

- (4) Ne odstupajući od člana 14. ovog pravilnika, BHDCA može odlučiti da ne primjenjuje odredbe Priloga II, Priloga III i Priloga IV na:
 - a) operacije komercijalnog zračnog prijevoza avionima klase performanse B ili nekompleksnim helikopterima, koje započinju i završavaju na istom aerodromu/ istoj operativnoj površini do 18. decembra 2017;
 - b) operacije komercijalnog zračnog prijevoza balonima i jedrilicama do 21. aprila 2018.
- (5) Kada BHDCA koristi mogućnost iz stava (4) tačke a) ovog člana, primjenjuju se sljedeća pravila:
 - a) za avione - povezana odstupanja u skladu sa članom 8. stavom (2) Dodatka 1, Dodatka 4 i Dodatka 6 Pravilnika o usklađivanju tehničkih propisa i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 81/10);
 - b) za helikoptere - Pravilnik o komercijalnim operacijama zrakoplova ("Službeni glasnik BiH", broj 12/06).
- (6) Kada BHDCA koristi mogućnost iz stava (2), stava (3) i stava (4) ovog člana, ona o tome obavještava Komisiju i Agenciju. U tom obavještenju su sadržani razlozi za odstupanje i njegovo trajanje, kao i program za sprovođenje koji sadrži predviđene aktivnosti i sa njima povezane rokove.

Član 14.

(Stavljanje propisa van snage)

Stupanjem na snagu ovog pravilnika prestaje da važi Pravilnik o uvjetima i načinu sprovođenja inspekcije stranih zrakoplova, koji su pod nadzorom druge države, a koji slijeću na aerodrome smještene na teritoriji Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", broj 96/15).

Član 15.

(Stupanje na snagu)

Ovaj pravilnik stupa na snagu osam dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH".

Broj 1-3-02-2-423-1/17

30. maja 2017. godine

Banja Luka

Generalni direktor

Dorđe Ratkovića, s. r.

PRILOG I

Definicije izraza koji se upotrebljavaju u Prilozima II do VIII

Za potrebe pravilnika primjenjuju se sljedeće definicije:

1. "raspoloživa udaljenost za ubrzavanje i zaustavljanje (ASDA)" znači raspoloživa dužina zatrcavanja za uzlijetanje plus dužina produžetka za zaustavljanje tokom prekinutog uzlijetanja ako je država aerodroma prijavila da je takav produžetak za zaustavljanje na raspolaganju i ako može podnijeti masu aviona pod preovladavajućim operativnim uvjetima;
2. "prihvatljivi načini usklađivanja (AMC)" znači neobavezujući standardi koje je Agencija prihvatila za opisi-vanje načina uspostavljanja usklađenosti s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima;
3. "kontrolna lista za prihvatanje" znači dokument koji se koristi kao pomoć pri pregledu spoljnog izgleda pakovanja s opasnom robom i pripadajućih dokumenata kako bi se utvrdilo jesu li ispunjeni svi odgovarajući zahtjevi;
4. "odgovarajući aerodrom" znači aerodrom na kom se zrakoplovom mogu obavljati operacije, vodeći računa o

- primjenjivim zahtjevima u pogledu performansi i karakteristikama poletno-sletne staze;
5. za potrebe razvrstavanja putnika:
 - (a) "odrastao" znači lica starosti od 12 godina i više;
 - (b) "dijete/djeca" znači lica koja su starosti od dvije godine i više, ali koja su mlađa od 12 godina;
 - (c) "malo dijete" znači lica mlađa od dvije godine;
6. "avion" znači zrakoplov pokretan motorom, nepomičnih krila, teži od zraka, koji uzgon u letu dobiva dinamičkom reakcijom zraka na krilima;
7. "let pomoću sistema za noćno gledanje (NVIS)" znači, u slučaju NVIS operacija, onaj dio noćnog leta prema pravilima za vizuelno letenje (VFR), tokom kog član posade upotrebljava naočale za noćno gledanje (NVG);
8. "zrakoplov" znači sprava koja se održava u atmosferi zbog reakcija zraka, osim reakcija zraka u odnosu na zemljinu površinu;
- 8a. "praćenje zrakoplova" znači postupak koji se sprovodi na zemlji da se održi i ažurira, u standardiziranim interva-lima, podaci o četvorodimenzionalnoj poziciji svakog pojedinačnog zrakoplova u letu.
- 8b. "sistem za praćenje zrakoplova" znači sistem koji je zasnovan na praćenju zrakoplova u cilju utvrđivanja abnormalnih dešavanja tokom leta i pruža upozorenje.
9. "alternativni načini usklađivanja" znači načini kojim se predlaže alternativa postojećim prihvatljivim načinima usklađenosti ili oni kojim se predlažu novi načini uspostavljanja usklađenosti s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima za koje Agencija nije donijela povezane prihvatljive načine usklađivanja;
10. "postupak protiv zaleđavanja", u slučaju zemaljskih operacija, znači postupak kojim se osigurava zaštita od stvaranja mraza ili leda i nakupljanja snijega na obrađenim površinama zrakoplova tokom ograničenog vremenskog perioda (vrijeme zaštite);
11. "postupak prilaza s vertikalnim vođenjem (APV)" znači instrumentalno prilaženje koje se koristi horizontalnim i okomitim vođenjem, ali ne ispunjava zahtjeve utvrđene za precizno prilaženje i operacije za slijetanje s visinom odluke (DH) ne nižom od 250 ft i vidljivosti duž poletno-sletne staze (RVR) ne manjom od 600 m;
- 11.a "masa praznog balona" je masa ustanovljena vaganjem balona sa svom postavljenom opremom naznačena u njegovom letačkom priručniku;
12. "član kabinske posade" znači odgovarajuće osposobljeni član posade, koji nije član letačke ili tehničke posade, a kog je operator rasporedio na obavljanje dužnosti povezanih sa sigurnošću putnika i leta tokom operacija;
13. "operacija prilaženja kategorije I (CAT I)" znači precizno instrumentalno prilaženje i slijetanje upotrebom sistema za instrumentalno slijetanje (ILS), mikrotalasnog sistema slijetanja (MLS), GLS-a (sistem slijetanja zasnovan na zemaljski proširenom globalnom navigacionom satelitskom sistemu (GNSS/GBAS), preciznog prilaznog radara (PAR) ili GNSS-a koji upotrebljava satelitski sistem proširivanja (SBAS), pri visini odluke (DH) najmanje 200 ft i vidljivosti duž poletno-sletne staze (RVR) najmanje 550 m za avione i 500 m za helikoptere;
14. "operacija kategorije II (CAT II)" znači operacija preciznog instrumentalnog prilaženja i slijetanje upotrebom ILS-a ili MLS-a uz:
 - (a) DH ispod 200 ft, ali najmanje 100 ft; i
 - (b) RVR najmanje 300 m;

15. "operacija kategorije III (CAT III)" znači operacija preciznog instrumentalnog prilaznja i slijetanje upotrebom ILS-a ili MLS-a uz:
 - (a) DH ispod 100 ft; i
 - (b) RVR najmanje 200 m;
16. "operacija kategorije III B (CAT III B)" znači operacija preciznog instrumentalnog prilaznja i slijetanje upotrebom ILS-a ili MLS-a uz:
 - (a) DH ispod 100 ft ili bez DH; i
 - (b) RVR manje od 200 m, ali najmanje 75 m;
17. "kategorija A u odnosu na helikoptere" znači višemotorni helikopter konstruisan s mogućnostima izolacije motora i sistema navedenim u primjenjivim propisima o plovidbenosti, kojima se može operisati upotrebom podataka za uzlijetanje i slijetanje planiranim u okviru koncepcije otkaza kritičnog motora, koja osigurava odgovarajuću određenu površinu i odgovarajuće performanse za nastavak sigurnog leta ili sigurnog prekinutog uzlijetanja u slučaju otkaza motora;
18. "kategorija B u odnosu na helikoptere" znači jedno-motorni ili višemotorni helikopter koji ne ispunjava stan-darde kategorije A. Helikopteri kategorije B nemaju garantiranu mogućnost nastavka sigurnog leta u slučaju otkaza motora te se pretpostavlja neplanirano slijetanje;
19. "certifikacijske specifikacije" (CS) znači tehnički standardi koje donosi Agencija, u kojim se navode načini za dokazivanje usklađenosti s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima i koje organizacija može koristiti za potrebe certifikovanja;
20. "prilaz u vizuelnom krugu" znači vizuelna faza instrumentalnog prilaznja kako bi se zrakoplov doveo u položaj za slijetanje na poletno-sletnu stazu/FATO koja nije odgovarajuće smještena za prilazjenje iz pravca;
21. "čistina" znači određena pravougaona površina na zemlji ili vodi pod nadzorom nadležnog organa, odabrana ili pripremljena kao odgovarajuća površina iznad koje avion može izvesti dio svog početnog penjanja do zadane visine;
22. "baza oblaka" znači visina baze najnižeg posmatranog ili prognoziranog elementa oblaka u blizini aerodroma ili operativne površine ili unutar određenog područja operacija, koja se uobičajeno mjeri iznad nadmorske visine aerodroma ili, u slučaju operacija iznad mora, iznad srednjeg morskog nivoa;
23. "dijeljenje oznake" znači dogovor na osnovu kog operator stavlja svoju oznaku na let koji obavlja drugi operator, te prodaje i izdaje karte za taj let;
24. "gusto naseljeno područje" znači, u odnosu na mjesto, grad ili naselje, bilo koje područje koje se većinom koristi za stambene, poslovne ili rekreacijske svrhe;
25. "onečišćena poletno-sletna staza" znači poletno-sletna staza na kojoj je više od 25% poletno-sletne površine unutar zahtijevane dužine i širine koja se koristi, pokrivena sljedećim:
 - (a) površinskom vodom dubine veće od 3 mm (0.125 in) ili bljuzgavicom ili mekim snijegom, koji odgovara vrijednosti većoj od 3 mm (0.125 in) vode;
 - (b) snijegom stisnutim u čvrstu masu koji se opire daljem stiskanju i koji pri podizanju ostaje u komadu ili se raspada u komadiće (kompaktni snijeg); ili
 - (c) ledom, uključujući mokri led.
26. "gorivo za nepredviđene slučajeve" znači gorivo koje se zahtijeva kao nadoknada za nepredviđene faktore koji bi mogli uticati na potrošnju goriva do određižnog aerodroma;
27. "završni prilaz neprekidnim spuštanjem (CDFS)" znači tehnika u skladu sa postupcima stabilizovanog prilaznja, za obavljanje završnog prilaznog segmenta postupka nepreciznog instrumentalnog prilaznja neprekidnim spuštanjem, bez horizontalnog leta, s apsolutne visine/visine koja je jednaka ili veća od fiksne apsolutne visine/visine završnog prilaza do tačke koja je približno 15 m (50 ft) iznad praga sletne staze ili tačke na kojoj započinje manevar ravnanja za određeni tip zrakoplova kojim se leti;
28. "preračunata meteorološka vidljivost (SMV)" znači vrijednost jednaka RVR-u koja je izvedena iz objavljene meteorološke vidljivosti;
29. "član posade" znači lice koje je operator odredio za obavljanje dužnosti u zrakoplovu;
30. "kritične faze leta" u slučaju aviona znači zatrčavanje za uzlijetanje, uzletna putanja leta, završno prilazjenje, neuspjelo prilazjenje, slijetanje, uključujući usporavanje i bilo koje druge faze leta koje odredi vođa zrakoplova ili glavni pilot;
31. "kritične faze leta" u slučaju helikoptera znači taksiranje, lebdenje, uzlijetanje, završno prilazjenje, neuspjelo prilazjenje, slijetanje i bilo koje druge faze leta koje odredi vođa zrakoplova ili glavni pilot;
32. "vlažna poletno-sletna staza" znači poletno-sletna staza čija površina nije suva, ali joj vlaga na njoj ne daje sjajan izgled;
33. "opasna roba (DG)" znači predmeti ili materije koje mogu predstavljati značajan rizik za zdravlje, sigurnost, imovinu ili okolinu i koji se nalaze na spisku opasnih roba u tehničkim uputstvima ili su klasificirani u skladu sa tim uputstvima;
34. "nesreća s opasnom robom" znači događaj povezan sa zračnim prijevozom opasne robe, koji ima za posljedicu smrt ili ozbiljnu povredu lica ili veliku materijalnu štetu;
35. "nezgoda s opasnom robom" znači:
 - (a) događaj povezan sa zračnim prijevozom opasne robe, osim nesreće s opasnom robom, koji se ne mora nužno dogoditi u zrakoplovu, a koji ima za posljedicu povredu lica, materijalnu štetu, požar, lom, proljevanje, curenje tečnosti, radijaciju ili drugi dokaz da nije sačuvana cjelovitost ambalaže;
 - (b) koji događaj povezan s prijevozom opasne robe, koji ozbiljno ugrozi zrakoplov i lica u zrakoplovu;
36. "odleživanje", u slučaju zemaljskih postupaka, znači postupak kojim se mraz, led, snijeg ili bljuzgavica uklanjaju sa zrakoplova kako bi se osigurale onečišćene površine;
37. "određena tačka nakon uzlijetanja (DPATO)" znači tačka unutar faze uzlijetanja i početnog penjanja, prije koje nije osigurana sposobnost helikoptera za siguran nastavak leta pri otkazu kritičnog motora, te može biti potrebno prisilno slijetanje;
38. "određena tačka prije slijetanja (DPLB)" znači tačka unutar faze prilaza i slijetanja, nakon koje nije osigurana sposobnost helikoptera za siguran nastavak leta pri otkazu kritičnog motora, te može biti potrebno prisilno slijetanje;
39. "udaljenost DR" znači horizontalna udaljenost koju je prešao helikopter od kraja raspoložive udaljenosti za uzlijetanje;
40. "ugovor o zakupu zrakoplova bez posade" je ugovor između preduzeća prema kom se zrakoplovom upravlja na osnovu certifikata operatora zrakoplova zakupca ili, u slučaju komercijalnih operacija koje nisu komercijalni zračni prijevoz, na osnovu odgovornosti zakupca;
41. "suva operativna masa" znači ukupna masa zrakoplova spremnog za određenu vrstu operacije, bez upotrebljivog goriva i prometnog tereta;

42. "suva poletno-sletna staza" znači poletno-sletna staza koja nije niti mokra niti onečišćena i uključuje one popločane poletno-sletne staze koje su posebno izrađene sa žljebovima ili poroznim popločanjem i održavane tako da zadrže "efektivno suvi" učinak kočenja iako je prisutna vlaga;
43. "zrakoplov ELA 1" znači sljedeći evropski laki zrakoplov s posadom:
 - (a) avion čija je najveća dopuštena masa pri uzlijetanju (MTOM) 1 200 kg ili manje koji nije razvrstan kao kompleksni zrakoplov na motorni pogon;
 - (b) jedrilica ili jedrilica s pomoćnim motorom čiji je MTOM 1 200 kg ili manje;
 - (c) balon s najvećim projektovanim volumenom uzgon-skog gasa ili vrućeg zraka koji nije veći od 3 400 m³ za balone uzgonjene vrućim zrakom, 1 050 m³ za balone uzgonjene gasom i 300 m³ za sputane balone uzgonjene gasom;
44. "zrakoplov ELA2" znači sljedeći evropski laki zrakoplov s posadom:
 - (a) avion čija je najveća dopuštena masa pri uzlijetanju (MTOM) 2 000 kg ili manje koji nije razvrstan kao kompleksni zrakoplov na motorni pogon;
 - (b) jedrilica ili jedrilica s pomoćnim motorom čiji je MTOM 2 000 kg ili manje;
 - (c) balon;
 - (d) vrlo laki rotokopter čiji MTOM nije veći od 600 kg koji je jednostavne konstrukcije, namijenjen za prijenos ne više od dva lica u njemu i kog ne pokreće turbina i/ili raketni motori; ograničen na dnevne VFR operacije.
45. "izdignuto područje završnog prilaza i uzlijetanja (izdignuti FATO)" znači FATO koji je izdignut najmanje 3 metra iznad okolne površine;
46. "alternativni aerodrom na ruti (ERA)" znači odgovarajući aerodrom na ruti, koji se može zahtijevati u fazi planiranja;
47. "sistem poboljšane vidljivosti (EVS)" znači sistem za prikazivanje elektronskih slika spoljnih prizora u realnom vremenu, upotrebom slikovnih senzora;
48. "područje završnog prilaza i polijetanja (FATO)" znači definirano područje za operacije helikoptera, iznad kog se dovršava završna faza prilaza do lebdenja ili slijetanje i s kog započinje uzlijetanje. Za helikoptere koji lete u kategoriji performansi klase 1, ova definirana površina uključuje raspoloživu površinu za prekinuto uzlijetanje;
49. "praćenje podataka o letu (FDM)" znači proaktivna upotreba digitalnih podataka o letu u svakodnevnim operacijama radi povećanja zrakoplovne sigurnosti, a ne radi kažnjavanja;
50. "simulator leta za osposobljavanje (FSTD)" znači uređaje za osposobljavanje koji je:
 - (a) u slučaju aviona, simulator cijelog leta (FFS), uređaj za osposobljavanje za letenje (FTD), uređaj za osposobljavanje za letne i navigacione postupke (FNPT) ili uređaj za osposobljavanje za osnovno instrumentalno letenje (BIDT);
 - (b) u slučaju helikoptera, simulator cijelog leta (FFS), uređaj za osposobljavanje za letenje (FTD) ili uređaj za osposobljavanje za letne i navigacione postupke (FNPT);
51. "alternativni aerodroma na ruti (ERA) za gorivo" znači ERA aerodrom odabran u svrhu smanjenja goriva za nepredviđene situacije;
52. "sistem slijetanja GBAS (GLS)" znači sistem za prilaz i slijetanje koji koristi informacije zemaljskog proširenog globalnog navigacijskog satelitskog sistema (GNSS/GBAS) za vođenje zrakoplova na osnovu njegovog bočnog i vertikalnog GNSS položaja. Za nagib završnog prilaza upotrebljava referencu geometrijske visine;
53. "osoblje koje u hitnim slučajevima pruža pomoć na zemlji" znači bilo koje osoblje koje u hitnim slučajevima pruža pomoć na zemlji (kao što su policajci, vatrogasci itd), koje je uključeno u hitnu medicinsku pomoć helikopterom (HEMS) i čije su zadaci na bilo koji način povezani s helikopterskim operacijama;
54. "prizemljenje" znači službena zabrana uzlijetanja zrakoplova i preduzimanje mjera potrebnih za zadržavanje zrakoplova na zemlji;
55. "pokazivač u visini glave (HUD)" znači čeon sistem za prikazivanja informacija o letu na prednjem spoljnom vidnom polju pilota koji ne umanjuje značajno spoljni pogled;
56. "čeon sistem za navođenje pri slijetanju (HUDLS)" znači cjelovit sistem u zrakoplovu koji pruža pilotu vođenje prikazom u visini glave tokom prilaza i slijetanja i/ili postupka prekinutog prilaza. On uključuje sve senzore, računare, električna napajanja, indikatore i kontrole;
57. "helikopter" znači zrakoplov teži od zraka koji se u zraku održava uglavnom reakcijama zraka na jedan ili više pogonjenih rotora na pretežno vertikalnim osovinama;
58. "član posade u operacijama s helikopterskim vitlom (HHO)" znači član tehničke posade koji obavlja dodijeljene zadatke koji se odnose na operacije vitlom;
59. "helikopterska platforma" znači FATO smješten na plutajućoj ili fiksnoj strukturi na moru;
60. "član posade HEMS-a" znači član tehničke posade koji je određen za let HEMS-a u svrhu pružanja pomoći bilo kom licu kom je potrebna medicinska pomoć koja se pruža u helikopteru, te koji pomaže pilotu tokom obavljanja zadataka;
61. "let HEMS-a" znači let helikopterom koji se obavlja na osnovu odobrenja za HEMS, čija je svrha pružanje hitne medicinske pomoći, kada je neophodan trenutni i brz prijevoz:
 - (a) medicinskog osoblja;
 - (b) medicinskih potrepština (oprema, krv, organi, lijekovi); ili
 - (c) bolesnih ili povrijeđenih lica i drugih direktno uključenih osoba;
62. "operativna baza HEMS-a" znači aerodrom na kom posada HEMS-a i helikopter HEMS-a mogu biti u pripravnosti za obavljanje operacija HEMS-a;
63. "operativna površina HEMS-a" znači površinu koju izabere vođa tokom leta HEMS-a za operacije helikopterskim vitlom, slijetanje i uzlijetanje;
64. "HHO let" znači let helikopterom koji se obavlja na osnovu odobrenja za HHO čija je svrha omogućavanje prenošenja lica i/ili tereta pomoću helikopterskog vitla;
65. "HHO na moru" znači let helikopterom koji se obavlja na osnovu odobrenja za HHO, čija je svrha omogućavanje prenošenja lica i/ili tereta pomoću helikopterskog vitla sa ili na plovilo ili konstrukciju u morskome području ili na samom moru;
66. "putnik HHO-a" znači lice koje se prenosi helikopterskim vitlom;
67. "mjesto HHO-a" znači određeno područje na kom se helikopterom obavlja premještanje vitlom;
68. "vrijeme zaštite" znači procijenjeno vrijeme tokom kog tečnost protiv zaleđivanja sprječava stvaranja leda i mraza, te nakupljanje snijega na zaštićenim (obrađenim) površinama;
69. "opasna okolina" znači:
 - (a) okolina u kojoj:

- i. nije moguće izvesti sigurno prisilno slijetanje radi neodgovarajuće površine;
 - ii. lica u helikopteru ne mogu biti na odgovarajući način zaštićena od spoljnih uticaja;
 - iii. odziv/sposobnost u pogledu traganja i spašavanja nije odgovarajuća očekivanoj izloženosti opasnosti; ili
 - iv. postoji neprihvatljiv rizik ugrožavanja lica ili imovine na zemlji;
 - (b) u svakom slučaju, sljedeća područja:
 - i. za operacije iznad vode, područja otvorenog mora sjeverno od 45N i južno od 45S, koje određuje nadležni organ dotične države;
 - ii. oni dijelovi gusto nasanjenog područja na kojim nema odgovarajućih površina za sigurno prisilno slijetanje;
70. "tačka odluke za slijetanje (LDP)" znači tačka koja se koristi pri određivanju performansi u slijetanju od koje se, nakon što se na njoj utvrdi otkaz motora, slijetanje može sigurno nastaviti ili od koje može započeti postupak prekinutog slijetanja;
 71. "raspoloživa udaljenost za slijetanje (LDA)" znači dužina poletno-sletne staze koju je nadležni organ države aerodroma naveo kao raspoloživu i primjerenu za vožnju po tlu aviona koji slijeće;
 72. "kopneni avion" znači zrakoplov s nepomičnim krilima konstruiran za uzlijetanje i slijetanje na kopno, uključujući amfibije kada se njima leti kao kopnenim avionima;
 73. "lokalna operacija helikopterom" znači operacija komercijalnog zračnog prijevoza helikopterom čija je najveća certificirana masa pri uzlijetanju (MCTOM) veća od 3 175 kg i konfiguracija najvećeg operativnog broja putničkih sjedišta (MOPSC) devet ili manje, danju, na rutama na kojim se navigacija obavlja prema vizuelnim orijentirima, unutar lokalnog i definiranog geografskog područja navedenog u operativnom priručniku;
 74. "postupci u uvjetima smanjene vidljivosti (LVP)" znači postupci koji se primjenjuju na aerodromu za obezbjeđivanje sigurnih operacija tokom prilaza kategorije niže od standardne kategorije I, kategorije koja nije standardna kategorija II, prilaza kategorije II i III i uzlijetanja u uvjetima smanjene vidljivosti;
 75. "uzlijetanje u uvjetima smanjene vidljivosti (LVTO)" znači uzlijetanje kada je RVR manje od 400 m, ali najmanje 75 m;
 76. "operacija kategorije niže od standardne kategorije I (LTS CAT I)" znači instrumentalni prilaz kategorije I i slijetanje upotrebom DH-a kategorije I, sa RVR-om manjim od onoga koji se uobičajeno povezuje s primjenjivim DH-om, ali ne manjim od 400 m;
 77. "konfiguracija najvećeg operativnog broja putničkih sjedišta (MOPSC)" znači najveći broj putničkih sjedišta pojedinačnog zrakoplova, bez sjedišta za posadu, utvrđen za operativne svrhe i naveden u operativnom priručniku. Uzimajući kao osnovu najveći broj putničkih sjedišta utvrđen tokom postupka certificiranja za certifikat tipa (TC), dodatni certifikat tipa (STC) ili promjenu TC-a i STC-a, kako je relevantno za pojedinačni zrakoplov, MOPSC-om se može odrediti jednak ili manji broj sjedišta, u zavisnosti od operativnih ograničenja;
 78. "medicinski putnik" znači medicinsko osoblje koje se prevozi u helikopteru tokom leta HEMS-a, uključujući, ali ne ograničavajući se na ljekare, medicinske sestre i pomoćno medicinsko osoblje;
 79. "noć" znači period između kraja građanskog večernjeg sumraka i početka građanskog jutarnjeg sumraka ili period između zalaska i izlaska sunca koji može propisati nadležni organ, kako odredi država članica;
 80. "naočale za noćno gledanje (NVG)" znači binokularna sprava za pojačavanje svjetla koja se stavlja na glavu i koja poboljšava sposobnost gledanja zemaljskih orijentira noću;
 81. "sistem za noćno gledanje (NVIS)" znači uključivanje svih elemenata potrebnih za uspješno i sigurno korištenje NVG-a tokom operacija helikopterom. Sistem uključuje najmanje: NVG, osvjjetljenje NVIS-a, komponente helikoptera, osposobljavanje i kontinuiranu plovidbenost;
 82. "okolina koja nije opasna" znači okolina u kojoj:
 - (a) se može izvesti sigurno prisilno slijetanje;
 - (b) se putnici helikoptera mogu zaštititi od spoljnih uticaja; i
 - (c) odziv/sposobnost u pogledu traganja i spašavanja odgovaraju očekivanoj izloženosti opasnosti.
 - U svakom slučaju, za one dijelove gusto naseljenih područja koji imaju odgovarajuće površine za prisilno slijetanje smatra se da nisu opasni;
 83. "operacija nepreciznog prilaza (NPA)" znači instrumentalni prilaz s minimalnom visinom snižavanja (MDH) ili DH-om kada se upotrebljava tehnika CDFA najmanje 250 ft i RVR-om/SMV-om najmanje 750 m za avione i 600 m za helikoptere;
 84. "NVIS član posade" znači član tehničke posade dodijeljen za NVIS let;
 85. "NVIS let" znači noćni let u noćnim vizuelnim meteorološkim uvjetima (VMC) sa letačkom posadom koja koristi NVG-e u helikopteru kojim se leti na osnovu odobrenja za NVIS;
 86. "operacije na moru" znači operacije u kojim se uobičajeno veći dio leta odvija iznad površine mora, prema lokacijama na moru ili od lokacija na moru;
 87. "operativna površina" znači mjesto izvan aerodroma, koje odabere operator, pilot ili vođa zrakoplova za slijetanje, uzlijetanje i/ili obavljanje operacija s podvješanim teretom;
 88. "operacija performanse klase 1" znači operacija kod koje u slučaju otkaza kritičnog motora helikopter može sletjeti unutar raspoložive udaljenosti za prekinuto uzlijetanje ili sigurno nastaviti let do odgovarajućeg područja za slijetanje, zavisno od trenutka kada je došlo do otkazivanja;
 89. "operacija klase performanse 2" znači operacija kod koje u slučaju otkaza kritičnog motora helikopter raspolaže performansama dovoljnim za sigurno nastavljanje leta, osim u slučaju kada se otkaz dogodi u ranoj fazi manevra uzlijetanja ili kasnijoj fazi manevra slijetanja, u kojim slučajevima može biti potrebno prisilno slijetanje;
 90. "operacija performanse klase 3" znači operacija kod koje u slučaju otkaza kritičnog motora u bilo kom trenutku tokom leta, za višemotorni helikopter prisilno slijetanje može biti potrebno, a za jednomotorni helikopter prisilno slijetanje je potrebno;
 91. "operativna kontrola" znači odgovornost za započinjanje, nastavljanje, završavanje ili skretanje leta u interesu sigurnosti;
 92. "operacija kategorije koja nije standardna kategorija II (OTS CAT II)" znači operacija preciznog instrumentalnog prilaza i slijetanja upotrebom ILS-a ili MLS-a, kada nisu na raspolaganju neki ili svi elementi sistema osvjjetljenja za precizni prilaz kategorije II i sa:
 - (a) DH-om ispod 200 ft, ali najmanje 100 ft; i
 - (b) RVR-om najmanje 350 m;
 93. "avioni klase performanse A" znači više-motorni avioni pokretani turbo-elisnim motorima s MOPSC-om većim od devet ili najvećom masom pri uzlijetanju većom od 5 700

- kg i svi više-motorni avioni pokretani turbomlaznim motorima;
94. "avioni klase performanse B" znači avioni pokretani elisnim motorima čiji je MOPSC devet ili manje ili najveća dopuštena masa pri uzlijetanju 5 700 kg ili manje;
 95. "avioni klase performanse C" znači avioni pokretani klipnim motorima čiji je MOPSC veći od devet ili najveća dopuštena masa pri uzlijetanju veća od 5 700 kg;
 96. "glavni pilot" znači pilot određen za vođu zrakoplova i zadužen za sigurno obavljanje leta. Za potrebe operacija komercijalnog zračnog prijevoza umjesto naziva "glavni pilot" upotrebljava se naziv "vođa zrakoplova";
 97. "glavno sjedište" znači glavnu kancelariju ili registrirano sjedište organizacije unutar kog se obavljaju glavne finansijske djelatnosti i sprovodi operativni nadzor djelatnosti iz ovog pravilnika;
 98. "prioritizacija inspekcijskih pregleda na stajanci" znači dodjela određenog dijela ukupnog broja inspekcijskih pregleda na stajanci koje sprovodi nadležni organ ili se sprovode u ime nadležnog organa, na godišnjoj osnovi, kako je predviđeno u dijelu ARO;
 99. "mjesto od javnog interesa (PIS)" znači mjesto koje se koristi isključivo za operacije u javnom interesu;
 100. "inspekcijski pregled na stajanci" znači inspekcijski pregled zrakoplova, kvalifikacija letačke i kabinske posade i dokumentacije o letu, kako bi se provjerila njihova usklađenost s primjenjivim zahtjevima;
 101. "period za otklanjanje greške" znači ograničenje trajanja operacija s neoperativnom opremom;
 102. "raspoloživa udaljenost za prekinuto uzlijetanje (RTODAH)" znači dužina područja završnog prilaza i uzlijetanja, za koju je objavljeno da je raspoloživa i odgovarajuća za helikoptere koji lete u klasi performansi 1 kako bi dovršili prekinuto uzlijetanje;
 103. "zahtijevana udaljenost za prekinuto uzlijetanje (RTODRH)" znači zahtijevana horizontalna udaljenost od početka uzlijetanja do tačke na kojoj dolazi do potpunog zaustavljanja helikoptera nakon otkaza motora i prekida uzlijetanja na tački odluke o uzlijetanju;
 - 103a. "zahtijevane specifikacije navigacijskih performansi (RNP)" znači navigacijske specifikacije za PBN operacije koje uključuju zahtjev za praćenje navigacijskih performansi zrakoplova tokom leta, uključujući upozoravanje.
 104. "vidljivost duž poletno-sletne staze (RVR)" znači raspon u kom pilot zrakoplova na centralnoj liniji poletno-sletne staze može vidjeti oznake površine poletno-sletne staze ili svjetla koja ocrtavaju poletno-sletnu stazu ili određuju njenu centralnu liniju;
 105. "sigurno prisilno slijetanje" znači neizbježno slijetanje ili slijetanje na vodu s razumnim očekivanjem da neće biti povrijeđenih lica u zrakoplovu ili na površini;
 106. "hidroavion" znači zrakoplov s nepomičnim krilima projektovan za uzlijetanje s vode i slijetanje na vodu, a uključuje i amfibijske kada se upotrebljavaju kao hidroavioni;
 107. "odvojene poletno-sletne staze" znači poletno-sletne staze na istom aerodromu koje su odvojene površine za slijetanje. Ove se poletno-sletne staze mogu preklapati ili ukrštati na takav način da ako je jedna od poletno-sletnih staza blokirana, to ne sprečava planiranu vrstu operacije na drugoj poletno-sletnoj stazi. Svaka poletno-sletna staza ima poseban prilazni postupak zasnovan na odvojenom navigacijskom sredstvu;
 108. "poseban VFR let" znači VFR let koji je odobrila nadležna kontrola zračnog prometa za obavljanje leta unutar kontrolirane zone u meteorološkim uvjetima koji su ispod VMC-a;
 109. "stabilizirani prilaz (SAP)" znači prilaz koji se obavlja na kontrolirani i odgovarajući način u smislu konfiguracije, energije i kontrole putanje leta od unaprijed određene tačke ili apsolutne visine/visine do tačke koja je 50ft iznad praga poletno-sletne staze ili tačke u kojoj počinje manevar ravanja ako je ta tačka viša;
 - 109.a. "neometana kabina letačkog osoblja" znači bilo koje vrijeme kada se članove letačke posade ne uznemirava ili ometa, osim kad se radi o pitanjima koja su kritična za siguran rad zrakoplova ili sigurnost lica u zrakoplovu;
 110. "alternativni aerodrom uzlijetanja" znači alternativni aerodrom na koji zrakoplov može sletjeti ako to postane potrebno nedugo nakon uzlijetanja, a ne može se upotrijebiti aerodrom odlaska;
 111. "tačka odluke pri uzlijetanju (TDP)" znači tačka koja se upotrebljava pri određivanju performansi uzlijetanja od koje se, kad se u njoj utvrdi otkaz motora, može izvesti prekinuto uzlijetanje ili se uzlijetanje može sigurno nastaviti;
 112. "raspoloživa udaljenost za uzlijetanja (TODA)" u slučaju aviona znači raspoloživa dužina zatrčavanja za uzlijetanje plus dužina zone bez prepreka, ako postoji.
 113. "raspoloživa dužina za uzlijetanje (TODAH)" u slučaju helikoptera znači dužina područja završnog prilaza i zatrčavanja za uzlijetanje plus, ako postoji, dužina helikopterske zone bez prepreka, za koju je objavljeno da je raspoloživa i odgovarajuća za obavljanje zatrčavanja za uzlijetanje helikoptera.
 114. "zahtijevana udaljenost za uzlijetanje (TODRH)" u slučaju helikoptera znači zahtijevana horizontalna udaljenost od početka uzlijetanja do tačke u kojoj se postižu sigurna brzina uzlijetanja (VTOSS), odabrana visina i pozitivan gradijent penjanja, nakon što se u TDP-u utvrdi otkaz kritičnog motora, s preostalim motorima koji rade u okviru odobrenih operativnih ograničenja;
 115. "putanja leta pri uzlijetanju" znači vertikalna i horizontalna putanja s kritičnim motorom koji ne radi, od određene tačke u uzlijetanju do 1 500 ft iznad površine zemlje za avione i 1 000 ft iznad površine zemlje za helikoptere;
 116. "masa pri uzlijetanju" znači masa uključujući sve što se prevozi i svakog ko se prevozi na početku uzlijetanja za helikoptere i uzletnog zaleta za avione;
 117. "raspoloživa dužina za uzletni zalet (TORA)" znači dužina poletno-sletne staze koju je država aerodroma proglasila raspoloživom i odgovarajućom za vožnju aviona po tlu pri uzlijetanju;
 - 117.a. "stručnjak zadatka" je lice koje je odredio operator ili treća strana ili koje djeluje kao preduzeće, koje izvršava zadatke na tlu koji su direktno povezani s određenim specijaliziranim zadatkom ili izvršava specijalizirane zadatke u zrakoplovu ili s njega;
 118. "član tehničke posade" znači član posade u operacijama HEMS, HHO ili NVIS u komercijalnom zračnom prijevozu, koji nije član letačke ili kabinske posade, kog operator rasporedi na dužnosti u zrakoplovu ili na zemlji u svrhu pomaganja pilotu tokom operacija HEMS, HHO ili NVIS, koje mogu zahtijevati upotrebu specijalizirane opreme u zrakoplovu;
 119. "tehnička uputstva (TI)" znači posljednje važeće izdanje "Tehničkih uputstava za siguran prijevoz opasnih roba zrakom", uključujući Dodatak I sve dopune, koje je odobrila i objavila Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva;
 120. "teret koji se prevozi" znači ukupna masa putnika, prtljaga, tereta i prijenosne specijalističke opreme i, osim kod balona, uključujući bilo kakav balast;

