- 4) **ALPHA presretanje (ALPHA Scramble):** je stvarna misija protivvazdušne odbrane koja je pokrenuta kako bi se presrela, ispitala, identifikovala, izvršila eventualna intervencija ili eventualno dještvo na potencijalnu prijetnju iz vazduha. Avioni za brzu reakciju (presretački avioni) koji izvršavaju ALPHA presretanje imaju prioritet u korišćenju vazdušnog prostora nad svim ostalim saobraćajem, izuzev vazduhoplova u hitnim slučajevima. Zadaci iz ove misije zaštite vazdušnog prostora sprovode se u skladu sa pravilima operativnog saobraćaja i ne zahtijevaju podnošenje plana leta. Nije potrebno diplomatsko odobrenje;
- 5) **Tango presretanje (TANGO Scramble):** je presretački let usmjeren na uvježbavanje misije zaštite vazdušnog prostora, koja se vrši u skladu sa nacionalnim propisima o letenju. Ovi letovi predstavljaju vojnu obuku i vazduhoplovne aktivnosti aviona uključenih u misiju zaštite vazdušnog prostora koje kontroliše protivvazduhoplovna odbrana, a izvršavaju se u bliskoj koordinaciji sa pružaocem usluga u vazдушnom saobraćaju u cilju razdvajanja vazdušnog saobraćaja. Ovi trening letovi nemaju prioritet nad civilnim i vojnim vazдушnim saobraćajem. Za ove letove nijesu potrebni planovi leta niti diplomatsko odobrenje;
- 6) **Prostor nadležnosti (Area of Responsibility):** je vazdušni prostor definisanih dimenzija u kome odgovornost za pružanje usluga ima nadležni pružalac usluga u vazдушnom saobraćaju – SMATSA;
- 7) **Združeni vazduhoplovni operativni centar (Combined Air Operations Centre - CAOC):** je operativni centar u okviru NATO komandne strukture, koji je potčinjen komandi Savezničkih vazduhoplovnih snaga za Evropu AIRCOM. CAOC je nadležan za izdavanje, kontrolu i izvršenje svih zadataka vezanih za zaštitu vazdušnog prostora;
- 8) **AWACS:** je NATO sistem za upozoravanje i kontrolu vazdušnog prostora iz vazduha koji se nalazi u vazduhoplovu i koji može kontrolisati protivvazduhoplovna sredstva. Operatori AWACS-a su odgovorni da obezbijede kontrolu presretačkih aviona tokom ALPHA Scramble ili TANGO Scramble;

- 9) **Formacija (Formations):** formacija se sastoji od dva ili više vojnih aviona koji lete koji lete u grupi pod sljedećim kriterijumima:
- (1) Elementi standardne formacije predstavljaju poziciju aviona koji se nalaze unutar 1NM horizontalno i 100ft vertikalno od vođe formacije. Izuzetno, po nahođenju kontrolora presretačkog aviona, ove granice mogu da se povećaju do 3NM horizontalno i/ili 1000ft vertikalno;
 - (2) Formacije mogu djelovati izvan gore navedenih okvira, uz prethodnu dozvolu vazduhoplovnih vlasti (kada je formacija izvan prethodno definisanih okvira, svi parametri moraju biti preispitani da li su u skladu sa stvarnom taktičkom veličinom formacije/oblikom formacije/razdvajanjem vazduhoplova u formaciji);
- 10) **Identifikacija (Identification):** je određivanje porijekla, prirode, nacionalnosti i drugih karakteristika otkrivenog letećeg objekta. Ovo se može postići različitim sredstvima uključujući vizuelno prepoznavanje, elektronsko ispitivanje, korelaciju plana leta i tumačenje akustičnih informacija, ponašanja i / ili neprijateljskog djelovanja;
- 11) **Presretač (Interceptor):** je avion koji se koristi za identifikaciju i/ili dejstvo na leteće objekte;
- 12) **Presretanje u vazduhu (Air Interception):** je operacija pomoću koje presretački vazduhoplovi uspostavljaju vizuelni ili elektronski kontakt sa drugim avionom. U skladu sa kontrolom presretačkih aviona, primjenjuju se različite vrste presretanja u vazduhu;
- 13) **Intervencija (Intervention):** je akcija koja se preduzima u cilju skretanja vazduhoplova sa njegove namjeravane putanje. Intervencija obuhvata i "prisilno prizemljenje vazduhoplova";
- 14) **Država Crna Gora (National Governmental Authority - NGA):** je autoritet odgovoran za svaku odluku o upotrebi naoružanja protiv civilnog aviona za koji se veruje da se ponaša kao oružje za teroristički napad - kategorisan kao "RENEGADE";
- 15) **Presretački avion (Quick Reaction Alert (Interceptor) - QRA (I)):** je avion koji se nalazi u sistemu protivvazduhoplovne odbrane u stanju pripravnosti za mirnodopsku misiju zaštite integriteta vazdušnog prostora u okviru NATO misije odvracanja;
- 16) **RENEGADE:** je civilni vazduhoplov koji svojim letom i postupcima u vazduhu izaziva sumnju da bi mogao da se koristi kao oružje za teroristički napad;
- 17) **Letovi za podršku (Support Flights):** su NATO vojni letovi za podršku misiji zaštite vazdušnog prostora Crne Gore (letovi za dopunu gorivom u vazduhu, letovi AWACS aviona, SAR letovi, i sl.);
- 18) **Usluge u vazdušnoj plovodbi (Air Navigation Services – ANS):** su usluge u vazdušnom saobraćaju, usluge komunikacije, navigacije i nadzora, usluge vazduhoplovnog informisanja i usluge vazduhoplovne meteorologije;
- 19) **Operativne usluge u vazdušnom saobraćaju (Air Traffic Services – ATS):** su različite usluge uspostavljene u cilju prosljeđivanja letnih informacija, uzbunjivanja, savjetodavne usluge u vazdušnom saobraćaju, usluge aerodromske, prilazne i oblasne kontrole letjenja;
- 20) **Privremeno izdvojeno područje (TSA):** je vazdušni prostor određenih dimenzija unutar kojeg se sprovode aktivnosti koje zahtijevaju rezervaciju prostora za isključivu upotrebu od strane pojedinih korisnika u određenom vremenskom intervalu;

- 21) **Jedinica za upravljanje vazдушnim prostorom (Airspace Management Cell – AMC):** je jedinica odgovorna za pre-taktičko i taktičko upravljanje vazдушnim prostorom u nadležnosti jedne ili više država;
- 22) **Pre-taktički nivo upravljanje vazдушnim prostorom:** predstavlja obradu zahtjeva za korišćenjem vazdušnog prostora, alokaciju vazdušnog prostora na korišćenje i prosljeđivanje podataka svim zainteresovanim korisnicima;
- 23) **Taktički nivo upravljanja vazдушnim prostorom:** se sastoji od svakodnevnog aktiviranja, deaktiviranja ili realokacije, u stvarnom vremenu, vazdušnog prostora koji je AMC prethodno alocirao;
- 24) **Opšti vazdušni saobraćaj (GAT):** su svi letovi civilnih vazduhoplova, kao i letovi državnih vazduhoplova koji se obavljaju u skladu sa pravilima i procedurama Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva (ICAO);
- 25) **Operativni vazdušni saobraćaj (OAT):** su svi letovi civilnih vazduhoplova, kao i letovi državnih vazduhoplova koji se obavljaju u skladu sa posebno utvrđenim postupcima koji odstupaju od pravila i postupaka za opšti vazdušni saobraćaj (GAT);
- 26) **Crnogorski Vazduhoplovni operativni centar (Montenegrin Air Operation Centre - MNE AOC):** predstavlja tačku kontakta sa crnogorskim nacionalnim vladinim autoritetom (NGA) za koordinaciju sa svim NATO entitetima.

Tačka kontakta između NATO i SMATSA doo

Član 4

Za potrebe pružanja podrške u okviru misije zaštite vazdušnog prostora Crne Gore, jedina tačka kontakta između NATO i SMATSA je Aerodromska kontrola letjenja Podgorica (u daljem tekstu: AKL Podgorica).

AKL Podgorica koordinira sve potrebne aktivnosti, unutar SMATSA, za podršku NATO misije zaštite vazdušnog prostora Crne Gore.

Podaci o prostoru nadležnosti SMATSA doo

Član 5

SMATSA doo je preko svojih jedinica kontrole letjenja AKL Podgorica i Centra kontrole letjenja Beograd (u daljem tekstu: CKL Beograd) odgovorna za pružanje usluga u vazdušnoj plovitbi u vazdušnom prostoru Crne Gore.

Horizontalne i vertikalne granice oblasti nadležnosti SMATSA doo jedinica kontrole letjenja (AKL Podgorica i CKL Beograd) koje se odnose na vazdušni prostor Crne Gore, objavljene su u AIP (Aeronautical Information Publication – AIP) Srbija/Crna Gora (ENR 2.1).

ICAO klasifikacija vazdušnog prostora u oblasti nadležnosti jedinica kontrole letjenja u okviru FIR Beograd (Flight Information Region – FIR) opisana je u AIP Srbija/Crna Gora.

Formiranje i sastav jedinice za upravljanje vazдушnim prostorom (AMC)

Član 6

Ovim ugovorom formira se jedinica za upravljanje vazдушnim prostorom (Airspace Management Cell – AMC) AMC Podgorica (u daljem tekstu: AMC) kao mješovita civilno-vojna jedinica.

SMATSA doo obezbjeđuje sastav civilnog dijela AMC, a Ministarstvo odbrane Crne Gore obezbjeđuje sastav vojnog dijela AMC.

SMATSA doo je dužna da AMC obezbijedi obuku i neophodne tehničke sisteme podrške za rad na pre-taktičkom i taktičkom nivou upravljanja vazдушnim prostorom.

SMATSA doo će ustupiti Vazduhoplovnom operativnom centru CIMA CT sistem (EUROCONTROL Civil-Military ATM Coordination Tool – sistem za civilno-vojnu ATM koordinaciju) i obezbijediti obuku za operatere sistema.

AMC je funkcionalno u sastavu SMATSA doo/AKL Podgorica.

Predstavnici civilnog i vojnog dijela AMC, moraju funkcionisati i donositi odluke u zajedničkoj koordinaciji.

AMC, u zavisnosti od potreba, može funkcionisati u okviru jednog funkcionalnog prostora ili u razdvojenim prostorima, u kom slučaju je neophodno obezbijediti odgovarajuću komunikaciju između civilnog i vojnog dijela AMC koja će nadomjestiti nedostatak neposredne blizine.

Do obezbjeđenja svih tehničkih i drugih preduslova za funkcionisanje AMC, civilni dio AMC čine šefovi smjena AKL Podgorica, a vojni dio dežurni oficiri u Vazduhoplovnom operativnom centru Vazduhoplovstva Vojske Crne Gore.

Kontrola presretačkih aviona

Član 7

Kontrola presretačkih aviona je usluga koja se pruža u svrhu specijalizovanih vojnih operacija kao što su zaštita vazdušnog prostora, obuka za vazdušne borbe, misije niskog intenziteta, punjenje goriva tokom leta i druge aktivnosti koje nijesu u potpunosti kompatibilne sa uobičajenom primjenom procedura službi vazdušnog saobraćaja kako je to navedeno u ICAO pravilima.

Centri za komandovanje i izvještavanje u NATO sistemu protivvazduhoplovne odbrane Poggio Renatico (Italija), Larissa (Grčka) i AWACS avioni (u daljem tekstu nadležne NATO vojne jedinice za kontrolu presretačkih aviona) kontrolni organi nadležni za kontrolu i vođenje NATO presretačkih aviona koji izvršavaju ALPHA odnosno TANGO presretačke letove u vazdušnom prostoru Crne Gore.

Nadležna jedinica kontrole letjenja će pružiti usluge u vazdušnom saobraćaju NATO presretačkim avionima u slučaju potrebe za tranzitnim letovima u vazdušnom prostoru Crne Gore.

Prekogranične vježbe

Član 8.

Prekogranične vježbe sa NATO presretačkim avionima su potrebne kako bi se

uvježbavalo ljudstvo u strukturi komandovanja i kontrole (svi autoriteti u kontroli vazdušnog saobraćaja kako vojni tako i civilni), operateri na sistemima i posade presretačkih aviona.

Najmanje dvije prekogranične vježbe tokom svake godine trebaju biti realizovane i to jedna vježba da započne izvan vazdušnog prostora Crne Gore i da se završi u vazdušnom prostoru Crne Gore i druga, vježba da započne u vazdušnom prostoru Crne Gore i da završi izvan njega.

Upotreba vazdušnog prostora

Član 9

Osim ako pravila operativnog vazdušnog saobraćaja (OAT) opisana u ovom dokumentu zahtijevaju dopune i/ili odstupanja od odredaba ICAO, usluge u vazdušnom saobraćaju će biti pružene OAT saobraćaju u skladu sa svim relevantnim djelovima Aneksa 11 Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu – Usluge u vazdušnom saobraćaju i ICAO SUPPS - Dokument 7030. ICAO standardi se ne ponavljaju u okviru ovog ugovora.

NATO presretački avioni kao i drugi NATO avioni letjeće u crnogorskom vazdušnom prostoru u skladu sa pravilima GAT kada:

- (1) Lete do/iz privremeno izdvojenog dijela vazdušnog prostora;
- (2) Lete trening letove na ruti;
- (3) Lete tranzitne letove;
- (4) Izvršavaju TANGO misije do dolaska u/po izlasku iz privremeno izdvojenog vazdušnog prostora;

NATO avioni letjeće u crnogorskom vazdušnom prostoru u skladu sa pravilima OAT kada:

- (1) Izvršavaju ALPHA presretačke misije;
- (2) Lete u privremeno izdvojenom dijelu vazdušnog prostora pod kontrolom nadležne NATO vojne jedinice za kontrolu presretačkih aviona.

Odgovornost za kontrolu presretačkih aviona

Član 10.

Tokom izvršenja ALPHA/TANGO presretačkih letova u vazdušnom prostoru Crne Gore, NATO vojne jedinice za kontrolu presretačkih aviona, su nadležne za primarnu kontrolu NATO presretačkih aviona i iste će obezbijediti da se uvijek sačuvaju odgovarajući bezbjednosni standardi.

Tokom ALPHA misije, NATO kontrolori presretačkih aviona su obavezni da održavaju najveći stepen sigurnosti razdvajanja presretačkih vazduhoplova od ostalog saobraćaja koji leti u njihovoj blizini. NATO kontrolor će raditi na najsigurniji mogući način prema svim ostalim učesnicima u vazdušnom saobraćaju unutar dijela vazdušnog prostora u kome presretački avioni izvršavaju svoj letački zadatak, i obezbijediće da sigurnost drugih aviona u tom vazdušnom području neće biti ugrožena.

Nadležna jedinica kontrole letjenja, na osnovu koordinacije AKL Podgorica sa nadležnom NATO vojnom jedinicom za kontrolu presretačkih aviona, je odgovorna i dužna da blagovremeno uloži maksimalne napore u cilju izbjegavanja eventualnih konfliktnih situacija u vazдушnom saobraćaju između NATO presretačkih letova za zaštitu vazdušnog prostora Crne Gore i ostalog saobraćaja, u skladu sa članom 11. ovog ugovora.

Procedure koordinacije za ALPHA presretačke letove

Član 11.

Kada je izdata naredba za ALPHA presretačku misiju, nadležne NATO vojne jedinice za kontrolu presretačkih aviona obezbijediće maksimalni nivo koordinacije sa AKL Podgorica, u svim fazama misije. Neposredno prije početka ALPHA misije, nadležna NATO vojna jedinica za kontrolu presretačkih aviona proslijediće AKL Podgorica sljedeće informacije:

- a. Vazduhoplovna baza iz koje dolazi presretački avion;
- b. Položaj i identitet (SSR Mode 3 A/C Code ako je dostupan) cilja koji se nalazi u vazduhu unutar crnogorskog vazdušnog prostora, a prema kome će letjeti presretački avion;
- c. Pozivni znak i SSR Mode 3 A/C kod presretačkog aviona;
- d. Traženi kurs i nivo/nivoi leta kako bi dosegao cilj na najkraći način;
- e. Informacije u slučaju potrebe za supersoničim letom;
- f. Sve ostale dodatne informacije po potrebi.

AKL Podgorica je dužna da nakon dobijanja gore navedenih informacija, po potrebi u koordinaciji sa CKL Beograd, pruži neophodnu podršku kako bi se obezbijedio potreban prioritet u korištenju vazdušnog prostora i ispunili zahtjevi u vezi kursa i nivoa leta za vrijeme ALPHA misije.

Ako traženi nivo/nivoi leta nijesu odmah dostupni, AKL Podgorica će, po potrebi, u koordinaciji sa CKL Beograd, dogovoriti sa nadležnom NATO vojnom jedinicom za kontrolu presretačkih aviona alternativni nivo leta koji će imati minimalan negativan uticaj na let presretačkih aviona za vrijeme ALPHA misije. Traženi nivo/nivoi leta treba da budu odobreni presretačkom avionu čim to saobraćajni uslovi dozvole.

Nadležna NATO vojna jedinica za kontrolu presretačkih aviona će izvršiti radarsku identifikaciju presretačkih aviona u ALPHA misiji i proslijediće informacije o njihovoj poziciji i visini AKL Podgorica.

Nadležna jedinica kontrole letjenja je dužna da obezbijedi razdvajanje vazdušnog saobraćaja pod svojom kontrolom i ostalog njima poznatog saobraćaja i radarski identifikovanih NATO vojnih aviona koji izvršavaju ALPHA misiju, kada je potvrđen traženi kurs i nivo leta.

NATO presretački avion će primjenjivati standardne procedure u cilju identifikacije vazduhoplova koga presreće.

Procedure i vizuelni signali su objavljeni u AIP Srbija/Crna Gora (ENR 1.12-1).

Kada je misija presretanja završena, nadležna NATO vojna jedinica za kontrolu presretačkih aviona će obavijestiti AKL Podgorica o trenutnoj poziciji presretačkih aviona i zatražiti rutu i nivo/nivoe leta za povratak do vazduhoplovne baze ili drugi aerodrom slijetanja.

TSA TANGO MNE

Član 12.

NATO presretačkim avionima/formaciji aviona, koji izvršavaju TANGO presretačke letove biće dozvoljeno da let izvrše u okviru privremeno izdvojenog područja (TSA) - zone za TANGO uvježbavanje (horizontalne i vertikalne granice date su u Aneksu 1).

NATO presretačkim avionima ili formaciji aviona, koji izvršavaju TANGO presretačke letove nije dozvoljeno da lete u vazдушnom prostoru koji je iznad zemaljske granice sa susjednim zemljama, osim u slučaju kada su takvi letovi predmet važećeg ugovora o prekograničnim operacijama (Air Policing Cross Border Operations - APCBO). Pomenuti ugovor o APCBO može definisati i zajedničku TSA zonu.

Rezervisanje privremeno izdvojenog područja - zone

Član 13.

Podnošenje zahtjeva za rezervisanje privremeno izdvojenog područja - zone (Temporary Segregated Area - TSA) formirane za potrebe uvježbavanja TANGO presretanja vrši se najkasnije do 1000 UTC jedan radni dan prije dana zatraženog za aktivaciju TSA.

Podnošenje zahtjeva za rezervisanje privremeno izdvojenog područja - zone (Temporary Segregated Area - TSA) koje nijesu publikovane vrši se najkasnije do 1000 UTC dva radna dana prije dana zatraženog za aktivaciju TSA.

Prilikom podnošenja zahtjeva iz stava 1 i 2 ovog člana, vikendi i nacionalni praznici se ne računaju kao radni dani.

Zahtjev za rezervaciju podnose nadležne NATO vojne jedinice za kontrolu presretačkih aviona u ime crnogorskih vojnih vlasti, e-mailom ili faksom koristeći format koji se nalazi u Aneksu br. 2, na aro.pg@smatsa.rs ili faks 00382 20 414 030 u AKL Podgorica, u skladu sa čl. 31. ovog ugovora.

Zahtjev za rezervaciju sadrži sljedeće podatke:

- 1) Naziv TSA;
- 2) Period aktivacije/deaktivacije TSA (planirani početak i završetak aktivnosti) - vrijeme i datum;
- 3) Nivo ili nivoi leta koji će biti korišćeni (najniži i najviši nivo leta);
- 4) Tip aviona;
- 5) Pozivni znak i SSR kod.

Nakon obrade zahtjeva za korišćenje TSA AKL Podgorica je dužna da odgovor dostavi najkasnije do 1300 UTC jedan radni dan prije dana zatraženog za aktivaciju. Ako zahtjev za korišćenje TSA nije moguće odobriti (neodgovarajuće vrijeme zbog intenzivnog saobraćaja i/ili neodgovarajući nivoi leta), AKL Podgorica će predložiti alternativno vrijeme i/ili nivoa leta.

U slučaju potrebe za izmjenama/otkazivanjem korišćenja TSA, koje se vrše telefonskim putem, nadležna NATO vojne jedinice za kontrolu presretačkih aviona će zahtjev za izmjenu saopštiti AKL Podgorica najkasnije tri sata prije prethodno odobrenog vremena početka aktivnosti u TSA, a otkazivanje odmah po donošenju odluke o otkazivanju.

Ukoliko AKL Podgorica, zbog saobraćajne situacije, nije u mogućnosti da prihvati zahtjev za izmjenu, prethodno odobreni zahtjev za korišćenje TSA ostaje validan.

AKL Podgorica će odmah po odobrenju zahtjeva za rezervaciju TSA, u zavisnosti od saobraćajne potražnje i zahtijevanih vertikalnih dimenzija vazdušnog prostora u kojem će se odvijati aktivnosti u TSA, inicirati mjere upravljanja vazdušnim prostorom ili mjere taktičkog derutiranja saobraćaja, a u skladu sa standardima Eurocontrol/Menadžera mreže.

TSA ne može biti zauzeta više od dva sata u toku 24 časa od septembra do juna mjeseca. Za vrijeme ljetnje sezone kada je intenzitet civilnog vazdušnog saobraćaja visok (jun, jul i avgust mjesec) TSA može biti zauzeta najviše jedan sat u toku 24 časa.

Operativne procedure vezane za TSA

Član 14.

Kada je TSA zona aktivirana, u skladu sa prethodno navedenim procedurama, nadležna jedinica kontrole letjenja je odgovorna da održava razdvajanje ostalog saobraćaja od granica privremeno izdvojene zone:

- minimum 5 NM horizontalno;
- 1000 ft ispod donje odnosno iznad gornje visinske granice TSA zone do nivoa leta 290;
- 2000 ft ispod donje odnosno iznad gornje visinske granice TSA zone iznad nivoa leta 290 uključujući nivo leta 290.

Nadležna NATO vojna jedinica za kontrolu presretačkih aviona je odgovorna za kontrolu presretačkih aviona unutar aktivne TSA, i ista će obezbijediti poštovanje pravila koja se odnose na obavezne udaljenosti/sigurnosne pojaseve unutar granica TSA zone.

AKL Podgorica može u koordinaciji sa nadležnom NATO vojnom jedinicom za kontrolu presretačkih aviona zahtijevati oslobađanje jednog ili više nivoa leta koji su ranije odobreni za aktivnosti u TSA zoni.

Nadležna NATO vojna jedinica za kontrolu presretačkih aviona može obezbijediti zahtijevani nivo/nivoa leta čim je to praktično izvodljivo. Kada je dato odobrenje od nadležne NATO vojne jedinice za kontrolu presretačkih aviona i potvrđeno od strane AKL Podgorica, vazduhoplov može letjeti kroz navedenu zonu.

U slučaju pojave vazduhoplova u nuždi, koji zahtijeva prolazak kroz aktivnu TSA, AKL Podgorica će preduzeti sve aktivnosti i odmah će nadležnoj NATO vojnoj jedinici za kontrolu presretačkih aviona pružiti relevantne informacije. Po potrebi, navedenom

vazduhoplovu biće dodijeljen kod A7700 kako bi se lakše identifikovao tokom tranzita i zahtijevaće se od nadležne NATO vojne jedinice za kontrolu presretačkih aviona da ograniči vojne operacije unutar TSA zone tokom cijelog trajanja tranzita. U ovom slučaju, nadležna NATO vojna jedinica za kontrolu presretačkih aviona će se pridržavati uputstava/ograničenja koje je zahtijevala AKL Podgorica.

Ostale vrste uvježbavanja presretanja

Član 15

Pored uvježbavanja presretanja u definisanoj TSA zoni, uvježbavanja mogu biti izvedena i između NATO presretačke avijacije i crnogorskih vojnih vazduhoplova, izvan TSA zone, u cilju unaprjeđenja obuke i uvježbavanja taktike i faza intervencije kako posada presretačkih aviona tako i kontrolora presretačkih aviona u slučajevima presretanja sporo letećih ciljeva.

Nadležna NATO vojna jedinica za kontrolu presretačkih aviona može preko crnogorskog Vazduhoplovnog operativnog centra, da zahtijeva dozvolu za oblet rejona Podgorice za potrebe obuke i upoznavanja sa konfiguracijom terena u rejonu letjenja. Za ove letove važi procedura po kojoj se vrši najava stranih vojnih vazduhoplova koji lete u vazдушnom prostoru Crne Gore.

Nakon dobijanja odobrenja od nadležnih organa u Crnoj Gori u skladu sa Zakonom o vazдушnom saobraćaju Crne Gore, nadležna NATO vojna jedinica za kontrolu presretačkih aviona će uputiti zahtjev AKL Podgorica za rezervaciju vazdušnog prostora.

Vazdušni prostor odnosno zone u kojima će se obavljati navedene aktivnosti će biti objavljene i komunicirane putem NOTAM-a.

Dodatni profili letačke obuke mogu se realizovati u cilju uvježbavanja posada u bliskoj koordinaciji sa crnogorskim vojnim vlastima i SMATSA doo, a u skladu sa nacionalnim procedurama.

Promjene statusa presretačkog leta

Član 16

Status presretačkog leta se može mijenjati iz TANGO u ALPHA u svakom trenutku što će zavisići od konkretne situacije. U tom slučaju, nadležna NATO vojna jedinica za kontrolu presretačkih aviona mora da obavijesti AKL Podgorica uz minimalno moguće kašnjenje o promjeni statusa presretačkog leta, kao i o namjeravanoj promjeni kursa, nivou leta i da pruži ostale relevantne informacije. U slučaju promjene statusa presretačkog leta iz TANGO u ALPHA, nadležna NATO vojna jedinica za kontrolu presretačkih aviona je odgovorna za vođenje presretačkih vazduhoplova u skladu sa čl. 11 ovog Ugovora.

Procedure u slučaju nužde - Emergency Procedures

Član 17

Kada se presretački avion nalazi u stanju nužde, dalji postupci se obavljaju u skladu sa sljedećim:

1. Ukoliko se vazduhoplov nalazi pod nadležnošću NATO vojne jedinice za kontrolu presretačkih aviona:
 - 1) Nadležna NATO vojna jedinica za kontrolu presretačkih aviona, obavještava AKL Podgorica o proglašenju vanredne situacije i namjeri pilota;
 - 2) U zavisnosti od situacije, nadležna NATO vojna jedinica za kontrolu presretačkih aviona vodi vazduhoplov do izlaska iz vazdušnog prostora Crne Gore prema susjednoj NATO državi ili predaje vazduhoplov na vezu AKL Podgorica na dogovorenoj visini radi dovođenja aviona do najbližeg aerodroma za slijetanje u Crnoj Gori.
2. Ukoliko je presretački avion pod nadležnošću odgovarajuće jedinice kontrole letjenja :
 - 1) U slučaju nužde, posada podešava na transponderu SSR kod Mode 3A 7700;
 - 2) Posada aviona proglašava vanrednu situaciju i najavljuje svoje namjere;
 - 3) AKL Podgorica obavještava nadležnu NATO vojnu jedinicu za kontrolu presretačkih aviona o tome da je posada aviona proglasila vanrednu situaciju i prenosi im namjeru pilota;
 - 4) Avion će biti pod nadležnošću odgovarajuće jedinice kontrole letjenja do izlaska iz vazdušnog prostora Crne Gore prema susjednoj NATO zemlji ili dovođenja aviona do najbližeg aerodroma za slijetanje u Crnoj Gori.

Slijetanje presretačkih aviona na aerodrome u Crnoj Gori

Član 18

Aerodrom za slijetanje presretačkih aviona u Crnoj Gori, uključujući i vanredne odnosno situacije u nuždi je međunarodni aerodrom Podgorica (LYPG). Aerodrom Tivat (LYTV) će se koristiti jedino kao alternativni aerodrom u slučaju tehničkog kvara koji ne omogućava dalje ostajanje aviona u vazduhu zbog čega je isti prinuđen da izvrši hitno slijetanje jer ne može da doleti do Podgorice ili je aerodrom Podgorica zatvoren za saobraćaj.

AKL Podgorica, dužna je da, po dobijanju informacije o namjeri pilota presretačkog aviona, prinudno sleti na jedan od aerodroma u Crnoj Gori, odmah obavijesti o tome Vazduhoplovni operativni centar.

Slijetanje na aerodrom Podgorica se vrši u sljedećim slučajevima:

- 1) Kada vojni vazduhoplov koji učestvuje u misiji zaštite vazdušnog prostora Crne Gore ili pruža podršku misiji, ne može nastaviti let do svoje matične baze iz tehničkih ili drugih razloga;
- 2) Kada u toku ALPHA presretačkog leta, NATO presretački avion prati presretnuti vazduhoplov do slijetanja (u cilju pružanja pomoći) ili ga vodi na prinudno slijetanje (kao mjera zaštite vazdušnog prostora) na aerodrom Podgorica.

Nakon slijetanja na aerodrom Podgorica, AKL Podgorica presretački avion upućuje najkraćim putem na dio stajanke koji pripada Vazduhoplovstvu Vojske Crne Gore s obzirom da avion može biti naoružan. Dalje rukovanje i pomoć posadi aviona dok su na zemlji pružiće Vazduhoplovstvo Vojske Crne Gore.

U slučaju da se pilot presretačkog aviona zbog vanredne situacije odluči da slijetanje izvrši na aerodrom Tivat, AKL Tivat će vazduhoplov, ukoliko je naoružan, uputiti na parkiranje na sjeverozapadni dio platforme (pozicija 7) ili na proširenje kod praga 32 poletno-sletne staze, uz vođenje računa o redovnosti obavljanja ostalog vazdušnog saobraćaja, odnosno, ukoliko nije naoružan, na odgovarajuću parking poziciju u koordinaciji sa aerodromskim preduzećem, a sve do dolaska pripadnika Vazduhoplovstva Vojske Crne Gore.

Procedure u slučaju gubitka radio komunikacije

Član 19

U slučaju gubitka radio komunikacije između NATO presretačkog aviona/formacije presretačkih aviona i nadležne NATO vojne jedinice za kontrolu presretačkih aviona, presretačka misija (ALPHA ili TANGO) će biti prekinuta, a avion/formacija će pokušati da kontaktira nadležnu jedinicu kontrole letjenja na frekvencijama za nuždu 121.500 MHz ili 243.000 MHz.

Kada se uspostavi dvosmjerna komunikacija presretačkog vazduhoplova sa nadležnom jedinicom kontrole letjenja, posada presretačkog aviona prekida zadatak i odmah se vraća u matičnu bazu. Nadležna jedinica kontrole letjenja će presretačkom avionu, po potrebi, pružiti pomoć za povratak u matičnu bazu i preko AKL Podgorica informisati nadležnu NATO vojnu jedinicu za kontrolu presretačkih aviona, a dobijene instrukcije će biti prenijete presretačkom avionu;

Ukoliko posada presretačkog vazduhoplova ustanovi potpuni prekid radio veze, podešava na transponderu Mode 3A 7600, prekida zadatak, snižava na FL200 i uputi se prema izlaznoj tački KOFER (za Italiju) odnosno PETAK (za Grčku).