121. "NVIS let bez pomoći" znači, u slučaju NVIS operacija, onaj dio noćnog VFR leta u kom član posade ne upotrebljava NVG;
122. "preduzeće" znači svako fizičko ili pravno lice, bilo da ostvaruje profit ili ne, ili svaki službeni organ, bilo da ima pravnu sposobnost ili ne;
123. "V₁" znači najveća brzina pri uzlijetanju pri kojoj pilot mora preduzeti prvu akciju za zaustavljanje aviona unutar udaljenosti za ubrzavanje i zaustavljanje. V₁ takođe znači najmanja brzina pri uzlijetanju nakon otkaza kritičnog motora pri brzini VEF, pri kojoj pilot može nastaviti uzlijetanje i dostići zahtijevanu visinu iznad površine uzlijetanja unutar udaljenosti za uzlijetanje;
124. "VEF" znači brzina pri kojoj se pretpostavlja da će kritični motor otkazati tokom uzlijetanja;
125. "vizuelni prilaz" znači prilaz pri kom dio instrumentalnog prilaza ili cijeli instrumentalni prilaz nije dovršen, a prilaz je izveden pomoću vizuelnih referenci u odnosu na teren;
126. "vremenski spreman aerodrom" znači odgovarajući aerodrom za koji vremenski izvještaji ili prognoze ili njihove kombinacije pokazuju da će tokom perioda predviđenog za korištenje, vremenski uvjeti biti na ili iznad minimuma za operacije, a izvještaj o stanju površine poletno-sletne staze pokazuje da je moguće sigurno slijetanje.
127. "ugovor o zakupu zrakoplova s posadom" je ugovor:
 - u slučaju operacija komercijalnog zračnog prijevoza, između zračnih prijevoznika u skladu sa kojim se zrakoplovom upravlja na osnovu certifikata zračnog prijevoznika (AOC) zakupodavca, ili
 - u slučaju komercijalnih operacija koje nisu komercijalni zračni prijevoz, između operatora u skladu sa kojim se zrakoplovom upravlja na osnovu odgovornosti zakupodavca.
128. "mokra poletno-sletna staza" znači poletno-sletna staza čija je površina pokrivena vodom, ili sličnim, u manjem obimu od onog koji je naveden u definiciji "onečišćene poletno-sletne staze" ili kada na površini poletno-sletne staze ima dovoljno vlage da izgleda reflektirajuće, ali bez većih dijelova na kojim se zadržava voda.

PRILOG II
ZAHTJEVI KOJE U POGLEDU LETAČKIH OPERACIJA
MORAJU ISPUNJAVATI NADLEŽNI ORGANI
[DIO-ARO]
ARO.GEN.005 Obim

Ovim se Prilogom utvrđuju zahtjevi za administraciju i sistem upravljanja, koje Agencija i države članice moraju ispunjavati za sprovođenje i izvršenje Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i njenih provedbenih pravila u vezi s letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu.

PODDIO GEN
OPŠTI ZAHTJEVI
ODJELJAK I
Upšteno

ARO.GEN.115 Dokumentacija za nadzor

Nadležni organ osigurava relevantnom osoblju sve zakonodavne akte, standarde, pravila, tehničke publikacije i povezane dokumente, kako bi im se omogućilo obavljanje njihovih zadataka i izvršavanje njihovih odgovornosti.

ARO.GEN.120 Načini usklađivanja

- (a) Agencija razvija prihvatljive načine usklađivanja (AMC) koji se mogu koristiti za uspostavljanje usklađenosti s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom

- zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima. Kada su ispunjeni AMC-i, ispunjeni su i povezani zahtjevi provedbenih pravila.
- (b) Za uspostavljanje usklađenosti s provedbenim pravilima mogu se koristiti alternativni načini usklađivanja.
- (c) Nadležni organ uspostavlja sistem za dosljedno ocjenjivanje, da li svi alternativni načini usklađivanja koje upotrebljava on sam ili organizacije i osoblje koji su pod njegovim nadzorom, omogućavaju uspostavljanje usklađenosti s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima.
- (d) Nadležni organ ocjenjuje sve alternativne načine usklađivanja koje predloži neka organizacija u skladu sa stavom ORO.GEN.120 tačkom (b), analiziranjem predočene dokumentacije i, ako se to smatra potrebnim, sprovođenjem inspekcije u organizaciji.
 Kada nadležni organ utvrdi da su alternativni načini usklađivanja u skladu sa provedbenim pravilima, on bez nepotrebnog odlaganja:
 1. obavještava podnosioca zahtjeva da se alternativni načini usklađivanja mogu provesti i, prema potrebi, u skladu sa tim mijenja odobrenje, specijalizirano ovlaštenje upravljanja ili certifikat podnositelja zahtjeva; i
 2. obavještava agenciju o njihovom sadržaju, uključujući kopije sve relevantne dokumentacije;
 3. obavještava druge države članice o prihvaćenim alternativnim načinima usklađivanja.
- (e) Kada samo nadležni organ upotrebljava alternativne načine usklađivanja za postizanje usklađenosti s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima, on:
 1. ih stavlja na raspolaganje svim organizacijama i licima koja su pod njegovim nadzorom; i
 2. obavještava Agenciju bez nepotrebnog odlaganja.
 Nadležni organ dostavlja Agenciji potpuni opis alternativnih načina usklađivanja, uključujući bilo kakve revizije postupaka koje mogu biti relevantne, kao i ocjenu koja dokazuje da su provedbena pravila ispunjena.

ARO.GEN.125 Obavještavanje Agencije

- (a) Nadležni organ, bez nepotrebnog odlaganja, obavještava Agenciju u slučaju bilo kakvih značajnih problema u vezi sa sprovođenjem Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i njenih provedbenih pravila.
- (b) Nadležni organ daje Agenciji informacije značajne za sigurnost koje proizlaze iz izvještaja o događajima koje je on dobio.

ARO.GEN.135 Trenutna reakcija na sigurnosni problem

- (a) Ne dovodeći u pitanje primjenu drugih propisa, nadležni organ sprovodi sistem za primjereno prikupljanje, analizu i širenje informacija u vezi sigurnosti.
- (b) Agencija sprovodi sistem za odgovarajuću analizu svih primljenih relevantnih informacija u vezi sigurnosti, te bez nepotrebnog odlaganja pruža državama članicama i Komisiji sve informacije, uključujući preporuke ili korektivne mjere koje treba preduzeti, koje su im potrebne kako bi na pravovremen način reagovali na sigurnosni problem koji uključuje proizvode, dijelove, uređaje, lica ili

- organizacije koje podliježu Pravilniku o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima.
- (c) Po prijemu informacija iz tačaka (a) i (b), nadležni organ preduzima odgovarajuće mjere za rješavanje sigurnosnog problema.
- (d) O mjerama preduzetim u skladu sa tačkom (c) odmah se obavještavaju sva lica ili organizacije koje se u skladu sa Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima moraju s njima uskladiti. Nadležni organ o tim mjerama takođe obavještava Agenciju i, ako je potrebna zajednička akcija, druge predmetne države članice.

ODJELJAK II

Upravljanje

ARO.GEN.200 Sistem upravljanja

- (a) Nadležni organ uspostavlja i održava sistem upravljanja, koji uključuje najmanje:
1. dokumentiranu politiku i postupke za opisivanje njegove organizacije, načina i metoda za postizanje usklađenosti sa Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima. Postupci se održavaju ažurnim i unutar tog nadležnog organa služe kao osnovna radna dokumentacija za sve povezane zadatke;
 2. dovoljan broj osoblja za obavljanje njegovih zadataka i ispunjavanje njegovih odgovornosti. Takvo osoblje mora biti kvalificirano za obavljanje zadataka koji su im dodijeljeni i mora imati potrebno znanje, iskustvo te početno i periodično osposobljavanje kako bi se osigurala trajna stručnost. Mora postojati sistem za planiranje raspoloživosti osoblja, kako bi se osiguralo pravilno obavljanje zadataka;
 3. odgovarajuću opremu i kancelarijski prostor za obavljanje dodijeljenih zadataka;
 4. funkciju praćenja usklađenosti sistema upravljanja s relevantnim zahtjevima i podobnosti postupaka, uključujući uspostavljanje postupka unutrašnje revizije i procesa upravljanja sigurnosnim rizicima. Praćenje usklađenosti uključuje sistem povratnih informacija o nalazima revizije, koje se daju višoj upravi nadležnog organa kako bi se, prema potrebi, osiguralo sprovođenje korektivnih mjera; i
 5. lice ili grupu lica, koja su u u krajnjoj liniji odgovorna višoj upravi nadležnog organa za funkciju praćenja usklađenosti.
- (b) Nadležni organ za svako područje djelatnosti, uključujući sistem upravljanja, imenuje jedno ili više lica koja su uopšteno odgovorna za upravljanje relevantnim zadatkom (relevantnim zadacima).
- (c) Nadležni organ uspostavlja postupke za učešće u međusobnoj razmjeni svih potrebnih informacija i pomoći s drugim relevantnim nadležnim organima, uključujući sve nalaze i naknadne mjere koje se preduzimaju kao rezultat nadzora lica i organizacija koje obavljaju aktivnosti na državnom području države članice, ali koje je certificovao ili ovlastio nadležni organ ili koje dostavlja izjave nadležnom organu druge države članice ili Agenciji.

- (d) Primjerak postupaka povezanih sa sistemom upravljanja i njihovih izmjena stavlja se na raspolaganje Agenciji za potrebe standardizacije.

ARO.GEN.205 Dodjela zadataka kvalificiranim subjektima

- (a) Države članice dodjeljuju zadatke povezane s početnim certifikovanjem, ovlaštenjem specijaliziranog upravljanja ili trajnim nadzorom lica ili organizacija koje podliježu Pravilniku o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima, samo kvalificiranim subjektima. Pri dodjeljivanju zadataka, nadležni organ osigurava:
1. da je uspostavljen sistem za početno i trajno ocjenjivanje usklađenosti kvalificiranog subjekta s Prilogom V Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10).
- Taj sistem i rezultati ocjenjivanja se dokumentiraju;
2. da je sklopljen dokumentirani sporazum s kvalificiranim subjektom, koji su obje strane odobrile na odgovarajućem upravnom nivou, u kom je jasno utvrđeno sljedeće:
 - i. zadaci koji se moraju obaviti;
 - ii. izjave, izvještaji i evidencije koji se moraju osigurati;
 - iii. tehnički uvjeti koji se moraju ispuniti pri obavljanju takvih zadataka;
 - iv. povezana područja odgovornosti; i
 - v. zaštita koja se obezbjeđuje za informacije dobijene pri obavljanju takvih zadataka.
- (b) Nadležni organ obezbjeđuje da postupak unutrašnje revizije i postupak upravljanja sigurnosnim rizikom, koji se zahtijevaju stavom ARO.GEN.200 tačkom (a) podtačkom 4, obuhvataju sve zadatke certifikovanja, ovlaštenja ili trajnog nadzora koji se obavljaju u njegovom ime.

ARO.GEN.210 Promjene u sistemu upravljanja

- (a) Nadležni organ mora imati uspostavljen sistem za utvrđivanje promjena koje utiču na njegovu sposobnost obavljanja svojih zadataka i izvršavanje svojih odgovornosti kako je određeno u Pravilniku o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima. Ovaj sistem mu omogućava preduzimanje mjera primjerenih za osiguravanje da njegov sistem upravljanja ostane odgovarajući i efektivan.
- (b) Nadležni organ pravovremeno ažurira svoj sistem upravljanja u skladu sa bilo kakvom izmjenom Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenih pravila, kako bi se osiguralo efektivno sprovođenje.
- (c) Nadležni organ obavještava Agenciju o promjenama koje utiču na njegovu sposobnost obavljanja svojih zadataka i izvršavanje svojih odgovornosti kako je određeno u Pravilniku o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima.

ARO.GEN. 220 Vođenje evidencija

- (a) Nadležni organ uspostavlja sistem vođenja evidencija kojim se osigurava odgovarajuće pohranjivanje, dostupnost i pouzdana sljedljivost:

1. dokumentirane politike i postupaka sistema upravljanja;
 2. osposobljavanja, kvalifikacije i odobravanja svog osoblja;
 3. dodjeljivanja zadataka, obuhvatajući elemente koji se zahtijevaju stavom ARO.GEN.205, kao i detalja o dodijeljenim zadacima;
 4. certifikacijskih postupaka i trajnog nadzora odobrenih organizacija;
 - 4.a proces ovlaštivanja visokorizične komercijalne specijalizirane operacije i trajnog nadzora imalaca odobrenja;
 5. postupaka izjavljivanja i nastavka nadzora deklariranih organizacija;
 6. detalja o kursovima osposobljavanja koje sprovode odobrene organizacije, i prema potrebi, evidencija u pogledu FSTD upotrijebljenih za takvo osposobljavanje;
 7. nadzora nad licima i organizacijama koje obavljaju djelatnosti unutar državnog područja države članice, ali ih nadzire, certifikuje ili ovlašćuje nadležni organ druge države članice ili Agencija, kako je dogovoreno između ovih organa;
 8. nadzora operacija nekomercijalnih operatora zrakoplova koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon;
 9. ocjenjivanja i obavještanja Agencije o alternativnim načinima usklađivanja koje su predložile organizacije podložne certifikovanju, ili ovlaštenju, te ocjenjivanja alternativnih načina usklađivanja koje koristi nadležni organ;
 10. nalaza, korektivnih mjera i datuma okončanja mjera;
 11. preduzetih mjera prisile;
 12. sigurnosnih informacija i priloženih mjera; i
 13. upotrebe odredišta o fleksibilnosti u skladu sa članom 14. Dodatka 1. Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10).
- (b) Nadležni organ održava spisak svih certifikata organizacija i ovlaštenja specijaliziranih operacija koje je on izdao, kao i izjava koje je primio.
- (c) Sve se evidencije čuvaju najmanje tokom perioda navedenog u ovom pravilniku. Ako to nije navedeno, evidencije se čuvaju najmanje pet godina, podložno važećem zakonu o zaštiti podataka.

ODJELJAK III

Nadzor, certifikovanje i izvršenje

ARO.GEN.300 Nadzor

- (a) Nadležni organ provjerava:
1. usklađenost sa zahtjevima koji se primjenjuju na organizacije ili vrste operacija prije izdavanja certifikata, odobrenja ili ovlaštenja, prema potrebi;
 2. dalju usklađenost s primjenjivim zahtjevima organizacija koje je certifikovao, specijaliziranih operacija koje je ovlastio i organizacija od kojih je primio izjavu;
 3. trajnu usklađenost s primjenjivim zahtjevima nekomercijalnih operatora zrakoplova koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon; i
 4. sprovođenje odgovarajućih sigurnosnih mjera koje nalaže nadležni organ u skladu sa ARO.GEN.135 tačkama (c) i (d).
- (b) Ovo provjeravanje:

1. podržano je dokumentacijom koja je posebno namijenjena kako bi se osoblju odgovornom za nadzor dale smjernice za obavljanje njihovih funkcija;
 2. pruža relevantnim licima i organizacijama rezultate aktivnosti sigurnosnog nadzora;
 3. zasniva se na revizijama i inspekcijama, uključujući inspeksijske preglede na stajanci i nenajavljene inspeksijske preglede; i
 4. pruža nadležnom organu dokaze potrebne u slučaju zahtijevanja daljih mjera, uključujući mjere predviđene stavovima ARO.GEN.350 i ARO.GEN.355.
- (c) Obimom nadzora određenog u tačkama (a) i (b) uzimaju se u obzir rezultati prošlih nadzornih aktivnosti i sigurnosni prioriteti.
- (d) Ne dovodeći u pitanje nadležnost država članica i njihove obaveze, kako je određeno u odjeljku ARO.RAMP, obim nadzora nad aktivnostima koje na državnom području države članice obavljaju lica ili organizacije uspostavljene ili sa prebivalištem u drugoj državi članici, određuje se na osnovu sigurnosnih prioriteta i prošlih nadzornih aktivnosti.
- (e) Kada djelatnost lica ili organizacije uključuje više država članica ili Agenciju, nadležni organ odgovoran za nadzor u skladu sa tačkom (a) može se saglasiti da zadatke nadzora obavlja nadležni organ države članice u kom (obavljaju nadležni organi država članica u kojim) se djelatnost obavlja, ili Agencija. Bilo koja lica ili organizacija koja podliježe takvoj saglasnosti, obavještava se o njenom postojanju i obimu.
- (f) Nadležni organ prikuplja i obrađuje sve informacije koje smatra korisnim za nadzor, uključujući inspeksijske preglede na stajanci i nenajavljene inspeksijske preglede.

ARO.GEN.305 Program nadzora

- (a) Nadležni organ uspostavlja i održava program nadzora kojim su obuhvaćene aktivnosti nadzora zahtijevane stavovima ARO.GEN.300 i ARO.RAMP.
- (b) Za organizacije koje certificira nadležni organ, program nadzora se razvija uzimajući u obzir posebnu prirodu organizacije, složenost njenih aktivnosti, rezultate prošlih certifikacionih i/ili nadzornih aktivnosti koje se zahtijevaju odjeljcima ARO.GEN i ARO.RAMP, te se zasniva na ocjeni povezanih rizika. On u svakom ciklusu planiranja nadzora uključuje:
1. revizije i inspekcije, uključujući, prema potrebi, inspeksijske preglede na stajanci i nenajavljene inspeksijske preglede; i
 2. sastanke koji se održavaju između odgovornog rukovodioca i nadležnog organa, kako bi se osigurala njihova trajna informiranost u pogledu značajnih pitanja.
- (c) Za organizacije koje certificira nadležni organ, primjenjuje se ciklus planiranja nadzora koji nije duži od 24 mjeseca. Ciklus planiranja nadzora može se skratiti ako postoji dokaz da se smanjila performansa sigurnosti organizacije. Ciklus planiranja nadzora može se produžiti na najviše 36 mjeseci ako je nadležni organ utvrdio da je u prethodna 24 mjeseca:
1. organizacija dokazala efektivno identifikovanje opasnosti u pogledu zrakoplovne sigurnosti i upravljanje povezanim rizicima;
 2. organizacija trajno dokazivala nadzor nad svim promjenama u skladu sa stavom ORO.GEN.130;
 3. nisu bili izdati nalazi 1. nivoa; i
 4. sve korektivne mjere bile su sprovedene u roku koji je prihvatio ili produžio nadležni organ, kako je određeno u stavu ARO.GEN.350 tački (d) podtački 2.

Ciklus planiranja nadzora može se dodatno produžiti na najviše 48 mjeseci ako je, uz navedeno, organizacija uspostavila, a nadležni organ potvrdio, efektivan sistem trajnog izvještavanja nadležnog organa o performansama sigurnosti i regulatornoj usklađenosti same organizacije.

- (d) Za organizacije koje svoju aktivnost prijavljuju nadležnom organu, program nadzora se zasniva na osnovu posebne prirode organizacije, složenosti njenih aktivnosti i rezultata prošlih nadzornih aktivnosti i procjena rizika povezanih s vrstom obavljene aktivnosti. To uključuje revizije i inspekcije, uključujući, prema potrebi, inspekcijske preglede na stajanci i nenajavljene inspekcijske preglede.
- (d1) Za organizacije koje posjeduju ovlaštenje specijalnih operacija, program nadzora zasniva se u skladu sa tačkom (d) i vodi računa o prošlim i trenutnim postupcima ovlaštenja i periodu valjanosti ovlaštenja.
- (e) Za lica koja su nositelji licence, certifikata, ovlaštenja ili potvrde koje je izdao nadležni organ, program nadzora uključuje inspekcijske preglede, uključujući, prema potrebi, nenajavljene inspekcijske preglede.
- (f) Program nadzora uključuje evidencije datuma kada se revizije, inspekcije i sastanci trebaju održati i datuma kada su takve revizije, inspekcije i sastanci održani.

ARO.GEN.310 Postupak prvog certifikovanja – organizacije

- (a) Nakon prijema zahtjeva za prvo izdavanje certifikata organizaciji, nadležni organ provjerava usklađenost organizacije s primjenjivim zahtjevima. Pri ovoj provjeri, može se uzeti u obzir izjava iz stava ORO.AOC.100 tačke (b).
- (b) Kada utvrdi da organizacija ispunjava primjenjive zahtjeve, nadležni organ izdaje certifikat(e), kako je utvrđeno u Dodacima I i II. Certifikat(i) se izdaje(u) na neodređeno vrijeme. Povlastice i obim aktivnosti za čije je obavljanje organizacija odobrena, navode se u uvjetima odobrenja koji se prilažu certifikatu(ima).
- (c) Kako bi se organizaciji omogućilo sprovođenje promjena bez prethodnog odobrenja nadležnog organa u skladu sa stavom ORO.GEN.130, nadležni organ odobrava postupak koji mu je dostavila organizacija, u kom se određuje obim takvih promjena, te se opisuje kako će se takvim promjenama upravljati i o njima izvještavati.

ARO.GEN.330 Promjene – organizacije

- (a) Nakon prijema zahtjeva za promjenu za koju je potrebno prethodno odobrenje, nadležni organ prije izdavanja odobrenja provjerava usklađenost organizacije s primjenjivim zahtjevima.

Nadležni organ propisuje uvjete pod kojim organizacija može raditi tokom promjena, osim ako nadležni organ odluči da certifikat organizacije treba privremeno oduzeti.

Kada utvrdi da organizacija ispunjava primjenjive zahtjeve, nadležni organ odobrava promjenu.

- (b) Ne dovodeći u pitanje bilo kakve dodatne mjere prisile, kada organizacija sprovodi promjene za koje se zahtijeva prethodno odobrenje, a nije dobila odobrenje nadležnog organa kako je određeno u tački (a), nadležni organ privremeno oduzima, ograničava ili opoziva certifikat organizacije.
- (c) Za promjene za koje se ne zahtijeva prethodno odobrenje, nadležni organ ocjenjuje informacije dobijene u izvještaju koje u skladu sa stavom ORO.GEN.130 dostavlja organizacija, kako bi provjerio usklađenost s primjenjivim zahtjevima. U slučaju neusklađenosti, nadležni organ:
 - 1. obaveštava organizaciju o neusklađenosti i zahtijeva dalje promjene;

- 2. u slučaju nalaza nivoa 1. ili nivoa 2, djeluje u skladu sa stavom ARO.GEN.350.

ARO.GEN.345 Izjava organizacije

- (a) Nakon prijema izjave organizacije koja sprovodi ili namjerava sprovoditi aktivnosti za koje je potrebna izjava, nadležni organ utvrđuje da ta izjava sadrži sve informacije koje se zahtijevaju u Dijelu ORO, te organizaciji potvrđuje prijem izjave.
- (b) Ako izjava ne sadrži potrebne informacije ili sadrži informacije koje upućuju na neusklađenost sa primjenjivim zahtjevima, nadležni organ obavještava organizaciju o neusklađenosti, te zahtijeva dalje informacije. Nadležni organ vrši inspekcijski pregled organizacije ako ga smatra potrebnim. Ako se potvrdi neusklađenost, nadležni organ sprovodi radnje utvrđene u ARO.GEN.350.

ARO.GEN.350 Nalazi i korektivne mjere organizacije

- (a) Za nadzor u skladu sa stavom ARO.GEN.300 tačkom (a), nadležni organ ima sistem za analizu nalaza u odnosu na njihov značaj za sigurnost.
- (b) Nadležni organ izdaje nalaz nivoa 1. kad se otkrije bilo kakva značajna neusklađenost s primjenjivim zahtjevima Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenih pravila, sa postupcima i priručnicima organizacije ili sa uvjetima za izdavanje odobrenja, certifikata, ovlaštenja specijaliziranih operacija ili sa sadržajem izjave, koja smanjuje sigurnost ili ozbiljno ugrožava sigurnost leta.

Nalazi nivoa 1. uključuju:

- 1. slučaj da se nadležnom organu ne omogući pristup objektima organizacije, kako je određeno u stavu ORO.GEN.140, tokom uobičajenog radnog vremena i nakon dva pisana zahtjeva;
- 2. dobivanje ili održavanje valjanosti certifikata organizacije ili ovlaštenja specijaliziranih operacija, dostavljanjem krivotvorenih dokumentiranih dokaza;
- 3. dokaz o zloupotrebi ili neovlaštenoj upotrebi certifikata organizacije ili ovlaštenja specijaliziranih operacija; i
- 4. nepostojanje odgovornog rukovoditelja.
- (c) Nadležni organ izdaje nalaz nivoa 2. kad se otkrije bilo kakva značajna neusklađenost s primjenjivim zahtjevima Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenih pravila, sa postupcima i priručnicima organizacije ili sa uvjetima za izdavanje odobrenja, certifikata, ovlaštenja specijaliziranih operacija ili sa sadržajem izjave, koja bi mogla smanjiti sigurnost ili ozbiljno ugroziti sigurnost leta.
- (d) Kada se tokom nadzora ili na bilo koji drugi način otkrije određeni nalaz, nadležni organ, ne dovodeći u pitanje bilo kakve dodatne mjere koje se zahtijevaju Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima, saopštava nalaz organizaciji u pisanom obliku i zahtijeva korektivne mjere za rješavanje utvrđene (utvrđenih) neusklađenosti. Kada je to relevantno, nadležni organ obavještava državu u kojoj je zrakoplov registriran.
 - 1. U slučaju nalaza nivoa 1, nadležni organ preduzima trenutne i primjerene mjere kako bi zabranio ili ograničio aktivnosti i, ako je primjereno, preduzima

mjere za opoziv certifikata, ovlaštenja specijaliziranih operacija ili posebnog odobrenja ili za njihovo djelomično ili cjelokupno ograničenje ili privremeno oduzimanje, u zavisnosti od obima nalaza nivoa 1, dok organizacija ne provede uspješne korektivne mjere.

2. U slučaju nalaza nivoa 2, nadležni organ:

- i. odobrava organizaciji rok za provođenje korektivnih mjera primjeren prirodi nalaza, koji je prvobitno, u svakom slučaju, najviše tri mjeseca. Na kraju ovog perioda i u skladu sa prirodom nalaza, nadležni organ može ovaj tromjesečni rok produžiti, podložno zadovoljavajućem planu korektivnih mjera s kojim se nadležni organ složio; i
- ii. ocjenjuje plan korektivnih mjera i sprovođenja koji je predložila organizacija, te ga prihvata ako se na osnovu ocjene zaključi da je dovoljan za rješavanje neusklađenosti.

3. Ako organizacija ne dostavi prihvatljiv plan korektivnih mjera ili ne izvede korektivne mjere u roku koji je odredio ili produžio nadležni organ, nalaz se podiže na nalaz nivoa 1, te se preduzimaju mjere utvrđene u tački (d) podtački 1.

4. Nadležni organ vodi evidenciju o svim nalazima koje je utvrdio ili koji su mu saopšteni, te prema potrebi, o mjerama prisile koje je primijenio, kao i o korektivnim mjerama i datumima okončanja mjera u vezi s nalazima.

- (e) Ne dovodeći u pitanje bilo kakve dodatne mjere prisile, kada nadležni organ države članice, djelujući u skladu sa odredbama stava ARO.GEN.300 tačke (d), utvrdi bilo kakvu neusklađenost organizacije koju je certificovao ili ovlastio ili koja objavljuje svoje aktivnosti nadležnom organu druge države članice ili Agenciji, s primjenjivim zahtjevima Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenih pravila u skladu sa njim, on obavještava taj nadležni organ i navodi nivo nalaza.

ARO.GEN.355 Nalazi i mjere prisile lica

- (a) Ako tokom nadzora ili na bilo koji drugi način nadležni organ odgovoran za nadzor pronade, u skladu sa stavom ARO.GEN.300 tačkom (a), dokaz neusklađenosti lica koje je nositelj licence, certifikata, ovlaštenja ili potvrde izdate u skladu sa Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima u skladu sa njim, s primjenjivim zahtjevima, nadležni organ djeluje u skladu sa stavom ARO.GEN.355 tačkama (a) do (d) Priloga VI (Dio ARA) Pravilnika o letačkom osoblju ("Službeni glasnik BiH", broj 67/16).
- (b) Ako se tokom nadzora ili na bilo koji drugi način pronade dokaz koji pokazuje da lice koje podliježe zahtjevima utvrđenim u Pravilniku o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima u skladu sa njim, koje nema licencu, sertifikat, ovlaštenje ili potvrdu izdatu u skladu sa navedenim Pravilnikom, ne ispunjava primjenjive zahtjeve, nadležni organ koji je utvrdio neusklađenost preduzima mjere prisile potrebne za sprječavanje nastavka te neusklađenosti.

ARO.GEN.360 Nalazi i mjere prisile - svi operatori

Ako se tokom nadzora ili na bilo koji drugi način pronade dokaz koji pokazuje da operator koji podliježe zahtjevima utvrđenim u Pravilniku o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima u skladu sa njim ne ispunjava primjenjive zahtjeve, nadležni organ koji je utvrdio neusklađenost preduzima mjere prisile potrebne za sprječavanje nastavka te neusklađenosti.

PODDIO OPS

LETAČKE OPERACIJE

ODJELJAK I

Certifikovanje operatora komercijalnog zračnog prijevoza

ARO.OPS.100 Izdavanje certifikata zračnog prijevoznika

- (a) Nadležni organ izdaje certifikat zračnog prijevoznika (AOC) kada utvrdi da je operator dokazao usklađenost s elementima koji se zahtijevaju u stavu ORO.AOC.100.
- (b) Certifikat uključuje povezane operativne specifikacije.
- (c) Nadležni organ može odrediti specifična operativna ograničenja. Takva odobrenja se dokumentiraju u operativnim specifikacijama.

ARO.OPS.105 Sporazumi o letovima pod zajedničkom oznakom

Pri razmatranju sigurnosti sporazuma o letovima pod zajedničkom oznakom koji uključuju operatora iz treće zemlje, nadležni organ:

1. utvrđuje, nakon provjere koju obavlja operator kako je navedeno u stavu ORO.AOC.115, ispunjava li operator iz treće zemlje primjenjive standarde ICAO-a;
2. povezuje se, prema potrebi, s nadležnim organom države operatora iz treće zemlje.