Telefonske komunikacione linije

Član 20

Telefonske komunikacione linije date su u Aneksu 1, koji je sastavni dio ovog ugovora.

Svaka od Ugovornih strana može u bilo kom trenutku u realizaciji ovog ugovora odrediti drugu telefonsku komunikacionu liniju putem pisanog obavještenja drugoj Ugovornoj strani, bez potrebe da se vrši izmjena i dopuna ovoga Ugovora zaključivanjem aneksa ovog ugovora.

Korišćenje transpondera

Član 21

Za sve ALPHA i TANGO misije:

- 1) Za ALPHA/TANGO misije posade vazduhoplova će postavljati SSR mod 3 A/C kod koji im dodijele nadležne NATO vojne jedinice za kontrolu presretačkih aviona onako kako je to navedeno u NATO procedurama;

- 2) U slučaju letjenja u vojnoj formaciji, vodeći vazduhoplov će postaviti dodijeljeni SSR Mode 3A/C kod, a ostali vazduhoplovi u formaciji će biti u "stanju pripravnosti". U slučaju kada dođe do razdvajanja formacije iz operativnih razloga, svaki vazduhoplov imaće podešen svoj SSR Mode 3A/C kod. Sve informacije u ovom slučaju moraju biti odmah dostavljene nadležnoj kontroli letjenja.
- 3) U slučaju da postoji problem sa SSR transponderom na presretačkom vazduhoplovu nadležna NATO vojna jedinica za kontrolu presretačkih aviona će obavijestiti AKL Podgorica i zatražiti dozvolu da se nastavi let bez upotrebe SSR Mode 3 A/C kod-a. Odobrenje za nastavak leta izdaće AKL Podgorica u zavisnosti od izvještaja posade tokom leta i gustine vazdušnog saobraćaja.

ALPHA/TANGO presretanje po ICAO

Član 22

U skladu sa ICAO Dokumentom 9433 „Priručnik o presretanju civilnog AC”:

Vazduhoplov koji je opremljen sistemom za upozorenje za izbjegavanje sudara (Airborne Collision Avoidance System - ACAS), dok se vrši njegovo presretanje, može razumjeti približavanje presretača kao prijetnju sudara, i na taj način pokrenuti manevar izbjegavanja u skladu sa upozorenjem ACAS sistema. Takav manevar posada presretačkog vazduhoplova može pogrešno protumačiti kao pokazatelj neprijateljske namjere. Važno je, dakle, da posada presretačkog vazduhoplova koji je opremljen SSR transponderom, isključi prenos podataka o visini (Mode C) kada se nađe na daljini od najmanje 37 km (20NM) u odnosu na vazduhoplov koji se presreće.

NATO presretački avion slijediće uputstva iz standardne ICAO procedure za presretanje civilnog aviona.

Nakon koordinacije između nadležne NATO vojne jedinice za kontrolu presretačkih aviona i AKL Podgorice, nadležna NATO vojna jedinica za kontrolu presretačkih aviona može zahtijevati da tokom ALPHA misije presretački avioni isključe svoje SSR transpondere kada to operativna situacija iziskuje, a sve u skladu sa vojnim propisima i procedurama.

Kada je SSR transponder presretačkog aviona isključen, NATO vojna jedinica za kontrolu presretačkih aviona će voditi računa o sigurnosti GAT saobraćaja i aviona koji učestvuju u ALPHA misiji. NATO vojna jedinica za kontrolu presretačkih aviona ostaje odgovorna za održavanje najviših standarda sigurnosti, u odnosu na zahtjeve misije, a u cilju da se ne ugrozi sigurnost ostalog saobraćaja.

Standardi razdvajanja tokom ALPHA misija

Član 23

Razdvajanje presretnutog vazduhoplova od ostalih vazduhoplova za vrijeme ALPHA presretanja (primjenjivaće ga odgovarajuća jedinica KL):

- 1) Vertikalno razdvajanje: 5000 ft
- 2) Horizontalno razdvajanje: 10NM.

U slučaju RENEGADE vazduhoplova, nadležna kontrola letjenja će obezbijediti takozvano “zabranjeno područje” oko RENEGADE vazduhoplova u poluprečniku od 25NM,

a vertikalno na svim nivoima leta iznad i ispod RENEGADE vazduhoplova. U tako formirano zabranjeno područje jedino presretački avion ima pravo ulaska.

Letjenje u formaciji

Član 24

Let presretačkih vazduhoplova u standardnoj formaciji smatra se kao let jednog vazduhoplova bez obzira da li se let izvršava u kategoriji opšteg vazdušnog ili operativnog vazdušnog saobraćaja (GAT ili OAT).

Razdvajanje standardne formacije vršiće se samo u slučaju potrebe, kada taktička situacija to zahtjeva tokom leta koji je kategorisan kao operativni vazdušni saobraćaj (OAT let), ili kada jedan od vazduhoplova ima vanrednu situaciju. U tom slučaju, vođe vazduhoplova će redom javljati pojedinačne pozivne znake.

Za razdvajanje standardne formacije vazduhoplova od ostalih vazduhoplova primjenjuju se sljedeći standardi:

- Vertikalno: ne manje od 2000ft od vođe formacije;
- Horizontalno radarsko razdvajanje: ne manje od 6NM od vođe formacije.

U standardnoj formaciji jedino vođa formacije ima uključen SSR transponder.

Letovi formacije vazduhoplova u nestandardnom poretku (vazduhoplovi lete van okvira udaljenosti od vođe vazduhoplova definisanih za standardnu formaciju) predstavljaju neuobičajenu vazdušnu aktivnost koja će biti prethodno koordinisana sa nadležnom jedinicom kontrole letjenja.

Odluka da odobri ili ne odobri let formacije u nestandardnom poretku je na nadležnoj jedinici kontrole letjenja, kao i određivanje posebnih uslova za vođenje nestandardne formacije uključujući korišćenje SSR transpondera.

Letovi presretačkih aviona brzinama većim od brzine zvuka – supersonični letovi

Član 25

Sa izuzetkom ALPHA misije, neće se vršiti supersonični letovi u crnogorskom vazdušnom prostoru.

Za ALPHA misije, kada to izričito zahtijeva taktička situacija, supersonični letovi mogu se izvoditi iznad 10 000ft u penjanju. Nadležna NATO vojna jedinica za kontrolu presretačkih aviona je dužna da o tome odmah obavijesti AKL Podgorica i crnogorske nadležne organe (preko Vazduhoplovnog operativnog centra u Vazduhoplovstvu Vojske Crne Gore).

Posebne obaveze i procedure koordinacije

Član 26

U skladu sa Zakonom o vazdušnom saobraćaju Crne Gore, u slučaju operativnih potreba, na pisani zahtjev nadležnih organa državne uprave ili Agencije za civilno vazduhoplovstvo Crne Gore, SMATSA doo je dužna da privremeno zabrani ili ograniči

letenje u određenom dijelu vazdušnog prostora ili na određenom aerodromu, ako to zahtijevaju interesi odbrane ili nacionalne bezbjednosti, odnosno sigurnost leta određenog vazduhoplova ili grupe vazduhoplova, kao i u slučaju velikih prirodnih nepogoda i drugih vanrednih situacija.

U slučaju potrebe, radi dodatne koordinacije u vezi sa realizacijom misije zaštite vazdušnog prostora Crne Gore, SMATSA doo će omogućiti posjetu NATO oficira (iz Crne Gore ili neke druge NATO države), jedinicama kontrole letjenja iz člana 5. stav 1. ovog ugovora u skladu i na način definisan nacionalnim propisima koji regulišu velike tehničke sisteme od značaja za odbranu.

Dostavljanje podataka u Vazduhoplovni operativni centar

Član 27

SMATSA doo će u Vazduhoplovni operativni centar u Vazduhoplovstvu Vojske Crne Gore za potrebe upravljanja, kontrole i zaštite vazdušnog prostora kao i u cilju podrške NATO misiji zaštite vazdušnog prostora Crne Gore dostavljati sljedeće podatke:

- Radarske plot podatke direktno od SMATSA doo radara koji se nalaze na teritoriji Crne Gore;
- Radarsku sliku o situaciji u vazdušnom prostoru Crne Gore, u skladu sa implementacijom CIMACT sistema,
- Planove letjenja za civilne vazduhoplove koji slijeću i polijeću iz Crne Gore, kao i podatke o preletima civilnih vazduhoplova kroz vazdušni prostor Crne Gore, u skladu sa implementacijom CADAS sistema,
- Meteorološke podatke.

SMATSA doo će podatke iz stava 1 ovog člana dostavljati Vazduhoplovnom operativnom centru u Vazduhoplovstvu Vojske Crne Gore za vrijeme mirnodopske situacije, a isti će se koristiti isključivo u svrhu zaštite suvereniteta vazdušnog prostora Crne Gore.

Svi planovi vojnog letjenja koji se izvršavaju u NATO vazdušnom prostoru, (uključujući i vazdušni prostor Crne Gore kao dio NATO vazdušnog prostora), i svi planovi letjenja crnogorskih vojnih vazduhoplova, moraju ostati u Crnoj Gori, a ako je neophodna njihova distribucija, isti će biti distribuirani svim zainteresovanim stranama preko AKL Podgorice, na sljedeće načine:

- Za IFR letove, planovi leta se šalju preko Eurocontrol IFPS centara, koji ih distribuira korisnicima u NATO vazdušnom prostoru kroz koji se let planira;
- Za VFR letove, planovi se dostavljaju u AKL Podgorica i AKL Tivat prema potrebi, i Vazduhoplovnom operativnom centru.

Povjerljivost podataka

Član 28

Ugovorne strane su dužne da za vrijeme trajanja ovog ugovora i po prestanku njegovog važenja, čuvaju kao povjerljive sve podatke i saznanja do kojih su došle prilikom izvršenja ovog ugovora, ako ih je druga strana označila kao povjerljive ili ih kao takve

utvrđuju važeći propisi, izuzev podataka koji su javno objavljeni ili se saopštavaju na zahtjev nadležnih pravosudnih ili drugih državnih organa u zakonom propisanom postupku.

Komunikacija ugovornih strana

Član 29

Svako obavještenje koje se daje u vezi sa realizacijom ovog ugovora mora biti u pisanoj formi i potpisano od strane osobe/osoba ovlašćene/ih da zastupaju ugovorne strane i smatraće se da je uručeno kada se dostavi lično, ili putem preporučene pošte, ili kada se pošalje putem faksa ili elektronske pošte, pod uslovom da se za takvo slanje obezbijedi potvrda prijema ili izveštaj o uspješnom slanju.

Nadležnost za sporove

Član 30

Ugovorne strane će sve eventualne sporove koji proisteknu iz Ugovora pokušati da riješe sporazumno.

Izmjene i dopune Ugovora

Član 31

Ugovorne strane su saglasne da će se svake godine vršiti revizija obaveza iz ovog ugovora.

Izmjene i dopune ovog ugovora će se vršiti sporazumno, na osnovu aneksa ugovora zaključenih u pisanoj formi i ovjerenih i potpisanih od strane ovlašćenih predstavnika Ugovornih strana.

Otkaz Ugovora

Član 32

Ovaj ugovor prestaje da važi:

- sporazumom Ugovornih strana;
- jednostranim raskidom ugovora u slučaju da jedna od Ugovornih strana ne poštuje odredbe ugovora.

Otkazni rok je 60 dana od dana dostavljanja pisanog obavještenja o raskidu ugovora.

Stupanje na snagu i važenje Ugovora

Član 33

Odredbe ovog ugovora se primjenjuju u mirnodopskom periodu.

Ovaj ugovor stupa na snagu danom potpisivanja ovlašćenih zastupnika Ugovornih strana.

Ovaj ugovor se zaključuje na neodređeno vrijeme.

Završne odredbe

Član 34

Ovaj ugovor je sačinjen u 3 (tri) originala na crnogorskom, srpskom i engleskom jeziku pri čemu su sva tri teksta jednako mjerodavna.

Ministarstvo odbrane Crne Gore

MINISTAR

mr Predrag Bošković

SMATSA doo

DIREKTOR

Predrag Jovanović

Aneks 1

TSA zona TANGO

NAZIV ZONE: TANGO MNE TAČKA ULASKA/IZLASKA: KOFER		
Naziv tačke	Geografske	koordinate
LEBGA	415259.3N	0191018.2E
Zemaljska tačka 1	421100N	0191600E
Zemaljska tačka 2	421800N	0192200E
MOJ NDB	425640.7N	0193431.9E
NIK NDB	424635.1N	0185527.0E
BIGLO	421926.2N	0184312.8E
Morska tačka 1	420251N	0184051E
Morska tačka 2	415444N	0185024E
LEBGA	415259.3N	0191018.2E
VERTIKALNE GRANICE: od FL200 do FL 380		

Aneks 2

Zahtjev za rezervaciju privremeno izdvojenog područja Request for Temporary Segregated Area - TSA

e-mail to: aro.pg@smatsa.rs
ili faks: 00382 20 414 030 AKL Podgorica

1. _____
(Ime TSA - TSA name)
2. _____
(Zahtijevane vertikalne granice (donja/gornja) - Requested vertical limits (lower/upper))
3. _____
(Datum i vrijeme aktivacije/Datum i vrijeme deaktivacije - Date and time for activation /Date and time for deactivation)
4. _____
(Tip i broj vazduhoplova vazduhoplova - Aircraft type, number of aircraft)
5. _____
(Pozivni znak / Skvok - Callsigns / Squawks)
6. _____
(Zahtjev za planirani let nadzvučnom brzinom - Planned supersonic flights if required)
7. _____
(Ime, pozicija i tel. fax lica koje podnosi aplikaciju - Name, position of applicant, Tel. Fax.)

8. _____
(Odluka SMATSA /AKL Podgorica - Decision of SMATSA/PODGORICA ATSU)
9. _____
(Ime i pozicija donosioca odluke - Name, position)
10. _____
(Ostale informacije - Other information)

Aneks 3

Telefonske komunikacione linije

AKL Podgorica:

Supervizor: 00382 20 414 004 i 00382 68 886 475

Fax: 00382 20 414 030

E-mail: aro.pg@smatsa.rs

CKL Beograd:

Supervizor: 00381 11 381 4813

Vazduhoplovni operativni centar u Vazduhoplovstvu Vojske Crne Gore:

tel/fax: 00382 20 672 802,

tel: 00382 20 448 747,

mob: 00382 67 639 403.

POGGIO RENATICO

Glavni kontrolor (Master Controller): 0039 532 828 292

LARISSA

Glavni kontrolor (Fighter Allocator): 0030 2310 39 5230

Agreement on civil-military cooperation, control and protection of the Montenegrin air space

Concluded between:

1. The Ministry of Defense of Montenegro, Jovana Tomaševića br. 29, Podgorica, represented by Predrag Bošković, MSc, and
2. The Serbia and Montenegro Air Traffic Services SMATSA LLC, Trg Nikole Pašića br. 10, Belgrade, TIN 103170161, Registration No. 17520407 represented by Predrag Jovanović (hereinafter referred to as SMATSA).

Hereinafter referred to as the Parties.