ARO.OPS.110 Sporazumi o najmu

- (a) Nadležni organ odobrava sporazum o najmu kada utvrdi da je operator, koji je certificovan u skladu sa Prilogom III (Dio ORO), usklađen sa:
 1. stavom ORO.AOC.110 tačkom (d) za zrakoplov iz treće zemlje unajmljen bez posade;
 2. stavom ORO.AOC.110 tačkom (c) za zrakoplov operatora iz treće zemlje unajmljen s posadom;
 3. stavom ORO.AOC.110 tačkom (e) za zrakoplov iznajmljen bez posade bilo kom operatoru;
 4. relevantnim zahtjevima kontinuirane plovidbenosti i letačkih operacija, za najam zrakoplova bez posade registriranog u Zajednici i za najam zrakoplova s posadom od operatora iz Zajednice.
- (b) Odobrenje sporazuma o najmu zrakoplova s posadom privremeno se oduzima ili opoziva:
 1. kada god se privremeno oduzme ili opozove AOC najmodavca ili najmodavca;
 2. kada god se na najmodavca primjenjuje zabrana letenja u skladu sa Pravilnikom o uspostavljanju spiska zračnih prijevoznika Zajednice na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informiranju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji izvodi let ("Službeni glasnik BiH", broj 14/11)
- (c) Odobrenje sporazuma o najmu zrakoplova bez posade privremeno se oduzima ili opoziva kada je
 1. privremeno oduzet ili opozovan certifikat o plovidbenosti zrakoplova;
 2. zrakoplov uvršten na listu operatora koji podliježu operativnim ograničenjima ili je registriran u državi čiji svi operatori pod njenim nadzorom podliježu

zabrani letenja u skladu sa odredbama Pravilnika o uspostavljanju spiska zračnih prijevoznika Zajednice na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informiranju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji izvodi let ("Službeni glasnik BiH", broj 14/11)

- (d) Kada se od nadležnog organa zatraži prethodno odobrenje sporazuma o najmu zrakoplova bez posade u skladu sa stavom ORO.AOC.110 tačkom (e), nadležni organ osigurava:
1. pravilnu koordinaciju s nadležnim organom odgovornim za trajni nadzor nad zrakoplovom, u skladu sa Pravilnikom o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ("Službeni glasnik BiH", broj 44/14), ili za operaciju zrakoplova ako se ne radi o istom organu;
 2. da se zrakoplov pravovremeno odstrani iz AOC operatora.

U slučaju kada se zahtijeva prethodno odobrenje za sporazum o najmu zrakoplova bez posade u skladu sa stavom ORO.AOC.110 tačkom (d), nadležni organ treba da osigura odgovarajuću koordinaciju sa državom u kojoj je zrakoplov registriran, budući da je potrebno izvršiti nadzor nad zrakoplovom.

ODJELJAK Ia

Ovlaštenje visokorizičnih komercijalnih specijaliziranih operacija

ARO.OPS.150 Ovlaštenje visokorizičnih komercijalnih specijaliziranih operacija

- (a) Nakon zaprimanja prijave za izdavanje ovlaštenja za komercijalne specijalizirane operacije, nadležni organ operatora proučava dokumentaciju operatora o procjeni rizika i standardne operativne postupke, povezane s jednom ili više planiranih operacija i razvijenih u skladu sa relevantnim zahtjevima Priloga VIII (Dio SPO).
- (b) Nakon zadovoljavajuće procjene rizika i standardnih operativnih postupaka, nadležni organ operatora izdaje ovlaštenje, u skladu sa Dodatkom VI. Ovlaštenje se izdaje na određeno ili neodređeno vrijeme. Uvjeti pod kojim je operator ovlašten da sprovodi jednu ili više visokorizičnih komercijalnih specijaliziranih operacija naznačeni su u ovlaštenju.
- (c) Nakon prijema zahtjeva za promjenu ovlaštenja, nadležni organ operatora usklađuje se s tačkama (a) i (b). On propisuje uvjete pod kojim operator može raditi tokom promjena, osim ako nadležni organ ne utvrdi da ovlaštenje treba privremeno oduzeti.
- (d) Nakon prijema zahtjeva za prvo obnavljanje ovlaštenja, nadležni organ operatora usklađuje se s tačkama (a) i (b). On može u obzir uzeti prethodne procese ovlaštenja i aktivnosti nadzora.
- (e) Ne dovodeći u pitanje bilo kakve dodatne mjere prisile, kada operator sprovodi promjene bez predate procjene rizika i standardnih operativnih postupaka, nadležni organ operatora privremeno oduzima, ograničava ili opoziva ovlaštenje.
- (f) Nakon zaprimanja prijave za izdavanje ovlaštenja za prekograničnu visokorizičnu komercijalnu specijaliziranu operaciju, nadležni organ operatora proučava dokumentaciju operatora o procjeni rizika i standardne operativne postupke u koordinaciji s nadležnim organom mjesta gdje se operacija planira sprovoditi. Kada su oba organa

zadovoljna procjenom rizika i standardnim operativnim postupcima, nadležni organ operatora izdaje ovlaštenje.

ARO.OPS.155 Sporazumi o najmu

- (a) Nadležni organ odobrava sporazum o najmu koji uključuje treći zrakoplov registriran u trećoj zemlji ili operatora iz treće zemlje kada operator koji drži odobrenje operatora zrakoplova dokaže usklađenost sa ORO.SPO.100.
- (b) Odobrenje sporazuma o najmu zrakoplova bez posade privremeno se oduzima ili opoziva kada god se privremeno oduzme ili opozove certifikat o plovidbenosti zrakoplova.

ODJELJAK II

Odobrenja

ARO.OPS.200 Postupak za izdavanje posebnog odobrenja

- (a) Nakon prijema zahtjeva za izdavanje posebnog odobrenja ili njegovih promjena, nadležni organ ocjenjuje zahtjev u skladu sa relevantnim zahtjevima Priloga V (Dio SPA) i, prema potrebi, obavlja odgovarajući inspekcijski pregled operatora.
- (b) Kada utvrdi da je operator dokazao usklađenost s primjenjivim zahtjevima, nadležni organ izdaje ili mijenja odobrenje. Odobrenje se navodi u:
1. operativnim specifikacijama, kako su utvrđene u Dodatku II za letove komercijalnog zračnog prometa; ili
 2. spisku posebnih odobrenja, kako je utvrđen u Dodatku V za nekomercijalne letove i specijalizirane operacije.

ARO.OPS.205 Odobrenje liste minimalne opreme

- (a) Nakon prijema zahtjeva operatora za početno odobrenje liste minimalne opreme (LMO) ili njenu izmjenu, nadležni organ ocjenjuje svaku predmetnu stavku, kako bi prije izdavanja odobrenja provjerio usklađenost s primjenjivim zahtjevima.
- (b) Nadležni organ odobrava postupak operatora za produženje primjenjivih rokova za ispravke B, C i D, ako operator dokaže da su ispunjeni uvjeti navedeni u stavu ORO.MLR.105 tački (f), a nadležni organ ih provjeri.
- (c) Nadležni organ, za svaki pojedinačni slučaj, odobrava operaciju zrakoplova izvan ograničenja LMO-a, ali unutar ograničenja glavne liste minimalne opreme (GLMO), ako operator dokaže da su ispunjeni uvjeti navedeni u stavu ORO.MLR.105, a nadležni organ ih provjeri.

ARO.OPS.210 Određivanje udaljenosti ili lokalnog područja

Nadležni organ može odrediti udaljenost ili lokalno područje za potrebe operacija.

ARO.OPS.215 Odobrenje helikopterskih operacija iznad opasne okoline izvan gusto naseljenog područja

- (a) Država članica određuje ona područja u kojim se helikopterske operacije mogu obavljati bez osigurane mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja, kako je opisano u stavu CAT.POL.H.420.
- (b) Prije izdavanja odobrenja iz stava CAT.POL.H.420, nadležni organ razmatra razloge operatora zbog kojih je spriječena upotreba odgovarajućih kriterija performanse.

ARO.OPS.220 Odobrenje helikopterskih operacija do ili iz mjesta od javnog interesa

Odobrenje iz stava CAT.POL.H.225 uključuje spisak mjesta od javnog interesa koje je naveo operator i na koje se odnosi odobrenje.

ARO.OPS.225 Odobrenje operacija na izolovani aerodrom

Odobrenje iz stava CAT.OP.MPA.106 uključuje spisak aerodroma koje je naveo operator i na koje se odnosi odobrenje.

ARO.OPS.230 Utvrđivanje poremećaja u redu letenja

U cilju ograničenja vremena letenja, nadležno tijelo treba da definiše, u skladu sa definicijama, "rani tip" i "kasni tip" poremećaja u redu letenja u stavu ORO.FTL.105 u Prilogu III, koji se od ova dva tipa poremećaja u redu letenja treba da primjenjuju svi SAT operatori koji su pod njegovim nadzorom.

ARO.OPS.235 Odobrenje pojedinačnih specifikacijskih šema vremena letenja

- (a) Nadležno tijelo odobrava specifikacijske šeme vremena letenja koje su predložene od strane SAT operatora ako operator demonstrira usklađenost sa Pravilnikom o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zračnog prometa ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i Poddio FTL u Prilogu III ovog pravilnika.
- (b) Kada god specifikacijska šema vremena letenja predložena od strane operatora odstupa od primjenjivih certifikacijskih specifikacija koju izdaje Agencija, nadležni organ primjenjuje proceduru koja je je opisana u članu 22. stav (2) Dodatka I Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zračnog prometa ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10).
- (c) Kada god specifikacijska šema vremena letenja predložena od strane operatora zahtjeva izuzetke od primjene pravila za usklađivanje, nadležni organ primjenjuje proceduru koja je opisana u članu 14. stav (6) Dodatka I Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zračnog prometa ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10).
- (d) Nakon što budu primijenjena, odobrena odstupanja i izuzeci podliježu procjeni da li takva odstupanja i izuzeci mogu biti prihvatljivi ili ih treba poboljšati. Nadležno tijelo i Agencija izvršavaju nezavisne procjene koje su zasnovane na informacijama dobijene od strane operatora. Procjena mora biti srazmjerna, transparentna i zasnovane na naučnim principima i znanju.

ARO.OPS.240 Posebno odobrenje za RNP AR APCH

- (a) Kada podnositelj zahtjeva dokaže usklađenost sa zahtjevima SPA.PBN.105, nadležno tijelo izdaje posebno odobrenje za RNP AR APCH ili posebno odobrenje za određeni RNP AR APCH postupak.
- (b) U slučaju posebnog odobrenja za određeni RNP AR APCH postupak, nadležni organ:
 - 1) navodi odobrene instrumentalne postupke za određene aerodrome u dijelu PBN odobrenja,
 - 2) uspostavlja koordinaciju sa nadležnim tijelima za ove aerodrome, ako je moguće, i
 - 3) uzima u obzir moguće olakšice ukoliko su podnositelju zahtjeva već izdata posebna odobrenja za RNP AR APCH.

ODJELJAK III

Nadzor operacija

ARO.OPS.300 Uvodni letovi

Nadležno tijelo može postaviti dodatne uvjete za uvodne letove koji se vrše u skladu sa Dijelom NCO na području te države članice. Takvi uvjeti osiguravaju sigurne operacije i proporcionalni su.

PODDIO RAMP

INSPEKCIJSKI PREGLEDI NA STAJANCI KOJI SE OBAVLJAJU NA ZRAKOPLOVIMA OPERATORA KOJI SU POD REGULATORNIM NADZOROM DRUGE DRŽAVE

ARO.RAMP.005 Obim

U ovom se poddjelu utvrđuju zahtjevi kojih se nadležni organ ili Agencija moraju pridržavati pri ispunjavanju svojih zadataka i odgovornosti u pogledu obavljanja inspekcijskih pregleda na stajanci nad zrakoplovima koje upotrebljavaju operatori iz trećih zemalja ili operatori koji su pod regulatornim nadzorom druge države članice kada slete na aerodrome smještene na području Bosne i Hercegovine.

ARO.RAMP.100 Uopšteno

- (a) Obavlja se inspekcijski pregled zrakoplova i njihove posade u odnosu na primjenjive zahtjeve.
- (b) Osim obavljanja inspekcijskih pregleda na stajanci, uključених u program nadzora uspostavljen u skladu sa stavom ARO.GEN.305, nadležni organ obavlja inspekcijski pregled na stajanci nad zrakoplovima za koje se sumnja da nisu u skladu sa primjenjivim zahtjevima.
- (c) U okviru razvoja programa nadzora, uspostavljenog u skladu sa stavom ARO.GEN.305, nadležni organ uspostavlja godišnji program za obavljanje inspekcijskih pregleda zrakoplova na stajanci. Ovaj program:
 1. zasniva se na obračunskoj metodologiji kojom se uzimaju u obzir istorijski podaci o broju i prirodi operatora i broju njihovih slijetanja na njegove aerodrome, kao i sigurnosni rizici; i
 2. omogućava nadležnom organu davanje prioriteta inspekcijskim pregledima zrakoplova na osnovu spiska iz stava ARO.RAMP.105 tačke (a).
- (d) Kada to smatra potrebnim, Agencija u saradnji s državama članicama, na čijem se državnom području obavlja inspekcijski pregled, obavlja inspekcijske preglede zrakoplova na stajanci kako bi provjerila usklađenost s primjenjivim zahtjevima u svrhu:
 1. certifikacionih zadataka koji su Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) dodijeljeni Agenciji;
 2. inspekcijskih pregleda standardiziranja država članica; ili
 3. inspekcijskih pregleda organizacije kako bi se provjerila usklađenost s primjenjivim zahtjevima u potencijalno nesigurnim situacijama.

ARO.RAMP.105 Kriteriji određivanja prioriteta

- (a) Za određivanje prioriteta inspekcijskih pregleda na stajanci, Agencija dostavlja nadležnim organima spisak operatora ili zrakoplova za koje je utvrđeno da predstavljaju potencijalni rizik.
- (b) Ovaj spisak uključuje:
 1. operatore zrakoplova utvrđene na osnovu analize raspoloživih podataka u skladu sa stavom ARO.RAMP.150 tačkom (b) podtačkom 4;
 2. operatore ili zrakoplove o kojim je Agenciju obavijestila Komisija, a koji su utvrđeni na osnovu:
 - i. mišljenja koje je u kontekstu sprovođenja Pravilnika o uspostavljanju spiskova zračnih prijevoznika Zajednice na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informisanju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji izvodi let ("Službeni glasnik

- BiH", broj 14/11) dao Komitet za sigurnost zračnog prometa (ASC), da je potrebna dalja provjera efektivne usklađenosti s relevantnim standardima sigurnosti kroz sistemske inspeksijske preglede na stajanci; ili
- ii. informacija koje je Komsija dobila od država članica, u skladu sa članom 4. stavom (3) Dodatka 1 Pravilnika o uspostavljanju spiska zračnih prijevoznika Zajednice na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informiranju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji izvodi let ("Službeni glasnik BiH", broj 14/11);
 3. zrakoplove kojim operatori uključeni u Prilog B spiska operatora, koji podliježu zabrani letenja u skladu sa Pravilnikom o uspostavljanju spiska zračnih prijevoznika Zajednice na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informisanju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji izvodi let ("Službeni glasnik BiH", broj 14/11), lete u područje Bosne i Hercegovine;
 4. zrakoplove kojim lete operatori certificirani u državi koja sprovodi regulatorni nadzor nad operatorima uključenim u spisak iz podtačke 3;
 5. zrakoplove kojim, na područje, unutar područja ili iz područja koje podliježe Ugovoru, prvi put leti operator iz treće zemlje ili operator čije je odobrenje, koje je izdato u skladu sa stavom ART.GEN.205, ograničeno ili obnovljeno nakon privremenog oduzimanja ili opoziva.
- (c) Spisak se izrađuje u skladu sa postupcima koje utvrđuje Agencija, nakon svakog ažuriranja spiska Zajednice na kom se nalaze operatori koji podliježu zabrani letenja u skladu sa Pravilnikom o uspostavljanju spiska zračnih prijevoznika Zajednice na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informiranju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji izvodi let ("Službeni glasnik BiH", broj 14/11), a u svakom slučaju najmanje svaka četiri mjeseca.
3. održavaju valjanost svoje kvalifikacije pohađanjem periodičnog osposobljavanja i obavljanjem najmanje 12 inspeksijskih pregleda u svakom dvanaestomjesečnom periodu.
 - (c) Osposobljavanje iz tačke (b) podtačke 2. alineje I obavlja nadležni organ ili bilo koja organizacija za osposobljavanje odobrena u skladu sa stavom ARO.RAMP.120 tačkom (a).
 - (d) Agencija izrađuje i održava nastavni plan osposobljavanja, te poboljšava organizaciju kurseva osposobljavanja i radionica za inspektore kako bi se poboljšalo razumijevanje i ujednačeno sprovođenje ovog poddjela.
 - (e) Agencija olakšava i usklađuje program razmjene inspektora kako bi se inspektorima omogućilo sticanje praktičnog iskustva i doprinijelo usklađivanju postupaka.

ARO.RAMP.120 Odobravanje organizacija za osposobljavanje

- (a) Nadležni organ odobrava organizaciju za osposobljavanje čije je glavno sjedište na državnom području odgovarajuće države članice kada utvrdi da je organizacija za osposobljavanje:
1. imenovala rukovodioca osposobljavanja, koji posjeduje dobre sposobnosti upravljanja, kako bi se obezbijedilo da je osposobljavanje koje se pruža u skladu sa primjenjivim zahtjevima;
 2. ima na raspolaganju mogućnosti i nastavnu opremu odgovarajuće za vrstu osposobljavanja koju pruža;
 3. pruža osposobljavanje u skladu sa nastavnim planom koji je razvila Agencija u skladu sa stavom ARO.RAMP.115 tačkom (d);
 4. koristi kvalificirane instruktore za osposobljavanje.
- (b) Ako tako zahtijeva nadležni organ, provjeru usklađenosti i trajne usklađenosti sa zahtjevima iz tačke (a) obavlja Agencija.
- (c) Organizacija za osposobljavanje mora biti odobrena za pružanje jedne ili više sljedećih vrsta osposobljavanja:
1. početno teoretsko osposobljavanje;
 2. početno praktično osposobljavanje;
 3. periodično osposobljavanje.

ARO.RAMP.125 Sprovođenje inspeksijskih pregleda na stajanci

- (a) Inspeksijski pregledi na stajanci obavljaju se na standardizirani način upotrebom obrasca iz Dodatka III ili Dodatka IV.
- (b) Pri obavljanju inspeksijskog pregleda na stajanci, inspektori ulažu sva svoja nastojanja kako bi se izbjeglo neosnovano kašnjenje zrakoplova koji je podvrgnut inspeksijskom pregledu.
- (c) Po okončanju inspeksijskog pregleda na stajanci, o rezultatima tog inspeksijskog pregleda na stajanci obavještava se vođa zrakoplova ili, u njegovoj odsutnosti, neki drugi član letačke posade ili predstavnik operatora, upotrebom obrasca iz Dodatka III.

ARO.RAMP.130 Kategorizacija nalaza

Za svaku stavku inspeksijskog pregleda, definirane su, kao nalazi, tri kategorije moguće neusklađenosti s primjenjivim zahtjevima. Takvi se nalazi kategorizuju na sljedeći način:

1. nalaz kategorije 3. je bilo koja utvrđena značajna neusklađenost s primjenjivim zahtjevima ili uvjetima certifikata, koja ima veliki uticaj na sigurnost;
2. nalaz kategorije 2. je bilo koja utvrđena neusklađenost s primjenjivim zahtjevima ili uvjetima certifikata, koja ima značajan uticaj na sigurnost;

ARO.RAMP.110 Prikupljanje informacija

Nadležni organ prikuplja i obrađuje sve informacije koje se smatraju korisnim za obavljanje inspeksijskih pregleda na stajanci.

ARO.RAMP.115 Kvalifikacija inspektora koji obavljaju inspeksijske preglede na stajanci

- (a) Nadležni organ i Agencija imaju kvalificirane inspektore za obavljanje inspeksijskih pregleda na stajanci.
- (b) Inspektori koji obavljaju inspeksijske preglede na stajanci:
1. imaju potrebno zrakoplovno obrazovanje ili praktično znanje relevantno za njihovo područje (njihova područja) inspeksijskih pregleda;
 2. uspješno su završili:
 - i. odgovarajuće posebno teoretsko i praktično osposobljavanje, iz jednog ili više sljedećih područja inspekcije:
 - (A) pilotska kabina;
 - (B) sigurnost u kabini;
 - (C) stanje zrakoplova;
 - (D) teret;
 - ii. odgovarajuće praktično osposobljavanje na radnom mjestu, koje obavlja viši inspektor za obavljanje inspeksijskih pregleda na stajanci, imenovan od strane nadležnog organa ili Agencije;

3. nalaz kategorije 1. je bilo koja utvrđena neusklađenost s primjenjivim zahtjevima ili uvjetima certifikata, koja ima mali uticaj na sigurnost.

ARO.RAMP.135 Naknadne mjere u vezi s nalazima

- (a) Za nalaz kategorije 2. ili 3, nadležni organ ili, prema potrebi, Agencija:
1. obavještava operatora o nalazu u pisanom obliku, uključujući zahtjev za dokaz o preduzetim korektivnim mjerama; i
 2. obavještava nadležni organ države operatora i, prema potrebi, države u kojoj je zrakoplov registriran i u kojoj je bila izdata licenca letačke posade. Prema potrebi, nadležni organ ili Agencija zahtijevaju potvrdu njihovog prijema korektivnih mjera koje je preduzeo operator u skladu sa stavovima ARO.GEN.350 ili ARO.GEN.355.
- (b) Uz tačku (a), u slučaju nalaza kategorije 3, nadležni organ preduzima trenutne mjere:
1. uvođenjem ograničenja u pogledu letačkih operacija zrakoplova;
 2. zahtijevanjem trenutnih korektivnih mjera;
 3. prizemljenjem zrakoplova u skladu sa stavom ARO.RAMP.140; ili
 4. uvođenjem trenutne zabrane letenja u skladu sa članom 6. Dodatka 1 Pravilnika o uspostavljanju spiska zračnih prijevoznika Zajednice na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informiranju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji izvodi let ("Službeni glasnik BiH", broj 14/11).
- (c) Kada Agencija dobije nalaz kategorije 3, ona od nadležnog organa države u kojoj je zrakoplov sletio zahtijeva preduzimanje odgovarajućih mjera u skladu sa tačkom (b).

ARO.RAMP.140 Prizemljenje zrakoplova

- (a) U slučaju nalaza kategorije 3, kada se čini da se namjerava ili da je vjerovatno da će se zrakoplovom letjeti, a da operator ili vlasnik nije izveo odgovarajuće korektivne mjere, nadležni organ:
1. obavještava glavnog pilota/vođu zrakoplova ili operatora da se do daljeg obavještenja ne dopušta započinjanje leta zrakoplovom; i
 2. prizemljuje taj zrakoplov.
- (b) Nadležni organ države u kojoj je zrakoplov prizemljen odmah o tome obavještava nadležni organ države operatora i države u kojoj je zrakoplov registriran, prema potrebi, te Agenciju ako prizemljeni zrakoplov upotrebljava operator iz treće zemlje.
- (c) Nadležni organ, u saradnji s državom operatora i državom registracije, propisuje potrebne uvjete pod kojim se može dopustiti uzlijetanje zrakoplova.
- (d) Ako neusklađenost utiče na valjanost certifikata o plovidbenosti zrakoplova, nadležni organ može ukinuti prizemljenje tek kada operator predoči dokaze:
1. da je ponovno uspostavljena usklađenost s primjenjivim zahtjevima;
 2. da je dobio dozvolu za letenje u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ("Službeni glasnik BiH", broj 18/15), za zrakoplov registriran u Bosni i Hercegovini;
 3. dozvolu za letenje ili odgovarajući dokument države registracije ili države operatora za zrakoplov registriran u trećoj zemlji kojim leti operator iz Zajednice ili treće zemlje; i

4. prema potrebi, dopuštenje trećih zemalja preko kojih će letjeti.

ARO.RAMP.145 Izvještavanje

- (a) Informacije prikupljene u skladu sa stavom ARO.RAMP.125 tačkom (a) unose se u centralizovanu bazu podataka iz stava ARO.RAMP.150 tačke (b) podtačke 2. u roku od 21 kalendarskog dana nakon inspeksijskog pregleda.
- (b) Nadležni organ ili Agencija unose u centralizovanu bazu podataka svaku informaciju koja je korisna za primjenu Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i njenih provedbenih pravila, te za obavljanje zadataka Agencije koji su joj dodijeljeni ovim prilogom, uključujući relevantne informacije iz stava ARO.RAMP.110.
- (c) Kada god informacije iz stava ARO.RAMP.110 pokažu da postoji potencijalna prijetnja za sigurnost, takve se informacije takođe bez odlaganja saopštavaju svim nadležnim organima i Agenciji.
- (d) Kada god informacije o manjkavosti zrakoplova nadležnom organu dostavi neka osoba, ne navodi se identitet izvora informacija iz stava ARO.RAMP.110 i stava ARO.RAMP.125 tačke (a).

ARO.RAMP.150 Zadaci Agencije u pogledu koordinacije

- (a) Agencija upravlja i radi alatima i postupcima potrebnim za pohranjivanje i razmjenu:
1. informacija iz stava ARO.RAMP.145, upotrebom obrazaca iz dodataka III i IV;
 2. informacija dobijenih od trećih zemalja ili međunarodnih organizacija sa kojim su sklopljeni odgovarajući sporazumi ili od organizacija s kojim je Agencija sklopila odgovarajuće sporazume u skladu sa članom 27. stav (2) Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10).
- (b) Ovo upravljanje uključuje sljedeće zadatke:
1. pohranjivanje podataka iz država članica koji su relevantni za sigurnosne informacije o zrakoplovima koji slijeću na aerodrome smještene na području Bosne i Hercegovine;
 2. razvoj, održavanje i trajno ažuriranje centralizovane baze podataka koja sadrži sve informacije iz tačke (a) podtačaka 1. i 2;
 3. osiguravanje potrebnih izmjena i unaprjeđenja aplikacije baze podataka;
 4. analiziranje centralizovane baze podataka i drugih relevantnih informacija o sigurnosti zrakoplova i letačkih operacija te na osnovu toga:
 - i. savjetovanje Komisije i nadležnih organa o trenutnim mjerama ili naknadnoj politici;
 - ii. obavještavanje Komisije i nadležnih organa o mogućim sigurnosnim problemima;
 - iii. predlaganje koordiniranih mjera Komisiji i nadležnim organima, kada je to potrebno radi sigurnosti, te osiguravanje koordinacije takvih mjera na tehničkom nivou.
 5. povezivanje s drugim evropskim institucijama i organima, međunarodnim organizacijama i nadležnim organima trećih zemalja radi razmjene informacija.

ARO.RAMP.155 Godišnji izvještaj

Agencija izrađuje i dostavlja Komisiji godišnji izvještaj o sistemu inspekcijskih pregleda na stajanci, koji sadrži najmanje sljedeće informacije:

- (a) status napretka sistema;
- (b) status inspekcijskih pregleda obavljenih u toj godini;
- (c) analizu rezultata inspekcijskih pregleda s naznačenim kategorijama nalaza;
- (d) mjere preduzete tokom godine;
- (e) prijedloge za dalje poboljšanje sistema inspekcijskih pregleda na stajanci; i
- (f) priloge koji sadrže spiskove inspekcijskih pregleda razvrstanih prema državi operacije, tipu zrakoplova, operatoru i omjerima po stavkama.

ARO.RAMP.160 Informiranje javnosti i zaštita informacija

- (a) Informacije dobijene u skladu sa stavovima ARO.RAMP.105 i ARO.RAMP.145 države članice upotrebljavaju samo za potrebe Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenih pravila i te informacije moraju na odgovarajući način zaštititi.
- (b) Agencija jednom godišnje objavljuje zbirni izvještaj o informacijama koji se stavlja na raspolaganje javnosti i sadrži analizu informacija dobijenih u skladu sa stavom ARO.RAMP.145. Ovaj izvještaj mora biti jednostavan i lako razumljiv, bez navođenja identiteta izvora informacija.

POTVRDA ZRAKOPLOVNOG OPERATORA

► ⁽¹⁾ (Raspored odobrenja operatora zračnog prijevoza) ◄

Vrste operacija: Komercijalni zračni prijevoz (CAT) ☐ Putnici; ☐ Teret

☐ Ostalo ⁽¹⁾.....

► ⁽²⁾ _____ ◄

5	Država operatora ⁽³⁾	⁽⁵⁾
	Nadležno tijelo-izdavalatelj ⁽⁴⁾	
AOC ⁽⁶⁾ :	Ime operatora ⁽⁷⁾	Operativne kontaktne tačke: ⁽⁹⁾
	Db a trgovačko ime ⁽⁸⁾	Kontaktni podaci za kontaktiranje operativne uprave bez nepotrebnog odlaganja, navedeni su u..... ⁽¹²⁾ ,
	Adresa operatora ⁽¹⁰⁾	
	Telefon ⁽¹¹⁾ : Faks: E-mail:	

Ovom se potvrdom potvrđuje da se zračnom prijevozniku.....⁽¹³⁾ dopušta obavljanje komercijalnih zračnih operacija, kako je određeno u priloženim specifikacijama operacija, u skladu s operativnim priručnikom, Prilogom IV. Uredbi (EZ) br. 213/2008 i njezinim provedbenim pravilima.

Datum izdavanja ⁽¹⁴⁾ :	Ime i potpis ⁽¹⁵⁾ : Titula:
-----------------------------------	---

⁽¹⁾ Navode se druge vrste prijevoza.

► ⁽²⁾ _____ ◄

⁽³⁾ Zamjenjuje se imenom države operatora.

⁽⁴⁾ Zamjenjuje se identifikacijom nadležnog tijela koje je izdavalatelj.

⁽⁵⁾ Popunjava nadležno tijelo.

⁽⁶⁾ Referentni broj odobrenja, koji je izdalo nadležno tijelo.

⁽⁷⁾ Zamjenjuje se registriranim imenom operatora.

⁽⁸⁾ Trgovačko ime operatora, ako je različito. Ispred trgovačkog imena upisuje se „Db a“ (kraica za „Doing Business As“-posluje pod imenom).

⁽⁹⁾ Kontaktni podaci uključuju brojeve telefona i faksa, uključujući pozivni broj države, i e-mail adresu (ako postoji) putem kojih se operativna uprava može kontaktirati bez nepotrebnog odlaganja u vezi s pitanjima povezanim s letačkim operacijama, plovidbenošću, stručnošću letачke i kabinске posade, opasnim robama i, prema potrebi, drugim pitanjima.

⁽¹⁰⁾ Adresa glavnog sjedišta operatora.

⁽¹¹⁾ Podaci o telefonu i faksu glavnog sjedišta operatora, uključujući pozivni broj države. Ako postoji, navodi se i e-mail adresa.

⁽¹²⁾ Upisuje se kontrolirani dokument, koji se nalazi u zrakoplovu, u kojem su navedeni kontaktni podaci s navođenjem odgovarajućeg stavka ili stranice. Npr. „Kontaktni podaci ... navedeni su u operativnom priručniku, općenito/osnovno, poglavlje 1. stavak 1.1“; ili „... navedeni su u specifikacijama operacija, stranica 1.“; ili „... navedeni su u Dodatku ovom dokumentu“.

⁽¹³⁾ Registrirano ime operatora.

⁽¹⁴⁾ Datum izdavanja AOC-a (dd.mm.gggg.)

⁽¹⁵⁾ Titula, ime i potpis predstavnika nadležnog tijela. Osim toga, na AOC se može staviti službeni pečat.