The Parties state in mutual agreement that:

- The Parties signed the Agreement on technical cooperation no. 803-7412/3 as of 8 November 2013 and ATM.554/1 as of 30 September 2013, whereby they agreed on establishing mutual cooperation in the scope of regulated common interests, in accordance with regulatory requirements and recommended practice in the field of air navigation services and civil-military coordination;
- The Parties, in accordance with article 5 of the Agreement on technical cooperation, signed the Contract on Common Research and Development Projects no. 803-7412/13-7 of 6 March 2017 and ATM.12-149/3 as of 24 February 2017, whereby they agreed on establishing mutual cooperation in the scope regulated by mutual interest and in accordance with regulatory requirements and recommended practice in the area related to the work of common research and development projects;
- In 2017, Montenegro joined NATO. In order to strengthen the defence capabilities of the new Ally and to ensure an equal level of security across the Alliance, the North Atlantic Council agreed to expand NATO Air Policing mission to Montenegro, whereby the national air defence capabilities of Montenegro are integrated, as appropriate, with the employment of Air Policing (AP) aircraft of other Allies (Italy and Greece).
- In order to provide the required capabilities, based on a single standard of 24/7 coverage NATO nations participating in the NATO AP mission in Montenegro, will operate AP aircraft, while air surveillance and control is ensured by NATO Air Command and Control (C2) capability.
- The aim of the NATO AP mission in peacetime is to preserve integrity of NATO airspace as a part of Alliance airspace. For that purpose, it is necessary to detect any violation or infringement of the NATO airspace as a part of Alliance airspace, to intercept, interrogate, and/or identify any unidentified aerial object or take other actions in accordance with current NATO procedures.
- NATO AP includes the use of the Air Surveillance and Control System (ASACS), Air Command and Control (Air C2) and appropriate Air Defence (AD) assets, including interceptors for preserving the integrity of the NATO Airspace part as a of Alliance Airspace.
- According to the article 5, 7 and 8 of the Annex 1 of the Contract on Common Research and Development Projects, the Parties conclude this Agreement on civil-military management, control and protection of the Montenegrin air space (hereinafter

referred to as the Agreement), whereby affairs and tasks shall be handled in a closer and more concrete manner.

Subject of the Agreement

Article 1

The subject of this Agreement are mutual obligations and relations of the Parties in civil-military coordination and cooperation in management, control and protection of the Montenegrin airspace, in accordance with regulatory requirements and recommended practices in the field of air navigation services and civil- military coordination.

The applicable law, bylaws and international standards

Article 2

This Agreement shall apply to:

1. Agreement on confirmation of the continuity of provision of Air Navigation Services in the territories of Serbia and Montenegro (II Ov. No. 2164/2012 of 25.04.2012 OU.SD number 282/2 of 25.04.2012);
2. Ratified international treaties and multilateral agreements that are directly applicable in both countries that are founders of SMATSA;
3. Agreement on cooperation in the field of air traffic ("Official Gazette of Montenegro - International Agreements", No. 8/2013, "Official Gazette of the Republic of Serbia International Agreements", No. 1/2013);
4. Law on air traffic of Montenegro;
5. The Law on Business Enterprises of the Republic of Serbia and the Law on Business Enterprises of Montenegro, if the Agreement on Confirmation of Continuity in the Provision of Air Navigation Services in the Spaces of Serbia and Montenegro does not specify otherwise;
6. Conclusion of the Government of the Republic of Serbia 05 Number: 343-2344 / 2012 as of 5 April 2012 and Conclusion of the Government of Montenegro Number: 06-732 / 3 as of 19 April 2012;
7. Applicable bylaws in the field of provision of services in air navigation of Montenegro;
8. Other positive regulations of the founder countries that are not in mutual contradiction;
9. SMATSA general acts.

The provisions of this Agreement are not in contradiction with the applicable laws or concluded international agreements in force within the scope of competence of SMATSA, pursuant to Article 6 of the Contract validating the continuity of the provision of air navigation services in the airspace of Serbia and Montenegro / Agreement on the confirmation of providing continuity of Air Navigation Services in the airspace of Montenegro and Serbia (II Ov. No. 2164/2012 as of 25 April 2012 OU.SD No 282/2 as of April 25, 2012).

Definitions of terms

Article 3

- 1) **NATO Airspace:** The airspace above any NATO nation and its territorial waters.
- 2) **Alliance Airspace:** NATO Airspace and any airspace area where NATO may conduct operations, as agreed by the Council.

- 3) **Scramble (SCR):** An order directing take-off of aircraft as quickly as possible, usually followed by mission instructions.
- 4) **ALPHA Scramble** is a real Air Defence mission launched to intercept, interrogate, identify, intervene and possibly engage a potential air threat. Quick Reaction Alert (Interceptors) QRA(I) military traffic on ALPHA-SCR have priority in the use of the airspace over all other traffic, except aircraft in emergency. The ALPHA-SCR missions are conducted in accordance with OAT rules and do not require the submission of a flight plan. No Diplomatic Clearance is required.
- 5) **TANGO Scramble:** A scramble for a directed practice Air Defence mission, and it will be executed in accordance with national flying regulations. TANGO Scramble is military training flight activity of the aircraft involved in AP conducted under Air Defence Control in close coordination with ATC Units for traffic de-confliction. QRA (I) traffic on a TANGO scramble do not have priority over civil and military air traffic. No flight plans and Diplomatic Clearance are needed.
- 6) **Area of Responsibility:** for the purpose of this document, is an airspace of defined dimensions, where an ATS unit has responsibility for providing ATS.
- 7) **Combined Air Operations Centre - CAOC:** Within the NATO C2 structure, the operations center subordinate to HQ AIRCOM from which all AP missions are tasked, controlled, and executed.
- 8) **AWACS:** NATO Airborne Warning and Control system is an aerial C2 platform which can control Air Defence assets. AWACS operators are responsible to provide fighter control during an **ALPHA Scramble** or **TANGO Scramble**.
- 9) **Formations:** are composed of two or more military aircraft flying together with the following criteria:
- (1) The standard formation elements are contained within 1NM laterally and longitudinally and 100 ft vertically from the flight leader. Exceptionally, at controller's discretion, these limits may be increased to 3NM and/or 1000 feet.
 - (2) The formation may operate outside the parameters above, with prior permission of the airspace authorities. (When a formation is outside of the previously defined area, all parameters must be reviewed in accordance with the actual tactical formation size/shape/separation).
- 10) **Identification:** the determination of the origin, nature, nationality and other characteristics of a detected air object. This may be accomplished by various means including visual recognition, electronic interrogation, flight plan correlation and the interpretation of acoustic information, behaviour and/or hostile action.
- 11) **Interceptor:** A manned aircraft utilized for identification and/or engagement of airborne objects.

- 12) **Air Interception:** An operation by which aircraft effect visual or electronic contact with other aircraft. According with Fighter control provided, different type of air interception apply.
- 13) **Intervention:** action taken to divert an aircraft from its intended flight path or mission. Intervention also encompasses 'Force to Land'.
- 14) **Montenegro (National Governmental Authority – NGA):** authority responsible for any decision to employ weapon systems against civilian aircraft believed to be acting as weapons for terrorist attack (categorized as 'RENEGADE').
- 15) **Quick Reaction Alert (Interceptor) - QRA (I):** Air Defence fighters on alert for the peacetime policing mission as part of the NATO deterrent.
- 16) **RENEGADE:** a civil platform that is assessed as operating in such a manner as to raise suspicion that it might be used as a weapon to perpetrate a terrorist attack.
- 17) **Support Flight:** NATO military flight in support of the AP operations over Montenegro (e.g. AAR and AWACS).
- 18) **Air Navigation Services – ANS:** are Air Traffic Services, communications, navigation and surveillance services, aeronautical information services and air navigation meteorology services.
- 19) **Air Traffic Services – ATS:** A generic term meaning variously, flight information service, alerting service, air traffic advisory service, air traffic control service (area control service, approach control service or aerodrome control service).
- 20) **Temporary segregated area (TSA):** an airspace of certain dimensions within which conducts activities that require reservation of space for exclusive use by individual users at a specified time interval are carried out.
- 21) **Airspace Management Cell (AMC):** the unit that is responsible for pre-tactical and tactical airspace management within the jurisdiction of one or more states.
- 22) **Pre-tactical airspace management:** represents the processing of requests for airspace use, the allocation of airspace to use and the forwarding of data to all interested users.
- 23) **Tactical airspace management:** consists of day-to-day activation, deactivation or reallocation, in real time, the airspace previously allocated by AMC.
- 24) **General Air Traffic (GAT):** all flights, which are conducted in accordance with the rules and procedures of ICAO and/or the national civil aviation regulations and legislations.
- 25) **Operational Air Traffic (OAT):** all flights, which do not comply with the provisions, stated for GAT and for which, rules and procedures, has been specified by appropriate national authorities.

26) **Montenegrin Air Operation Centre (MNE AOC):** The Montenegrin Air Operation Centre will be the designated point of contact to the Montenegrin NGA for coordination with all NATO entities.

Point of contact between NATO and SMATSA

Article 4

For providing support and appropriate Air Traffic Services during execution of NATO AP mission and other related air activities within the Montenegrin airspace, the single point of contact between NATO and SMATSA shall be PODGORICA Air Traffic Services Unit (hereinafter: PODGORICA ATSU).

PODGORICA ATSU will coordinate all necessary activities, within SMATSA, to support NATO AP mission over Montenegro.

Area of Responsibility of SMATSA

Article 5

SMATSA is, through its ATS units in Podgorica and Air Traffic Control Center in Belgrade (hereinafter: ATCC Beograd) responsible for provision of Air Navigation Services within the airspace of Montenegro.

The lateral and vertical limits area of responsibilities of SMATSA, related to the Montenegrin airspace, are published in the Aeronautical Information Publication (AIP) Serbia / Montenegro (ENR 2.1).

ICAO airspace classification for the AOR of respective ATC units within BELGRADE Flight Information Region (BELGRADE FIR) is described in the AIP Serbia / Montenegro.

Establishing and composition of the Airspace Management Cell (AMC)

Article 6

In accordance with this Agreement, an Airspace Management Cell - AMC PODGORICA (hereinafter: AMC) shall be established as a mixed civil-military unit.

SMATSA will provide civilian personnel for the AMC, and the Ministry of Defense of Montenegro will provide military personnel for the AMC.

SMATSA is obliged to provide for all AMC staff, training, all necessary IT systems and technical support for pre-tactical and tactical airspace management.

SMATSA is obliged, after signing the contract with EUROCONTROL, to hand over the CIMA CT System (EUROCONTROL Civil-Military ATM Coordination Tool) to MNE AOC and to provide training for system operators.

AMC will be located in SMATSA/PODGORICA ATSU. AMC unit (civil and military representatives), must work, cooperate and make decisions through mutual coordination.

AMC staff should be located in one office. Depending on needs, civil and military part of AMC can work in separate offices. In that case all necessary communication links between civilian and military parts of the AMC will be provided on an appropriate manner in order to be overcome the lack of immediate proximity.

Until technical and other preconditions for the AMC has been provided, the civilian part of the AMC will be consisted of the PODGORICA ATSU shift Chiefs, and the military part will be consisted of the MNE AOC staff.

Controlling the Interceptors

Article 7

The control of the interceptors is a service provided for the purpose of specialized military operations such as Air Policing, Air Combat training, low level missions, in-flight refuelling and other activities which can not be conducted in compliance with air traffic service procedures as specified in the ICAO Rules of the Air.

MISSION CONTROL UNITS POGGIO RENATICO (Italy), LARISSA (Greece) and/or AWACS aircraft (hereinafter: MCU) will be responsible for providing control of the QRA (I) conducting or supporting an ALPHA / TANGO Scramble within Montenegrin airspace.

Appropriate ATSU will provide ATS to QRA (I) within the airspace of Montenegro during extended transits when required.

Cross-Border exercises

Article 8

Cross Border QRA (I) exercises are required in order to train the Command and Control structure (military and civil authorities), ASACS operators and QRA (I) pilots. A minimum of two live flying exercises should be flown each year; one exercise originating in MNE and one exercise originating away from but flying within MNE airspace.

Airspace utilization

Article 9

Unless the OAT Rules detailed within this document require additions to and/or deviation from ICAO provisions, ATS shall be provided to OAT flights in accordance with all relevant parts of Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation – Air Traffic Services and the ICAO SUPPS – Doc 7030. ICAO standards are not repeated within this document.

NATO aircraft will fly within the airspace of Montenegro in accordance with GAT rules when:

- (1) Flying to/from a TSA;
- (2) Flying en-route training flights;
- (3) Flying transit flights;
- (4) Performing a TANGO-Scramble before entering/after exiting a TSA;

NATO aircraft will fly within the airspace of Montenegro in accordance with OAT rules when:

- (1) Conducting an ALPHA Scramble;
- (2) Flying within a TSA and under control of a MCU;

Responsibility for interception control

Article 10

During an ALPHA/TANGO Scramble within the airspace of MNE, the designated MCU, shall be responsible for primary mission control of the QRA (I) and shall ensure that appropriate safety standards are always preserved.

During an ALPHA Scramble mission, the MCU Controllers are required to maintain the safest separation between the QRA (I) and all other traffic flying in their proximity. The MCU Controller will act in the safest manner against all the other traffic within the involved portion of the airspace and will ensure that the safety of other aircraft in the area will not be endangered.

The relevant ATSU, based on the coordination between the MCU and Podgorica ATSU, is responsible and obligated to timely make maximum efforts in order to avoid possible conflict situations in air traffic between GAT and the QRA (I), in accordance with Article 11 of this Agreement.

Coordination procedures for NATO ALPHA Scrambles

Article 11

When an ALPHA Scramble order has been issued, the designated MCU will ensure the maximum level of coordination with the PODGORICA ATSU, during all phases of the mission. Immediately before the initiation of an ALPHA Scramble mission, the following information shall be issued:

- a. Airbase of departure of the Air Policing (QRA(I)) aircraft;
- b. Position and identity (SSR Mode 3 A/C Code if available) of aerial target against which the scramble was ordered within Montenegrin airspace;
- c. Callsign and SSR Mode 3 A/C Code of the Air Policing (QRA(I)) aircraft;
- d. Requested heading and Flight Level/s to reach the target in the shortest way;
- e. Information in case a supersonic run is needed;
- f. Any other additional information as required.

PODGORICA ATSU shall acknowledge the information on an ALPHA Scramble mission received by the MCU and shall provide the necessary support to ensure the required priority to the ALPHA Scramble mission in the use of the airspace and that the headings and levels required to fulfil the mission are met.

If the requested flight level/s is/are not immediately available, PODGORICA ATSU will coordinate and allocate the alternative flight level that will have a minimal negative impact on the ALPHA Scramble flight. The required flight level/s should be allocated as soon as the air traffic situation permits.

Once the ALPHA Scramble is airborne and heading to the Montenegrin airspace, the MCU will identify the scramble aircraft via radar and pass this information to PODGORICA ATSU reporting QRA (I) position, altitude and other relevant information, as appropriate.

The relevant ATSU has responsibility to ensure and maintain separation between all GAT traffic under their control and the radar-identified military aircraft involved in an ALPHA Scramble when essential information of the mission, such as required headings and levels, are acknowledged.

NATO QRA (I) will apply standard procedures for identifying aircraft that is to be intercepted. Procedures and visual signals are published in AIP SERBIA/MONTENEGRO ENR 1.12-1.

Once the ALPHA Scramble mission is complete, the MCU shall inform PODGORICA ATSU about the current position of the military aircraft and shall request a flight route/level or block of levels to return back to the operating airbase or different destination aerodrome.

Training activities in PODGORICA region

Article 12

NATO Air Policing aircraft/formation that perform TANGO Scrambles will be allowed to fly within the temporary segregated area (TSA) (lateral and vertical limits are provided in Annex 1).

NATO Air Policing aircraft/formation that perform TANGO Scrambles are not allowed to fly in the volume of airspace above the terrestrial border with neighboring countries unless an applicable Cross Border Operations (CBO) agreement is in place.

TSA Reservation procedures

Article 13

The request for TSA reservation, which forms part of the published airspace structure and is assigned for the purpose of TANGO Scramble training, shall be submitted not later than 1000 UTC on the last working day prior to the day requested for the activation of the TSA.

The request for TSA reservation, which is not part of the published airspace structure, shall be submitted not later than 1000 UTC two working days prior to the day requested for the activation of the TSA.

When submitting the application, it is to be remembered that weekends and national Public Holidays are not counted as working days.

The MCU, on behalf of Montenegrin military authorities, shall submit application by mail or fax using the format in Annex 2: aro.pg@smatsa.rs or FAX: 00382 20 414 030 to the PODGORICA ATSU, in accordance with article 29 of this Agreement.