SPECIFIKACIJE OPERACIJA				
(podliježu odobrenim uvjetima iz operativnog priručnika)				
Kontaktni podaci nadležnog tijela koje je izdavatelj				
Telefon ⁽¹⁾ : _____ ; Faks: _____ ;				
Email: _____				
AOC ⁽²⁾ : Ime operatora ⁽³⁾ : Datum ⁽⁴⁾ : Potpis:				
Dba trgovačko ime				
Specifikacije operacija:				
Model zrakoplova ⁽⁵⁾ :				
Registarske oznake ⁽⁶⁾ :				
Komercijalne operacije ☐				
Područje operacije ⁽⁷⁾				
Posebna ograničenja ⁽⁸⁾				
Posebna odobrenja:	Da	Ne	Specifikacije ⁽⁹⁾	Napomene
Opasne robe	☐	☐		
Operacije pri smanjenoj vidljivosti			RVR ⁽¹¹⁾ : m	
Uzlijetanje			CAT ⁽¹⁰⁾ RVR: m DH: ft	
Prilaz i slijetanje	☐	☐		
▶ ⁽¹¹⁾ ◀	☐	☐		
RVSM ⁽¹²⁾ ☐ ne primjenjuje se	☐	☐		
ETOPS ⁽¹³⁾ ☐ ne primjenjuje se	☐	☐	Maksimalno vrijeme preusmjerenja ⁽¹⁴⁾ : min.	
Navigacijske specifikacije za PBN operacije ⁽¹⁵⁾	☐	☐		⁽¹⁶⁾
Specifikacija minimalne navigacijske performanse	☐	☐		
Helikopterske operacije pomoću sistema za noćno gledanje	☐	☐		
Helikopterske operacije sa vitlom	☐	☐		
Operacije helikopterske hitne medicinske pomoći	☐	☐		
Osposobljavanje kabinske posade ⁽¹⁷⁾	☐	☐		
Izdavanje potvrde kabinske posade ⁽¹⁸⁾	☐	☐		
Kontinuirana plovidbenost	☐	☐	⁽¹⁹⁾	
Ostalo ⁽²⁰⁾				

- ⁽¹⁾ Kontaktni podaci telefona i faksa nadležnog tijela, uključujući pozivni broj države. Navodi se i e-mail, ako postoji.
- ⁽²⁾ Upisuje se broj pčezane potvrde zračnog operatora (AOC).
- ⁽³⁾ Upisuje se registrirano ime operatora i, ako je različito, trgovačko ime operatora. Ispred trgovačkog imena upisuje se „Dba“ (skraćenica za „Doing Business As“-posluje pod imenom).
- ⁽⁴⁾ Datum izdavanja specifikacije operacija (dd.mm.gggg.) i potpis predstavnika nadležnog tijela.
- ⁽⁵⁾ Upisuje se oznaka ICAO-a za izradu, model i seriju ili glavnu seriju zrakoplova, ako je serija imenovana (npr. Boeing-737-3K2 ili Boeing-777-232).
- ⁽⁶⁾ Registarske oznake navedene u specifikacijama operacija ili u operativnom priručniku. U ovom drugom slučaju, u povezanim specifikacijama operacija mora se navesti upućivanje na odgovarajuću stranicu u operativnom priručniku. U slučaju da se sva posebna odobrenja ne primjenjuju na model zrakoplova, registarske oznake zrakoplova mogu se upisati u kolonu za napomene povezanog posebnog odobrenja.
- ⁽⁷⁾ Navodi(-e) se geografsko područje (geografska područja) odobrene operacije (pomoću geografskih koordinata ili posebnih ruta, područja letnih informacija ili nacionalnih ili regionalnih granica).
- ⁽⁸⁾ Popis primjenjivih posebnih ograničenja (npr. samo VFR, samo danju itd.).
- ⁽⁹⁾ U ovoj koloni se navode najblaži kriteriji za svako odobrenje ili vrstu odobrenja (s odgovarajućim kriterijima).
- ⁽¹⁰⁾ Umetanje primjenjive kategorije preciznog prilaženja: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ili CAT IIIC. Upisuje se najmanja vidljivost duž uzletno-sletne staze (RVR) u metrima i visina odluke (DH) u stopama. Za svaku navedenu kategoriju prilaza koristi se po jedan redak. ◀
- ⁽¹¹⁾ Upisuje se odobreni minimalni RVR uzlijetanja u metrima. Ako su izdana različita odobrenja, za svako se odobrenje može upotrijebiti jedan redak.
- ⁽¹²⁾ Kvadratić za „ne primjenjuje se“, može se označiti samo ako je maksimalna razina leta ispod FL290.
- ⁽¹³⁾ Operacije povećanog doleta (ETOPS) trenutno se primjenjuju samo na dvomotorne zrakoplove. Stoga se kvadratić za „ne primjenjuje se“ može označiti samo ako model zrakoplova ima više ili manje od dva motora.
- ⁽¹⁴⁾ Može se navesti i udaljenost praga (u NM), kao i vrsta motora.
- ⁽¹⁵⁾ Navigacija osnovana na performansama (PBN): za svako odobrenje PBN-a koristi se jedan redak (npr. prostorna navigacija (RNAV) 10, RNAV 1, zahtijevana navigacijska performansa (RNP) 4 ...) s odgovarajućim ograničenjima ili uvjetima navedenim u kolonama „Specifikacije“ i/ili „Napomene“.
- ⁽¹⁶⁾ Ograničenja, uvjeti i regulatoma osnova za operativno odobrenje povezano s odobrenjem PBN-a (npr. globalni navigacijski satelitski sistem (GNSS), oprema za mjerenje udaljenosti/DME/jedinica inercijalnog referentnog sistema (DME/DME/IRU)...).
- ⁽¹⁷⁾ Odobrenje za obavljanje kurseva osposobljavanja i ispita, koje moraju završiti podnositelji zahtjeva za dobivanje potvrde kabinske posade, kako je navedeno u Prilogu V. (dio-CC) Uredbi komisije (EU) br. 290/2012.
- ⁽¹⁸⁾ Odobrenje za izdavanje potvrda kabinske posade, kako je navedeno u Prilogu V. (dio-CC) Uredbi Komisije (EU) br. 290/2012.
- ⁽¹⁹⁾ Ime osobe/organizacije odgovorne za osiguravanje održavanja kontinuirane plovidbenosti zrakoplova i upućivanje na Uredbu kojom se zahtijeva taj posao, tj. Prilog I. Uredbi Komisije (EZ) br. 2043/2003, (dio-M), poddio G.
- ⁽²⁰⁾ Ovdje se mogu upisati druga odobrenja ili podaci, upotrebom jednog retka (ili jednog bloka koji se sastoji od više redaka) za svako odobrenje (npr. operacije kratkog slijetanja, operacije strmog prilaza, helikopterske operacije u i iz mjesta od javnog interesa, helikopterske operacije iznad neprijateljskog okoliša izvan područja guste naseljenosti, helikopterske operacije bez mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja, operacije s povećanim uglovima nagiba, maksimalna udaljenost od odgovarajućeg aerodroma za dvomotorne avione bez odobrenja ETOPS, zrakoplovi koji se upotrebljavaju za nekomercijalne operacije).

Dodatak III

Dokaz o inspekcijskom pregledu u stajanci														
Datum:			Vrijeme:			Mjesto:			Informacije o nadležnom tijelu u slobodnom obliku (logotip, kontaktni podaci, telefon/faks/e-mail)					
Operator:			Država:			Br. AOC-a:								
Ruta od:			Br. leta:			Ruta do:						Br. leta:		
Vrsta leta:		Zakupljen od strane operatora:		Vrsta zrakoplova:			Konfiguracija zrakoplova:							
Država zakupca:			Registarska oznaka:			Fabrički broj:								
Država(-e) licenciranja letačke posade:			Potvrda prijemu(*)											
			Ime:			Potpis:.....								
			Funkcija:											
			Funkcija:											
Procijenjeno Napomena				Procijenjeno Napomena				Procijenjeno Napomena						
A Pilotska kabina				Letačka posada				C Stanje zrakoplova						
1 Opšte stanje				20 Licenca/sastav letačke posade				1 Opšte vanjsko stanje						
2 Izlaz za nuždu				Dnevnik leta/Tehnička knjiga ili odgovarajući dokument				2 Vrata i otvori						
3 Oprema				21 Dnevnik leta ili odgovarajući dokument				3 Komande leta						
Dokumentacija				22 Potreba o vraćanju u upotrebu nakon održavanja				4 Točkovi, gume i kočnice						
4 Priručnici				23 Obavještenje o kvaru i otklanjanje kvara (uključujući tehničku knjigu)				5 Podvozje, skije/plovci						
5 Kontrolne liste				24 Predpoletni pregled				6 Prostor za ločkovce						
6 Navigacijske/instrumentalne karte								7 Pogonski sstem i nosač						
7 Lista minimalne opreme								8 Ventilatorske lopatice, elise, rotor (glavi/repni)						
8 Potvrda o registraciji				B Sigurnost kabine				9 Očiti popravci						
9 Potvrda o buci (prema potrebi)				1 Opšte unutarnje stanje				10 Očita nepopravljena oštećenja						
10 AOC ili odgovarajući dokument				2 Mjesto kabinske posade i prostor za odmor posade				11 Curenje						
11 Radijska licenca				3 Komplet za prvu pomoć/komplet za hitnu medicinsku pomoć										
12 Potvrda o plovidbenosi				4 Ručni aparati za gašenje požara										
Podaci o letu				5 Prsluci za spašavanje/plutajuće naprave										
13 Priprema leta				6 Sigurnosni pojas i stanje sjedišta				D Teret						
14 Izračunavanje mase i ravnoteže				7 Izlaz za nuždu, osvjjetljenje i samostalna prijenosna svjetiljka				1 Opšte stanje prostora za teret						
Sigurnosna oprema				8 Tobogani/splavovi za spašavanje (prema potrebi), ELT				2 Opasna roba						
15 Ručni aparati za gašenje požara				9 Snabdijevanje kisikom (kabinska posada i putnici)				3 Smještaj tereta						
16 Prsluci za spašavanje/plutajuće naprave				10 Sigurnosna uputstva										
17 Pojasevi				11 Članovi kabinske posade				E Uopšteno						
18 Oprema za kisik				12 Pristup izlazima za nuždu				1 Uopšteno						
19 Samostalna prijenosna svjetiljka				13 Smještaj prtljage putnika										
				14 Kapacitet sjedišta										

Preduzeta mjera		Stavka inspekcijskog pregleda	Kategorija	Napomene
	3.d Trenutna zabrana letenja			
	3.c Prizemljenje zrakoplova od strane NAA koji obavlja inspekcijski pregled			
	3.b Korektivne mjere prije leta			
	3.a Ograničenja operacije zrakoplova			
	2. Obavješćavanje nadležnog tijela i operatora			
	1. Obavješćavanje glavnog pilota			
	0. Nema napomena			
Potpis ili šifra inspektora				
Napomene posade (ako postoje):				
(*) Potpis bilo kojeg člana posade ili drugog predstavnika operatora nad kojim se sprovodi inspekcijski pregled ni na koji način ne podrazumijeva prihvatanje navedenih nalaza, nego je to samo potvrda da je na zrakoplovu obavljen inspekcijski pregled na dan i na mjestu koji su navedeni u ovom dokumentu. Ovaj izvještaj predstavlja navođenje onoga što je ovom prilikom pronađeno i ne smije se tumačiti kao utvrđivanje da je zrakoplov prikladan za planirani let. Podaci dostavljeni u ovom izvještaju mogu se izmijeniti pri unosu u centraliziranu bazu podataka.				

Nadležno tijelo (ime)

(Država)

Izvještaj o inspekcijskom pregledu na stajanci

Br.: _____

Izvor:
Datum:
Lokalno vrijeme:

RI

Mjesto:

Operator:
Država:

Broj AOC-a:
Vrsta operacije:

Ruta od:
Ruta do:

Broj leta:
Broj leta:

Zakupljen od strane operatora*:
*(prema potrebi)

Država zakupca*:

Vrsta zrakoplova:
Konfiguracija zrakoplova:

Registarske oznake:
Tvornički broj:

Letačka posada: Država licenciranja: _____
2. država licenciranja*: _____
*(prema potrebi)

Nalazi:

Oznaka / Std / Ref. / Kat. Nalaz

Detaljan opis

Vrsta preduzetih mjera:

Detaljan opis

☐ 3.d Trenutna zabrana letenja

☐ 3.c Prizemljenje zrakoplova od strane nadležnog tijela koje obavlja inspekcijski pregled

☐ 3.b Korektivne mjere leta

☐ 3.a Ograničenje letačkih operacija zrakoplova

☐ 2) Obavješćavanje nadležnog tijela i operatora

☐ 1) Obavješćavanje glavnog pilota

Dodatne informacije (ako postoje)

Ime ili broj inspektora: _____

- Ovaj izvještaj predstavlja navođenje onoga što je ovom prilikom pronađeno i ne smije se tumačiti kao utvrđivanje da je zrakoplov prikladan za planirani let.

- Podaci dostavljeni u ovom izvještaju mogu se radi pravilne formulacije izmijeniti pri unosu u centraliziranu bazu podataka.

Oznaka stavke	Provjereno	Napomena
A. Pilotska kabina		
Uopšteno		
1. Opšte stanje	1.	1.
2. Izlaz za nuždu	2.	2.
3. Oprema	3.	3.
Dokumentacija		
4. Priručnici	4.	4.
5. Kontrolne liste.....	5.	5.
6. Radio-navigacijske karte	6.	6.
7. Lista minimalne opreme.....	7.	7.
8. Potvrda o registraciji	8.	8.
9. Potvrda o buci	9.	9.
10. AOC ili odgovarajući dokument	10.	10.
11. Radijska licenca	11.	11.
12. Potvrda o plovidbenosti	12.	12.
Podaci o letu		
13. Priprema leta	13.	13.
14. Izračunavanje mase i ravnoteže.....	14.	14.
Sigurnosna oprema		
15. Ručni aparati za gašenje požara	15.	15.
16. Prsluci za spašavanje/plutajuće naprave.....	16.	16.
17. Sigurnosni pojasevi	17.	17.
18. Oprema za kisik	18.	18.
19. Samostalna prijenosna svjetiljka	19.	19.
Letačka posada		
20. Licenca/sastav letačke posade	20.	20.
Dnevnik leta/tehnička knjiga ili odgovarajući dokument		
21. Dnevnik leta ili odgovarajući dokument	21.	21.
22. Potvrda o vraćanju u upotrebu nakon održavanja	22.	22.
23. Obavještenje o kvaru i otklanjanje kvara (uključujući tehničku knjigu) ...	23.	23.
24. Predpoletni pregled	24.	24.
B. Sigurnost kabine		
1. Opšte unutrašnje stanje.....	1.	1.
2. Mjesta kabinske posade i prostor za odmor posade	2.	2.
3. Komplet za prvu pomoć/Komplet za hitnu medicinsku pomoć	3.	3.
4. Ručni aparati za gašenje požara	4.	4.
5. Prsluci za spašavanje/Plutajuće naprave	5.	5.
6. Sigurnosni pojas i stanje sjedišta	6.	6.
7. Izlaz za nuždu, osvetljenje i samostana prijenosna svjetiljka	7.	7.
8. Tobogani/splavovi za spašavanje (prema potrebi), ELT	8.	8.
9. Snabdijevanje kisikom (kabinska posada i putnici)	9.	9.
10. Sigurnosna uputstva.....	10.	10.
11. Članovi kabinske posade	11.	11.
12. Pristup izlazima za nuždu	12.	12.
13. Smještaj prtljage putnika	13.	13.
14. Kapacitet sjedišta	14.	14.

Oznaka stavke	Provjereno	Napomena
C. Stanje zrakoplova		
1. Opšte vanjsko stanje	1.	1.
2. Vrata i otvori	2.	2.
3. Komande leta	3.	3.
4. Točkovi, gume i kočnice	4.	4.
5. Podvozje, skije/plovci	5.	5.
6. Prostor za točkove	6.	6.
7. Pogonski sistem i nosač	7.	7.
8. Ventilatorske lopatice, elise, rotor (glavi i repni)	8.	8.
9. Očiti popravci	9.	9.
10. Očita nepopravljena oštećenja	10.	10.
11. Čurenje	11.	11.
D.Teret		
1. Opšte stanje prostora za teret	1.	1.
2. Opasna roba	2.	2.
3. Smještaj tereta	3.	3.
E Uopšteno		
1. Uopšteno	1.	

Dodatak V
Spisak posebnih odobrenja
Nekomercijalne operacije
Specijalizirane operacije
(koje podliježu uvjetima navedenim u odobrenju i sadržanim u operativnom priručniku ili letačkom priručniku)

Nadležni organ koji je izdao odobrenje (1):		
Spisak posebnih odobrenja # (2):		
Naziv operatora:		
Datum (3):		
Potpis:		
Model zrakoplova i registarske oznake (4):		
Vrste specijaliziranih operacija (SPO), prema potrebi		
(5)...		
Posebna odobrenja (6):	Specifikacija (7)	Napomene
...		
...		
...		
...		
(1) Unesite naziv i podatke za kontakt.		
(2) Unesite odgovarajući broj.		
(3) Datum izdavanja posebnih odobrenja (dd/mm/gggg) i potpis predstavnika nadležnog organa.		
(4) Unesite oznaku CAST (Commercial Aviation Safety Team)/ICAO za marku, model i seriju zrakoplova ili glavnu seriju, ako je serija određena (npr. Boeing-737-3K2 ili Boeing-777-232). Taksonomija CAST/ICAO dostupna je na: http://www.intlaviationstandards.org/		
(5) Navedite vrstu operacije, npr. poljoprivreda, građevinarstvo, fotografija, ispitivanja, osmatranje i patroliranje, zračno oglašavanje.		
(6) U ovom stupcu navedite sve odobrene operacije, npr. opasna roba, LVO, RVSM, RNP, MNPS.		
(7) U ovom stupcu navedite najblaže kriterijume za svako odobrenje, npr. visina odluke i minimum za RVR za CAT II.		
OBRAZAC EASA 140. Izdanje 1.		

OVLAŠTENJE VISOKORIZIČNIH KOMERCIJALNIH SPECIJALIZIRANIH OPERACIJA	
Tijelo koje izdaje ovlaštenje (¹):	
Br. ovlaštenja (²):	
Ime operatora (³):	
Adresa operatora (⁴):	
Telefon (⁵):	
Faks:	
E-pošta:	
Model zrakoplova i registracijske oznake (⁶):	
Ovlaštene specijalizirane operacije (⁷):	
Ovlašteno područje ili mjesto opracije (⁸):	
Posebna ograničenja (⁹):	
Ovime se potvrđuje da je ovlaštena(a) za izvođenje visokorizičnih komercijalnih specijaliziranih operacija u skladu sa ovim ovlaštenjem, standardnim operativnim postupcima operatera, Prilogom IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima.	
Datum izdavanja (¹⁰):	Datum izdavanja (¹¹):
	Naslov:

Obrazac EASA 151, 1. izdanje

(¹) Ime i kontakti podaci nadležnog tijela.

(²) Unošenje povezanog broja ovlaštenja.

(³) Unošenje registriranog imena operatera i naziva firme operatera, ako se razlikuju. Unesite „Dba“ prije naziva firme (skraćeno za „Posluje kao“).

(⁴) Primarna adresa poslovanja operatera.

(⁵) Podaci o broju telefona i faksa na primarnom mjestu poslovanja operatera, uključujući i pozivni broj države. Unijeti adresu e-pošte ako postoji.

(⁶) Unesite oznaku CAST (Commercial Aviation Safety Team)/ICAO za marku, model i seriju zrakoplova ili glavnu seriju, ako je serija određena (npr. Boeing-737-3K2 ili Boeing-777-232). Taksonomija CAST/ICAO dostupna je na: <http://www.intlaviationstandards.org/H>.

Registracijske oznake moraju se navesti u popisu posebnih odobrenja ili u operativnom priručniku. U posljednjem slučaju, popis posebnih odobrenja odnosi se na povezanu stranicu operativnog priručnika.

(⁷) Navedite vrstu operacije, npr. poljoprivreda, građevinarstvo, fotografija, ispitivanja, opažanje i nadgledanje, zračno oglašavanje.

(⁸) Popis geografskog(ih) područja ili mjesta ovlaštene operacije (po geografskim koordinatama ili letačkim informacijama o regiji ili nacionalnim ili regionalnim granicama).

(⁹) Popis primjenjivih posebnih ograničenja (npr. samo VFR, samo dan itd.).

(¹⁰) Datum izdavanja ovlaštenja (dd.mm.gggg.).

(¹¹) Titula, ime i potpis predstavnika nadležnog ovlaštenog tijela. Uz to, na ovlaštenje se može staviti i službeni pečat.

PRILOG III

ZAHTJEVI U POGLEDU LETAČKIH OPERACIJA KOJE MORAJU ISPUNJAVATI ORGANIZACIJE

[DIO-ORO]

ORO.GEN.005 Obim

Ovim se Prilogom utvrđuju zahtjevi kojih se mora pridržavati zračni operator koji obavlja:

- (a) operacije komercijalnog zračnog prijevoza (CAT);
- (b) komercijalne specijalizirane operacije;
- (c) nekomercijalne operacije kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon;
- (d) nekomercijalne specijalizirane operacije kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon.

PODDIO GEN

OPŠTI ZAHTJEVI

ODJELJAK 1.

Upušteno

ORO.GEN.105 Nadležni organ

Za potrebe ovog priloga, za operatore s glavnim sjedištem u državi članici, nadležni organ koji sprovodi nadzor nad operatorima koji podliježu obavezi certifikacije ili ovlaštenja specijalizirane operacije ili odobrenja je nadležni organ koji imenuje država članica.

ORO.GEN.110 Odgovornosti operatora

- (a) Operator je odgovoran za upravljanje zrakoplovom u skladu sa Prilogom IV Dodatka 1. Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) kako je primjenjivo, relevantnim zahtjevima ovog Priloga I svojim certifikatom operatora zrakoplova ili ovlaštenjem specijaliziranih operacija (SPO ovlaštenjem) ili izjavom.
- (b) Svaki se let obavlja u skladu sa odredbama operativnog priručnika.
- (c) Operator uspostavlja i održava sistem za obavljanje operativnog nadzora nad bilo kojim letom koji se obavlja u skladu sa uvjetima iz njegovog certifikata, ovlaštenja za specijalizirane operacije zrakoplova ili izjave.
- (d) Operator osigurava da je njegov zrakoplov opremljen i da su njegove posade kvalificirane u skladu sa zahtjevima za područje i vrstu operacije.
- (e) Operator obezbjeđuje da je sve osoblje, koje je dodijeljeno ili direktno uključeno u zemaljske i letačke operacije, dobilo pravilna uputstva, da je dokazalo svoje sposobnosti za obavljanje svojih posebnih zadataka, te da je svjesno svojih odgovornosti i povezanosti takvih zadataka s operacijom kao cjelinom.
- (f) Operator utvrđuje postupke i uputstva za sigurne operacije svakog tipa zrakoplova u kojim se navode dužnosti i odgovornosti zemaljskog osoblja i članova posade za sve vrste operacija na zemlji i tokom leta. Tim postupcima i uputstvima ne smije se zahtijevati da bilo koji član posade obavlja bilo kakve druge aktivnosti tokom kritičnih faza leta osim onih koje su potrebne za siguran rad zrakoplova. U te postupke i uputstva moraju biti uključeni i postupci i uputstva za neometanu pilotsku kabinu.
- (g) Operator osigurava da je svo osoblje upoznato da se mora pridržavati zakona i drugih propisa onih država u kojim se obavljaju operacije i koji se odnose na obavljanje njihovih zadataka.
- (h) Operator uspostavlja sistem kontrolnih lista za svaki tip zrakoplova, namijenjen članovima posade za upotrebu u

svim fazama leta, u uobičajenim, neuobičajenim i hitnim uvjetima, kako bi se osiguralo pridržavanje operativnih postupaka iz operativnog priručnika. Oblik i korištenje kontrolnih lista moraju biti takvi da uvažavaju ljudske faktore i najnoviju relevantnu dokumentaciju proizvođača zrakoplova.

- (i) Operator određuje postupke planiranja leta kako bi osigurao sigurno obavljanje leta na osnovu uvažavanja performansi zrakoplova, drugih operativnih ograničenja i očekivanih relevantnih uvjeta na predviđenoj ruti i na predmetnim aerodromima ili operativnim površinama. Ti se postupci uključuju u operativni priručnik.
- (j) Operator uspostavlja i održava programe osposobljavanja osoblja u vezi s opasnom robom u skladu sa tehničkim uputstvima, koja podliježu reviziji i odobrenju nadležnog organa. Programi osposobljavanja srazmjerni su odgovornostima osoblja.
- (k) Nezavisno od tačke (j), operator jedrilice ili balona ili letova koji polijeću i slijeću na istom aerodromu ili operativnoj površini, pod VFR po danu,
 - i. avionima uzgonjenima jednim elisnim motorom s najvišom dopuštenom masom pri uzlijetanju preko 5 700 kg ili manjom i najvećim brojem putničkih sjedišta od 5 ili manje; ili
 - ii. helikopterima koji nisu kompleksni helikopteri na motorni pogon, s jednim motorom, s najvećim brojem putničkih sjedišta od 5 ili manje;osigurava da je letačka posada primila odgovarajuću obuku ili uputstva koji im omogućavaju prepoznavanje neprijavljenog opasnog tereta koji putnici unesu sa sobom ili kao teret.

ORO.GEN.115 Prijava za certifikat operatora zrakoplova

- (a) Zahtjev za izdavanje certifikata zračnog operatora ili izmjenu postojećeg certifikata podnosi se u obliku i na način koji odredi nadležni organ, uzimajući u obzir primjenjive zahtjeve Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i njenih provedbenih pravila.
- (b) Podnositelji zahtjeva za prvi certifikat dostavljaju nadležnom organu dokumentaciju koja pokazuje kako će oni ispunjavati zahtjeve utvrđene u Pravilniku o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima. Ova dokumentacija sadrži postupke kojim se opisuje kako će upravljati promjenama za koje se ne zahtijeva prethodno odobrenje i kako će o njima izvještavati.

ORO.GEN.120 Načini usklađivanja

- (a) Za uspostavljanje usklađenosti s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima, operator može upotrebljavati alternativne načine usklađivanja u odnosu na one koje je usvojila Agencija.
- (b) Kada operator, koji podliježe certifikovanju, želi za uspostavljanje usklađenosti s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima upotrebljavati alternativne načine usklađivanja u odnosu na prihvatljive načine usklađivanja (AMC) koje je donijela Agencija, prije njihovog sprovođenja mora nadležnom organu dostaviti potpuni opis tih alternativnih načina usklađivanja. Ovaj opis uključuje bilo kakve izmjene

priručnika ili postupaka koje bi mogle biti relevantne, kao i ocjenu kojom se dokazuje da su ispunjeni zahtjevi provedbenih pravila.

Operator može provesti ove alternativne načine usklađivanja podložno prethodnom odobrenju nadležnog organa i nakon prijema obavještenja, kako je propisano u stavu ARO.GEN.120 tački (d).

- (c) Operator koji mora izjaviti svoju aktivnost nadležnom organu dostavlja spisak drugih postupaka usklađivanja koje koristi kako bi se utvrdila usklađenost s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima.
- (d) Kada operator podložan ovlaštenju SPO poželi upotrijebiti alternativne načine usklađenosti, saglasan je s tačkom (b) svaki put kada takvi alternativni načini usklađenosti utiču na standardne operativne postupke koji su dio ovlaštenja i s tačkom (c) u vezi izjavljenog dijela njegove organizacije i operacije.

ORO.GEN.125 Uvjeti odobrenja i povlastice imatelja certifikata operatora zrakoplova

Certifikovani operator se mora pridržavati obima i povlastica određenih u operativnim specifikacijama koje su priložene certifikatu operatora.

ORO.GEN.130 Promjene povezane s imateljem certifikata operatora zrakoplova

- (a) Za bilo koju promjenu koja utiče na:
 - 1. obim certifikata ili operativne specifikacije operatora; ili
 - 2. bilo koje elemente sistema upravljanja operatora, kako se zahtijeva u stavu ORO.GEN.200 tački (a) podtačkama 1. i 2;zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog organa.
- (b) Za bilo koje promjene za koje se zahtijeva prethodno odobrenje u skladu sa Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima, operator mora podnijeti zahtjev i dobiti odobrenje koje izdaje nadležni organ. Zahtjev se podnosi prije provođenja bilo kakve takve promjene, kako bi nadležni organ mogao utvrditi trajnu usklađenosti s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima i, prema potrebi, izmijeniti certifikat operatora i povezane uvjete odobrenja koji su mu priloženi.

Operator dostavlja nadležnom organu svu odgovarajuću dokumentaciju.

Promjena se sprovodi tek nakon prijema formalnog odobrenja nadležnog organa u skladu sa stavom ARO.GEN.330.

Tokom takvih promjena, operator djeluje u skladu sa uvjetima koje, prema potrebi, propisuje nadležni organ.

- (c) Svim promjenama za koje se ne zahtijeva prethodno odobrenje, postupa se i o njima se obavještava nadležni organ, kako je određeno u postupku koji je odobrio nadležni organ u skladu sa stavom ARO.GEN.310 tačkom (c).

ORO.GEN.135 Važenje AOC

- (a) AOC ostaje na snazi ako:
 - 1. operator ispunjava relevantne zahtjeve Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i

njenih provedbenih pravila, uzimajući u obzir odredbe o postupanju s nalazima, kako je navedeno u stavu ORO.GEN.150;

- 2. se nadležnom organu odobri pristup operatoru kako je određeno u stavu ORO.GEN.140, kako bi utvrdio trajnu usklađenost s relevantnim zahtjevima Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i njenih provedbenih pravila; i
 - 3. certifikat nije bio otkazan ili ukinut.
- (b) Nakon ukidanja ili otkazivanja, certifikat se bez odlaganja vraća nadležnom organu.

ORO.GEN.140 Pristup

- (a) Za potrebe utvrđivanja usklađenosti s relevantnim zahtjevima Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i njenih provedbenih pravila, operator u svakom trenutku dopušta pristup bilo kojim objektima, zrakoplovima, dokumentima, evidencijama, podacima, postupcima ili bilo kom drugom materijalu relevantnom za njegovu djelatnost koja podliježe certificovanju, ovlaštenju SPO ili podnošenju izjave, bilo da je obavlja na osnovu ugovora ili ne, bilo kojoj osobi koju je ovlastio jedan od sljedećih organa:
 - 1. nadležni organ iz stava ORO.GEN.105;
 - 2. organ koji djeluje u skladu sa odredbama iz stava ARO.GEN.300 tačaka (d) i (e) ili iz odjeljka ARO.RAMP.
- (b) Pristup zrakoplovima iz tačke (a), u slučaju komercijalnog zračnog prijevoza, uključuje mogućnost ulaska u zrakoplov i ostanka u njemu tokom letačkih operacija, osim ako vođa zrakoplova u interesu sigurnosti, u skladu sa stavom CAT.GEN.MPA.135, odluči drugačije u pogledu pilotske kabine.

ORO.GEN.150 Nalazi

Nakon prijema obavještenja o nalazima, operator:

- (a) utvrđuje osnovni uzrok neusklađenosti;
- (b) određuje plan korektivnih mjera; i
- (c) pruža nadležnom organu zadovoljavajući dokaz o sprovođenju korektivnih mjera u roku dogovorenom s tim nadležnim organom u skladu sa stavom ARO.GEN.350 tačkom (d).

ORO.GEN.155 Trenutna reakcija na sigurnosni problem

Operator sprovodi:

- (a) bilo koje sigurnosne mjere koje odredi nadležni organ u skladu sa stavom ARO.GEN.135 tačkom (c); i
- (b) bilo koje relevantne obavezne sigurnosne informacije koje izda Agencija, uključujući direktive o plovidbenosti.

ORO.GEN.160 Izvještavanje o događajima

- (a) Operator obavještava nadležni organ i bilo koju drugu organizaciju za koju država operatora zahtijeva da bude obavještena, o bilo kakvoj nesreći, ozbiljnoj nezgodi i događaju kako je određeno u Pravilniku o istraživanju nesreća i ozbiljnih incidenata zrakoplova ("Službeni glasnik BiH", broj 30/14).
- (b) Ne dovodeći u pitanje tačku (a), operator izvještava nadležni organ i organizaciju odgovornu za projekat zrakoplova o svakoj nezgodi, neispravnosti, tehničkom nedostatku, prekoračenju tehničkih ograničenja ili događaju koji bi mogao razjasniti netačne, nepotpune ili nejasne informacije sadržane u podacima o operativnoj podobnosti utvrđenim u skladu sa Pravilnikom o certificaciji plovidbe-

nosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ("Službeni glasnik BiH", broj 18/15), kao i o svim drugim vanrednim okolnostima koje su ugrozile ili su mogle ugroziti siguran rad zrakoplova, a nisu dovele do nesreće ili ozbiljne nezgode.

- (c) Ne dovodeći u pitanje Pravilnik o istraživanju nesreća i ozbiljnih incidenata zrakoplova ("Službeni glasnik BiH", broj 30/14) i Pravilnik o izvještavanju o događajima ("Službeni glasnik BiH", broj 57/15), izvještaji iz tačaka (a) i (b) izrađuju se u obliku i na način koji odredi nadležni organ i sadrže sve važne informacije o stanju s kojim je operator upoznat.
- (d) Izvještaji se daju čim je to moguće, ali u svakom slučaju u roku od 72 sata od trenutka kada je operator identificirao stanje na koje se izvještaj odnosi, osim ako je to onemogućeno zbog vanrednih okolnosti.
- (e) Kada je to relevantno, operator izrađuje naknadno izvještaj u kom navodi detalje mjera koje namjerava preduzeti kako bi spriječio slične događaje u budućnosti, čim se takve mjere utvrde. Ovaj se izvještaj izrađuje u obliku i na način koji odredi nadležni organ.

ODJELJAK 2.

Upravljanje

ORO.GEN.200 Sistem upravljanja

- (a) Operator uspostavlja, sprovodi i održava sistem upravljanja, koji uključuje:
 - 1. jasno definirane linije odgovornosti i nadležnosti u organizaciji operatora, uključujući direktnu odgovornost za sigurnost odgovornog rukovoditelja;
 - 2. opis sveobuhvatnih filozofija i načela operatora u pogledu sigurnosti, što se naziva sigurnosnom politikom;
 - 3. identificiranje opasnosti u pogledu zrakoplovne sigurnosti koje proizilaze iz aktivnosti operatora, njihovu ocjenu i upravljanje povezanim rizicima, uključujući preduzimanje mjera za ublažavanje rizika i provjeravanje njihove efektivnosti;
 - 4. održavanje osposobljenosti i stručnosti osoblja za obavljanje njihovih zadataka;
 - 5. dokumentaciju o svim ključnim procesima sistema upravljanja, uključujući proces upoznavanja osoblja s njihovim odgovornostima, i postupak za izmjenu te dokumentacije;
 - 6. funkciju praćenja usklađenosti operatora s relevantnim zahtjevima. Praćenje usklađenosti uključuje sistem povratnih informacija o nalazima koje se dostavljaju odgovornom rukovoditelju, kako bi se, prema potrebi, osiguralo efektivno sprovođenje korektivnih mjera; i
 - 7. bilo koje dodatne zahtjeve propisane u odgovarajućim poddjelovima ovog priloga ili drugih primjenjivih priloga.
- (b) Sistem upravljanja odgovara veličini operatora te prirodi i složenosti njegovih aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i povezane rizike svojstvene tim aktivnostima.

ORO.GEN.205 Ugovorene aktivnosti

- (a) Pri ugovaranju ili kupovini bilo kog dijela svojih aktivnosti, operator osigurava da je ugovorena ili kupljena usluga ili proizvod u skladu sa primjenjivim zahtjevima.
- (b) Kada certifikovani operator ili imatelj sertifikata operatora zrakoplova ugovara bilo koji dio svojih aktivnosti s organizacijom koja sama nije certifikovana ili ovlaštena za obavljanje takve aktivnosti u skladu sa ovim dijelom, organizacija s kojom je sklopljen ugovor radi na osnovu

odobrenja operatora. Organizacija koja sklapa ugovor osigurava da se nadležnom organu omogućiti pristup organizaciji s kojom je sklopljen ugovor, zbog utvrđivanja trajne usklađenosti s primjenjivim zahtjevima.

ORO.GEN.210 Zahtjevi u vezi s osobljem

- (a) Operator imenuje odgovornog rukovoditelja koji je ovlašten za osiguravanje da se sve aktivnosti mogu finansirati i obavljati u skladu sa primjenjivim zahtjevima. Odgovorni rukovoditelj je odgovoran za uspostavljanje i održavanje efektivnog sistema upravljanja.
- (b) Operator imenuje osobu ili grupu lica koja su odgovorna za osiguravanje da operator ostane usklađen s primjenjivim zahtjevima. To lice je, odnosno ta lica su, u krajnjoj liniji, odgovorna odgovornom rukovoditelju.
- (c) Operator mora imati dovoljno kvalificiranog osoblja, kako bi se planirani zadaci i aktivnosti obavljali u skladu sa primjenjivim zahtjevima.
- (d) Operator vodi odgovarajuću evidenciju o iskustvu, kvalificiranosti i osposobljenosti, kako bi dokazao usklađenost s tačkom (c).
- (e) Operator osigurava da je cjelokupno osoblje upoznato s pravilima i postupcima relevantnim za obavljanje njihovih zadataka.

ORO.GEN.215 Zahtjevi u pogledu opreme

Operator mora imati opremu koja mu omogućava obavljanje i upravljanje svim planiranim zadacima i aktivnostima u skladu sa primjenjivim zahtjevima.

ORO.GEN.220 Vođenje evidencije

- (a) Operator uspostavlja sistem vođenja evidencije koji omogućava odgovarajuće pohranjivanje i pouzdanu sljedljivost svih razvijenih aktivnosti, obuhvatajući posebno sve elemente navedene u stavu ORO.GEN.200.
- (b) Format evidencija određen je u postupcima operatora.
- (c) Evidencije se pohranjuju na način kojim se osigurava zaštita od oštećenja, izmjene ili krađe.

PODDIO AOC

CERTIFIKOVANJE OPERATORA ZRAKOPLOVA

ORO.AOC.100 Podnošenje zahtjeva za izdavanje sertifikata operatora zrakoplova

- (a) Ne dovodeći u pitanje Pravilnik o radnoj dozvoli i zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza ("Službeni glasnik BiH", broj 66/10), prije započinjanja obavljanja komercijalnih zračnih transportnih operacija, operator podnosi zahtjev za izdavanje i pribavlja sertifikata operatora zrakoplova (AOC), kog izdaje nadležni organ.
- (b) Operator dostavlja nadležnom organu sljedeće informacije:
 - 1. službeno ime podnosioca zahtjeva, te njegovo poslovno ime, adresu i adresu za primanje poštanskih pošiljki;
 - 2. opis predložene operacije, uključujući tip(ove) i broj zrakoplova kojim će upravljati;
 - 3. opis sistema upravljanja, uključujući organizacijsku strukturu;
 - 4. ime odgovornog rukovoditelja;
 - 5. imena imenovanih lica koja se zahtijevaju stavom ORO.AOC.135 tačkom (a) zajedno sa njihovim kvalifikacijama i iskustvom;
 - 6. primjerak operativnog priručnika koji se zahtijeva stavom ORO.MLR.100;
 - 7. izjavu da je podnositelj zahtjeva provjerio svu dokumentaciju koja se šalje nadležnom organu i utvrdio da je ona u skladu sa primjenjivim zahtjevima.
- (c) Podnositelji zahtjeva moraju nadležnom organu dokazati:

1. da ispunjavaju sve primjenjive zahtjeve Priloga IV Dodatka I Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) ovog priloga, te Priloga IV (Dio CAT) i Priloga V (Dio SPA) ovom pravilniku;
2. da svi zrakoplovi kojim upravlja imaju potvrdu o sposobnosti za zračni promet (CofA) u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ("Službeni glasnik BiH", broj 18/15); i
3. da su njegova organizacija i upravljanje primjereni i pravilno usklađeni s obimom i područjem operacije.

ORO.AOC.105 Operativne specifikacije i povlastice imatelja AOC

Povlastice operatora, uključujući one dodijeljene u skladu sa Prilogom V (Dio SPA), navode se u operativnim specifikacijama certifikata.

ORO.AOC.110 Sporazum o najmu

Bilo kakvo uzimanje u najam

- (a) Ne dovodeći u pitanje Pravilnik o radnoj dozvoli i zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza ("Službeni glasnik BiH", broj 66/10), svaki ugovor o najmu koji se odnosi na zrakoplov koji koristi operator certifikovan u skladu sa ovim dijelom, podliježe prethodnom odobrenju nadležnog organa.
- (b) Operator certifikovan u skladu sa ovim dijelom može unajmiti zrakoplov s posadom samo od operatora koji nije pod zabranom letenja u skladu sa Pravilnikom o uspostavljanju spiska zračnih prijevoznika Zajednice na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informiranju putnika u zračnom saobraćaju o identitetu zračnog prijevoznika koji izvodi let ("Službeni glasnik BiH", broj 14/11).

Uzimanje u najam zrakoplova s posadom

- (c) Podnositelj zahtjeva za odobrenje uzimanja u najam zrakoplova s posadom od operatora iz treće zemlje, dokazuje nadležnom organu:
 1. da operator iz treće zemlje ima valjan AOC, koji je izdat u skladu sa Aneksom 6 ICAO-a;
 2. da su standardi sigurnosti operatora iz treće zemlje, u pogledu kontinuirane plovidbenosti i letačkih operacija, jednaki primjenjivim zahtjevima utvrđenim u Pravilniku o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ("Službeni glasnik BiH", broj 44/14) i u ovom pravilniku; i
 3. da zrakoplov ima standardni certifikat o plovidbenosti (CofA), koji je izdat u skladu sa Aneksom 8 ICAO-a.

Uzimanje u najam zrakoplova bez posade

- (d) Podnositelj zahtjeva za odobrenje uzimanja u najam zrakoplova bez posade, koji je registriran u trećoj zemlji, dokazuje nadležnom organu:
 1. da je utvrđena operativna potreba koja se ne može ispuniti uzimanjem u najam zrakoplova registriranog u Bosni i Hercegovini;
 2. da trajanje unajmljivanja zrakoplova bez posade nije duže od sedam mjeseci u bilo kom periodu od 12 uzastopnih mjeseci; i
 3. da je osigurana usklađenost s primjenjivim zahtjevima Pravilnika o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj

certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ("Službeni glasnik BiH", broj 18/15) da je zrakoplov opremljen u skladu sa relevantnim odredbama Zakon o zrakoplovstvu, ovog pravilnika i drugim podzakonskim propisima u vezi operacija zrakoplova.

Davanje u najam zrakoplova bez posade

- (e) Operator certifikovan u skladu sa ovim dijelom, koji namjerava dati u najam jedan od svojih zrakoplova bez posade, podnosi zahtjev nadležnom organu za prethodno odobrenje. Uz zahtjev, prilaže se kopije planiranog ugovora o najmu ili opisa odrebi o najmu, osim finansijskih dogovora, te sva ostala relevantna dokumentacija.

Davanje u najam zrakoplova s posadom

- (f) Prije davanja u najam zrakoplova s posadom, operator certifikovan u skladu sa ovim dijelom obavještava o tome nadležni organ.

ORO.AOC.115 Sporazumi o letenju pod zajedničkom oznakom

- (a) Ne dovodeći u pitanje primjenjive sigurnosne zahtjeve u državama članicama Zajednice za operatore i zrakoplove iz trećih zemalja, operator certifikovan u skladu sa ovim dijelom može sklopiti sporazum o letenju pod zajedničkom oznakom s operatorom iz treće zemlje, tek nakon što je:
 1. provjerio usklađenost operatora treće zemlje s primjenjivim standardima ICAO-a; i
 2. nadležnom organu dostavio dokumentirane informacije, koje tom organu omogućavaju ispunjavanje zahtjeva iz stava ARO.OPS.105.
- (b) Pri sprovođenju sporazuma o letenju pod zajedničkom oznakom, operator prati i redovno ocjenjuje tekuću usklađenost operatora iz treće zemlje s primjenjivim standardima ICAO-a.
- (c) Operator certifikovan u skladu sa ovim dijelom ne smije prodavati i izdavati karte za let kojim leti operator iz treće zemlje kada je taj operator iz treće zemlje pod zabranom letenja u skladu sa Pravilnikom o uspostavljanju spiska zračnih prijevoznika Zajednice na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informiranju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji izvodi let ("Službeni glasnik BiH", broj 14/11) ili ne održava usklađenost s primjenjivim standardima ICAO-a.

ORO.AOC.120 Odobrenja za provođenje osposobljavanja kabinske posade i za izdavanje potvrda kabinske posade

- (a) Kada namjerava sprovoditi kurs osposobljavanja koji se zahtijeva u Prilogu V (Dio CC) Pravilnika o letačkom osoblju, operator podnosi zahtjev i pribavlja odobrenje koje izdaje nadležni organ. U tu svrhu, podnositelj zahtjeva dokazuje svoju usklađenost sa zahtjevima u pogledu provođenja i sadržaja kursa osposobljavanja, kako je utvrđeno u stavovima CC.TRA.215 i CC.TRA.220 tog priloga, te nadležnom organu dostavlja:
 1. datum planiranog početka obavljanja ove djelatnosti;
 2. lične podatke i podatke o kvalifikaciji instruktora, relevantne za elemente osposobljavanja koje će obavljati;
 3. ime(na) i adresu(-e) lokacije(-a) na kojoj(-ima) će se sprovoditi osposobljavanje;
 4. opis opreme, metoda osposobljavanja, priručnika i uređaja za vježbu koji će se upotrebljavati; i
 5. nastavni plan i povezane programe za kurs osposobljavanja.

- (b) Ako u skladu sa stavom ARA.CC.200 Priloga VI (Dio ARA) Pravilnika o letačkom osoblju, država članica odluči da se operatorima može odobriti izdavanje potvrda kabinskog osoblja, podnositelj zahtjeva, uz tačku (a):
1. dokazuje nadležnom organu:
 - i. da organizacija ima sposobnost i odgovornost za obavljanje ovog zadatka;
 - ii. da je osoblje koje sprovodi ispite odgovarajuće kvalificirano i nije u sukobu interesa; i
 2. dostavlja postupke i specificirane uvjete za:
 - i. provođenje ispita iz stava CC.TRA.220;
 - ii. izdavanje potvrda kabinskog osoblja; i
 - iii. dostavljanje nadležnom organu svih relevantnih informacija i dokumentacije povezanih s potvrdama koje će izdavati i njihovim imateljima, za potrebe vođenja evidencije, nadzora i mjera prisile od strane tog nadležnog organa.
- (c) Odobrenja iz tačaka (a) i (b) navode se u operativnim specifikacijama.

ORO.AOC.125 Nekomercijalne operacije zrakoplova navedene u operativnim specifikacijama, koje obavlja imatelj AOC -a

- (a) Nositelj AOC može obavljati nekomercijalne operacije zrakoplovom, koji se inače koristi za operacije komercijalnog zračnog prijevoza, a koje su navedene u operativnim specifikacijama njegovog AOC, pod uvjetom da operator:
1. detaljno opiše te operacije u operativnom priručniku, uključujući:
 - i. identifikaciju primjenjivih zahtjeva;
 - ii. jasnu identifikaciju bilo kojih razlika između operativnih postupaka koji se upotrebljavaju pri obavljanju komercijalnog zračnog prijevoza i nekomercijalnih operacija;
 - iii. načine kojim se osigurava da je sve osoblje uključeno u operaciju u potpunosti upoznato s povezanim postupcima;
 2. nadležnom organu dostavi utvrđene razlike između operativnih postupaka iz tačke (a) podtačke 1. podtačke ii. radi prethodnog odobrenja.
- (b) Nositelj AOC, koji sprovodi operacije iz tačke (a), ne mora dostaviti izjavu u skladu sa ovim dijelom.

ORO.AOC.130 Praćenje podataka o letu - avioni

- (a) Operator uspostavlja i održava sistem za praćenje podataka o letu za avione s najvećom certifikovanom masom pri uzlijetanju većom od 27 000 kg, koji je uključen u njegov sistem upravljanja.
- (b) Sistem za praćenje podataka o letu ne koristi se za kažnjavanje, te sadrži odgovarajuće zaštitne mehanizme za zaštitu identiteta izvora podataka.

ORO.AOC.135 Zahtjevi u pogledu osoblja

- (a) U skladu sa stavom ORO.GEN.210 tačkom (b), operator imenuje lica odgovorna za upravljanje i nadzor na sljedećim područjima:
1. letačke operacije;
 2. osposobljavanje posade;
 3. zemaljske operacije; i
 4. kontinuirana plovidbenost u skladu sa Pravilnikom o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ("Službeni glasnik BiH", broj 44/14).
- (b) Primjerenost i stručnost osoblja
1. Operator zapošljava dovoljno osoblja za planirane zemaljske i letačke operacije.

2. Sve osoblje koje je dodijeljeno za zemaljske i letačke operacije ili je direktno uključeno u njih, mora:
- i. biti pravilno osposobljeno;
 - ii. dokazati svoje sposobnosti za obavljanje zadataka koji su im dodijeljeni; i
 - iii. biti svjesno svojih odgovornosti i odnosa svojih zadataka s operacijom kao cjelinom.
- (c) Nadzor osoblja
1. Operator imenuje dovoljan broj nadzornika osoblja, uzimajući u obzir strukturu organizacije operatora i broj zaposlenog osoblja.
 2. Utvrđuju se zadaci i odgovornosti tih nadzornika, te se organizuje sve drugo što je potrebno kako bi se osiguralo da mogu ispunjavati svoje nadzorne odgovornosti.
 3. Nadzor članova posade i osoblja uključenih u operaciju obavljaju lica s odgovarajućim iskustvom i vještinama kako bi se osiguralo postizanje standarda navedenih u operativnom priručniku.

ORO.AOC.140 Zahtjevi u pogledu opreme

U skladu sa stavom ORO.GEN.215, operator:

- (a) upotrebljava odgovarajuću opremu za zemaljsko opsluživanje, kako bi osigurao sigurno opsluživanje svojih letova;
- (b) organizuje sredstva za operativnu podršku u glavnoj operativnoj bazi, koja su primjerena za područje i vrstu operacije; i
- (c) osigurava da je raspoloživi radni prostor u svakoj operativnoj bazi dovoljan za osoblje čije aktivnosti mogu uticati na sigurnost letačkih operacija. Treba uzeti u obzir potrebe zemaljskog osoblja, osoblja nadležnog za operativnu kontrolu, pohranjivanje i prikazivanje bitnih evidencija i potrebe posade pri planiranju leta.

ORO.AOC.150 Zahtjevi u pogledu dokumentacije

- (a) Operator organizuje izradu priručnika i bilo koje druge potrebne dokumentacije i s njima povezanih izmjena.
- (b) Operator je sposoban distribuirati operativna uputstva i druge informacije bez odlaganja.

PODODJELJAK DEC

IZJAVA

ORO.DEC.100 Izjava

Operator kompleksnog zrakoplova na motorni pogon koji obavlja nekomercijalne operacije ili nekomercijalne specijalizirane operacije, te komercijalni specijalizirani operator mora:

- (a) u obrascu sadržanom u Dodatku I ovom Prilogu dostaviti nadležnom organu sve relevantne informacije prije započinjanja operacija;
- (b) dostaviti nadležnom organu spisak korištenih drugih postupaka usklađivanja;
- (c) održavati usklađenost s primjenjivim zahtjevima i informacijama sadržanima u izjavi;
- (d) izmijenjenom izjavom, u obrascu sadržanom u Dodatku I ovom Prilogu, odmah obavijestiti nadležni organ o svim promjenama u svojoj izjavi ili postupcima usklađivanja kojim se koristi; i
- (e) obavijestiti nadležni organ kada prestane s operacijama.

PODODJELJAK SPO

KOMERCIJALNE SPECIJALIZIRANE OPERACIJE

ORO.SPO.100 Zajednički zahtjevi za komercijalne specijalizirane operatore

- (a) Komercijalni specijalizirani operator uz stav ORO.DEC.100 usklađuje se i sa stavovima ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 i ORO.AOC.150.

- (b) Zrakoplov ima potvrdu o sposobnosti za zračni promet (CofA) u skladu sa Pravilnikom o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ("Službeni glasnik BiH", broj 44/14) ili je u zakupu u skladu sa tačkom (c);
- (c) Komercijalni specijalizirani operator dobiva prethodno odobrenje nadležnog organa i usklađuje se sa sljedećim uvjetima u slučaju:
 1. zakupa zrakoplova operatora iz treće zemlje s posadom:
 - i. standardi sigurnosti operatora iz treće zemlje u pogledu kontinuirane plovidbenosti i letačkih operacija jednaki su primjenjivim zahtjevima utvrđenim u Pravilniku o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, i odobravanju organizacija i osoblja koje se bavi ovim poslovima ("Službeni glasnik BiH", broj 44/14) i ovom pravilniku;
 - ii. zrakoplov operatora iz treće zemlje ima potvrdu o sposobnosti za zračni promet (CofA) izdatu u skladu sa Prilogom 8. ICAO-a;
 - iii. trajanje unajmljivanja zrakoplova s posadom nije duže od sedam mjeseci u bilo kom periodu od 12 uzastopnih mjeseci; ili
 2. najma zrakoplova bez posade registrirane u trećoj zemlji:
 - i. utvrđena je operativna potreba koja se ne može ispuniti uzimanjem u najam zrakoplova registriranog u u Bosni i Hercegovini;
 - ii. trajanje najma zrakoplova bez posade nije duže od sedam mjeseci u bilo kom periodu od 12 uzastopnih mjeseci;
 - iii. osigurana je usklađenost s primjenjivim zahtjevima Pravilniku o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ("Službeni glasnik BiH", broj 44/14);
 - iv. zrakoplov je opremljen u skladu sa Prilogom VIII (Dio SPO).

ORO.SPO.110 Ovlaštenje visokorizičnih komercijalnih specijaliziranih operacija

- (a) Operator komercijalnih specijaliziranih operacija podnosi zahtjev i dobija ovlaštenje koje izdaje nadležni organ operatora prije započinjanja visokorizične komercijalne specijalizirane operacije:
 1. koja se izvršava nad područjem gdje u slučaju nužde postoji vjerovatnoća dovođenja u opasnost sigurnosti trećih lica na zemlji; ili
 2. koja, ako tako utvrdi nadležni organ, mjera gdje se operacija obavlja, zbog svoje specifične prirode i lokalnog okruženja na kom se sprovodi, predstavlja visok rizik, posebno za treće strane na zemlji.
- (b) Operator dostavlja nadležnom organu sljedeće informacije:
 1. službeno ime podnosioca zahtjeva, te njegovo poslovno ime, adresu i adresu za primanje poštanskih pošiljki;
 2. opis sistema upravljanja, uključujući organizacijsku strukturu;
 3. opis predložene operacije, uključujući tip(ove) i broj zrakoplova kojim će upravljati;
 4. dokumentacija procjene rizika i povezani standardni operativni postupci zahtijevani stavom SPO.OP.230;

- 5. izjava da je podnositelj zahtjeva provjerio svu dokumentaciju koja se šalje nadležnom organu i utvrdio da je ona u skladu sa primjenjivim zahtjevima.
- (c) Zahtjev za izdavanje ovlaštenja ili njegove izmjene podnosi se u obliku i na način koji odredi nadležni organ, uzimajući u obzir primjenjive zahtjeve Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenih pravila.

ORO.SPO.115 Izmjene

- (a) Za svaku izmjenu koja utiče na raspon ovlaštenja ili ovlaštenih operacija potrebno je prethodno odobrenje nadležnog organa. Za svaku promjenu koja nije pokrivena početnom procjenom rizika, nadležnom je organu potrebno predati izmijenjenu procjenu rizika i standardne operativne postupke.
- (b) Zahtjev za odobrenje ili izmjenu podnosi se prije provođenja bilo kakve takve promjene, kako bi nadležni organ mogao utvrditi trajnu usklađenost s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima i, prema potrebi, izmijeniti ovlaštenje. Operator dostavlja nadležnom organu svu odgovarajuću dokumentaciju.
- (c) Promjena se sprovodi tek nakon prijema formalnog odobrenja nadležnog organa u skladu sa stavom ARO.OPS.150.
- (d) Tokom takvih promjena, operator djeluje u skladu sa uvjetima koje, prema potrebi, propisuje nadležni organ.

ORO.SPO.120 Trajna valjanost

- (a) Operator koji posjeduje ovlaštenje za specijalizirane operacije pridržava se obima i povlastica određenih u ovlaštenju.
- (b) Ovlaštenje operatora ostaje valjano ako:
 1. operator ispunjava relevantne zahtjeve Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenih pravila, uzimajući u obzir odredbe o postupanju s nalazima, kako je navedeno u stavu ORO.GEN.150;
 2. se nadležnom organu odobri pristup operatoru kako je određeno u stavu ORO.GEN.140, kako bi utvrdio trajnu usklađenost s relevantnim zahtjevima Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i njenih provedbenih pravila;
 3. ovlaštenje nije bilo otkazano ili ukinuto.
- (c) Nakon opoziva ili ukidanja, ovlaštenje se bez odlaganja vraća nadležnom organu.

PODDIO MLR

PRIRUČNICI, DNEVNICI I EVIDENCIJE

ORO.MLR.100 Operativni priručnik - uopšteno

- (a) Operator izrađuje operativni priručnik (OM) kako je navedeno u tački 8.b Priloga IV Dodatka 1. Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10).
- (b) Sadržaj operativnog priručnika odražava zahtjeve određene u ovom prilogu, Prilogu IV (Dio CAT), Prilogu V (Dio SPA), Prilogu VI (Dio NCC) i Prilogu VIII (Dio SPO) prema potrebi, i nije u suprotnosti s uvjetima sadržanim u operativnim specifikacijama certifikata operatora

- zrakoplova, ovlaštenja SPO ili deklaracije i spiska specifičnih odobrenja, prema potrebi.
- (c) OM se može izdati u odvojenim dijelovima.
 - (d) Svo operativno osoblje mora imati lak pristup dijelovima OM-a koji se odnose na njihove zadatke.
 - (e) OM se održava ažurnim. Svo osoblje mora biti upoznato s promjenama koje se odnose na njihove zadatke.
 - (f) Svaki član posade dobiva svoj vlastiti primjerak relevantnih dijelova OM-a koji se odnose na njegove zadatke. Svako lice koje je dobilo OM, ili njegove odgovarajuće dijelove, odgovorno je za održavanje svog primjerka ažurnim u pogledu izmjena ili revizija dobijenih od operatora.
 - (g) Za imatelje AOC:
 1. u pogledu izmjena o kojim se u skladu sa stavom ORO.GEN.115 tačkom (b) i stavom ORO.GEN.130 tačkom (c) mora obavijestiti nadležni organ, operator dostavlja nadležnom organu planirane izmjene prije datuma njihovog stupanja na snagu; i
 2. u pogledu izmjena postupaka povezanih s elementima za koje je u skladu sa stavom ORO.GEN.130 potrebno prethodno odobrenje, odobrenje se mora pribaviti prije nego što izmjene stupe na snagu.
 - (g1) Za imatelje ovlaštenja SPO za svaku izmjenu povezanu s ovlaštenim standardnim operativnim postupcima potrebno je dobiti prethodno odobrenje prije nego što izmjene stupe na snagu.
 - (h) Bez obzira na tačku (g) i (g1), kada su u interesu sigurnosti potrebne trenutne izmjene ili revizije, one se mogu objaviti i primijeniti odmah, pod uvjetom da je podnešen zahtjev za bilo koje zahtijevano odobrenje.
 - (i) Operator uključuje sve izmjene i revizije koje zahtijeva nadležni organ.
 - (j) Operator osigurava da se u OM-u pravilno odraze informacije uzete iz odobrenih dokumenata i sve njihove izmjene. To ne sprječava operatora da u OM-u objavi konzervativnije podatke i postupke.
 - (k) Operator osigurava da svo osoblje razumije jezik na kom su napisani oni dijelovi OM-a koji se odnose na njihove zadatke i odgovornosti. Sadržaj OM-a oblikovan je tako da ga se može koristiti bez poteškoća uz uvažavanje ljudskih faktora.

ORO.MLR.101 Operativni priručnik – struktura za letove komercijalnog zračnog prometa

Osim kod operacija avionima uzgonjenim jednim elisnim motorom s MOPSC do 5 ili nekompleksnih helikoptera s jednim motorom s MOPSC do 5 koji polijeću i slijeću na istom aerodromu ili operativnoj površini prema pravilima vizuelnog letenja danju i operacija s jedrilicama i balonima, glavna struktura operativnog priručnika je sljedeća:

- (a) dio A: Uopšteno/osnovno, sadrži sve operativne politike, uputstva i postupke koji nisu povezani s tipom zrakoplova;
- (b) dio B: Operativni aspekti zrakoplova, sadrži sva uputstva i postupke koji su povezani s tipom zrakoplova, uzimajući u obzir razlike između tipova/klasa, varijanti ili pojedinačnih zrakoplova koje upotrebljava operator;
- (c) dio C: Operacije komercijalnog zračnog prijevoza, sadrži uputstva i informacije o ruti/ulozi/području i aerodromu/operativnoj površini;
- (d) dio D: Osposobljavanje, sadrži sva uputstva u pogledu osposobljavanja osoblja, koje je potrebno za sigurnu operaciju.

ORO.MLR.105 Lista minimalne opreme

- (a) Lista minimalne opreme (LMO) utvrđuje se kako je navedeno u Prilogu IV tački 8.a.3. Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i

nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) na osnovu odgovarajuće glavne liste minimalne opreme (GLMO), kako je definirano u podacima utvrđenim u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ("Službeni glasnik BiH", broj 18/15). Ako GLMO nije utvrđen u sklopu podataka o operativnoj podobnosti, LMO se može zasnivati na odgovarajućem GLMO-u koji je prihvatila država operatora ili registra, prema potrebi.

- (b) LMO i bilo koje njene izmjene odobrava nadležni organ.
- (c) Operator izmjenjuje LMO nakon svake primjenjive promjene GLMO-a u prihvatljivom roku.
- (d) Osim spiska elemenata, LMO sadrži:
 1. preambulu, koja uključuje smjernice i definicije za letačku posadu i osoblje koje radi na održavanju, koji upotrebljavaju LMO;
 2. status revizije GLMO-a na kom se zasniva LMO i status revizije LMO-a;
 3. područje, obim i svrhu LMO-a.
- (e) Operator:
 1. određuje periode za popravak svakog neispravnog instrumenta, elementa opreme ili funkcije navedenih u LMO-u. Period za popravak iz LMO-a ne smije biti manje ograničavajući od odgovarajućeg perioda za popravak iz GLMO-a;
 2. utvrđuje efektivan program za popravak;
 3. leti zrakoplovom tek nakon isteka perioda za popravak navedenog u LMO-u, kada:
 - i. je kvar otklonjen; ili
 - ii. je period za popravak produžen u skladu sa tačkom (f).
- (f) Podložno odobrenju nadležnog organa, operator može koristiti postupak za jednokratno produženje perioda za popravak kategorije B, C i D, pod uvjetom:
 1. da je produženje perioda za popravak unutar obima GLMO-a za taj tip zrakoplova;
 2. da je najveće produženje perioda za popravak jednako trajanju perioda za popravak navedenom u LMO-u;
 3. da se produženje perioda za popravak ne koristi kao uobičajeni način za popravak elementa LMO-a, nego se koristi samo kada su popravak spriječili događaji koji su izvan dometa kontrole operatora;
 4. da je operator izradio opis posebnih zadataka i odgovornosti za nadzor produženja;
 5. da se nadležni organ obavještava o svakom produženju primjenjivog perioda za popravak; i
 6. da je utvrđen plan za otklanjanje kvara što je prije moguće.
- (g) Operator uspostavlja operativne postupke i postupke održavanja iz LMO-a, uzimajući u obzir operativne postupke i postupke održavanja iz GLMO-a. Ti postupci su dio operatorovih priručnika ili LMO-a.
- (h) Operator mijenja operativne postupke i postupke održavanja iz LMO-a nakon bilo koje primjenjive promjene operativnih postupaka i postupaka održavanja iz GLMO-a.
- (i) Ako nije drugačije navedeno u LMO-u, operator obavlja:
 1. operativne postupke iz LMO-a kada planira i/ili obavlja operacije s neispravnim elementom navedenim u spisku; i
 2. postupke održavanja iz LMO-a prije obavljanja operacija s neispravnim elementom navedenim u spisku.

- (j) Podložno posebnom odobrenju nadležnog organa za svaki pojedinačni slučaj, operator može letjeti zrakoplovom s neispravnim instrumentima, elementima opreme ili funkcijama izvan ograničenja LMO-a, ali unutar ograničenja GLMO-a, pod uvjetom:
1. da su dotični instrumenti, elementi opreme ili funkcije unutar obima GLMO-a, kako je određen u tački (a);
 2. da se odobrenje ne koristi kao uobičajeni način obavljanja operacija izvan ograničenja odobrenog LMO-a, nego se koristi samo kada su usklađenost s LMO-om spriječili događaji koji su izvan dometa kontrole operatora;
 3. da je operator izradio opis posebnih zadataka i odgovornosti za kontrolu operacije zrakoplova na osnovu takvog odobrenja; i
 4. da je utvrđen plan za najbrže moguće popravljjanje neispravnih instrumenata, elemenata opreme ili funkcija, ili za vraćanje operacije zrakoplova u okvire LMO-a.

ORO.MLR.110 Dnevnik leta

Podaci o zrakoplovu, njegovoj posadi i svakom putovanju čuvaju se za svaki let ili niz letova u obliku dnevnika leta, ili odgovarajućeg dokumenta.

ORO.MLR.115 Vođenje evidencija

- (a) Sljedeće evidencije čuvaju se najmanje pet godina.
1. kod operatora komercijalnog zračnog prijevoza, evidencije o aktivnostima iz stava ORO.GEN.200;
 2. za prijavljene operacije, kopija izjave operatora, pojedinosti dobijenih odobrenja i operativni priručnik;
 3. za imatelje ovlaštenja SPO, uz tačku (a) tačku 2, evidencije povezane s procjenom rizika provedenom u skladu sa stavom SPO.OP.230 i povezanim standardnim operativnim postupcima.
- (b) Sljedeće informacije, koje se upotrebljavaju za pripremu i obavljanje leta, te povezani izvještaji, čuvaju se tri mjeseca:
1. operativni plan leta, prema potrebi;
 2. obavještenja zrakoplovnom osoblju (NOTAM) i dokumentacija usluge zrakoplovnog informiranja (AIS) koji su specifični za rutu, ako ih priprema operator;
 3. dokumentacija o masi i ravnoteži;
 4. obavještenja o posebnom teretu, uključujući pisane informacije vodi zrakoplova/glavnom pilotu o opasnim robama ako je primjenjivo;
 5. dnevnik leta ili odgovarajući dokument; i
 6. izvještaj(-i) o letu, namijenjen(-i) za evidentiranje podataka o bilo kakvom događaju, za koji vođa zrakoplova/vođa zrakoplova smatra da je o njemu potrebno podnijeti izvještaj ili ga evidentirati.
- (c) Evidencije o osoblju čuvaju se tokom niže navedenih perioda:

Licenca letačke posade i potvrda kabinske posade	Sve dok član posade obavlja povlastice iz licence ili potvrde za operatora zrakoplova
Osposobljavanje, provjeravanje i kvalifikacije člana posade	3 godine
Evidencija o skorašnjem iskustvu člana posade	15 mjeseci
Stručnost člana posade za rutu, aerodrom/zadatak i područje	3 godine
Osposobljavanje u pogledu opasnih roba, prema potrebi	3 godine
Evidencija o osposobljavanju/kvalifikaciji drugog osoblja za koje se zahtijeva program osposobljavanja	Evidencija o posljednja dva osposobljavanja

(d) Operator:

1. vodi evidencije o svim osposobljavanjima, provjerama i kvalifikacijama svakog člana posade, kako je propisano u dijelu ORO; i
 2. na zahtjev, stavlja takve evidencije na raspolaganje dotičnom članu posade.
- (e) Operator čuva informacije upotrijebljene za pripremu i obavljanje leta i evidencije o osposobljavanju osoblja, čak i kada prestane biti operator tog zrakoplova ili poslodavac tog člana posade, pod uvjetom da je to unutar rokova propisanih u tački (c).
- (f) Ako član posade postane član posade drugog operatora, operator stavlja evidencije o tom članu posade na raspolaganje novom operatoru, pod uvjetom da je to unutar rokova propisanih u tački (c).