The reservation request shall contain the following information:

- a) TSA name
- b) Activation/Deactivation time and date
- c) Flight levels to be used (upper/lower limits)
- d) Aircraft type
- e) Call sign and SSR Codes

Once the application has been submitted, PODGORICA ATSU shall evaluate the request and respond not later than 1300 UTC on the last working day prior to the day requested for the activation of the TSA. If the TSA is not available as requested, alternative timings and/or vertical limits are to be negotiated.

Modification / cancellation of the TSA reservation shall be done by telephone. The appropriate MCU will submit request for the modification to PODGORICA ATSU not later

than three hours before the previously approved time of the TSA activity, and for the cancellation as soon as it is decided.

If PODGORICA ATSU, due to a traffic situation, is unable to accept the request for modification, the previously approved request for TSA will remain valid.

PODGORICA ATSU shall, upon the approval of the TSA reservation request, depending on the traffic demand and the required vertical dimensions of the airspace in which TSA activities will take place, initiate airspace management measures or tactical traffic rerouting measures, in accordance with Eurocontrol / Network Manager standards.

TSA shall not be reserved more than 2 (two) hours in total within 24 hours (per one day), from September to May inclusive.

TSA shall not be reserved more than 1 (one) hour in total within 24 hours (per one day) from Jun to August inclusive, due to very intensive civil air traffic.

Operational procedures related to the TSA

Article 14

When the TSA is activated, the appropriate ATSU will be responsible for maintaining separation of other aircraft from the TSA boundaries as follows:

- Minimum of 5 NM horizontally;
- 1000ft below the lower and/or above the upper height of TSA below FL290;
- 2000ft below the lower and / or above the upper height of TSA at or above FL290.

The MCU shall be responsible for the QRA (I) control provision within an active TSA and shall ensure compliance with rules concerning mandatory distances/safety buffers within the area boundaries.

PODGORICA ATSU may, in coordination with the MCU, require the release of previously authorized flight level or levels in the TSA.

The MCU may provide the required flight level/levels as soon as practically possible. When approved by the MCU and confirmed by the PODGORICA ATSU, aircraft may be allowed to fly through the TSA.

In case an aircraft in emergency/distress requests to fly through an active TSA, PODGORICA ATSU shall promptly provide the appropriate MCU with the relevant information. If necessary, an emergency code A7700 will be assigned to the aircraft to be easily identified during the transit, and the MCU will be requested to limit the military operations within the TSA for the entire duration of the transit. In this case, the MCU will comply with the instruction/limitations as requested from PODGORICA ATSU.

Other types of interception training

Article 15

In addition to training for interception in TSA, trainings can also be conducted between NATO QRA (I) and the Montenegrin military aircraft, outside the TSA, in order to improve training, tactics and phases of intervention of QRA (I) and to improve the training of NATO fighter controllers in cases of intercepting slow-movers and low-level flying targets.

The MCU may require permission, through MNE AOC, to overfly PODGORICA region for the purpose of training and familiarization with the configuration of the terrain in the flying area. All these flights shall follow the procedures of foreign military aircraft flying in/over MNE.

Once the permission is granted by the relevant civil/military authorities of MNE in accordance with the Law on Air Transport of MNE, the MCU shall submit a request for the airspace reservation to PODGORICA ATSU.

Airspace or zones, in which these activities are to be carried out, will be published and communicated to other airspace users by NOTAMs.

Additional flying training profiles can be conducted for aircrew proficiency purposes, in close coordination with Montenegrin military authorities and SMATSA, and according to national procedures.

Change of interceptor flight status

Article 16

An operational situation could demand that a TANGO Scramble needs to be changed to an ALPHA Scramble at any time. In such a case, the MCU shall inform PODGORICA ATSU with the minimum possible delay and report the requested heading and flight level and any other relevant information. In case of a change in status of the flight from TANGO to ALPHA Scramble, the MCU shall remain responsible to control QRA (I) in accordance with the Article 11 of this Agreement.

Emergency Procedures

Article 17

When a QRA (I) is in emergency situation, the following procedures will be applied:

1. If a QRA (I) is under the responsibility of the MCU:
 - a. The MCU will promptly notify PODGORICA ATSU about the declaration of the emergency situation and about pilot's intention.
 - b. Depending on the situation, the MCU will remain responsible for the control of the QRA (I) until it leaves the Montenegrin airspace heading towards the neighboring NATO country or hand over the QRA (I), at the flight level previously agreed, to PODGORICA ATSU for bringing the aircraft to the nearest landing airport in Montenegro.
2. If a QRA (I) is under the responsibility of the appropriate ATSU:
 - a. The crew will select the transponder squawk SSR Mode 3 A7700.
 - b. QRA (I) will declare an emergency situation and announce intentions.
 - c. PODGORICA ATSU will promptly inform the MCU that the QRA (I) has declared an emergency situation and will transfer QRA (I) intention.
 - d. The appropriate ATSU will remain responsible for providing ATS to QRA (I) until it leaves the Montenegrin airspace heading towards the neighboring NATO country or bringing the aircraft to the nearest landing airport in Montenegro.

Landing of QRA (I) on airfields in Montenegro

Article 18

The primary airport for QRA (I) landing, included emergency/contingencies, in Montenegro is PODGORICA International Airport (LYPG). TIVAT airport (LYTV) will only be used as alternate airfield for emergency landings in the event of a technical failure that does not allow QRA (I) to continue flight and reach PODGORICA or when PODGORICA primary airport is unavailable.

PODGORICA ATSU shall inform MNE AOC immediately after receiving information about intention of QRA (I) to forcefully land at Montenegrin airport.

Landing at the airport PODGORICA will be carried out in the following cases:

- 1) When QRA (I) or aircraft which fly supporting Air Policing mission cannot continue flight toward main base due to technical or other reasons;
- 2) When QRA (I) during the ALPHA Scramble, provide assistance to an aircraft or leads an aircraft to forced landing (as a measure of airspace protection) at PODGORICA airport;

After landing at the PODGORICA airport, PODGORICA ATSU shall instruct QRA (I) by radio to use shortest route to the military apron that belongs to the Montenegrin Air Force. Further handling and assistance to the QRA (I) will be provided by the Montenegrin Air Force staff.

In case the QRA (I) or other aircraft supporting AP mission decides to land at the Tivat airport, Tivat ATSU will direct the armed military aircraft to the northwest part of the platform (position 7) or to the extension at the runway threshold 32, depending on the traffic situation. If the military aircraft it is not armed, it will be directed to the appropriate parking position in coordination with the airport company in order to wait for the arrival of Montenegrin Air Force staff.

COMLOSS Procedures

Article 19

When a QRA (I) loses radio communication with MCU, ALPHA/TANGO Scramble mission shall be terminated and the QRA (I) crew shall attempt to establish radio communication with appropriate ATSU using emergency frequency 121.500 MHz or 243.000 MHz.

If a two-way communication between QRA (I) and the appropriate ATSU is established, the crew shall terminate the mission and immediately return to the home base. Appropriate ATSU shall provide ATS to the interceptor. PODGORICA ATSU shall inform MCU and transfer received instructions from MCU to the QRA (I) if required.

In case of complete radio communication failure, the crew is required to set up the transponder Mode 3A 7600, terminate the mission, descend to FL200 and take heading to the exit point KOFER (for ITALY) or PETAK (for GREECE).

Telephone communication lines

Article 20

Telephone communication lines are given in Annex 1, which is an integral part of this Agreement.

Each of the Parties may at any time during implementation of this Agreement, by written notice, designate another telephone communication line to the other Party, by signing the new Annex to this Agreement.

Use of Transponder

Article 21

For all ALPHA and TANGO flights:

- ALPHA/TANGO Scramble will squawk the SSR Mode 3 A/C Code assigned by the MCU as specified by NATO procedures;
- In case of military formation flights, the lead aircraft shall squawk the assigned SSR Mode 3A/C Code while all the others shall squawk "standby". In case the formation splits for operational reasons, each aircraft shall squawk the assigned SSR Mode 3A/C Code and information shall be provided to the appropriate ATC Unit immediately.
- When an aircraft experiences problem with its SSR transponder, the MCU shall inform PODGORICA ATSU and request permission to continue the flight without the use of a serviceable SSR Mode 3A/C Code. Permission to continue will be issued by PODGORICA ATSU and will be subject to in-flight reports and traffic density.

ALPHA / TANGO Scramble according to ICAO

Article 22

Per ICAO Doc.9433 "Manual concerning Interception of Civil AC":

An AC equipped with an Airborne Collision Avoidance System (ACAS), while being intercepted, may perceive the interceptor as a collision threat and thus initiate an avoidance manoeuvre in response to an ACAS resolution advisory. The interceptor as an indication of unfriendly intentions might misinterpret such a manoeuvre. It is important, therefore, that pilots of intercepting AC (QRA-I) equipped with a Secondary Surveillance Radar (SSR) transponder, suppress the transmission of pressure-altitude information (Mode C and S) within a range of at least 37 Km (20NM) of the AC being intercepted.

NATO QRA(I) will follow the standard ICAO procedures for intercepting civil aircraft.

After coordination between MCU and PODGORICA ATSU, the MCU may instruct the QRA (I) aircraft to turn off their SSR transponders according to military rules or when operational reasons require so.

If the SSR transponder is turned off, the MCU will ensure the safety between the GAT traffic and QRA (I). The MCU remains responsible for maintaining the highest standard of safety according to mission requirements in order not to endanger the safety of any other flight.

Separation standards during ALPHA Scramble

Article 23

During an ALPHA Scramble, the minimum separation between intercepted aircraft and other GAT traffic, to be applied by appropriate ATSU, will be as follows:

- 1) Vertical separation: **5000ft**

2) Lateral separation based on radar:

10NM

In case of RENEGADE, the appropriate ATSU will create a "Restricted Area" (RA) around the affected aircraft of 25 NM radius extended vertically to all flight levels above and below the affected aircraft. Only QRA (I) will be allowed to enter the RA thus established.

Formation Flights

Article 24

A standard formation flight of QRA (I) shall be considered as one flight, no matter if the flight is performed as GAT or OAT.

Splitting of the standard formation flying as OAT shall be performed only as required tactically during ALPHA Scramble or when one of the aircraft is in an emergency situation, after prior notification to the appropriate ATSU. Splitting of the standard formation flying as GAT may be performed with the permission of the appropriate ATSU. In such a case, pilot in command shall report the individual callsigns in a sequence.

To separate standard formation from other air traffic, the following standards shall apply:

- 1) Vertically: not less than **2000 ft** from formation leader;
- 2) Laterally based on radar to be applied: not less than **6NM** from formation leader.

Non-standard formation flights (aircraft operating outside the area defined for standard formation) represent unusual air activity which will be pre-tactically coordinated with responsible ATC Unit.

Decision to approve or disapprove non-standard formation flight lies on responsible ATC Unit, as well as determination of special conditions for control of non-standard formation, including usage of SSR transponder.

Supersonic Flight

Article 25

Supersonic flights, other than ALPHA Scrambles mission, are not allowed within Montenegrin airspace.

For ALPHA Scrambles, supersonic flights will be conducted only above 10,000 feet AGL in climbing when required by the tactical situation. MCU will inform PODGORICA ATSU and Montenegrin national military authorities (via MNE AOC) without any delay.

Special obligations and coordination procedures

Article 26

In accordance with Aviation Act of Montenegro, in the case of operational needs, by the written request of the competent state authorities or the Civil Aviation Agency of Montenegro, SMATSA shall temporarily prohibit or restrict flying in a given part of airspace or at a particular airport, in the interests of defense or national security or flight safety of a

particular aircraft or group of aircraft, as well as in case of major natural disasters and other emergencies.

For purpose of additional coordination related to Air Policing mission over Montenegro, SMATSA shall allow NATO representatives (from Montenegro or any other NATO state) to have access to ATSU defined in ART 5, para 1 of this agreement, in line and as set out by national regulations on big technical systems which are important for defence.

Data transfer from SMATSA to MNE AOC

Article 27

SMATSA will submit the following data to the MNE AOC in order to support the NATO AP mission over Montenegro:

- radar plot data directly from SMATSA radars located on the Montenegrin territory,
- civilian radar picture of the situation in the Montenegrin airspace (the civilian RAP), in accordance with the implementation of the CIMA CT system,
- flight plans for civil aircrafts that fly to and from Montenegro, as well as data on transit flights of civil aircrafts through the Montenegrin airspace, in accordance with the implementation of the CADAS system;
- Meteorological data.

SMATSA shall submit the data referred to in this Article to the MNE AOC during the peacetime situation, and all data shall be used exclusively for the purpose of protecting the sovereignty of the Montenegrin airspace.

All military GAT flight plans related to NATO activities within the NATO airspace, including all flight plans of the Montenegrin military aircraft, must remain in Montenegro or if necessary, must be distributed to all interested parties through PODGORICA ATSU in the following ways:

- 1) For IFR flights, flight plans will be sent via Eurocontrol IFPS center, which will distribute them to users in the NATO airspace through which flights are planned;
- 2) For VFR flights, plans shall be submitted to PODGORICA ATSU and Tivat ATSU as required, and to the MNE AOC.

Security of information

Article 28

The Parties are obliged, during and after the termination of this Agreement, to keep as confidential all the information and knowledge they have encountered during the execution of this Agreement, if the other Party has designated them as confidential or as such determined by the applicable regulations. There is an exception for the data that are publicly announced or communicated at the request of the competent judicial or other state bodies in the legally prescribed procedure.

Communication of Parties

Article 29

Any notice given in connection with the implementation of this Agreement must be in writing format and signed by an authorized person that represent the Parties and shall be

deemed to be delivered when delivered personally, or by registered mail, or when it sent by fax or e-mail, provided that such a receipt is provided with a receipt or a successful sending report.

Competence for disputes

Article 30

The Parties shall attempt to resolve any disputes arising out of this Agreement by mutual consent.

Amendments to the Contract

Article 31

The Parties agree that each year will be carried out review of obligations that are described in this Agreement.

Amendments to this Agreement shall be made by mutual consent, based on Annexes of the Agreement concluded in writing form, which will be certified and signed by the authorized representatives of the Parties.

Cancellation of the Agreement

Article 32

This Agreement shall cease to apply:

- 1) By agreement of the Parties;
- 2) Unilateral termination in the case when one of the Parties does not comply with the Agreement provisions.

The cancellation deadline is 60 days from the date of delivery of the written notice of the Agreement termination.

Entry into force and the validity of the Agreement

Article 33

The provisions of this Agreement shall apply in peacetime. This Agreement shall enter into force on the day of signature of the authorized representatives of the Parties. This Agreement is concluded for an indefinite time.

Final provisions

Article 34

This Agreement is made in 3 (three) originals in the Montenegrin, Serbian and the English languages, all three texts being equally authentic.