PODDIO SEC

ZAŠTITA

ORO.SEC.100 Zaštita kabine letačke posade – avioni

- (a) U avionu u kojim je kabina letačke posade opremljena vratima, mora postojati mogućnost da se ta vrata zaključaju, te mora postojati način na koji kabinska posada može obavijestiti letačku posadu u slučaju sumnjive aktivnosti ili o narušavanju zaštite u kabini.
- (b) Svi putnički avioni s najvećom certifikovanom masom pri uzlijetanju većom od 45 500 kg ili s MOPSC-om većim od 60, kojim se obavlja komercijalni prijevoz putnika, moraju biti opremljeni odobrenim vratima na kabini letačke posade koja se mogu zaključati i otključati sa svakog pilotskog mjesta, a namijenjena su za ispunjavanje primjenjivih zahtjeva u pogledu plovidbenosti.
- (c) U svim avionima koji su opremljeni vratima na kabini letačke posade u skladu sa tačkom (b):
1. ta se vrata zatvaraju prije početka rada motora za uzlijetanje i zaključavaju se kada to zahtijevaju postupci sigurnosti ili vođa zrakoplova sve dok se motori nakon slijetanja ne ugase, osim ako se smatra potrebnim da ovlaštena lica uđu ili izađu u skladu sa nacionalnim programom sigurnosti civilnog zrakoplovstva; i
 2. omogućen je način praćenja cijelog područja oko vrata izvan pilotske kabine sa svakog pilotskog sjedišta, kako bi se identificirala lica koja zatraže ulaz i kako bi se otkrilo sumnjivo ponašanje ili potencijalna prijetnja.

ORO.SEC.105 Zaštita kabine letačke posade – helikopteri

Ako su u helikopteru, koji se upotrebljava za prijevoz putnika, ugrađena vrata na kabini letačke posade, mora postojati mogućnost zaključavanja tih vrata s unutrašnje strane pilotske kabine, kako bi se spriječio neovlašteni pristup.

PODDIO FC

LETAČKA POSADA

ORO.FC.005 Obim

U ovom se dijelu utvrđuju zahtjevi koje mora ispuniti operator u pogledu osposobljavanja letačke posade, iskustva i kvalifikacije, te uključuje:

- (a) ODJELJAK 1. naznačava zajedničke zahtjeve primje-njive i na nekomercijalne operacije kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon i sve komercijalne operacije;
- (b) ODJELJAK 2. označava dodatne zahtjeve primjenjive na operacije komercijalnog zračnog prijevoza, uz izuzetak:
1. operacija komercijalnog zračnog prijevoza jedrilicama ili balonima; ili
 2. operacije komercijalnog zračnog prijevoza putnika koje se sprovode prema pravilima vizuelnog letenja danju i polijeću i slijeću na istom aerodromu ili

operativnoj površini i unutar lokalnog područja koje je naznačio nadležni organ, sa:

- avionima uzgornjenim jednim elisnim motorom s najvišom dopuštenom masom pri uzlijetanju preko 5 700 kg ili manjom i MOPSC do 5, ili
- helikopterima koji nisu složeni helikopteri na motorni pogon, s jednim motorom i MOPSC do 5.

- (c) ODJELJAK 3. Označava dodatne zahtjeve za komercijalne specijalizirane operacije i one na koje se upućuje u tački (b) tački 1. i 2.

ODJELJAK 1.

Zajednički uvjeti

ORO.FC.100 Sastav letačke posade

- (a) Sastav letačke posade i broj članova letačke posade na mjestima određenim za letačku posadu ne smije biti manji od minimuma navedenog u letačkom priručniku zrakoplova ili operativnim ograničenjima propisanim za zrakoplov.
- (b) Letačka posada uključuje dodatne članove letačke posade kada je to potrebno radi vrste operacije i ne smije se smanjiti ispod broja navedenog u operativnom priručniku.
- (c) Svi članovi letačke posade moraju imati licencu i ovlaštenja, koji su izdati ili prihvaćeni u skladu sa Pravilnikom o letačkom osoblju i koji su primjereni zadacima koji su im dodijeljeni.
- (d) Člana letačke posade može tokom leta, na njegovim zadacima na komandama zrakoplova, zamijeniti drugi odgovarajuće kvalificirani član letačke posade.
- (e) Pri angažovanju usluga članova letačke posade, koji su samostalni radnici ili rade na osnovu ugovora o djelimičnom radnom vremenu, operator provjerava jesu li ispunjeni svi primjenjivi zahtjevi ovog poddjela i odgovarajućih elemenata Priloga I (Dio FCL) Pravilnika o letačkom osoblju ("Službeni glasnik BiH", broj 67/16), uključujući zahtjeve u pogledu skorašnjeg iskustva, uzimajući u obzir sve usluge koje je takav član letačke posade davao drugom operatoru (drugim operatorima), kako bi, posebno, utvrdio:
 - 1. ukupan broj tipova ili varijanti zrakoplova kojim je letio; i
 - 2. primjenjiva ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti, te zahtjeve u pogledu odmora.

ORO.FC.105 Imenovanje za glavnog pilota/vođu zrakoplova

- (a) U skladu sa tačkom 8.e Priloga IV Dodatka 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10), jednog od pilota u letačkoj posadi, koji je u skladu sa Prilogom I (Dio FCL) Pravilnika o letačkom osoblju kvalificiran za glavnog pilota, operator imenuje za glavnog pilota ili, za letove komercijalnog zračnog prometa, za vođu zrakoplova.
- (b) Operator imenuje člana letačke posade za glavnog pilota/vođu zrakoplova samo ako ima:
 - 1. najmanje onaj nivo iskustva koji je naveden u operativnom priručniku;
 - 2. odgovarajuće poznavanje rute ili područja kojim se leti, te aerodroma, uključujući alternativne aerodrome, opreme i postupaka koji se koriste;
 - 3. završen kurs operatora za vođu zrakoplova, u slučaju operacija s višečlanom posadom, ako se unapređuje s kopilota na glavnog pilota/vođu zrakoplova.
- (c) U slučaju komercijalnih operacija avionima i helikopterima, glavni pilot/vođa zrakoplova ili pilot na kog se može prenijeti vođenje leta, morao je proći kurs početnog

upoznavanja s rutom ili područjem kojim će letjeti, te s aerodromima, opremom i postupcima koji će se koristiti. Ovo poznavanje rute/područja i aerodroma održava se tako da se tom rutom ili područjem ili aerodromom leti najmanje jedanput tokom perioda od 12 mjeseci.

- (d) Tačka (c) ne primjenjuje se u slučaju:

- 1. aviona klase performanse B koji se koriste za dnevne operacije komercijalnog zračnog prijevoza prema pravilima VFR-a danju; i
- 2. Operacije komercijalnog zračnog prijevoza putnika koje se sprovode danju po VFR-u, koje polijeću i slijeću na istom aerodromu ili operativnoj površini unutar lokalnog područja koje je odredio nadležni organ helikopterima koji nisu kompleksni helikopteri na motorni pogon, s jednim motorom, s najvećim brojem putničkih sjedišta od 5.

ORO.FC.110 Inženjer leta

Kada je projektom aviona predviđeno posebno mjesto za inženjera leta, letačka posada uključuje jednog člana posade koji je odgovarajuće kvalificiran u skladu sa primjenjivim pravilima.

ORO.FC.115 Osposobljavanje za upravljanje posadom (CRM)

- (a) Prije obavljanja operacija, član letačke posade završava osposobljavanje iz područja CRM-a, primjereno njegovoj ulozi, kako je navedeno u operativnom priručniku.
- (b) Elementi osposobljavanja iz područja CRM-a uključeni su u osposobljavanje i periodično osposobljavanje za tip ili klasu zrakoplova, kao i u kurs za vođu zrakoplova.

ORO.FC.120 Konverziono osposobljavanje koje sprovodi operator

- (a) U slučaju avionskih ili helikopterskih operacija, član letačke posade, prije nego što počne obavljati linijske letove bez nadzora, završava konverziono osposobljavanje koje sprovodi operator:
 - 1. kada prelazi na zrakoplov za koji se zahtijeva novo ovlaštenje za tip ili klasu;
 - 2. kada se zaposli kod operatora.
- (b) Konverziono osposobljavanje, koje sprovodi operator, uključuje osposobljavanje na opremi koja je ugrađena u zrakoplov, kako je primjereno ulozi člana letačke posade.

ORO.FC.125 Osposobljavanje u pogledu razlika i osposobljavanje u svrhu upoznavanja

- (a) Članovi letačke posade završavaju osposobljavanje u pogledu razlika ili osposobljavanje u svrhu upoznavanja kada se to zahtijeva Prilogom I (Dio FCL) Pravilnika o letačkom osoblju i kada se mijenjaju oprema ili postupci za koje se zahtijeva dodatno znanje o tipovima ili varijantama kojim se trenutno leti.
- (b) U operativnom priručniku se navodi, kada je potrebno takvo osposobljavanje u pogledu razlika ili osposobljavanje, u svrhu upoznavanja.

ORO.FC.130 Periodično osposobljavanje i provjeravanje

- (a) Svaki član letačke posade pohađa godišnje periodično osposobljavanje koje se obavlja tokom leta i na tlu, primjereno tipu ili varijanti zrakoplova kojim leti, uključujući osposobljavanje u pogledu smještaja i upotrebe sve opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme koja se nosi u zrakoplovu.
- (b) Svaki se član letačke posade periodično provjerava, kako bi pokazao svoju stručnost u obavljanju uobičajenih, neuobičajenih i hitnih postupaka.

ORO.FC.135. Kvalifikacija pilota za letenje s bilo kog pilotskog sjedišta

Članovi letačke posade kojim se može dodijeliti letenje s bilo kog pilotskog sjedišta, završavaju odgovarajuće osposobljavanje i provjeru, kako je navedeno u operativnom priručniku.

ORO.FC.140 Letenje na više od jednog tipa ili varijante

- (a) Članovi letačke posade koji lete većim brojem tipova ili varijanti zrakoplova moraju ispunjavati zahtjeve propisane u ovom pododjeljku za svaki tip ili varijantu osim ako su u obaveznom dijelu podataka o operativnoj podobnosti za odgovarajuće tipove ili varijante utvrđenih u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ("Službeni glasnik BiH", broj 18/15) predviđena određena odobrenja u vezi sa zahtjevima u pogledu osposobljavanja, provjere i nedavnog iskustva.
- (b) Odgovarajući postupci i/ili operativna ograničenja za bilo koju operaciju na više od jednog tipa ili varijante zrakoplova, navedeni su u operativnom priručniku.

ORO.FC.145 Osposobljavanje

- (a) Cjelokupno osposobljavanje koje se zahtijeva u ovom poddjelu, obavlja se:
 - 1. u skladu sa programima osposobljavanja i nastavnim planovima koje određuje operator u operativnom priručniku;
 - 2. od strane odgovarajuće kvalificiranog osoblja. U slučaju osposobljavanja i provjeravanja tokom leta ili na simulatoru leta, osoblje koje sprovodi osposobljavanje i provjere, kvalificirano je u skladu sa Prilogom I (Dio FCL) Pravilnika o letačkom osoblju.
- (b) Pri uspostavljanju programa i nastavnih planova osposobljavanja operator uvrštava relevantne elemente definisane u obaveznom dijelu podataka o operativnoj podobnosti utvrđenih u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ("Službeni glasnik BiH", broj 18/15)
- (c) U slučaju operacija komercijalnog zračnog prijevoza, programe osposobljavanja i provjeravanja, uključujući nastavne planove i upotrebu pojedinačnih simulatora leta za osposobljavanje odobrava nadležni organ.
- (d) FSTD mora u najvećoj mogućoj mjeri biti replika zrakoplova operatora. Razlike između FSTD-a i zrakoplova opisuju se i rješavaju kroz informiranje ili osposobljavanje, prema potrebi.
- (e) Operator uspostavlja sistem za odgovarajuće praćenje promjena FSTD-a i za osiguravanje da te promjene ne utiču na primjerenost programa osposobljavanja.

ODJELJAK 2.

Dodatni uvjeti za letove komercijalnog zračnog prometa

ORO.FC.200 Sastav letačke posade

- (a) U bilo kojoj letačkoj posadi može biti samo jedan član letačke posade bez iskustva.
- (b) Vođa zrakoplova može prenijeti vođenje leta na drugog pilota koji je odgovarajuće kvalificiran u skladu sa Prilogom I (Dio FCL) Pravilnika o letačkom osoblju, pod uvjetom da su ispunjeni zahtjevi iz stava ORO.FC.105 tačke (b) podtačka 1. i 2. i tačke (c).
- (c) Posebni zahtjevi za avionske operacije prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR) ili tokom noći.

- 1. Za sve turbo-elisne avione s konfiguracijom najvećeg operativnog broja putničkih sjedišta (MOPSC) većim od devet i za sve turbomlazne avione letačka se posada sastoji od najmanje dva pilota.
- 2. Avionima osim onih iz tačke (c) podtačke 1. leti posada koja se sastoji od najmanje dva pilota, osim ako su ispunjeni zahtjevi iz stava ORO.FC.202, u kom slučaju njima može letjeti jedan pilot.
- (d) Posebni zahtjevi za helikopterske operacije.
 - 1. Za sve operacije helikoptera s MOPSC-om većim od 19 i za operacije helikoptera s MOPSC-om većim od 9 prema IFR-u:
 - i. najmanja letačka posada sastoji se od dva pilota;
 - ii. vođa zrakoplova ima dozvolu transportnog pilota (za helikopter) (ATPL(H)) s ovlaštenjem za instrumentalno letenje, koja je izdata u skladu sa Prilogom I (Dio FCL) Pravilnika o letačkom osoblju ("Službeni glasnik BiH", broj 67/16).
 - 2. Operacijama koje nisu obuhvaćene tačkom (d) podtačkom 1. može letjeti jedan pilot prema IFR-a ili tokom noći pod uvjetom da su ispunjeni zahtjevi iz stava ORO.FC.202.

ORO.FC.201 Odmor članova letačke posade tokom leta

- (a) Vođa zrakoplova može prenijeti vođenje leta:
 - 1. na drugog kvalificiranog vođu zrakoplova; ili
 - 2. samo za operacije iznad nivoa leta (FL) 200, na pilota koji ima najmanje sljedeće kvalifikacije:
 - i. ATPL;
 - ii. konverziono osposobljavanje i provjeravanje, uključujući osposobljavanje za ovlaštenje za tip, u skladu sa stavom ORO.FC.220;
 - iii. sva periodična osposobljavanja i provjeravanja u skladu sa stavovima ORO.FC.230 i ORO.FC.240;
 - iv. stručnost za rutu/područje i aerodrom u skladu sa stavom ORO.FC.105.
- (b) Kopilota može zamijeniti:
 - 1. drugi odgovarajuće kvalificirani pilot;
 - 2. samo za operacije iznad nivoa leta (FL) 200, zamjenski kopilot za zamjenu tokom leta, koji ima najmanje sljedeće kvalifikacije:
 - i. važeća dozvola profesionalnog pilota (CPL) s ovlaštenjem za instrumentalno letenje;
 - ii. konverziono osposobljavanje i provjeravanje, uključujući osposobljavanje za ovlaštenje za tip, u skladu sa stavom ORO.FC.220, osim zahtjeva za osposobljavanje za uzlijetanje i slijetanje;
 - iii. periodična osposobljavanja i provjeravanja u skladu sa stavom ORO.FC.230, osim zahtjeva za osposobljavanje za uzlijetanje i slijetanje.
- (c) Inženjera leta može tokom leta zamijeniti član posade koji je odgovarajuće kvalificiran u skladu sa primjenjivim nacionalnim pravilima.

ORO.FC.202 Operacije s jednim pilotom prema IFR-u ili tokom noći

Kako bi se moglo letjeti prema IFR-u ili tokom noći s minimalnom letačkom posadom od jednog pilota, kako je predviđeno u stavu ORO.FC.200 tački (c) podtački 2. i tački (d) podtački 2, potrebno je ispuniti sljedeće zahtjeve:

- (a) Operator mora u operativni priručnik uključiti program konverzionog i periodičnog osposobljavanja pilota u koji su uključeni dodatni zahtjevi za operaciju s jednim pilotom. Pilot mora imati završeno osposobljavanje o postupcima operatora, posebno u pogledu:

1. upravljanja motorima i postupanja u hitnim slučajevima;
 2. upotrebe kontrolnih listi za uobičajene, neuobičajene i hitne postupke;
 3. komunikacija s kontrolom zračnog prometa (ATC);
 4. postupaka odlaska i prilaza;
 5. upravljanja autopilotom, prema potrebi;
 6. upotrebe pojednostavljene dokumentacije tokom leta;
 7. upravljanja jednopilotnom posadom.
- (b) Periodične provjere, koje se zahtijevaju stavom ORO.FC.230, obavljaju se u ulozi jednog pilota na odgovarajućem tipu ili klasi zrakoplova u uvjetima koji su reprezentativni za operaciju.
- (c) Za avionske operacije prema IFR-u, pilot:
1. mora imati najmanje 50 sati letenja prema IFR-u na odgovarajućem tipu ili klasi aviona, od čega 10 sati u ulozi vođe zrakoplova; i
 2. u posljednjih 90 dana morao je na odgovarajućem tipu ili klasi aviona:
 - i. izvesti pet IFR letova, uključujući tri instrumentalna prilaza, u ulozi jedinog pilota; ili
 - ii. proći provjeru instrumentalnog prilaza prema IFR-u.
- (d) Za avionske operacije tokom noći, pilot:
1. mora imati najmanje 15 sati letenja tokom noći, koji mogu biti uključeni u 50 sati leta prema IFR-u iz tačke (c) podtačke 1; i
 2. u posljednjih 90 dana morao je na odgovarajućem tipu ili klasi aviona:
 - i. izvesti tri uzlijetanja i slijetanja tokom noći u ulozi jedinog pilota; ili
 - ii. proći provjeru uzlijetanja i slijetanja tokom noći.
- (e) Za helikopterske operacije prema IFR-u, pilot:
1. mora imati ukupno 25 sati letenja prema IFR-u u odgovarajućim operativnim uvjetima; i
 2. 25 sati letačkog iskustva kao jedini pilot na specifičnom tipu helikoptera odobrenom za IFR operacije s jednim pilotom, od čega je 10 sati mogao letjeti pod nadzorom, uključujući pet sektora linijskog letenja prema IFR-u pod nadzorom, primjenom postupaka za jednog pilota; i
 3. u posljednjih 90 dana morao je:
 - i. izvesti pet IFR letova kao jedini pilot, uključujući tri instrumentalna prilaza izvedena na helikopteru odobrenom za ovu namjenu; ili
 - ii. proći provjeru instrumentalnog prilaza prema IFR-a kao jedini pilot na odgovarajućem tipu helikoptera, uređaju za osposobljavanje za letenje (FTD) ili simulatoru cijelog leta (FFS).

ORO.FC.205 Kurs za vođu zrakoplova

- (a) Za avionske i helikopterske operacije, kurs za vođu zrakoplova uključuje najmanje sljedeće elemente:
1. osposobljavanje na FSTD-u, koje uključuje osposobljavanje za linijsko letenje (LOFT) i/ili osposobljavanje tokom leta;
 2. provjeru stručnosti za obavljanje operacija u ulozi vođe zrakoplova, koju sprovodi operator;
 3. osposobljavanje o odgovornostima vođe zrakoplova;
 4. osposobljavanje za linijsko letenje u ulozi vođe zrakoplova pod nadzorom, najmanje:
 - i. 10 sektora letenja u slučaju aviona; i
 - ii. 10 sati, uključujući najmanje 10 sektora letenja, u slučaju helikoptera;
 5. obavljanje provjere linijskog letenja u ulozi vođe zrakoplova i dokazivanje odgovarajućeg poznavanja

- rute ili područja kojim će letjeti te aerodroma, uključujući alternativne aerodrome, opreme i postupaka koji će se koristiti; i
6. osposobljavanje za upravljanje posadom.

ORO.FC.215 Početno osposobljavanje za upravljanje posadom (CRM), koje obavlja operator

- (a) Prije započinjanja obavljanja linijskih letova bez nadzora, član letačke posade mora završiti početni kurs osposobljavanja za CRM.
- (b) Početno osposobljavanje za CRM obavlja najmanje jedan odgovarajuće kvalificirani instruktor kom pri obradi specifičnih područja mogu pomagati stručnjaci.
- (c) Ako član letačke posade nije ranije prošao teoretsko osposobljavanje iz područja ljudskih faktora za nivo ATPL-a, on/ona prije početne obuke za CRM ili zajedno s njom završava teoretsku obuku koju obavlja operator i koja se zasniva na nastavnom planu o ljudskim mogućnostima i ograničenjima za ATPL, kako je utvrđeno u Prilogu I (Dio FCL) Pravilnika o letačkom osoblju.

ORO.FC.220 Konverziono osposobljavanje i provjeravanje, koje obavlja operator

- (a) Osposobljavanje za CRM uključeno je u konverziono osposobljavanje koje obavlja operator.
- (b) Nakon što započne konverziono osposobljavanje koje obavlja operator, članu letačke posade se ne dodjeljuju letačke dužnosti na drugom tipu ili klasi zrakoplova dok se osposobljavanje ne završi ili ne prekine. Članovima posade, koji lete samo avionima klase performanse B, mogu se za vrijeme trajanja konverzionog osposobljavanja dodijeliti letovi na drugim tipovima aviona klase performanse B u obimu koji je potreban za održavanje operacije.
- (c) Količina osposobljavanja koja se zahtijeva za člana letačke posade u okviru konverzionog osposobljavanja koje obavlja operator, određuje se u skladu sa standardima kvalifikacije i iskustva navedenim u operativnom priručniku, uzimajući u obzir njegovo prethodno osposobljavanje i iskustvo.
- (d) Član letačke posade mora proći:
1. provjeru stručnosti, koju obavlja operator, te osposobljavanje i provjeru u pogledu opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme, prije započinjanja linijskog letenja pod nadzorom (LIFUS); i
 2. linijsku provjeru nakon završetka linijskog letenja pod nadzorom. Za avione klase performanse B, LIFUS se može obavljati na bilo kom avionu u okviru primjenjive klase.
- (e) U slučaju aviona piloti kojim je izdato ovlaštenje za tip na osnovu osposobljavanja s nula sati letenja (ZFTT) moraju:
1. započeti linijsko letenje pod nadzorom najkasnije 21 dan nakon završetka provjere praktične osposobljenosti ili nakon odgovarajućeg osposobljavanja koje sprovodi operator. Sadržaj takvog osposobljavanja opisan je u operativnom priručniku;
 2. obaviti šest polijetanja i slijetanja u FSTD-u najkasnije 21 dan nakon završetka provjere praktične osposobljenosti pod nadzorom instruktora za ovlaštenje za tip za avione (TRI(A)) koji sjedi na drugom pilotskom sjedištu. Broj polijetanja i slijetanja može se smanjiti kada su u obaveznom dijelu podataka o operativnoj podobnosti utvrđenih u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ("Službeni glasnik BiH", broj 18/15) određene olakšice. Ako se ta polijetanja i slijetanja ne obave unutar perioda od

21 dana, operator mora sprovesti osposobljavanje za obnavljanje znanja čiji je sadržaj opisan u operativnom priručniku;

3. izvesti prva četiri polijetanja i slijetanja u okviru LIFUS-a u avionu pod nadzorom instruktora TRI(A) koji sjedi na drugom pilotskom sjedištu. Broj polijetanja i slijetanja može se smanjiti kada su u obaveznom dijelu podataka o operativnoj podobnosti utvrđenih u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ("Službeni glasnik BiH", broj 18/15) određene olakšice.

ORO.FC.230 Periodično osposobljavanje i provjeravanje

- (a) Svaki član letačke posade mora obaviti periodično osposobljavanje i provjeravanje koje je u skladu sa tipom ili varijantom zrakoplova kojim leti.
- (b) Provjera stručnosti, koju obavlja operator
 1. Svaki član letačke posade, kao dio uobičajenog sastava posade, prolazi provjeru stručnosti koju obavlja operator, kako bi dokazao svoju sposobnost za obavljanje uobičajenih, neuobičajenih i hitnih postupaka.
 2. Kad se od člana letačke posade zahtijeva da leti prema IFR-u, provjera stručnosti koju sprovodi operator obavlja se, prema potrebi, bez spoljnih vizuelnih orijentira.
 3. Period valjanosti provjere stručnosti koju obavlja operator je šest kalendarskih mjeseci. Za dnevne operacije avionima klase performanse B prema VFR-u, koje se obavljaju tokom perioda u godini koji nisu duži od osam uzastopnih mjeseci, dovoljna je jedna provjera stručnosti koju obavlja operator. Provjera stručnosti obavlja se prije započinjanja obavljanja operacija komercijalnog zračnog prijevoza.
 4. Član letačke posade uključen u operacije helikopterima koji nisu kompleksni helikopteri na motorni pogon, koje se obavljaju tokom dana i na rutama na kojim se navigacija obavlja prema vizuelnim orijentirima, može obavljati provjeru stručnosti samo na jednom od relevantnih tipova. Provjera stručnosti koju obavlja operator, obavlja se svaki put na tipu koji najduže nije bio upotrijebljen za provjeru stručnosti. Relevantni tipovi helikoptera koji se mogu grupisati za potrebe provjere stručnosti koju obavlja operator, navedeni su u operativnom priručniku.
 5. Bez obzira na stav ORO.FC.145 tačku (a) podtačku 2, za operacije helikopterima koji nisu kompleksni helikopteri na motorni pogon tokom dana i na rutama na kojim se navigacija obavlja prema vizuelnim orijentirima te avionima klase performanse B, provjeru može izvesti primjereno kvalificirani vođa zrakoplova kog imenuje operator, te koji je osposobljen za primjenu načela CRM-a i za ocjenu vještina CRM-a. Operator obavještava nadležni organ o imenovanim licima.
- (c) Linijska provjera
 1. Svaki član letačke posade mora obaviti linijsku provjeru u zrakoplovu kako bi dokazao sposobnost za obavljanje uobičajenih linijskih operacija opisanih u operativnom priručniku. Rok važenja linijske provjere je 12 kalendarskih mjeseci.
 2. Bez obzira na stav ORO.FC.145 tačku (a) podtačku 2, linijske provjere može obavljati odgovarajuće

kvalificirani vođa zrakoplova kog imenuje operator, te koji je osposobljen za primjenu načela CRM-a i za ocjenu vještina CRM-a.

- (d) Osposobljavanje i provjeravanje u pogledu opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme
Svaki član letačke posade mora obaviti osposobljavanje i provjeravanje u pogledu smještaja i upotrebe sve opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme koja se nosi u zrakoplovu. Period važenja provjere u pogledu opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme je 12 kalendarskih mjeseci.
- (e) Osposobljavanje za CRM
 1. Elementi CRM-a uključeni su u sve odgovarajuće faze periodičnog osposobljavanja.
 2. Svaki član letačke posade mora proći posebno modularno osposobljavanje za CRM. Sve važne teme osposobljavanja za CRM obuhvaćene su na takav način da su modularni dijelovi osposobljavanja raspoređeni što je više moguće ravnomjerno tokom svakog trogodišnjeg perioda.
- (f) Svaki član letačke posade mora proći osposobljavanje na tlu ili osposobljavanje tokom leta na FSTD-u ili u zrakoplovu, ili kombinirano osposobljavanje na FSTD-u i zrakoplovu, najmanje svakih 12 kalendarskih mjeseci.
- (g) Periodi važenja iz tačke (b) podtačke 3. i tačaka (c) i (d) računaju se od kraja mjeseca u kom je bila obavljena provjera.
- (h) Ako se gore zahtijevano osposobljavanje ili provjere izvedu tokom posljednja tri mjeseca perioda važenja, novi period važenja počinje od prvobitnog datuma isteka.

ORO.FC.235 Kvalifikacija pilota za letenje s bilo kog pilotskog sjedišta

- (a) Vođe zrakoplova, čijim se zadacima od njih zahtijeva letenje s bilo kog pilotskog sjedišta i obavljanje zadataka kopilota ili vođe zrakoplova od kojih se zahtijeva izvođenje zadataka osposobljavanja ili provjeravanja, moraju proći dodatno osposobljavanje i provjeru kako je navedeno u operativnom priručniku. Provjera se može obaviti zajedno s provjerom stručnosti, koju obavlja operator, koja je propisana u stavu ORO.FC.230 tački (b).
- (b) Dodatno osposobljavanje i provjera uključuju najmanje sljedeće:
 1. kvar motora tokom polijetanja;
 2. pristup i prekinuti prilaz s jednim motorom izvan pogona; i
 3. slijetanje s jednim motorom izvan pogona.
- (c) U slučaju helikoptera, vođe zrakoplova prolaze provjere stručnosti naizmjenično na lijevom i na desnom sjedištu, pod uvjetom da pri kombiniranoj provjeri stručnosti za ovlaštenje za tip i provjeri stručnosti koju obavlja operator, vođa zrakoplova obavlja svoje osposobljavanje ili provjeru na svom uobičajenom sjedištu.
- (d) Kada se na zrakoplovu obavljaju manevri s motorom izvan pogona, simulira se kvar motora.
- (e) Pri letenju sa kopilotskog sjedišta, moraju takođe biti važeće i obnovljene provjere koje se stavom ORO.FC.230 zahtijevaju za letenje sa sjedišta vođe zrakoplova.
- (f) Pilot koji zamjenjuje vođu zrakoplova, kako bi se vođa zrakoplova mogao odmoriti, mora zajedno s provjerama stručnosti koje obavlja operator i koje su propisane u stavu ORO.FC.230 tački (b), dokazati praksu uvježbanosti i upotrebe postupaka koji uobičajeno nisu njegova odgovornost. Kada razlike u postupcima na lijevom i desnom sjedištu nisu značajne, ova se praksa može izvesti na bilom kom sjedištu.

- (g) Pilot koji nije vođa zrakoplova, a nalazi se na sjedištu vođe zrakoplova, mora istovremeno s provjerom stručnosti koju obavlja operator i koja je propisana u stavu ORO.FC.1230 tački (b), dokazati praksu uvježbanosti i upotrebe postupaka za koje je odgovoran vođa zrakoplova kao pilot koji nadgleda. Kada razlike u postupcima na lijevom i desnom sjedištu nisu značajne, ova se praksa može izvesti na bilom kom sjedištu.

ORO.FC.240 Letenje na više od jednog tipa ili varijante

- (a) Postupci ili operativna ograničenja za letenje na više od jednog tipa ili varijante, koji su utvrđeni u operativnom priručniku i koje je odobrio nadležni organ, obuhvataju:
1. minimalni nivo iskustva članova letačke posade;
 2. minimalni nivo iskustva na jednom tipu ili varijanti prije početka osposobljavanja za drugi tip ili varijantu i prije početka letenja na drugom tipu ili varijanti;
 3. postupak kojim se letačka posada kvalificirana na jednom tipu ili varijanti osposobljava i kvalificira za drugi tip ili varijantu; i
 4. sve primjenjive zahtjeve u pogledu skorašnjeg iskustva za svaki tip ili varijantu.
- (b) Kada član letačke posade leti i helikopterima i avionima, njegov se rad ograničava na letenje samo jednim tipom aviona i samo jednim tipom helikoptera.
- (c) Tačka (a) se ne primjenjuje na operacije avionima performanse klase B, ako su one ograničene na dnevne operacije klase aviona s klipnim motorom prema VFR-u s jednim pilotom. Tačka (b) se ne primjenjuje na operacije avionima klase B, ako su one ograničene na klase aviona s klipnim motorom s jednim pilotom.

ORO.FC.A.245 Alternativni program osposobljavanja i kvalifikacije

- (a) Operator aviona koji ima odgovarajuće iskustvo, može alternativnim programom osposobljavanja i kvalifikacije (ATQP) koji odobrava nadležni organ, zamijeniti jedan ili više sljedećih zahtjeva u pogledu osposobljavanja i provjeravanja za letačku posadu:
1. SPA.LVO.120 o osposobljavanju i kvalifikaciji letačke posade;
 2. konverziono osposobljavanje i provjeravanje;
 3. osposobljavanje za razlike i osposobljavanje za upoznavanje;
 4. kurs za vođu zrakoplova;
 5. periodično osposobljavanje i provjeravanje; i
 6. letenje na više od jednog tipa ili varijante.
- (b) ATQP sadrži osposobljavanje i provjeravanje kojim se postiže i održava najmanje jednak nivo stručnosti koji se postiže ispunjavanjem odredbi iz stava ORO.FC.220 i ORO.FC.230. Prije dobijanja odobrenja nadležnog organa za ATQP, mora se dokazati nivo osposobljenosti i stručnosti letačke posade.
- (c) Operator koji podnosi zahtjev za odobrenje ATQP-a dostavlja nadležnom organu plan sprovođenja, uključujući opis nivoa osposobljenosti i stručnosti letačke posade koji se treba postići.
- (d) Osim provjera koje se zahtijevaju stavovima ORO.FC.230 i FCL.060 Priloga I (Dio FCL) Pravilnika o letačkom osoblju, svaki član letačke posade mora obaviti linijski orijentiranu ocjenu (LOE) koja se obavlja na FSTD-u. Period važenja za LOE je 12 kalendarskih mjeseci. Period važenja počinje teći od kraja mjeseca u kom je obavljena provjera. Kada se LOE izvede unutar posljednja tri mjeseca perioda važenja, novi rok važenja počinje teći od prvobitnog datuma isteka.

- (e) Nakon dvije godine letenja s odobrenim ATQP-om, operator može, uz odobrenje nadležnog organa, produžiti periode važenja provjera iz stava ORO.FC.230, kako slijedi:

1. Provjeru stručnosti koju obavlja operator, na 12 kalendarskih mjeseci. Period važenja računa se od kraja mjeseca u kom je bila obavljena provjera. Kada se provjera izvede unutar posljednja tri mjeseca perioda važenja, novi period važenja počinje teći od prvobitnog datuma isteka.
2. Linijska provjera, na 24 kalendarska mjeseca. Period važenja računa se od kraja mjeseca u kom je bila obavljena provjera. Kada se provjera izvede unutar posljednjih šest mjeseci perioda važenja, novi period važenja počinje teći od prvobitnog datuma isteka.
3. Provjera u pogledu opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme, na 24 kalendarska mjeseca. Period važenja računa se od kraja mjeseca u kom je bila obavljena provjera. Kada se provjera izvede unutar posljednjih šest mjeseci perioda važenja, novi period važenja počinje teći od prvobitnog datuma isteka.

ORO.FC.A.250 Vođe zrakoplova koji imaju CPL(A)

- (a) Imatelj CPL(A) (za avion) djeluje kao vođa zrakoplova u komercijalnom zračnom prijevozu avionom s jednim pilotom, samo:
1. kada prevozi putnike prema VFR-u izvan poluprečnika od 50 NM (90 km) od aerodroma odlaska, ima najmanje 500 sati letenja na avionima ili ima valjano ovlaštenje za instrumentalno letenje; ili
 2. kada leti na višemotornom tipu prema IFR-a, ima najmanje 700 sati letenja na avionima, uključujući 400 sati kao vođa zrakoplova. Ovi sati uključuju 100 sati leta prema IFR-u i 40 sati leta u višemotornim operacijama. 400 sati letenja kao vođa zrakoplova može se zamijeniti satima letenja kao kopilot unutar uspostavljenog sistema posade s više pilota koji je propisan u operativnom priručniku, tako da se dva sata leta kao kopilot računaju kao jedan sat leta kao glavni pilot.
- (b) Tačka (a) podtačka 1. ne primjenjuje se na dnevne operacije prema VFR-u avionima klase performanse B.

ORO.FC.H.250 Vođe zrakoplova koji imaju CPL(H)

- (a) Imalac CPL(H) (za helikopter) djeluje kao vođa zrakoplova u komercijalnom zračnom prijevozu helikopterom s jednim pilotom, samo:
1. kada leti prema IFR-a, ima najmanje 700 sati sveukupnog letenja na helikopterima, uključujući 300 sati kao glavni pilot. Ovi sati uključuju 100 sati leta prema IFR-u. 300 sati letenja kao vođa zrakoplova može se zamijeniti satima letenja kao kopilot unutar uspostavljenog sistema posade s više pilota koji je propisan u operativnom priručniku, tako da se dva sata leta kao kopilot računaju kao jedan sat leta kao glavni pilot;
 2. kada leti prema vizuelnim meteorološkim uvjetima (VMC) tokom noći, ima:
 - i. važeće ovlaštenje za instrumentalno letenje; ili
 - ii. 300 sati letenja na helikopterima, uključujući 100 sati kao vođa zrakoplova i 10 sati kao pilot u noćnim letovima.

ODJELJAK 3.

Dodatni zahtjevi za komercijalne specijalizirane operacije i operacije komercijalnog zračnog prijevoza na koje se upućuje u stavu ORO.FC.005 tački (b) tačkama 1. i 2.

ORO.FC.330 Periodično osposobljavanje i provjeravanje – provjera stručnosti operatora

- (a) Svaki član letачke posade prolazi provjeru stručnosti operatora kako bi dokazao svoju sposobnost za obavljanje uobičajenih, neuobičajenih i hitnih postupaka, pokrivajući bitne aspekte povezane sa specijaliziranim zadacima opisanim u operativnom priručniku.
- (b) Mora se uzeti u obzir kada se operacije izvode po pravilima instrumentalnog letenja ili noću.
- (c) Period važenja provjere stručnosti operatora je 12 kalendarskih mjeseci. Period važenja računa se od kraja mjeseca u kom je provjera bila obavljena. Kada se provjera stručnosti operatora izvede unutar posljednja tri mjeseca perioda važenja, novi period važenja počinje teći od prvobitnog datuma isteka.

PODDIO C

KABINSKA POSADA

ORO.CC.005 Obim

U ovom se pododjeljku utvrđuju zahtjevi koje mora ispuniti operator koji obavlja operacije zrakoplovom s kabinskom posadom i sastoji se od:

- (a) odjeljka 1 - u kom se navode zajednički uvjeti koji se primjenjuju na sve operacije; i
- (b) odjeljka 2 - u kom se navode dodatni uvjeti koji se primjenjuju samo na letove komercijalnog zračnog prometa.

ODJELJAK 1.

Zajednički uvjeti

ORO.CC.100 Broj i sastav kabinske posade

- (a) Broj i sastav kabinske posade određuje se u skladu sa tačkom 7.a Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10), uzimajući u obzir operativne činioce ili okolnosti određenog leta koji će se izvesti. Osim balona, dodjeljuje se najmanje jedan član kabinske posade za operacije zrakoplova čiji je MOPSC veći od 19 kada prevoze jednog ili više putnika.
- (b) Radi usklađenosti s tačkom (a), najmanji broj članova kabinske posade je veći od:
 - 1. broja članova kabinske posade utvrđenog tokom postupka certifikovanja zrakoplova u skladu sa primjenjivim certifikacionim specifikacijama za konfiguraciju kabine zrakoplova koju upotrebljava operator; ili
 - 2. ako broj iz podstava 1. nije utvrđen, od broja članova kabinske posade utvrđenog tokom postupka certifikovanja zrakoplova za najveći certifikovani broj putničkih sjedišta, umanjenog za 1 za svaki cijeli sadržitelj od 50 putničkih sjedišta, za konfiguraciju kabine zrakoplova koju upotrebljava operator, koji je manji od najvećeg certifikovanog kapaciteta sjedišta; ili
 - 3. od jednog člana kabinske posade na svakih 50 ili odjeljak od 50 putničkih sjedišta u istoj kabini zrakoplova kojim se obavlja operacija.
- (c) Za operacije za koje se dodijeli više od jednog člana kabinske posade, operator imenuje jednog člana kabinske posade koji je odgovoran glavnom pilotu/vodi zrakoplova.

ORO.CC.110 Uvjeti za dodjeljivanje zadataka

- (a) Članovima kabinske posade dodjeljuju se zadaci u zrakoplovu samo ako:
 - 1. imaju najmanje 18 godina;
 - 2. su procijenjeni, u skladu sa primjenjivim zahtjevima Priloga IV (Dio MED) Pravilnika o letačkom osoblju, kao fizički i psihički sposobni za obavljanje svojih zadataka i za sigurno ispunjavanje svojih odgovornosti; i
 - 3. uspješno završili cjelokupno primjenjivo osposobljavanje i provjere koji se zahtijevaju ovim poddjelom, te su sposobni za obavljanje zadataka koji su im dodijeljeni u skladu sa postupcima navedenim u operativnom priručniku.
- (b) Prije dodjeljivanja zadataka članovima kabinske posade, koji su samostalni radnici ili rade na osnovu ugovora o djelimičnom radnom vremenu, operator provjerava jesu li ispunjeni svi primjenjivi zahtjevi ovog poddjela, uzimajući u obzir sve usluge koje je takav član kabinske posade davao bilo kom drugom operatoru (operatorima), kako bi, posebno, utvrdio:
 - 1. ukupan broj tipova ili varijanti zrakoplova na kojim je radio; i
 - 2. primjenjiva ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti, te zahtjeve u pogledu odmora.
- (c) Putnicima se mora jasno pokazati ko su operativni članovi kabinske posade, kao i njihova uloga u pogledu sigurnosti putnika i leta.

ORO.CC.115 Obavljanje kurseva osposobljavanja i s njima povezanih provjera

- (a) Operator uspostavlja detaljan program i nastavni plan za svaki kurs osposobljavanja u skladu sa primjenjivim zahtjevima ovog poddjela i, prema potrebi, Priloga V (Dio CC) Pravilnika o letačkom osoblju, kako bi se obuhvatili zadaci i odgovornosti koje moraju ispunjavati članovi kabinske posade.
- (b) Svaki kurs osposobljavanja uključuje teoretsku i praktičnu nastavu zajedno s individualnim ili grupnim vježbama, kako je primjereno za pojedinačni predmet, kako bi član kabinske posade postigao i održao odgovarajući nivo stručnosti u skladu sa ovim poddjelom.
- (c) Svaki kurs osposobljavanja:
 - 1. obavlja se na strukturisan i realističan način; i
 - 2. obavlja ga osoblje koje je odgovarajuće kvalificirano za dotični predmet.
- (d) Tokom ili nakon završetka cjelokupnog osposobljavanja, koje se zahtijeva ovim poddjelom, svaki član kabinske posade prolazi provjeru koja obuhvata sve elemente osposobljavanja odgovarajućeg programa osposobljavanja, osim osposobljavanja za upravljanje posadom (CRM). Provjere obavlja osoblje koje je odgovarajuće kvalificirano za provjeravanje da li je član kabinske posade postigao i/ili održava zahtijevani nivo stručnosti.
- (e) Kurseve osposobljavanja za CRM i, prema potrebi, module CRM-a, sprovodi instruktor za CRM za kabinsko osoblje. Kada su elementi CRM-a uključeni u drugo osposobljavanje, za određivanje i sprovođenje nastavnog plana zadužen je instruktor za CRM za kabinsku posadu.

ORO.CC.120 Kurs početnog osposobljavanja

- (a) Svaki novi kandidat koji još nema valjanu potvrdu kabinske posade izdatu u skladu sa Prilogom V (Dio CC) Pravilnika o letačkom osoblju:

1. pohađa kurs početnog osposobljavanja, kako je navedeno u stavu CC.TRA.220 tog priloga; i
 2. mora uspješno položiti s njim povezan ispit prije pohađanja ostalog osposobljavanja koje se zahtijeva ovim poddijelom.
- (b) Elementi kursa početnog osposobljavanja mogu se kombinovati s prvim osposobljavanjem specifičnim za tip zrakoplova i s konverzionim osposobljavanjem koje obavlja operator, pod uvjetom da su ispunjeni zahtjevi iz stava CC.TRA.220, i svi se takvi elementi, u evidenciji o osposobljavanju dotičnog člana kabinske posade, evidentiraju kao elementi kursa početnog osposobljavanja.

ORO.CC.125 Osposobljavanje specifično za tip zrakoplova i konverziono osposobljavanje koje obavlja operator

- (a) Svaki član kabinske posade mora završiti odgovarajuće osposobljavanje specifično za tip zrakoplova i konverziono osposobljavanje koje obavlja operator, te proći s njima povezane provjere, prije nego što:
1. ga operator prvi put rasporedi za člana kabinske posade; ili
 2. ga taj operator rasporedi za rad na drugom tipu zrakoplova.
- (b) Pri utvrđivanju programa i nastavnih planova za osposobljavanje specifično za tip zrakoplova i konverziono osposobljavanje koje obavlja operator, operator uvrštava odgovarajuće elemente, ako su dostupni, utvrđene u obaveznom dijelu podataka o operativnoj podobnosti u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ("Službeni glasnik BiH", broj 18/15).
- (c) Program osposobljavanja specifičnog za tip zrakoplova:
1. uključuje osposobljavanje i vježbe na reprezentativnom nastavnom uređaju ili u stvarnom zrakoplovu; i
 2. obuhvata najmanje sljedeće elemente osposobljavanja specifičnog za tip zrakoplova:
 - i. opis zrakoplova, koliko je to važno za zadatke kabinske posade;
 - ii. svu ugrađenu sigurnosnu opremu i sisteme, koji su relevantni za zadatke kabinske posade;
 - iii. rukovanje i istinsko otvaranje svakog tipa ili varijante uobičajenih vrata i izlaza, i vrata i izlaza za hitne slučajeve na uobičajen i na hitan način, koje obavlja svaki pojedini član kabinske posade;
 - iv. prikazivanje upotrebe drugih izlaza, uključujući prozore u pilotskoj kabini;
 - v. opremu za zaštitu od vatre i dima, ako je ugrađena;
 - vi. osposobljavanje za upotrebu tobogana za evakuaciju, ako je ugrađen;
 - vii. rukovanje sjedištem, sistemom za zadržavanje i opremom sistema za kisik, što je važno u slučaju onesposobljenosti pilota.
- (d) Program konverzionog osposobljavanja koje obavlja operator za svaki tip zrakoplova koji će upotrebljavati:
1. uključuje osposobljavanje i vježbe na reprezentativnom nastavnom uređaju ili u stvarnom zrakoplovu;
 2. uključuje osposobljavanje u pogledu standardnih operativnih postupaka operatora za članove kabinske posade koje operator prvi put raspoređuje na zadatke;
 3. obuhvata najmanje sljedeće elemente osposobljavanja specifičnog za operatora, koji su relevantni za tip zrakoplova koji će se upotrebljavati:

- i. opis konfiguracije kabine;
- ii. smještaj, dohvat i upotrebu sve prijenosne sigurnosne opreme i opreme za hitne slučajeve, koja se nosi u zrakoplovu;
- iii. sve uobičajene i hitne postupke;
- iv. postupanje s putnicima i kontrolu stvaranja gužve;
- v. osposobljavanje u pogledu vatre i dima uključujući upotrebu sve povezane opreme za gašenje požara i za zaštitu od požara, koja je odgovarajuća onoj koja se nosi u zrakoplovu;
- vi. postupke evakuacije;
- vii. postupke u slučaju onesposobljenosti pilota;
- viii. primjenjive zahtjeve i postupke u pogledu zaštite;
- ix. upravljanje posadom.

ORO.CC.130 Osposobljavanje u pogledu razlika

- (a) Osim osposobljavanja, koje se zahtijeva u stavu ORO.CC.125, član kabinske posade mora završiti odgovarajuće osposobljavanje i provjeru, koji obuhvataju bilo koje razlike, prije nego što ga se rasporedi na:
1. varijantu tipa zrakoplova na kom trenutno radi; ili
 2. tip ili varijantu zrakoplova na kom trenutno radi, s drugačijom:
 - i. sigurnosnom opremom;
 - ii. smještajem sigurnosne opreme i opreme za hitne slučajeve; ili
 - iii. uobičajenim i hitnim postupcima.
- (b) Program osposobljavanja u pogledu razlika:
1. određuje se, prema potrebi, na osnovu poređenja s programom osposobljavanja, koji je član kabinske posade završio u skladu sa stavom ORO.CC.125 tačkama (c) i (d) za odgovarajući tip zrakoplova; i
 2. uključuje osposobljavanje i vježbe na reprezentativnom nastavnom uređaju ili u stvarnom zrakoplovu, kako je relevantno za element osposobljavanja u pogledu razlika koji se obuhvata.
- (c) Pri utvrđivanju programa i nastavnog plana osposobljavanja u pogledu razlika za varijantu tipa zrakoplova koja se trenutno upotrebljava, operator uključuje odgovarajuće elemente, ako su dostupni, određene u obaveznom dijelu podataka o operativnoj podobnosti utvrđenih u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ("Službeni glasnik BiH", broj 18/15).

ORO.CC.135 Upoznavanje

Nakon što na određenom tipu zrakoplova završi osposobljavanje specifično za tip zrakoplova i konverziono osposobljavanje koje obavlja operator, svaki član kabinske posade obavlja upoznavanje na tipu zrakoplova pod nadzorom, prije nego što ga se rasporedi za člana minimalnog broja kabinske posade, koji se zahtijeva u skladu sa stavom ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Periodično osposobljavanje

- (a) Svaki član kabinske posade obavlja godišnje periodično osposobljavanje i provjeru.
- (b) Periodično osposobljavanje obuhvata aktivnosti koje se dodjeljuju svakom članu kabinske posade u uobičajenim i hitnim postupcima, te vježbe relevantne za svaki tip i/ili varijantu zrakoplova na kom će raditi.
- (c) Elementi osposobljavanja specifičnog za tip zrakoplova:
1. Periodično osposobljavanje uključuje godišnje dodirne vježbe koje obavlja svaki član kabinske posade za simuliranje upotrebe svakog tipa ili

- varijante uobičajenih vrata i izlaza i vrata i izlaza za hitne slučajeve za evakuaciju putnika.
2. Periodično osposobljavanje, u razmacima od najviše tri godine, takođe uključuje:
 - i. rukovanje i istinsko otvaranje svakog tipa ili varijante uobičajenih izlaza i izlaza za hitne slučajeve na uobičajen i na hitan način, koje obavlja svaki pojedini član kabinske posade u reprezentativnom nastavnom uređaju ili u stvarnom zrakoplovu;
 - ii. istinsko rukovanje zaštitnim vratima pilotske kabine na uobičajen i hitan način, te sjedištem i sistemom za zadržavanje, u reprezentativnom nastavnom uređaju ili u stvarnom zrakoplovu, koje obavlja svaki pojedini član kabinske posade, i praktični prikaz opreme sistema za kisik, što je važno za slučaj onesposobljenosti pilota;
 - iii. prikaz upotrebe svih drugih izlaza, uključujući prozore na pilotskoj kabini; i
 - iv. prikaz upotrebe splava za spašavanje i tobogana-splava, kada su ugrađeni.
 - (d) Elementi osposobljavanja specifičnog za operatora:
 1. Periodično osposobljavanje uključuje svake godine:
 - i. za svakog člana kabinske posade:
 - (A) smještaj i rukovanje svom sigurnosnom opremom i opremom za hitne slučajeve, koja je ugrađena u zrakoplov ili se u njemu nosi; i
 - (B) upotrebu prsluka za spašavanje, prijenosne opreme za kisik i zaštitne opreme za disanje (PBE);
 - ii. smještaj stvari u putničkoj kabini;
 - iii. postupke povezane s onečišćenjem površine zrakoplova;
 - iv. hitne postupke;
 - v. postupke evakuacije;
 - vi. pregled nezgoda i nesreća;
 - vii. upravljanje posadom;
 - viii. aspekte zrakoplovne medicine i prvu pomoć, uključujući povezanu opremu;
 - ix. zaštitne postupke.
 2. Periodično osposobljavanje, u razmacima od najviše tri godine, takođe uključuje:
 - i. upotrebu pirotehničkih sredstava (stvarni uređaji ili uređaji za vježbu);
 - ii. praktičan prikaz upotrebe kontrolnih lista letačke posade;
 - iii. stvarno i praktično osposobljavanje za upotrebu opreme za gašenje požara, uključujući zaštitnu odjeću, koja je reprezentativna za opremu u zrakoplovu;
 - iv. za svakog člana kabinske posade:
 - (A) gašenje vatre karakteristične za požar u unutrašnjosti zrakoplova;
 - (B) upotrebu i primjenu PBE-a u zatvorenom simuliranom okruženju ispunjenom dimom.
 - (e) Periodi važenja:
 1. Period važenja godišnjeg periodičnog osposobljavanja je 12 kalendarskih mjeseci, računajući od kraja mjeseca u kom je bila obavljena provjera.
 2. Ako se periodično osposobljavanje i provjera obave unutar posljednja tri kalendarska mjeseca perioda važenja, novi period važenja se računa od prvobitnog datuma isteka.

3. Za dodatne trogodišnje elemente osposobljavanja navedene u tački (c) podtački 2. i tački (d) podtački 2, period važenja je 36 kalendarskih mjeseci, računajući od kraja mjeseca u kom su obavljene provjere.

ORO.CC.145 Osposobljavanje za obnavljanje znanja

- (a) Kada tokom prethodnih šest mjeseci unutar perioda važenja posljednjeg relevantnog periodičnog osposobljavanja i provjere, član kabinske posade:
 1. nije obavljao bilo kakve letačke zadatke, prije ponovnog raspoređivanja na takve zadatke mora završiti osposobljavanje za obnavljanje znanja i odgovarajuću provjeru za svaki tip zrakoplova na kom će raditi; ili
 2. nije obavljao letačke zadatke na jednom određenom tipu zrakoplova, prije ponovnog raspoređivanja na takve zadatke, mora na tom tipu zrakoplova:
 - i. završiti osposobljavanje za obnavljanje znanja i odgovarajuću provjeru; ili
 - ii. obaviti dva leta u svrhu upoznavanja u skladu sa stavom ORO.CC.135.
- (b) Program osposobljavanja za obnavljanje znanja za svaki tip zrakoplova obuhvata najmanje:
 1. hitne postupke;
 2. postupke evakuacije;
 3. rukovanje i istinsko otvaranje svakog tipa ili varijante uobičajenih izlaza i izlaza za hitne slučajeve, te zaštitnih vrata pilotske kabine, na uobičajen i na hitan način, koje obavlja svaki pojedini član kabinske posade;
 4. prikazivanje upotrebe svih drugih izlaza, uključujući prozore u pilotskoj kabini;
 5. smještaj i rukovanje svom relevantnom sigurnosnom opremom i opremom za hitne slučajeve, koja je ugrađena u zrakoplov ili se u njemu nosi.
- (c) Operator može odlučiti da osposobljavanje za obnovu znanja zamijeni periodičnim osposobljavanjem ako član kabinske posade počne ponovno obavljati letačke zadatke unutar perioda važenja posljednjeg periodičnog osposobljavanja i provjere. Ako je taj period važenja istekao, osposobljavanje za obnovu znanja može se zamijeniti samo osposobljavanjem specifičnim za tip zrakoplova ili konverzionim osposobljavanjem koje obavlja operator, kako je navedeno u stavu ORO.CC.125.

ODJELJAK 2.

Dodatni zahtjevi za operacije komercijalnog zračnog prijevoza

ORO.CC.200 Vođa kabinske posade

- (a) Kada se zahtijeva više od jednog člana kabinske posade, kabinska posada uključuje člana koji je vođa kabinske posade i kog imenuje operator.
- (b) Operator imenuje člana kabinske posade za vođu kabinske posade, samo ako:
 1. ima najmanje jednu godinu iskustva na poslovima operativnog člana kabinske posade; i
 2. je uspješno završio kurs osposobljavanja za vođu kabinske posade i s njim povezanu provjeru.
- (c) Kurs osposobljavanja za vođu kabinske posade obuhvata sve zadatke i odgovornosti vođe kabinske posade i uključuje najmanje sljedeće elemente:
 1. davanje predpoletnih uputstava;
 2. saradnju s posadom;
 3. pregled zahtjeva operatora i zakonskih zahtjeva;
 4. izvještavanje o nesrećama i nezgodama;
 5. ljudske činioce i upravljanje posadom (CRM); i

6. ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti, te zahtjeve u pogledu odmora.
- (d) Vođa kabinske posade odgovoran je vodi zrakoplova za obavljanje i koordinaciju uobičajenih i hitnih postupaka navedenih u operativnom priručniku, uključujući prekidanje obavljanja zadataka koji nisu povezani sa sigurnošću, radi sigurnosti i zaštite.
- (e) Operator utvrđuje postupke za izbor najprimjerenije kvalificiranog člana kabinske posade, koji djeluje kao vođa kabinske posade u slučaju da imenovani vođa kabinske posade postane nesposoban za rad. O promjenama ovih postupaka obavještava se nadležni organ.

ORO.CC.205 Smanjenje broja članova kabinske posade tokom zemaljskih operacija i u nepredviđenim okolnostima

- (a) Kada god u zrakoplovu ima putnika, u putničkoj kabini mora biti minimalan broj članova kabinske posade koji se zahtijeva stavom ORO.CC.100.
- (b) Pod uvjetima navedenim u tački (c), ovaj se broj može smanjiti:
 1. tokom uobičajenih zemaljskih operacija koje ne uključuju punjenje/praznjenje goriva, kada je zrakoplov na svom parkirnom mjestu; ili
 2. u nepredviđenim okolnostima, ako se broj putnika koji se prevoze zrakoplovom smanji. U tom se slučaju, nakon završetka leta podnosi izvještaj nadležnom organu.
- (c) Uvjeti:
 1. u operativnom priručniku su utvrđeni postupci kojim se obezbjeđuje postizanje jednakog nivoa sigurnosti sa smanjenim brojem članova kabinske posade, posebno za evakuaciju putnika;
 2. smanjena kabinska posada uključuje vođu kabinske posade, kako je navedeno u stavu ORO.CC.200;
 3. na svakih 50 putnika, ili udio od 50 putnika, u istoj kabini zrakoplova, zahtijeva se prisutnost jednog člana kabinske posade;
 4. u slučaju uobičajenih zemaljskih operacija, kada se za zrakoplov zahtijeva više od jednog člana kabinske posade, broj utvrđen u skladu sa tačkom (c) podtačkom 3. povećava se tako da se uključi po jedan član kabinske posade na svaki par izlaza za hitne slučajeve koji se nalaze u nivou poda.

ORO.CC.210 Dodatni uvjeti za raspoređivanje na zadatke

Članovi kabinske posade raspoređuju se na zadatke i rade na određenom tipu ili varijanti zrakoplova, samo ako:

- (a) imaju važeću potvrdu izdatu u skladu sa Prilogom V (Dio CC) Pravilnika o letačkom osoblju;
- (b) su kvalificirani za tip ili varijantu u skladu sa ovim poddijelom;
- (c) ispunjavaju druge primjenjive zahtjeve ovog poddijela i Priloga IV (Dio CAT);
- (d) nose uniformu operatora za članove kabinske posade.

ORO.CC.215 Programi osposobljavanja i provjere i s njima povezana dokumentacija

- (a) Programe osposobljavanja i provjere, uključujući nastavne planove, koji se zahtijevaju ovim poddijelom, odobrava nadležni organ i navedeni su u operativnom priručniku.
- (b) Nakon što član kabinske posade uspješno završi kurs osposobljavanja i prođe s njim povezanu provjeru, operator:
 1. ažurira evidenciju o osposobljavanju člana kabinske posade u skladu sa stavom ORO.MLR.115; i
 2. daje mu spisak ažuriranih perioda važenja u odnosu na tip(-ove) i varijantu(-e) zrakoplova za rad na kojim je član kabinske posade kvalificiran.

ORO.CC.250 Rad na više od jednog tipa ili varijante zrakoplova

- (a) Član kabinske posade ne raspoređuje se na rad na više od tri tipa zrakoplova, osim što s odobrenjem nadležnog organa, član kabinske posade može raditi na četiri tipa zrakoplova, ako su za najmanje dva od tih tipova:
 1. sigurnosnaoprema i oprema za hitne slučajeve, te uobičajeni i hitni postupci specifični za tip, slični; i
 2. uobičajeni i hitni postupci nespecifični za tip, jednaki.
- (b) Za potrebe tačke (a), te za osposobljavanje i kvalifikaciju kabinske posade, operator određuje:
 1. svaki zrakoplov kao tip ili varijantu uzimajući u obzir, ako su dostupni, relevantne elemente definirane u obaveznom dijelu podataka o operativnoj podobnosti utvrđenih u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovibenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ("Službeni glasnik BiH", broj 18/15) za odgovarajući tip ili varijantu zrakoplova; i
 2. varijante tipa zrakoplova kao različite tipove ako nisu slične u pogledu sljedećeg:
 - i. upotrebe izlaza za hitne slučajeve;
 - ii. smještaja i vrste prijenosne sigurnosne opreme i opreme za hitne slučajeve;
 - iii. hitnih postupaka specifičnih za tip.

ORO.CC.255 Operacije s jednim članom kabinske posade

- (a) Operator bira, regrutuje, osposobljava i provjerava stručnost članova kabinske posade koji se raspoređuju na operacije s jednim članom kabinske posade, u skladu sa kriterijima primjerenim za ovu vrstu operacije.
- (b) Članovi kabinske posade, koji nemaju prethodno operativno iskustvo u svojstvu jedinog člana kabinske posade, raspoređuju se na takvu vrstu operacije, tek nakon što:
 1. završe osposobljavanje, koje se zahtijeva u tački (c), uz ostalo primjenjivo osposobljavanje i provjere koji se zahtijevaju ovim podstavom;
 2. uspješno prođu provjere kojim se provjerava njihova stručnost pri izvršavanju njihovih zadataka i odgovornosti, u skladu sa postupcima navedenim u operativnom priručniku; i
 3. obave letove u svrhu upoznavanja u trajanju od najmanje 20 sati, koji obuhvataju najmanje 15 sektora, na relevantnom tipu zrakoplova pod nadzorom člana kabinske posade s odgovarajućim iskustvom.
- (c) Obuhvataju se sljedeći dodatni elementi osposobljavanja, s posebnim naglaskom na operacije s jednim članom kabinske posade:
 1. odgovornost vođe zrakoplova za obavljanje uobičajenih i hitnih postupaka;
 2. važnost koordinacije i komunikacije s letačkom posadom, posebno pri postupanju s nedisciplinovanim ili nasilnim putnicima;
 3. pregled zahtjeva operatora i zakonskih zahtjeva;
 4. dokumentacija;
 5. izvještavanje o nesrećama i nezgodama; i
 6. ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti, te zahtjevi u pogledu odmora.

PODDIO TC TEHNIČKA POSADA U OPERACIJAMA HEMS, HHO ILI NVIS ORO.TC.100 Obim

U ovom se poddijelu utvrđuju zahtjevi koje mora ispuniti operator kada leti zrakoplovom s članovima tehničke posade u

operacijama komercijalnog zračnog prijevoza helikopterske hitne medicinske pomoći (HEMS), operacijama pomoću sistema za noćno gledanje (NVIS) ili helikopterskim operacijama s vitlom (HHO).

ORO.TC.105 Uvjeti za dodjeljivanje zadataka

- (a) Članovima tehničke posade u operacijama komercijalnog zračnog prijevoza HEMS, HHO ili NVIS dodjeljuju se zadaci samo:
 - 1. ako imaju najmanje 18 godina;
 - 2. ako su fizički i psihički sposobni za sigurno obavljanje zadataka i ispunjavanje odgovornosti koje su mu dodijeljene;
 - 3. ako su završili cjelokupno primjenjivo osposobljavanje, koje se zahtijeva ovim poddjelom za obavljanje dodijeljenih zadataka;
 - 4. ako su provjere pokazale da su sposobni za obavljanje zadataka, koji su im dodijeljeni u skladu sa postupcima navedenim u operativnom priručniku.
- (b) Prije dodjeljivanja zadataka članovima tehničke posade, koji su samostalni radnici i/ili rade na osnovu ugovora o djelimičnom radnom vremenu, operator provjerava jesu li ispunjeni svi primjenjivi zahtjevi ovog poddjela, uzimajući u obzir sve usluge koje je takav član tehničke posade davao nekom drugom operatoru (operatorima), kako bi, posebno, utvrdio:
 - 1. ukupan broj tipova i varijanti zrakoplova na kojim je radio;
 - 2. primjenjiva ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti, te zahtjeve u pogledu odmora.

ORO.TC.110 Osposobljavanje i provjeravanje

- (a) Operator uspostavlja program osposobljavanja u skladu sa primjenjivim zahtjevima ovog poddjela, kako bi se obuhvatili zadaci i odgovornosti koje moraju ispunjavati članovi tehničke posade.
- (b) Nakon završetka početnog osposobljavanja, konverzionog osposobljavanja koje obavlja operator, osposobljavanja u pogledu razlika i periodičnog osposobljavanja, svaki se član tehničke posade podvrgava provjeri kako bi se dokazala njegova stručnost za obavljanje uobičajenih i hitnih postupaka.
- (c) Osposobljavanje i provjeru u okviru svakog kursa osposobljavanja obavlja osoblje koje je odgovarajuće kvalificirano i iskusno za dotični predmet. Operator obavještava nadležni organ o osoblju koje sprovodi provjere.

ORO.TC.115 Početno osposobljavanje

Prije pohađanja konverzionog osposobljavanja koje obavlja operator, svaki član tehničke posade mora završiti početno osposobljavanje, uključujući:

- (a) opšte teoretsko znanje o zrakoplovstvu i zrakoplov-nim propisima, kojim su obuhvaćeni svi elementi relevantni za zadatke i odgovornosti, koji se zahtijevaju za tehničku posadu;
- (b) osposobljavanje u pogledu požara i dima;
- (c) osposobljavanje u vezi preživljavanja na tlu i na vodi, primjereno tipu i području operacije;
- (d) aspekte zrakoplovne medicine i prve pomoći;
- (e) komunikaciju i relevantne elemente CRM-a iz stava ORO.FC.115 i ORO.FC.215.

ORO.TC.120 Konverziono osposobljavanje koje obavlja operator

Svaki član tehničke posade mora završiti:

- (a) konverziono osposobljavanje koje obavlja operator, uključujući relevantne elemente CRM-a;
 - 1. prije nego što ga operator prvi put rasporedi za člana tehničke posade; ili
 - 2. pri prelasku na drugačiji tip ili klasu zrakoplova, ako su različiti bilo koja oprema ili bilo koji postupci navedeni u tački (b);
- (b) konverziono osposobljavanja koje obavlja operator uključuje:
 - 1. smještaj i upotrebu sve prijenosne sigurnosne opreme i opreme za preživljavanje, koja se nosi u zrakoplovu;
 - 2. sve uobičajene i hitne postupke;
 - 3. opremu u zrakoplovu koja se upotrebljava za obavljanje zadataka u zrakoplovu ili na tlu za pomaganje pilotu tokom operacija HEMS, HHO ili NVIS.

ORO.TC.125 Osposobljavanje u pogledu razlike

- (a) Svaki član tehničke posade mora završiti osposobljavanje u pogledu razlika kada se mijenjaju oprema ili postupci na tipovima ili varijantama na kojim trenutno radi.
- (b) Operator navodi u operativnom priručniku kada se zahtijeva takvo osposobljavanje u pogledu razlika.