Ministry of Defense of Montenegro
MINISTER

SMATSA Llc
DIRECTOR

Annex 1**TSA MNE TANGO**

TSA NAME: TANGO MNE POINT OF ENTRY/EXIT: KOFER		
Point Name	Geografske	koordinate
LEBGA	415259.3N	0191018.2E
LAND POINT 1	421100N	0191600E
LAND POINT 2	421800N	0192200E
MOJ NDB	425640.7N	0193431.9E
NIK NDB	424635.1N	0185527.0E
BIGLO	421926.2N	0184312.8E
POINT SEA 1	420251N	0184051E
POINT SEA 2	415444N	0185024E
LEBGA	415259.3N	0191018.2E
VERTICAL LIMIT: From FL200 to FL 380		

Annex 2

Request for Temporary Segregated Area (TSA)

e-mail to : aro.pg@smatsa.rs

or FAX: 00382 20 414 030 to the PODGORICA ATSU

1. _____
(TSA name)
2. _____
(Requested vertical limits (lower/upper))
3. _____
(Date and time for activation /Date and time for deactivation)
4. _____
(Aircraft type, number of aircraft)
5. _____
(Callsigns / Squawks)
6. _____
(Planned supersonic flights if required)
7. _____
(Name, position of applicant, Tel. Fax.)
8. _____
(Decision of SMATSA/PODGORICA ATSU)
9. _____
(Name, position)
10. _____
(Other information)

Annex 3

Telephone communication lines:

PODGORICA ATSU:

Supervisor: 00382 20 414 004 and 00382 68 886 475

Fax: 00382 20 414 030

E-mail: aro.pg@smatsa.rs

BELGRADE FCC:

Supervisor: 00381 11 381 4813

MNE AOC:

Phone/Fax: 00382 20 762 802

Phone: 00382 20 448 747

Cell: 00382 67 639 403

MCU POGGIO RENATICO:

Master Controller: 0039 532 828 292

MCU LARISSA:

Fighter Allocator: 0030 2310 39 5230

Уговор о цивилно-војној сарадњи у управљању, контроли и заштити ваздушног простора Црне Горе

Закључен између уговорних страна:

1. Министарство одбране Црне Горе, Јована Томашевића бр. 29, Подгорица, које заступа мр Предраг Бошковић, и
2. Контрола летења Србије и Црне Горе SMATSA доо Београд, Трг Николе Пашића бр. 10, Београд, ПИБ 103170161, МБ 17520407 коју заступа директор Предраг Јовановић (у даљем тексту SMATSA доо),

(у даљем тексту: Уговорне стране)

Уговорне стране сагласно констатују:

- да су Уговорне стране, потписале Споразум о пословно техничкој сарадњи бр. 803-7412/3 од 08.10.2013. године и АТМ.00 – 554/1 од 30.09.2013. године (у даљем тексту Споразум), којим су се сагласиле о успостављању међусобне сарадње у обиму регулисаном заједничким интересима, а у складу са регулаторним захтевима и препорученом праксом из области пружања услуга у ваздушној пловидби и цивилно војној координацији;
- да су у складу са чланом 5. Споразума о пословно техничкој сарадњи Уговорне стране потписале Уговор о заједничким развојним и истраживачким пројектима бр. 803-7412/13-7 од 06.03.2017. године и бр. АТМ.12-149/3 од 24.02.2017. године (у даљем тексту: Уговор о заједничким развојним и истраживачким пројектима), којим су се сагласиле о успостављању међусобне сарадње у обиму регулисаном заједничким интересима и у складу са регулаторним захтевима и препорученом праксом везаном за рад на заједничким развојним и истраживачким пројектима;
- да се Црна Гора 2017. године придружила НАТО-у и да се у циљу јачања одбрамбених способности новог савезника и осигурања равноправног нивоа обезбеђивања у оквиру Алијансе, Северноатлантски савет сложио се да прошири мисију заштите НАТО ваздушног простора на Црну Гору, чиме су се националне могућности одбране Црне Горе интегрисале, по потребној мери, са ангажовањем авиона за заштиту ваздушног простора других савезника (Италије и Грчке).
- да ће у циљу обезбеђења потребних способности, на основу јединственог стандарда непрекидног учешћа током целе године, НАТО земље ће вршити заштиту ваздушног простора Црне Горе, својим пресретацким авионима, док ће надзор и контролу ваздушног простора Црне Горе обезбеђивати НАТО капацитети за командовање и контролу;
- да је циљ НАТО мисије заштите ваздушног простора у миру очување интегритета НАТО ваздушног простора као дела ваздушног простора Алијансе у сврху чега је неопходно открити било какву повреду НАТО ваздушног простора као дела ваздушног простора Алијансе, извршити пресретање, испитивање и/или идентификацију неидентификованог летећег објекта или

извршити предузимање других радњи у складу са важећим процедурама НАТО –а;

- да НАТО мисија заштите ваздушног простора укључује коришћење система за надзор и контролу, коришћење система у оквиру ваздухопловне структуре командовања и контроле, и одговарајућа противваздухопловна средства, укључујући авионе пресретаоче ради очувања интегритета НАТО ваздушног простора као дела ваздушног простора Алијансе;
- да у складу са тач. 5, 7 и 8 Прилога 1 Уговора о заједничким развојним и истраживачким пројектима, уговорне стране закључују овај Уговор о цивилно-војној сарадњи у управљању, контроли и заштити ваздушног простора Црне Горе (у даљем тексту Уговор), којим се ближе и конкретније реализују поједини послови и задаци.

Предмет Уговора

Члан 1.

Предмет овог уговора су заједничке обавезе уговорних страна у цивилно-војној координацији и сарадњи у управљању, контроли и заштити ваздушног простора Црне Горе (у даљем тексту ваздушни простор), а у складу са регулаторним захтевима и препорученом праксом из области пружања услуга у ваздушној пловидби и цивилно војној координацији.

Важећи закон, подзаконски акти и међународни стандарди

Члан 2.

На овај уговор се примењују:

1. Уговор о потврђивању континуитета пружања услуга у ваздушној пловидби у просторима Србије и Црне Горе (II Ов. бр. 2164/2012 од 25.04.2012. године ОУ.СД број 282/2 од 25.04.2012. године);
2. Ратификовани међународни уговори и мултилатерални споразуми који се непосредно примењују у обе државе које су оснивачи SMATSA доо;
3. Споразум о сарадњи у области ваздушног саобраћаја („Службени лист ЦГ – Међународни уговори“, број 8/2013, „Службени лист РС Међународни уговори“, број 1/2013);
4. Закон о ваздушном саобраћају Црне Горе;
5. Закон о привредним друштвима Републике Србије и Закон о привредним друштвима Црне Горе, ако Уговором о потврђивању континуитета пружања услуга у ваздушној пловидби у просторима Србије и Црне Горе није другачије одређено;
6. Закључак Владе Републике Србије 05 Број: 343-2344/2012 од 5. априла 2012. године и Закључак Владе Црне Горе Број: 06-732/3 од 19. априла 2012. године;
7. Важећа подзаконска акта из области пружања услуга у ваздушној пловидби Црне Горе;
8. Други позитивни прописи држава оснивача који нису у међусобној супротности;
9. Општи акти SMATSA доо.

Одредбе овог уговора нису у супротности са закљученим међународним уговорима који су на снази у простору надлежности SMATSA доо у складу са чланом 6. Уговора о потврђивању континуитета пружања услуга у ваздушној пловидби у ваздушним просторима Србије и Црне Горе/Уговора о потврђивању континуитета пружања ваздухопловних услуга у ваздушним просторима Црне Горе и Србије (II Ов. бр. 2164/2012 од 25.04.2012. године ОУ.СД број 282/2 од 25.04.2012. године).

Значење израза

Члан 3.

Поједини изрази употребљени у овом уговору имају следеће значење:

- 1) **NATO ваздушни простор (NATO Airspace):** ваздушни простор изнад свих NATO нација и њихових територијалних вода;
- 2) **Ваздушни простор Савеза (Alliance Airspace):** NATO ваздушни простор и свака област ваздушног простора у којем NATO може да обавља операције, како је то усагласио NATO Савет.
- 3) **Полетање на знак узбуне (Scramble):** наредба да се што је могуће пре изврши полетање авиона, обично је следе даља упутства за мисију;
- 4) **ALPHA пресретање (ALPHA Scramble):** је стварна мисија противваздушне одбране која је покренута како би пресрео, испитао, идентификовао, извршила евентуална интервенција или евентуално дејство на потенцијалну претњу из ваздуха. Авиони за брзу реакцију (пресретачки авиони) који извршавају ALPHA пресретање имају приоритет у коришћењу ваздушног простора над свим осталим саобраћајем, изузев ваздухоплова у хитним случајевима. Задаци из ове мисије заштите ваздушног простора спроводе се у складу са правилима оперативног саобраћаја и не захтевају подношење плана лета. Није потребно дипломатско одобрење;
- 5) **Tango пресретање (TANGO Scramble):** је пресретачки лет усмерен на увежбавање мисије заштите ваздушног простора, која се врши у складу са националним прописима о летењу. Ови летови представљају војну обуку и ваздухопловне активности авиона укључених у мисију заштите ваздушног простора које контролише противваздухопловена одбрана, а извршавају се у блиској координацији са пружаоцем услуга у ваздушном саобраћају у циљу раздвајања ваздушног саобраћаја. Ови тренинг летови немају приоритет над цивилним и војним ваздушним саобраћајем. За ове летове нису потребни планови лета нити дипломатско одобрење;
- 6) **Простор надлежности (Area of Responsibility):** је ваздушни простор дефинисаних димензија у коме одговорност за пружање услуга има надлежни пружалац услуга у ваздушном саобраћају – SMATSA;
- 7) **Здружени ваздухопловни оперативни центар (Combined Air Operations Centre - CAOC):** је оперативни центар у оквиру NATO командне структуре, који је потчињен команди Савезничких ваздухопловних снага за Европу AIRCOM. CAOC је надлежан за издавање, контролу и извршење свих задатака везаних за заштиту ваздушног простора;

- 8) **AWACS:** је NATO систем за упозоравање и контролу ваздушног простора из ваздуха који се налази у ваздухоплову, и који може контролисати противваздухопловна средства. Оператори AWACS-a su odgovorni да обезбеде контролу пресретаčkih авиона током ALPHA Scramble или TANGO Scramble;
- 9) **Формација (Formations):** формација се састоји од два или више војних авиона који лете у групи под следећим критеријумима:
- (1) Елементи стандардне формације представљају позицију авиона који се налазе унутар 1NM хоризонтално и 100ft вертикално од вође формације. Изузетно, по нахођењу контролора пресретаčkog авиона, ове границе могу да се повећају до 3NM хоризонтално и/или 1000ft вертикално;
- (2) Формације могу деловати изван горе наведених оквира, уз претходну дозволу ваздухопловних власти (када је формација изван претходно дефинисаних оквира, сви параметри морају бити преиспитани да ли су у складу са стварном тактичком величином формације/обликом формације/раздвајањем ваздухоплова у формацији);
- 10) **Идентификација (Identification):** је одређивање порекла, природе, националности и других карактеристика откривеног летећег објекта. Ово се може постићи различитим средствима укључујући визуелно препознавање, електронско испитивање, корелацију плана лета и тумачење акустичних информација, понашања и/или непријатељског деловања;
- 11) **Пресретач (Interceptor):** је авион који се користи за идентификацију и/или дејство на летеће објекте;
- 12) **Пресретање у ваздуху (Air Interception):** је операција помоћу које пресретаčki ваздухоплови успостављају визуелни или електронски контакт са другим авионом. У складу са контролом пресретаčkih авиона, примењују се различите врсте пресретања у ваздуху;
- 13) **Интервенција (Intervention):** је акција која се предузима у циљу скретања ваздухоплова са његове намераване путање. Интервенција обухвата и "присилно приземљење ваздухоплова";
- 14) **Национални владин ауторитет (National Governmental Authority - NGA):** је ауторитет одговоран за сваку одлуку о употреби наоружања против цивилног авиона за који се верује да се понаша као оружје за терористички напад - категорисан као " RENEGADE ";
- 15) **Пресретаčki авион (Quick Reaction Alert (Interceptor) - QRA (I)):** је авион који се налази у систему противваздухопловне одбране у стању приправности за мирнодопску мисију заштите интегритета ваздушног простора у оквиру NATO мисије одвраћања;
- 16) **RENEGADE:** је цивилни ваздухоплов који својим летом и поступцима у ваздуху изазива сумњу да би могао да се користи као оружје за терористички напад;
- 17) **Летови за подршку (Support Flights):** су NATO војни летови за подршку мисији заштите ваздушног простора Црне Горе (летови за допуну горивом у ваздуху, летови AWACS авиона, SAR летови, и сл.);

- 18) **Услуге у ваздушној пловидби (Air Navigation Services – ANS):** су услуге у ваздушном саобраћају, услуге комуникације, навигације и надзора, услуге ваздухопловног информисања и услуге ваздухопловне метеорологије;
- 19) **Оперативне услуге у ваздушном саобраћају (Air Traffic Services – ATS):** су различите услуге успостављене у циљу прослеђивања летних информација, узбуњивања, саветодавне услуге у ваздушном саобраћају, услуге аеродромске, прилазне и обласне контроле летења;
- 20) **Привремено издвојено подручје (TSA):** је ваздушни простор одређених димензија унутар којег се спроводе активности које захтевају резервацију простора за искључиву употребу од стране појединих корисника у одређеном временском интервалу;
- 21) **Јединица за управљање ваздушним простором (Airspace Management Cell – AMC):** је јединица одговорна за пре-тактичко и тактичко управљање ваздушним простором у надлежности једне или више држава;
- 22) **Пре-тактички ниво управљања ваздушним простором:** представља обраду захтева за коришћењем ваздушног простора, алокацију ваздушног простора на коришћење и прослеђивање података свим заинтересованим корисницима.
- 23) **Тактички ниво управљања ваздушним простором:** се састоји од свакодневног активирања, деактивирања или реалокације, у стварном времену, ваздушног простора који је AMC претходно алоцирао;
- 24) **Општи ваздушни саобраћај (GAT):** су сви летови цивилних ваздухоплова, као и летови државних ваздухоплова, који се обављају у складу правилима и процедурама Међународне организације цивилног ваздухопловства (ICAO);
- 25) **Оперативни ваздушни саобраћај (OAT):** су сви летови цивилних ваздухоплова, као и летови државних ваздухоплова који се обављају у складу са посебно утврђеним поступцима који одступају од правила и поступака за општи ваздушни саобраћај (GAT)
- 26) **Црногорски Ваздухопловни оперативни центар (Montenegrin Air Operation Centre - MNE AOC):** црногорски ваздухопловни оперативни центар представља тачку контакта са црногорским националним владиним ауторитетом (NGA) за координацију са свим NATO ентитетима.

Тачка контакта између NATO и SMATSA доо

Члан 4.

За потребе пружања подршке у оквиру мисије заштите ваздушног простора Црне Горе једина тачка контакта између NATO и SMATSA доо је Аеродромска контрола летења Подгорица (у даљем тексту: АКЛ Подгорица).

АКЛ Подгорица координира све потребне активности, унутар SMATSA доо, за подршку NATO мисије заштите ваздушног простора Црне Горе.

Подаци о простору надлежности SMATSA доо

Члан 5.

SMATSA доо је преко својих јединица контроле летења АКЛ Подгорица и Центра контроле летења Београд (у даљем тексту ЦКЛ Београд) одговорна за пружање услуга у ваздушној пловидби у ваздушном простору Црне Горе.

Хоризонталне и вертикалне границе области надлежности SMATSA доо јединица контроле летења (АКЛ Подгорица и ЦКЛ Београд), које се односе на ваздушни простор Црне Горе, објављене су у AIP (Aeronautical Information Publication – AIP) Србија/Црна Гора (ENR 2.1).

ИКАО класификација ваздушног простора у области надлежности јединица контроле летења у оквиру FIR Београд (Flight Information Region – FIR) описана је у AIP Србија/Црна Гора.

Формирање и састав јединице за управљање ваздушним простором (АМС)

Члан 6.

Овим уговором формира се јединица за управљање ваздушним простором (Airspace Management Cell – АМС) АМС Podgorica (у даљем тексту: АМС) као мешовита цивилно-војна јединица.

SMATSA доо обезбеђује састав цивилног дела АМС, а Министарство одбране Црне Горе обезбеђује састав војног дела АМС.

SMATSA доо је дужна да АМС обезбеди обуку и неопходне техничке системе подршке за рад на пре-тактичком и тактичком нивоу управљања ваздушним простором.

SMATSA доо ће уступити Ваздухопловном оперативном центру, СИМАСТ систем (EUROCONTROL Civil-Military ATM Coordination Tool – систем за цивилно-војну АТМ координацију) и обезбедити обуку за оператере система.

АМС је функционално у саставу SMATSA доо/АКЛ Подгорица.

Представници цивилног и војног дела АМС, морају функционисати и доносити одлуке у заједничкој координацији.

АМС, у зависности од потреба, може функционисати у оквиру једног функционалног простора или у раздвојеним просторима, у ком случају је неопходно обезбедити одговарајућу комуникацију између цивилног и војног дела АМС која надомешћује недостатак непосредне близине.

До обезбеђења свих техничких и других предуслова за функционисање АМС, цивилни део АМС чине шефови смена АКЛ Подгорица, а војни део дежурни официри у Ваздухопловном оперативном центру Ваздухопловства Војске Црне Горе.

Контрола пресретацких авиона

Члан 7.

Контрола пресретацких авиона је услуга која се пружа у сврху специјализованих војних операција као што су заштита ваздушног простора, обука за ваздушне борбе, мисије ниског интензитета, пуњење горива током лета и друге активности које нису у потпуности компатибилне са уобичајеном применом процедура служби ваздушног саобраћаја како је то наведено у ICAO правилима.

Центри за командовање и извештавање у NATO систему противваздухопловне одбране Poggio Renatico (Италија), Larissa (Грчка) и AWACS авиони (у даљем тексту надлежне NATO војне јединице за контролу пресретацких авиона) ће бити примарни контролни органи надлежни за контролу и вођење NATO пресретацких авиона који извршавају ALPHA односно TANGO пресретачке летове у ваздушном простору Црне Горе.

Надлежна јединица контроле летења ће пружити услуге у ваздушном саобраћају NATO пресретацким авионима у случају потребе за транзитним летовима у ваздушном простору Црне Горе.

Прекограничне вежбе

Члан 8.

Прекограничне вежбе са NATO пресретацким авионима су потребне како би се увежбавало људство у структури командовања и контроле (сви ауторитети у контроли ваздушног саобраћаја како војни тако и цивилни), оператери на системима и посаде пресретацких авиона.

Најмање две прекограничне вежбе током сваке године требају бити реализоване и то једна вежба да започне изван ваздушног простора Црне Горе и да се заврши у ваздушном простору Црне Горе и друга, да вежба започне у ваздушном простору Црне Горе и да заврши изван њега.

Употреба ваздушног простора

Члан 9.

Осим ако правила оперативног ваздушног саобраћаја (OAT) описана у овом документу захтевају допуне и/или одступања од одредаба ICAO, услуге у ваздушном саобраћају ће бити пружене OAT саобраћају у складу са свим релевантним деловима Анекса 11 Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству – Услуге у ваздушном саобраћају и ICAO SUPPS - Документ 7030. ICAO стандарди се не понављају у оквиру овог уговора.

NATO пресретацки авиони као и други NATO авиони летеће у црногорском ваздушном простору у складу са правилима GAT када:

- (1) Лете до/из привремено издвојеног дела ваздушног простора;
- (2) Лете тренинг летове на рути;
- (3) Лете транзитне летове;
- (4) Извршавају TANGO мисије до доласка у/по изласку из привремено издвојеног ваздушног простора;

NATO авиони летеће у црногорском ваздушном простору у складу са правилима OAT када:

- (1) Извршавају ALPHA пресретачке мисије;
- (2) Лете у привремено издвојеном делу ваздушног простора под контролом надлежне NATO војне јединице за контролу пресретаčkih авиона.

Одговорност за контролу пресретаčkih авиона

Члан 10.

Током извршења ALPHA/TANGO пресретаčkih летова у ваздушном простору Црне Горе, NATO војне јединице за контролу пресретаčkih авиона, су надлежне за примарну контролу пресретаčkih NATO авиона и исти ће обезбедити да се увек сачувају одговарајући безбедносни стандарди.

Током ALPHA мисије, NATO контролори пресретаčkih авиона су обавезни да одржавају највећи степен безбедности раздвајања пресретаčkih ваздухоплове од осталог саобраћаја који лети у њиховој близини. NATO контролор ће радити на најбезбеднији могући начин према свим осталим учесницима у ваздушном саобраћају унутар дела ваздушног простора у коме пресретаčki авиони извршавају свој летачки задатак, и обезбедиће да безбедност других авиона у том ваздушном подручју неће бити угрожена.

Надлежна јединица контроле летења, на основу координације АКЛ Подгорица са надлежном NATO војном јединицом за контролу пресретаčkih авиона, је одговорна и дужна да благовремено уложи максималне напоре у циљу избегавања евентуалних конфликтних ситуација у ваздушном саобраћају између NATO пресретаčkih летова за заштиту ваздушног простора Црне Горе и осталог саобраћаја, у складу са чланом 11. овог уговора.

Процедуре координације за ALPHA пресретачке летове

Члан 11.

Када је издата наредба за ALPHA пресретаčku мисију, надлежна NATO војна јединица за контролу пресретаčkih авиона, обезбедиће максимални ниво координације са АКЛ Подгорица, у свим фазама мисије. Непосредно прије почетка ALPHA мисије, надлежна NATO војна јединица за контролу пресретаčkih авиона проследиће АКЛ Подгорица следеће информације:

- а. Ваздухопловна база из које долази пресретаčki авион;
- б. Положај и идентитет (SSR Mode 3 A/C код ако је доступан) циља који се налази у ваздуху унутар црногорског ваздушног простора, а према коме ће летети пресретаčki авион;
- ц. Позивни знак и SSR Mode 3 A/C код пресретаčkog авиона;
- д. Тражени курс и ниво/нивои лета како би досегао циљ на најкраћи начин;
- е. Информације у случају потребе за суперсоничим летом;
- ф. Све остале додатне информације по потреби.

АКЛ Подгорица је дужна да након добијања горе наведених информација, по потреби у координацији са ЦКЛ Београд, пружи неопходну подршку како би се

обезбедио потребан приоритет у коришћењу ваздушног простора и испунили захтеви у вези курса и нивоа лета за време ALPHA мисије.

Ако тражени ниво/нивои лета нису одмах доступни, АКЛ Подгорица ће, по потреби, у координацији са ЦКЛ Београд, договорити са надлежном НАТО војном јединицом за контролу пресретацких авиона алтернативни ниво лета који ће имати минималан негативан утицај на лет пресретацких авиона за време ALPHA мисије. Тражени ниво/нивои лета треба да буду одобрени пресретачком авиону чим то саобраћајни услови дозволе.

Надлежна НАТО војна јединица за контролу пресретацких авиона ће извршити радарску идентификацију пресретацких авиона у ALPHA мисији и проследиће информације о њиховој позицији и висини АКЛ Подгорица.

Надлежна јединица контроле летења је дужна да обезбеди раздвајање ваздушног саобраћаја под својом контролом и осталог њима познатог саобраћаја и радарски идентификованих НАТО војних авиона који извршавају ALPHA мисију, када је потврђен тражени курс и ниво лета.

НАТО пресретацки авион ће примењивати стандардне процедуре у циљу идентификације ваздухоплова кога пресеће.

Процедуре и визуелни сигнали су објављени у AIP Србија/Црна Гора ENR (1.12-1).

Када је мисија пресретања завршена, надлежна НАТО војна јединица за контролу пресретацких авиона ће обавестити АКЛ Подгорица о тренутној позицији пресретацких авиона и затражити руту и ниво/нивое лета за повратак до ваздухопловне базе или други аеродром слетања.

TSA TANGO MNE

Члан 12.

НАТО пресретацким авионима/формацији авиона, који извршавају TANGO пресретацке летове биће дозвољено да лет изврше у оквиру привремено издвојеног подручја (TSA) - зоне за TANGO увежбавање (хоризонталне и вертикалне границе дате су у Анексу 1).

НАТО пресретацким авионима или формацији авиона, који извршавају TANGO пресретацке летове није дозвољено да лете у ваздушном простору који је изнад земаљске границе са суседним земљама, осим у случају када су такви летови предмет важећег уговора о прекограничним операцијама (Air Policing Cross Border Operations - APCBO). Поменути уговор о APCBO може дефинисати и заједничку TSA зону.

Резервисање привремено издвојеног подручја - зоне

Члан 13.

Подношење захтева за резервисање привремено издвојеног подручја - зоне (Temporary Segregated Area - TSA) формиране за потребе увежбавања TANGO пресретања врши се најкасније до 1000 UTC један радни дана пре дана затраженог за активацију TSA.

Подношење захтева за резервисање привремено издвојеног подручја - зоне (Temporary Segregated Area - TSA) које нису публиковане врши се најкасније до 1000 UTC два радна дана пре дана затраженог за активацију TSA.

Приликом подношења захтева из става 1 и 2 овог члана, викенди и национални празници не рачунају као радни дани.

Захтев за резервацију подносе надлежне НАТО војне јединице за контролу пресретачких авиона у име црногорских војних ауторитета, мејлом или факсом користећи формат који се налази у Анексу бр. 2, на aro.pg@smatsa.rs или факс 00382 20 414 030 у АКЛ Подгорица, у складу са чл. 31. овог уговора.

Захтев за резервацију садржи следеће податке:

- 1) Назив TSA;
- 2) Период активације/деактивације TSA (планирани почетак и завршетак активности) - време и датум;
- 3) Ниво или нивои лета који ће бити коришћени (најнижи и највиши ниво лета);
- 4) Тип авиона;
- 5) Позивни знак и SSR код.

Након обраде захтева за коришћење TSA АКЛ Подгорица је дужна да одговор достави најкасније до 1300 UTC један радни дана пре дана затраженог за активацију. Ако захтев за коришћење TSA није могуће одобрити (неодговарајуће време због интензивног саобраћаја и/или неодговарајући нивои лета), АКЛ Подгорица ће предложити алтернативно време и/или нивое лета.

У случају потребе за изменама/отказивањем коришћења TSA, које се врше телефонским путем, надлежна НАТО војне јединице за контролу пресретачких авиона ће захтев за изменом саопштити АКЛ Подгорица најкасније три сата пре претходно одобреног времена почетка активности у TSA, а отказивање одмах по доношењу одлуке о отказивању.

Уколико АКЛ Подгорица, због саобраћајне ситуације, није у могућности да прихвати захтев за измену, претходно одобрени захтев за коришћење TSA остаје валидан.

АКЛ Подгорица ће одмах по одобрењу захтева за резервацију TSA, у зависности од саобраћајне потражње и захтеваних вертикалних димензија ваздушног простора у којом ће се одвијати активности у TSA, иницирати мере управљања ваздушним простором или мере тактичког дерутирања саобраћаја, а у складу са стандардима Eurocontrol/Менаџера мреже.

TSA не може бити заузета више од два сата у току 24 часа од септембра до јуна месеца. За време летње сезоне када је интензитет цивилног ваздушног саобраћаја висок (јун, јули и август месец) TSA може бити заузета највише један сат у току 24 часа.

Оперативне процедуре везане за TSA

Члан 14.

Када је TSA зона активирана, у складу са претходно наведеним процедурама, надлежна јединица контроле летења је одговорна да одржава раздвајање осталог саобраћаја од граница привремено издвојене зоне:

- минимум 5NM хоризонтално,
- 1000ft испод доње односно изнад горње висинске границе TSA зоне до нивоа лета 290;
- 2000ft испод доње односно изнад горње висинске границе TSA зоне изнад нивоа лета 290 укључујући ниво лета 290.

Надлежна NATO војна јединице за контролу пресретацких авиона је одговорна за контролу пресретацких авиона унутар активне TSA, и иста ће обезбедити поштовање правила која се односе на обавезне удаљености/безбедносне појасеве унутар граница TSA зоне.

АКЛ Подгорица може у координацији са надлежном NATO војном јединицом за контролу пресретацких авиона захтевати ослобађање једног или више нивоа лета који су раније одобрени за активности у TSA зони.

Надлежна NATO војна јединице за контролу пресретацких авиона може обезбедити захтевани ниво/нивое лета чим је то практично изводљиво. Када је дато одобрење од надлежне NATO војне јединице за контролу пресретацких авиона и потврђено од стране АКЛ Подгорица, ваздухоплов може летети кроз наведену зону.

У случају појаве ваздухоплова у нужди, који **захтева пролазак кроз** активну TSA, АКЛ Подгорица ће предузети све активности и одмах ће надлежној NATO војној јединици за контролу пресретацких авиона пружити релевантне информације. По потреби, наведеном ваздухоплову биће додељен код A7700 како би се лакше идентификовао током транзита и захтеваће се од надлежне NATO војне јединице за контролу пресретацких авиона да ограничи војне операције унутар TSA зоне током целог трајања транзита. У овом случају, надлежна NATO војна јединица за контролу пресретацких авиона ће се придржавати упутстава/ограничења које је захтевала АКЛ Подгорица.

Остале врсте увежбавања пресретања

Члан 15.

Поред увежбавања пресретања у дефинисаној TSA зони, увежбавања могу бити изведена и између NATO пресретацке авијације и црногорских војних ваздухоплова, изван TSA зоне, у циљу унапређења обуке и увежбавања тактике и фаза интервенције како посада пресретацких авиона тако и контролора пресретацких авиона у случајевима пресретања споро летећих циљева.

Надлежна NATO војна јединица за контролу пресретацких авиона може преко црногорског Ваздухопловног оперативног центра, да захтева дозволу за облет рејона Подгорице за потребе обуке и упознавања са конфигурацијом терена у рејону летења. За ове летове важи процедура по којој се врши најава страних војних ваздухоплова који лете у ваздушном простору Црне Горе.

Након добијања одобрења од надлежних ауторитета у Црној Гори у складу са Законом о ваздушном саобраћају Црне Горе, надлежна NATO војна јединица за контролу пресретацких авиона ће упутити захтев АКЛ Подгорица за резервацију ваздушног простора.

Ваздушни простор односно зоне у којима ће се обављати наведене активности ће бити објављене и комунициране путем NOTAM-а.

Додатни профили летачке обуке могу се реализовати у циљу увјежбавања посада у блиској координацији са црногорским војним ауторитетима и SMATSA, а у складу са националним процедурама.

Промене статуса пресретачког лета

Члан 16.

Статус пресретачког лета се може мењати из TANGO у ALPHA у сваком тренутку што ће зависити од конкретне ситуације. У том случају, надлежна NATO војна јединица за контролу пресретачких авиона мора да обавести АКЛ Подгорица уз минимално могуће кашњење о промени статуса пресретачког лета, као и о намераваној промени курса, нивоу лета и пружити одговарајуће остале релевантне информације. У случају промене статуса пресретачког лета из TANGO у ALPHA, надлежна NATO војна јединица за контролу пресретачких авиона је одговорна за вођење пресретачких ваздухоплова у складу са чланом 11 овог уговора.

Процедуре у случају нужде - Emergency Procedures

Члан 17.

Када се пресретачки авион налази у стању нужде, даљи поступци се обављају у складу са следећим:

- 1) Уколико се ваздухоплов налази под надлежношћу NATO војне јединице за контролу пресретачких авиона:
 - (1) Надлежна NATO војна јединица за контролу пресретачких авиона, обавештава АКЛ Подгорица о проглашењу ванредне ситуације и намери пилота;
 - (2) У зависности од ситуације, надлежна NATO војна јединица за контролу пресретачких авиона води ваздухоплов до изласка из ваздушног простора Црне Горе према суседној NATO држави или предаје ваздухоплов на везу АКЛ Подгорица на договореној висини ради довођења авиона до најближег аеродрома за слетање у Црној Гори.
- 2) Уколико је пресретачки авион под надлежношћу одговарајуће јединице контроле летења:
 - (1) У случају нужде, посада подешава на транспондеру SSR код Mode A7700;
 - (2) Посада авиона проглашава ванредну ситуацију и најављује своје намере;
 - (3) АКЛ Подгорица обавештава надлежну NATO војну јединицу за контролу пресретачких авиона о томе да је посада авиона прогласила ванредну ситуацију и преноси им намеру пилота;

- (4) Авион ће бити под надлежношћу одговарајуће јединице контроле летења до изласка из ваздушног простора Црне Горе према суседној НАТО држави или довођења авиона до најближег аеродрома за слетање у Црној Гори.

Слетање пресретацких авиона на аеродроме у Црној Гори

Члан 18.

Аеродром за слетање пресретацких авиона у Црној Гори, укључујући и ванредне односно ситуације у нужди је међународни аеродром Подгорица (LYPG). Аеродром Тиват (LYTV) ће се користити једино као алтернативни аеродром у случају техничког кvara који не омогућава даље остајање авиона у ваздуху због чега је исти принуђен да изврши хитно слетање јер не може да долети до Подгорице или је аеродром Подгорица затворен за саобраћај.

АКЛ Подгорица, дужна је да по добијању информације о намери пилота пресретачког авиона да принудно слети на један од аеродрома у Црној Гори, одмах обавести о томе Ваздухопловни оперативни центар.

Слетање на аеродром Подгорица ће се вршити у следећим случајевима:

- 1) Када војни ваздухоплов који учествује у мисији заштите ваздушног простора Црне Горе или пружа подршку мисији, не може наставити лет до своје матичне базе из техничких или других разлога;
- 2) Када у току ALPHA пресретачког лета, НАТО пресретачки авион прати пресретнути ваздухоплов до слетања (у циљу пружања помоћи) или га води на принудно слетање (као мера заштите ваздушног простора) на аеродром Подгорица.

Након слетања на аеродром Подгорица, АКЛ Подгорица пресретачки авион упућује најкраћим путем на део стајанке који припада Ваздухопловству Војске Црне Горе с обзиром да авион може бити наоружан. Даље руковање и помоћ посади авиона док су на земљи пружиће Ваздухопловство Војске Црне Горе.

У случају да се пилот пресретачког авиона због ванредне ситуације одлучи да слетање изврши на аеродром Тиват, АКЛ Тиват ће ваздухоплов, уколико је наоружан, упутити на паркирање на северозападни део платформе (позиција 7) или на проширење код прага 32 полетно-слетне стазе, уз вођење рачуна о редовности обављања осталог ваздушног саобраћаја, односно, уколико није наоружан, на одговарајућу паркинг позицију у координацији са аеродромским предузећем, а све до доласка припадника Ваздухопловства Војске Црне Горе.

Процедуре у случају губитка радио комуникације

Члан 19.

У случају губитка радио комуникације између НАТО пресретачког авиона/формације пресретацких авиона и надлежне НАТО војне јединице за контролу пресретацких авиона, пресретачка мисија (ALPHA или TANGO) ће бити прекинута, а авион/формација ће покушати да контактира надлежну јединицу контроле летења на фреквенцијама за нужду 121.500 MHz или 243.000 MHz.

Када се успостави двосмерна комуникација пресретачког ваздухоплова са надлежном јединицом контроле летења, посада пресретачког авиона прекида задатак и одмах се враћа у матичну базу. Надлежна јединица контроле летења ће пресретачком авиону, по потреби, пружити помоћ за повратак у матичну базу и преко АКЛ Подгорица информисати надлежну НАТО војну јединицу за контролу пресретаčkih авиона, а добијене инструкције ће бити пренете пресретачком авиону;

Уколико посада пресретачког ваздухоплова установи потпуни прекид радио везе, подешава на транспондеру Mode 3A 7600, прекида задатак, снижава на FL200 и упути се према излазној тачки KOFER (за Италију) односно РЕТАК (за Грчку).

Телефонске комуникационе линије

Члан 20.

Телефонске комуникационе линије дате су у Анексу 1, који је саставни део овог уговора.

Свака од Уговорних страна може у било ком тренутку у реализацији овог уговора одредити другу телефонску комуникациону линију путем писаног обавештења другој Уговорној страни, без потребе да се врши измена/допуна овога уговора закључивањем анекса овог уговора.

Коришћење транспондера

Члан 21.

За све ALPHA и TANGO мисије:

- 1) За ALPHA/TANGO мисије посаде ваздухоплова ће постављати SSR Mode 3 A/C код који им доделе надлежне НАТО војне јединице за контролу пресретаčkih авиона онако како је то наведено у НАТО процедурама;
- 2) У случају летења у војној формацији, водећи ваздухоплов ће поставити додељени SSR Mode 3A/C код, а остали ваздухоплови у формацији ће бити у "стању приправности". У случају када дође до раздвајања формације из оперативних разлога, сваки ваздухоплов имаће подешен свој SSR Mode 3A/C код. Све информације у овом случају морају бити одмах достављене надлежној контроли летења.
- 3) У случају да постоји проблем са SSR транспондером на пресретачком ваздухоплову надлежна НАТО војна јединица за контролу пресретаčkih авиона ће обавестити АКЛ Подгорица и затражити дозволу да се настави лет без употребе SSR Mode 3 A/C код-а. Одобрење за наставак лета издаће АКЛ Подгорица у зависности од извештаја посаде током лета и густине ваздушног саобраћаја.

ALPHA/TANGO пресретање по ICAO

Члан 22.

У складу са ICAO Документом 9433 „Приручник о пресретању цивилног АС”:

Ваздухоплов који је опремљен са системом за упозорење за избегавање судара (Airborne Collision Avoidance System - ACAS), док се врши његово пресретање, може разумети приближавање пресретака као претњу судара, и на тај начин покренути маневар избегавања у складу са упозорењем ACAS система. Такав маневар посада пресретачког ваздухоплова може погрешно протумачити као показатељ непријатељске намере. Важно је, дакле, да посада пресретачког ваздухоплова који је опремљен SSR транспондером, искључи пренос података о висини (Mode C) када се нађе на даљини од најмање 37 km (20NM) у односу на ваздухоплов који се пресеће.

NATO пресретачки авион следиће упутства из стандардне ICAO процедуре за пресретање цивилног авиона.

Након координације између надлежне NATO војне јединице за контролу пресретаčkih авиона и АКЛ Подгорице, надлежна NATO војна јединица за контролу пресретаčkih авиона може захтевати да током ALPHA мисије пресретаčki авиони искључе своје SSR транспондере када то оперативна ситуација изискује, а све у складу са војним прописима и процедурама.

Када је SSR транспондер пресретачког авиона искључен, NATO војна јединица за контролу пресретаčkih авиона ће водити рачуна о безбедности GAT саобраћаја и авиона који учествују у ALPHA мисији. NATO војна јединица за контролу пресретаčkih авиона остаје одговорна за одржавање највиших стандарда безбедности, у односу на захтеве мисије, а у циљу да се не угрози безбедност осталог саобраћаја.

Стандарди раздвајања током ALPHA мисија

Члан 23.

Раздвајање пресретнутог ваздухоплова од осталих ваздухоплова за време ALPHA пресретања (примењиваће га одговарајућа јединица КЛ):

- | | |
|-----------------------------|--------|
| 1) Вертикално раздвајање: | 5000ft |
| 2) Хоризонтално раздвајање: | 10NM. |

У случају RENEGADE ваздухоплова, надлежна контрола летења ће обезбедити такозвано "забрањено подручје" око RENEGADE ваздухоплова у полупречнику од 25NM, а вертикално на свим нивоима лета изнад и испод RENEGADE ваздухоплова. У тако формирано забрањено подручје једино пресретачки авион има право уласка.

Летење у формацији

Члан 24.

Лет пресретаčkih ваздухоплова у стандардној формацији сматра се као лет једног ваздухоплова без обзира да ли се лет извршава у категорији општег ваздушног или оперативног ваздушног саобраћаја (GAT или OAT).

Раздвајање стандардне формације вршиће се само у случају потребе, када тактичка ситуација то захтева током лета који је категорисан као оперативни ваздушни саобраћај (OAT лет), или када један од ваздухоплова има ванредну ситуацију. У том случају, вође ваздухоплова ће редом пријављивати појединачне позивне знаке.

За раздвајање стандардне формације ваздухоплова од осталих ваздухоплова примењују се следећи стандарди:

- Вертикално: не мање од 2000ft од вође формације;
- Хоризонтално радарско раздвајање: не мање од 6NM од вође формације.

У стандардној формацији једино вођа формације има укључен SSR транспондер.

Летови формације ваздухоплова у нестандартном поретку (ваздухоплови лете ван оквира удаљености од вође ваздухоплова дефинисаних за стандардну формацију) представљају неуобичајену ваздушну активност која ће бити претходно координисана са надлежном јединицом контроле летења.

Одлука да одобри или не одобри лет формације у нестандартном поретку је на надлежној јединици контроле летења, као и одређивање посебних услова за вођење нестандартне формације укључујући коришћење SSR транспондера.

Летови пресретачких авиона брзинама већим од брзине звука – суперсонични

летови

Члан 25.

Са изузетком ALPHA мисије, неће се вршити суперсонични летови у црногорском ваздушном простору.

За ALPHA мисије, када то изричито захтева тактичка ситуација, суперсонични летови могу се изводити изнад 10 000ft у пењању. Надлежна НАТО војна јединица за контролу пресретачких авиона је дужна да о томе обавести АКЛ Подгорица и црногорске националне ауторитете (преко Ваздухопловног оперативног центра у Ваздухопловству Војске Црне Горе).

Посебне обавезе и процедуре координације

Члан 26.

У складу са Законом о ваздушном саобраћају Црне Горе, у случају оперативних потреба, на писани захтев надлежних органа државне управе или Агенције за цивилно ваздухопловство Црне Горе, SMATSA доо је дужна да привремено забрани или ограничи летење у одређеном делу ваздушног простора или на одређеном аеродрому, ако то захтевају интереси одбране или националне безбедности, односно безбедност лета одређеног ваздухоплова или групе ваздухоплова, као и у случају великих природних непогода и других ванредних ситуација.

У случају потребе, ради додатне координације у вези са реализацијом мисије заштите ваздушног простора Црне Горе, SMATSA доо ће омогућити посету NATO официра (из Црне Горе или неке друге NATO државе), јединицама контроле летења из члана 5 став 1 овог уговора у складу и на начин дефинисан националним прописима који регулишу велике техничке системе од значаја за одбрану.

Достављање података у Ваздухопловни оперативни центар

Члан 27.

SMATSA доо ће у Ваздухопловни оперативни центар у Ваздухопловству Војске Црне Горе за потребе управљања, контроле и заштите ваздушног простора као и у циљу

подршке НАТО мисији заштите ваздушног простора Црне Горе достављати следеће податке:

- Радарске плот податке директно од SMATSA доо радара који се налазе на територији Црне Горе;
- Радарску слику о ситуацији у ваздушном простору Црне Горе, у складу са имплементацијом СИМАСТ система;
- Планове летења за цивилне ваздухоплове који слећу и полећу из Црне Горе, као и податке о прелетима цивилних ваздухоплова кроз ваздушни простор Црне Горе, у складу са имплементацијом CADAS система;
- Метеоролошке податке.

SMATSA доо ће податке из става 1 овог члана достављати Ваздухопловном оперативном центру у Ваздухопловству Војске Црне Горе за време мирнодопске ситуације, а исти ће се користити искључиво у сврху заштите суверенитета ваздушног простора Црне Горе.

Сви планови војног летења који се извршавају у НАТО ваздушном простору, (укључујући и ваздушни простор Црне Горе као део НАТО ваздушног простора), и сви планови летења црногорских војних ваздухоплова, морају остати у Црној Гори, а ако је неопходна њихова дистрибуција, исти ће бити дистрибуирани свим заинтересованим странама преко АКЛ Подгорице, на следеће начине:

- За IFR летове, планови лета се шаљу преко Eurocontrol IFPS центара, који их дистрибуира корисницима у НАТО ваздушном простору кроз који се лет планира;
- За VFR летове, планови се достављају у АКЛ Подгорица и АКЛ Тиват према потреби, и Ваздухопловном оперативном центру.

Поверљивост података

Члан 28.

Уговорне стране су дужне да за време трајања овог уговора и по престанку његовог важења, чувају као поверљиве све податке и сазнања до којих су дошле приликом извршења овог Уговора, ако их је друга страна означила као поверљиве или их као такве утврђују важећи прописи, изузев података који су јавно објављени или се саопштавају на захтев надлежних правосудних или других државних органа у законом прописаном поступку.

Комуникација уговорних страна

Члан 29.

Свако обавештење које се даје у вези са реализацијом овог Уговора мора бити у писаној форми и потписано од стране особе/особа овлашћене/их да заступају уговорне стране, и сматраће се да је уручено када се достави лично, или путем препоручене поште, или када се пошаље путем факса или електронске поште, под условом да се за такво слање обезбеди потврда пријема или извештај о успешном слању.

Надлежност за спорове

Члан 30.

Уговорне стране ће све евентуалне спорове који проистекну из Уговора покушати да реше споразумно.

Измене и допуне Уговора

Члан 31.

Уговорне стране су сагласне да ће се сваке године вршити ревизија обавеза из овог уговора.

Измене и допуне овог уговора ће се вршити споразумно, на основу анекса уговора закључених у писаној форми и оверених и потписаних од стране овлашћених представника Уговорних страна.

Отказ Уговора

Члан 32.

Овај Уговор престаје да важи:

- споразумом Уговорних страна;
- једностраним раскидом уговора у случају да једна од Уговорних страна не поштује одредбе уговора;

Отказни рок је 60 дана од дана достављања писаног обавештења о раскиду уговора.

Ступање на снагу и важење Уговора

Члан 33.

Одредбе овог уговора се примењују у мирнодопском периоду.

Овај уговор ступа на снагу даном потписивања овлашћених заступника уговорних страна.

Овај уговор се закључује на неодређено време.

Завршне одредбе

Члан 34.

Овај уговор је сачињен у 3 (три) оригинала на црногорском, српском и енглеском језику при чему су сва три текста аутентична.

Министарство одбране Црне Горе

МИНИСТАР

мр Предраг Бошковић

SMATSA доо

ДИРЕКТОР

Предраг Јовановић

Анекс 1
TSA zona TANGO

НАЗИВ ЗОНЕ: TANGO MNE ТАЧКА УЛАСКА/ИЗЛАСКА: KOFER		
Назив тачке	Географске координате	
LEBGA	415259.3N	0191018.2E
Земаљска тачка 1	421100N	0191600E
Земаљска тачка 2	421800N	0192200E
MOJ NDB	425640.7N	0193431.9E
NIK NDB	424635.1N	0185527.0E
BIGLO	421926.2N	0184312.8E
Морска тачка 1	420251N	0184051E
Морска тачка 2	415444N	0185024E
LEBGA	415259.3N	0191018.2E
ВЕРТИКАЛНЕ ГРАНИЦЕ: од FL200 до FL 380		

Анекс 2

Захтев за резервацију привремено издвојеног подручја Request for Temporary Segregated Area - TSA

e-mail to: aro.pg@smatsa.rs

или факс: 00382 20 414 030 АКЛ Подгорица

1. _____
(Име TSA - TSA name)
2. _____
(Захтеване вертикалне границе (доња/горња) - Requested vertical limits (lower/upper))
3. _____
(Датум и време активирања/ Датум и време деактивирања - Date and time for activation /Date and time for deactivation)
4. _____
(Тип и број ваздухоплова - Aircraft type, number of aircraft)
5. _____
(Позивни знак / Сквок - Callsigns / Squawks)
6. _____
(Захтев за планирани лет надзвучном брзином - Planned supersonic flights if required)
7. _____
(Име, позиција и тел. факс лица које подноси апликацију - Name, position of applicant, Tel. Fax.)
8. _____
(Одлука SMATSA /АКЛ Подгорица - Decision of SMATSA/PODGORICA ATSU)
9. _____
(Име и позиција доносиоца одлуке - Name, position)
10. _____
(Остале информације - Other information)

Анекс 3

Телефонске комуникационе линије

АКЛ Подгорица:

Супервизор: 00382 20 414 004 и 00382 68 886 475

Фах: 00382 20 414 030

E-mail: aro.pg@smatsa.rs

ЦКЛ Београд:

Супервизор: 00381 11 381 4813

Ваздухопловни оперативни центар у Ваздухопловству Војске Црне Горе:

тел/фах: 00382 20 762 802

тел: 00382 20 448 747

моб: 00382 67 639 403

POGGIO RENATICO

Главни контролор (Master Controller): 0039 532 828 292

LARISSA

Главни контролор (Fighter Allocator): 0030 2310 39 5230