ORO.TC.130 Letovi u svrhu upoznavanja

Nakon završetka konverzionog osposobljavanja koje obavlja operator, svaki član tehničke posade obavlja letove u svrhu upoznavanja, prije nego što počne raditi kao zahtijevani član tehničke posade u operacijama HEMS, HHO ili NVIS.

ORO.TC.135 Periodično osposobljavanje

- (a) Svaki član tehničke posade svakih 12 mjeseci prolazi periodično osposobljavanje relevantno za tip ili klasu zrakoplova i opremu na kojim radi. Elementi CRM-a ugrađeni su u sve odgovarajuće faze periodičnog osposobljavanja.
- (b) Periodično osposobljavanje uključuje teoretsku i praktičnu nastavu te vježbe.

ORO.TC.140 Osposobljavanje za obnavljanje znanja

- (a) Svaki član tehničke posade, koji tokom prethodnih šest mjeseci nije obavljao radne zadatke, mora završiti osposobljavanje za obnavljanje znanja, navedeno u operativnom priručniku.
- (b) Član tehničke posade, koji tokom prethodnih šest mjeseci nije obavljao letačke zadatke na jednom određenom tipu ili klasi zrakoplova, prije raspoređivanja na taj tip ili klasu zrakoplova, mora ili:
 - 1. završiti osposobljavanje za obnavljanje znanja o tom tipu ili klasi; ili
 - 2. imati dva sektora upoznavanja na tom tipu ili klasi zrakoplova.

Dodatak I

IZJAVA	
U skladu sa Uredbom Komisije (EU) br. 965/2012. o letačkim operacijama	
Operater	
Ime:	
Mjesto u kojemu operater ima poslovni smještaj ili boravište i mjesto iz kojeg se operacije usmjeruju:	
Ime i kontaktni podaci odgovornog rukovoditelja:	
Organizacija upravljanja kontinuiranom plovidbenosti u skladu sa Uredbom (EZ) br. 2042/2003	
Ime i adresa organizacije i upućivanje na odobrenje (kao u obrascu EASA 14)	
Upravljanje zrakoplovom	
Datum početka upravljanja/datum primjene promjene:	
Vrsta operacije	
☐ Dio-NCC: (naznačiti prisutnost putnika i/ili tereta)	
☐ Dio-SPO: (naznačiti vrstu aktivnosti)	
Vrsta(e) zrakoplova, registracija(e) i glavna baza:	
Pojediniosti dobijenog odobrenja (izjavi priložiti popis specifičnih odobrenja, ako je primjenjivo)	
Pojediniosti dobijenog odobrenja za specijalizirane operacije (priložiti ovlaštenja, ako je primjenjivo)	
Popis alternativnih načina usklađenosti s upućivanjem na prihvatljive načine usklađivanja koje zamjenjuju (priložiti izjavi)	
Izjave	
☐ Dokumentacija sistema upravljanja uz operativne priručnike odražava primjenjive zahtjeve navedene u stavovima dio-ORO, dio-NCC, dio-SPO i dio-SPA.	
Svi letovi obavljaju se u skladu sa postupcima i uputama sadržanim u operativnom priručniku.	
☐ Svi zrakoplovi kojima se upravlja imaju važeću potvrdu o sposobnosti za zračni promet i u skladu su sa Uredbom Komisije (EZ) br. 2042/2003.	
☐ Svi članovi letačkog osoblja i članovi kabinskog osoblja, po potrebi, osposobljeni su u skladu sa primjenjivim zahtjevima.	
☐ (Ako je primjenjivo)	
Operater je sproveo i dokazao usklađenost sa službeno priznatim industrijskim standardom.	
Upućivanje na standard:	
Certifikaciono tijelo:	
Datum posljednje revizije usklađenosti:	
☐ O svakoj promjeni operacije koja utiče na informacije navedene u ovoj izjavi obavještava se nadležno tijelo.	
☐ Operater potvrđuje da su informacije navedene u ovoj izjavi tačne.	
Datum, ime i potpis odgovornog rukovoditelja	

PODDIO FTL
ODJELJAK 1
Opšte
ORO.FTL.100 Oblast primjene

U ovom poddijelu se utvrđuju zahtjevi koje su dužni da ispune operator i članovi posade u vezi s ograničenjem vremena letenja i radnog vremena, kao i zahtjevi u pogledu odmora članova posade.

ORO.FTL.105 Definicije

Za potrebe ovog poddjela primjenjuju se sljedeće definicije:

- 1) "prilagođen" (*acclimatised*) je stanje u kome je biološki sat dnevne aktivnosti organizma člana posade zrakoplova usklađen sa vremenskom zonom u kojoj se taj član posade nalazi. Član posade se smatra prilagođenim na vremensku zonu u rasponu od dva sata od lokalnog vremena u mjestu polaska. Ako se lokalno vrijeme u mjestu u kome počinje dužnost razlikuje za više od dva sata od lokalnog vremena u kojem počinje sljedeća dužnost, član posade zrakoplova se, u svrhu računanja maksimalnog dnevnog trajanja vremena letačke dužnosti, smatra prilagođenim u skladu sa vrijednostima navedenim u Tabeli 1.

Tabela 1.

Vremenska razlika (<i>h</i>) između referentnog vremena i lokalnog vremena mjesta u kome članu posade počinje sljedeća dužnost	Vrijeme koje je proteklo od javljanja na dužnost u referentno vrijeme				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

"B" znači: prilagođen na lokalno vrijeme vremenske zone polaska,
"D" znači: prilagođen na lokalno vrijeme mesta u kome član posade započinje svoju narednu dužnost,
"X" znači: član posade zrakoplova je u nepoznatom stanju prilagođenosti

- 2) "referentno vrijeme" (*reference time*) je lokalno vrijeme u mjestu javljanja na dužnost, koje se nalazi u okviru od dvije vremenske zone od mjesta u kojem je član posade prilagođen;
- 3) "smještaj" (*accomodation*), u svrhu dežurstva i podijeljenog radnog vremena, je tiho i udobno mjesto koje nije otvoreno za javnost, u kome postoji mogućnost kontrole osvjjetljenja i temperature, opremljeno odgovarajućim namještajem koji članu posade omogućava da spava i koje ima dovoljan kapacitet za sve članove posade koji su tu istovremeno prisutni, kao i mogućnost ishrane;
- 4) "odgovarajući smještaj" (*suitable accomodation*), u svrhu dežurstva, podijeljenog radnog vremena i odmora, označava posebnu prostoriju za svakog člana posade, koja se nalazi u mirnom okruženju, opremljena je krevetom, dovoljno provjetrena i ima mogućnost reguliranja temperature, jačine osvjjetljenja i ishrane;
- 5) "pojačana letačka posada" (*augmented flight crew*) je letačka posada koju čini veći broj članova od najmanjeg propisanog broja, tako da za vrijeme leta svaki član posade može svoju dužnost da preda drugom članu letačke posade

- koji je osposobljen i ovlašten da vrši dužnost koja mu se predaje;
- 6) "prekid" (*break*) je period u okviru vremena letačke dužnosti koji je kraći od odmora, u kome je član posade oslobođen svih dužnosti i koji se uračunava u radno vrijeme;
- 7) "odloženo javljanje na dužnost" (*delayed reporting*) je odlaganje predviđenog vremena javljanja od strane operatora prije nego što je član posade napustio mjesto odmora;
- 8) "poremećen raspored" (*disruptive schedule*) je raspored radnog vremena člana posade koji remeti mogućnost spavanja u toku vremena, koje je optimalno za spavanje, time što vrijeme letačke dužnosti (FDP) ili kombinacija vremena letačkih dužnosti (FDP) zadire, počinje ili se završava u bilo koje doba dana ili noći u kojem je član posade prilagođen. Raspored može da bude poremećen usljed ranih polazaka, kasnih povrataka ili noćnih dužnosti;
- a. "rani tip" (*early type*) poremećenog rasporeda označava:
- i. za "rani polazak" (*early start*), dužnost koja počinje u periodu između 05:00 sati i 05:59 sati u vremenskoj zoni na koju je član posade prilagođen; i
- ii. za "kasni povratak" (*late finish*), dužnost koja se završava u periodu između 23:00 sati i 01:59 sati u vremenskoj zoni na koju je član posade prilagođen;
- b) "kasni tip" (*late type*) poremećenog rasporeda označava:
- i. za "rani polazak" (*early start*), dužnost koja počinje u periodu između 05:00 sati i 06:59 sati u vremenskoj zoni na koju je član posade prilagođen; i
- ii. za "kasni povratak" (*late finish*), dužnost koja se završava u periodu između 00:00 sati i 01:59 sati u vremenskoj zoni na koju je član posade prilagođen.
- 9) "noćna dužnost" (*night duty*) je dužnost koja zadire u bilo koji dio perioda između 02:00 sata i 04:59 sati u vremenskoj zoni na koju je član posade prilagođen;
- 10) "dužnost" (*duty*) je svaki zadatak koji član posade izvršava na zahtjev operatora, uključujući letačku dužnost, administrativne poslove, vrijeme provedeno na obukama i provjerama, pozicioniranje, kao i neke dijelove dežurstava;
- 11) "radno vrijeme" (*duty time*) je period koji traje od trenutka kada se član posade javi na dužnost po zahtjevu operatora do trenutka kada bude oslobođen svih dužnosti;
- 12) "vrijeme letačke dužnosti" (*flight duty period*) je period koji počinje od trenutka kada se od člana posade zahtijeva da se javi na dužnost koja obuhvata jedan ili više sektora, do trenutka kada se zrakoplov potpuno zaustavi i kada se motori ugase na kraju posljednjeg sektora na kome je taj član posade bio aktivan;
- 13) "vrijeme leta" (*flight time*) je, za avione i motorne jedrilice, period koji traje od trenutka kada se zrakoplov prvi put pokrene s parking pozicije radi polijetanja, do trenutka kad se zrakoplov potpuno zaustavi na određenoj parking poziciji i potom potpuno zaustave svi motori ili elise;
- 14) "matična baza" (*home base*) je mjesto koje članu posade određuje operator, u kome član posade uobičajeno započinje i završava radno vrijeme i u kome, u uobičajenim okolnostima, operator nije odgovoran da članu posade osigura smještaj;
- 15) "lokalni dan" (*local day*) je period od 24 sata koji počinje u 00:00 sati po lokalnom vremenu;

- 16) "lokalna noć" (*local night*) je period od osam sati između 22:00 sata i 08:00 sati po lokalnom vremenu;
- 17) "aktivni član posade" (*operating crew member*) je član posade koji vrši dužnosti u zrakoplovu tokom sektora;
- 18) "pozicioniranje" (*positioning*) je prijevoz neaktivnog člana posade po nalogu operatora, iz jednog mjesta u drugo, izuzev:
 - vremena putovanja iz mjesta odmora na mjesto javljanja na dužnost na matičnom aerodromu i obratno, i
 - vremena prijevoza iz mjesta odmora na mjesto na kome se započinje dužnost i obratno;
- 19) "mjesto za odmor" (*rest facility*) u zrakoplovu, označava ležaj ili sjedište sa osloncem za noge i stopala, predviđeno za spavanje članova posade;
- 20) "rezerva" (*reserve*) je vremenski period tokom kojeg operator od člana posade zahtijeva da bude na raspolaganju za obavljanje letačke dužnosti, pozicioniranje ili neku drugu dužnost, a o kojoj član posade mora da bude obaviješten najmanje deset sati prije početka dužnosti.
- 21) "vrijeme odmora" (*rest period*) je neprekidan period vremena, prije ili poslije obavljanja dužnosti, u kome je član posade oslobođen svih dužnosti, dežurstava i rezerve;
- 22) "rotacija" (*rotation*) je dužnost ili niz dužnosti koje obuhvataju najmanje jednu letačku dužnost i odmore van matične baze, a koje počinju i završavaju se u matičnoj bazi u kojoj operator nije odgovoran da obezbijedi smještaj članu posade;
- 23) "slobodan dan" (*a single day free of duty*) je, u svrhu usklađenosti sa zakonskim odredbama o radnom vremenu, period u kome je član posade oslobođen svih dužnosti i dežurstava, koji se sastoji od jednog dana i dvije lokalne noći, a o kojem je član posade unaprijed obaviješten. Vrijeme odmora može da čini dio slobodnog dana;
- 24) "sektor" (*sector*) je dio vremena letačke dužnosti koji počinje kada se zrakoplov prvi put pokrene u svrhu polijetanja, a završava se kada se zrakoplov zaustavi na određenoj parking poziciji nakon slijetanja;
- 25) "dežurstvo" (*standby*) je unaprijed određen period vremena u kome je član posade spreman da se na zahtjev operatora odmah javi na letačku dužnost, pozicioniranje ili neku drugu dužnost, bez odmora u međuvremenu;
- 26) "dežurstvo na aerodromu" (*airport standby*) je dežurstvo koje se obavlja na aerodromu;
- 27) "ostala dežurstva" (*other standby*) su dežurstva koja se obavljaju kod kuće ili u odgovarajućem smještaju;
- 28) "period najniže dnevne aktivnosti organizma" (*window of circadian low - WOCL*) je period između 02:00 sata i 05:59 sati u vremenskoj zoni na koju je član posade prilagođen;
- e) dodijeli dužnosti na način kojim se izbjegava poremećaj utvrđenih obrazaca spavanja/rada, kao što je smjenjivanje dnevnih/noćnih dužnosti;
- f) poštuje odredbe koje se odnose na promjenu rasporeda u skladu sa ARO.OPS.230;
- g) osigura dovoljno odmora koji će članovima posade omogućiti da se oporave od prethodnih dužnosti i da budu odmorni prije početka sljedećeg perioda letačke dužnosti;
- h) planira produženo vrijeme odmora u redovnim razmacima u svrhu oporavka, kao i da o tome dovoljno unapred obavijesti članove posade;
- i) planira letačke dužnosti tako da se one okončaju u okviru dozvoljenog trajanja letačke dužnosti, uzimajući u obzir vrijeme potrebno za obavljanje pretpoletnih dužnosti, vrijeme sektora i vrijeme provedeno na zemlji između sektora;
- j) izmijeni red letenja i/ili raspored rada članova posade ako stvarni pokazatelji ukažu da je prilikom izvršenja reda letenja prekoračeno planirano vrijeme letačke dužnosti (FDP) u više od 33% slučajeva u sezoni reda letenja.

ORO.FTL.115 Obaveze člana posade

Član posade je dužan da:

- a) ispuni zahtjeve iz odredbe CAT.GEN.MPA.100 (b), Dodatak IV (Dio CAT);
- b) na optimalan način iskoristi mogućnosti odmora i obezbjeđivanja mjesta za odmor, kao i da planira i koristi odmor na odgovarajući način.

ORO.FTL.120 Upravljanje rizikom od umora (FRM)

- a) Ako odredbe ovog poddjela ili primjenljivi certifikacijski zahtjevi nalažu upravljanje rizikom od umora (FRM), operator je dužan da utvrdi, primjenjuje i održava FRM kao sastavni dio svog sistema upravljanja. FRM se osigurava usaglašavanjem sa zahtjevima iz tački 7.f, 7.g i 8.f Aneksa IV Dodatka I Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10). FRM mora da bude opisano u operativnom priručniku.
- b) Uspostavljanje, primjena i održavanje FRM omogućava stalno unaprjeđenje cjelokupne efikasnosti FRM uključuje:
 - 1) politiku FRM, koja predstavlja opis filozofije i principa operatora u odnosu na FRM;
 - 2) dokumentaciju procesa FRM, uključujući procese koje osoblje čine svjesnim sopstvene odgovornosti i postupak izmjene procesa kojim se mijenja ova dokumentacija;
 - 3) naučne principe i znanja;
 - 4) postupak utvrđivanja opasnosti i procjene rizika koji omogućava upravljanje operativnim rizikom/rizici-ma operatora, koji su posljedica stalnog umora člana posade zrakoplova;
 - 5) postupak umanjenja rizika kojim se predviđaju korektivne mjere koje se neodložno moraju preduzeti u svrhu efektivnog smanjenja rizika operatora koji proističe od umora člana posade, kao i za stalno praćenje i redovnu procjenu umanjenja rizika od umora koje se ostvaruje tim mjerama;
 - 6) procesi FRM za obezbjeđivanje sigurnosti;
 - 7) procesi kojim se promovira FRM.
- c) FRM mora da odgovara rasporedu radnog vremena i vremena leta, veličini operatora, kao i prirodi i složenosti njegovih aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i povezane rizike sadržane u tim aktivnostima i primjenljivi raspored radnog vremena i vremena leta.

ORO.FTL.110 Odgovornosti operatora

Operator je dužan da:

- a) dovoljno unaprijed objavi raspored radnog vremena kako bi se omogućilo članovima posade da planiraju odgovarajući odmor;
- b) osigura da se raspored letačkih dužnosti planira na način koji će omogućiti članovima posade da budu dovoljno odmorni kako bi mogli da obavljaju dužnosti na odgovarajućem nivou sigurnosti u svim okolnostima;
- c) odredi vrijeme javljanja na dužnost koje omogućava dovoljno vremena za obavljanje dužnosti na zemlji;
- d) uzme u obzir odnos učestalosti i uobičajenog trajanja letačke dužnosti i odmora, kao i da razmotri akumulirane uticaje dugotrajnog radnog vremena u kombinaciji sa minimalnim odmorima;

- d) Operator je dužan da preduzima mjere za smanjenje rizika ako postupak za obezbjeđivanje sigurnosti FRM pokazuje da se ne održava odgovarajuća performansa sigurnosti.

ORO.FTL.125 Raspored radnog vremena i vremena leta

- a) Operator je dužan da utvrdi, sprovodi i održava raspored radnog vremena i vremena leta, koji odgovara vrsti/vrstama prometa koji obavlja, u skladu sa Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10), ovim odjeljkom i drugim primjenjivim propisima, uključujući i druge primjenjive zakonske odredbe o radnom vremenu
- b) Prije primjene, raspored radnog vremena i vremena leta, uključujući svaki povezani način FRM, mora da odobri nadležno tijelo.
- c) U svrhu dokazivanja usklađenosti sa Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i ovim odjeljkom, operator je dužan da primjenjuje odgovarajuće certifikacione zahtjeve koje je usvojila Agencija. U protivnom, ako operator namjerava da odstupi od tih certifikacionih zahtjeva u skladu sa članom 22. stav (2) Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10), dužan je da nadležnom tijelu dostavi detaljan opis planiranog odstupanja prije primjene istih. Opis obuhvata i sve izmjene priručnika ili postupaka koje bi mogle biti od važnosti, kao i

- 1) Najduže dnevno FDP bez primjene produženja za prilagođene članove posade zrakoplova mora da bude u skladu sa sljedećom tabelom:

Tabela 2.
Maksimalni dnevni FDP – prilagođeni članovi posade

Početak FDP u referentno vrijeme	1 - 2 sektora	3 sektora	4 sektora	5 sektora	6 sektora	7 sektora	8 sektora	9 sektora	10 sektora
0600-1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330-1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400-1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430-1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500-1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530-1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600-1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630-1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700-0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500-0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515-0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530-0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545-0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

- 2) Ako su članovi posade zrakoplova u nepoznatom stanju prilagođenosti, najduže dnevno vrijeme letačke dužnosti (FDP) mora da bude u skladu sa sljedećom tabelom:

Tabela 3.
Članovi posade u nepoznatom stanju prilagođenosti

Najduže dnevno vrijeme letačke dužnosti (FDP) prema broju sektora						
1 - 2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

- 3) Ako su članovi posade u nepoznatom stanju prilagođenosti, a operator je primjenio FRM, najduže dnevno vrijeme letačke dužnosti mora da bude u skladu sa sljedećom tabelom:

izvršenu procjenu kojom se dokazuje da su ispunjeni zahtjevi sadržani u Pravilniku o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i ovom odjeljku.

- d) U skladu sa odredbom ARO.OPS.235(d), u periodu od dvije godine od primjene odstupanja ili izuzeća operator prikuplja podatke o odobrenom odstupanju ili izuzeću i analizira ih primjenom naučnih principa, sa ciljem procjene uticaja odstupanja ili izuzeća na umor posade. Analiza se dostavlja nadležnom tijelu u formi izvještaja.

ODJELJAK 2

Operatori koji obavljaju komercijalni zračni prijevoz

ORO.FTL.200 Matična baza

Operator određuje matičnu bazu za svakog člana posade.

ORO.FTL.205 Vrijeme letačke dužnosti (FDP)

- a) Operator je dužan da:
- 1) odredi vrijeme javljanja na dužnost za svaki pojedinačni let, uzimajući u obzir ORO.FTL.110(s);
 - 2) uspostaviti postupke kojima se određuje način na koji će, u slučaju posebnih okolnosti koje bi mogle dovesti do značajnog umora, kao i nakon konsultacija sa članovima posade na koje se to odnosi, vođa zrakoplova skratiti stvarno vrijeme letačke dužnosti (FDP) i/ili povećati odmor kako bi se uklonili svi negativni uticaji na sigurnost leta.
- b) Osnovno najduže dnevno vrijeme letačke dužnosti

Tabela 4.

Članovi posade u nepoznatom stanju prilagođenosti u skladu sa FRM

Vrijednosti iz sljedeće tabele mogu da se primjenjuju pod uvjetom da FRM operatora stalno kontroliše održavanje potrebne sigurnosne performanse.

Najduže dnevno vrijeme letačke dužnosti (FDP) prema broju sektora						
1 – 2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

c) Vrijeme letačke dužnosti sa različitim vremenom javljanja na dužnost za letačku i kabinsku posadu

Ako je za pretpoletno informiranje za isti sektor ili niz sektora kabinskoj posadi potrebno više vremena nego letačkoj posadi, vrijeme letačke dužnosti kabinske posade može da se produži za razliku u vremenu javljanja na dužnost kabinske i letačke posade. Razlika ne može da bude veća od jednog sata. Najduže dnevno vrijeme letačke dužnosti kabinske posade zasniva se na vremenu u kome se letačka posada javlja na dužnost, dok se vrijeme letačke dužnosti računa od trenutka javljanja na dužnost kabinske posade.

d) Najduže dnevno vrijeme letačke dužnosti za prilagođene članove posade uz primjenu produženja bez odmora u toku leta

- 1) Najduže dnevno vrijeme letačke dužnosti može se produžiti za jedan sat, najviše dva puta u sedam uzastopnih dana. U tom slučaju:
 - i. minimalni periodi odmora prije i posle leta povećavaju se za dva sata; ili
 - ii. period odmora posle leta povećava se za četiri sata.
- 2) Ako se produženja primjenjuju na uzastopne letačke dužnosti, potrebno je uzastopno osigura dodatno vrijeme odmora prije i poslije leta između dva produženja vremena letačke dužnosti, u skladu sa tačkom 1) ovog stava.
- 3) Primjena produženja planira se unaprijed, a ograničena je na najviše:
 - i. pet sektora, ako se ne ulazi u *WOCL*; ili
 - ii. četiri sektora, ako se ulazi u *WOCL* za dva sata ili manje; ili
 - iii. dva sektora, ako se ulazi u *WOCL* za više od dva sata.
- 4) Produženje osnovnog najdužeg dnevnog vremena letačke dužnosti bez odmora u toku leta ne smije da se kombinira sa produženjima usljed odmora u toku leta ili podijeljene dužnosti u okviru istog radnog vremena.
- 5) U skladu sa primjenjivim certifikacionim zahtjevima, u rasporedu radnog vremena i vremena leta se određuju ograničenja za produženje osnovnog najdužeg dnevnog FDP, uzimajući u obzir:
 - i. broj sektora; i
 - ii. zadiranje u *WOCL*.

e) Najduže vrijeme letačke dužnosti uz primjenu produženja usljed odmora u toku leta

U rasporedu radnog vremena i vremena leta navode se uvjeti za produženje osnovnog najdužeg dnevnog FDP sa odmorom u toku leta, u skladu sa certifikacionim zahtjevima koji se primjenjuju na vrstu djelatnosti, uzimajući u obzir:

- i. broj sektora;
- ii. minimalno vrijeme odmora u toku leta dodjeljeno svakom članu posade;
- iii. vrstu prostora za odmor u toku leta; i
- iv. pojačanu osnovnu letačku posadu.

f) Nepredviđene okolnosti u letačkim operacijama – diskreciono pravo vođe zrakoplova

1) Uvjeti pod kojima vođa zrakoplova može da izmijeni ograničenja vremena letačke dužnosti, radnog vremena i vremena odmora u slučaju nepredviđenih okolnosti koje nastanu u trenutku javljanja na dužnost ili nakon toga, moraju da budu u skladu sa sljedećim:

- i. najduže dnevno FDP koji je rezultat primjene u ORO.FTL.205(b) i (e) ili ORO.FTL.220, ne smije da se poveća za više od dva sata, izuzev u slučaju pojačane letačke posade, kada se najduže FDP može povećati za najviše tri sata;
- ii. ako je na posljednjem sektoru u okviru FDP prekoračeno dozvoljeno povećanje zbog nepredviđenih okolnosti koje su se javile nakon polijetanja, let se može nastaviti do planiranog odredišta ili alternativnog aerodroma; i
- iii. vrijeme odmora nakon letačke dužnosti može se smanjiti, ali ne smije da bude manje od deset sati.

2) U slučaju nepredviđenih okolnosti koje bi mogle da dovedu do značajnog umora, vođa zrakoplova je dužan da smanji FDP i/ili da poveća vrijeme odmora kako bi se otklonili negativni uticaji na sigurnost leta.

3) Prije donošenja odluke o izmjenama iz tačke 1) i 2) ovog stava, vođa zrakoplova se konsultuje sa svim članovima posade o njihovom stepenu budnosti.

4) Ako iskoristi svoje diskreciono pravo za produženje FDP ili skraćanja odmora, vođa zrakoplova je dužan da o tome podnese izvještaj operatoru.

5) Ako je produženje FDP ili skraćanje odmora veće od jednog sata, operator šalje nadležnom tijelu, najkasnije 28 dana nakon tog događaja, primjerak izvještaja, kojem pridodaje svoje napomene.

6) Operator neće primjenjivati kaznene mjere prema vođi zrakoplova koji iskoristi svoje diskreciono pravo u skladu sa ovom odredbom i to će opisati u operativnom priručniku.

g) Nepredviđene okolnosti prilikom letenja – odloženo javljanje na dužnost

Operator utvrđuje u operativnom priručniku postupke koji se primjenjuju u slučajevima odloženog javljanja na dužnost zbog nepredviđenih okolnosti, u skladu sa certifikacionim zahtjevima koji se primjenjuju na vrstu djelatnosti.

ORO.FTL.210 Vrijeme letenja i radno vrijeme

a) Ukupno radno vrijeme člana posade ne smije da bude duže od:

- 1) 60 sati u sedam uzastopnih dana;
- 2) 110 sati u 14 uzastopnih dana; i
- 3) 190 sati u 28 uzastopnih dana, raspoređenih što je moguće ravnomjernije tokom tog perioda.

b) Ukupno vrijeme letenja na sektorima na kojima je član posade raspoređen kao aktivni član posade ne smije da bude duže od:

- 1) 100 sati u 28 uzastopnih dana;
- 2) 900 sati u kalendarskoj godini; i
- 3) 1.000 sati u 12 uzastopnih kalendarskih mjeseci.

- c) Dužnosti posle leta računaju se u radno vrijeme. Operator u operativnom priručniku propisuje minimalno vrijeme trajanja dužnosti posle leta.

ORO.FTL.215 Pozicioniranje

Ako operator vrši pozicioniranje člana posade, primjenjuje se sljedeće:

- pozicioniranje člana posade koje se odvija poslije javljanja na letačku dužnost, a prije sektora na kome je on aktivan član posade, računa se u trajanje letačke dužnosti, ali se ne računa u broj sektora na kojima je vršena letačka dužnost.
- vrijeme koje član posade provede na pozicioniranju se računa u radno vrijeme.

ORO.FTL.220 Podijeljeno radno vrijeme

Da bi se osnovno najduže dnevno FDP produžilo usljed prekida na zemlji, moraju da budu ispunjeni sljedeći uvjeti:

- u rasporedu radnog vremena i vremena leta moraju da budu navedeni sljedeći elementi podijeljenog radnog vremena, u skladu sa certifikacijskim zahtjevima koji se primenjuju na vrstu operacija:
 - minimalno trajanje prekida na zemlji; i
 - moгуćnosti produženja FDP predviđene odredbom ORO.FTL.205(b), uzimajući u obzir trajanje prekida na zemlji, raspoloživ prostor za odmor članova posade i druge relevantne faktore;
- prekid na zemlji u potpunosti se računa u FDP;
- podijeljeno radno vrijeme ne smije da uslijedi nakon skraćenog odmora.

ORO.FTL.225 Dežurstvo i dužnosti na aerodromu

Ako operator rasporedi članove posade na dežurstvo ili na neku drugu dužnost na aerodromu, u skladu sa certifikacionim zahtjevima koji se primjenjuju na vrstu operacija, mora da bude ispunjeno sljedeće:

- u rasporedu radnog vremena navode se dežurstvo i sve dužnosti na aerodromu i određuje se početak i kraj dežurstva, o čemu članovi posade moraju da budu unaprijed obaviješteni kako bi im se omogućilo da planiraju odgovarajući odmor;
- smatra se da je član posade dežuran na aerodromu od javljanja na dužnost na mjestu javljanja do kraja prijavljenog vremena trajanja dežurstva na aerodromu;
- dežurstvo na aerodromu se u potpunosti računa u radno vrijeme, u skladu sa ORO.FTL.210 i ORO.FTL.235;
- svaka dužnost na aerodromu se u potpunosti računa u radno vrijeme, a FDP se u potpunosti računa od vremena javljanja na dužnost na aerodromu;
- operator mora da osigura odgovarajući smještaj članu posade koji je na dežurstvu na aerodromu;
- u rasporedu radnog vremena i vremena leta navode se sljedeći elementi:
 - najveće trajanje svakog dežurstva;
 - uticaj vremena provedenog na dežurstvu na najduže vrijeme letačke dužnosti koje je moguće dodijeliti, uzimajući u obzir prostor koji je na raspolaganju za odmor članova posade, kao i druge mjerodavne faktore, kao što su:
 - potreba za neposrednom spremnošću člana posade,
 - uticaj dežurstva na spavanje, i
 - pravovremeno obavještenje na odgovarajući način kako bi se omogućila prilika za spavanje između poziva na dužnost i dodijeljenog vremena letačke dužnosti;
 - minimalni odmor nakon dežurstva koje nije rezultiralo dodelom letačke dužnosti;

- 4) način računanja vremena provedenog na dežurstvu van aerodroma u ukupno radno vrijeme.

ORO.FTL.230 Rezerva

Ako operator odredi članove posade kao rezervu, primjenjuju se sljedeći elementi u skladu sa certifikacionim zahtjevima koji se primjenjuju na vrstu operacija:

- rezerva mora da bude uključena u raspored radnog vremena;
- raspored radnog vremena i vremena leta sadrži sljedeće elemente:
 - najduže trajanje svakog perioda rezerve;
 - broj uzastopnih dana rezerve koji se mogu dodijeliti članu posade zrakoplova.

ORO.FTL.235 Vrijeme odmora

- Minimalno vrijeme odmora u matičnoj bazi.
 - Minimalno vrijeme odmora koji je omogućen prije početka vremena letačke dužnosti u matičnoj bazi mora da iznosi najmanje onoliko koliko je trajao prethodni period dužnosti ili 12 sati, u zavisnosti šta je duže.
 - Izuzetno od tačke 1) ovog stava, ako je operator u matičnoj bazi osigurao odgovarajući smještaj članu posade, minimalno vrijeme odmora se određuje u skladu sa stavom b).
- Minimalno vrijeme odmora van matične baze.

Minimalno vrijeme odmora, koji je omogućen prije početka vremena letačke dužnosti van matične baze, mora da iznosi najmanje onoliko koliko je trajao prethodni period dužnosti ili deset sati, u zavisnosti šta je duže. Taj period obuhvata mogućnost spavanja od najmanje osam sati, ne računajući vrijeme potrebno za prijevoz i za fiziološke potrebe.
- Skraćeni odmor

Izuzetno od a) i b), raspored radnog vremena i vremena leta može umanjiti minimalno vrijeme odmora u skladu sa certifikacionim zahtjevima koji se primjenjuju na vrstu djelatnosti i uzimajući u obzir sljedeće elemente:

 - minimalno skraćenje vremena odmora;
 - povećanje vremena odmora koji slijedi; i
 - skraćenje vremena letačke dužnosti posle skraćenog odmora.
- Periodični produženi odmori za oporavak.

U rasporedu radnog vremena i vremena leta navode se periodični produženi odmori neophodni za oporavak od akumuliranog umora. Minimalni periodični produženi odmor neophodan za oporavak i iznosi najmanje 36 sati, uključujući i dvije lokalne noći, s tim da vrijeme koje protekne između kraja jednog periodičnog produženog odmora i početka drugog periodičnog produženog odmora ne može da bude veće od 168 sati. Periodični produženi odmor za oporavak mora da se poveća na dva lokalna dana dva puta mjesečno.
- U rasporedu radnog vremena i vremena leta navode se dodatni odmori u skladu sa primjenljivim certifikacionim zahtjevima, kako bi se prevazišli:
 - uticaji razlika u vremenskim zonama i produženja vremena letačke dužnosti;
 - dodatni akumulirani umor koji je nastao usljed poremećaja u rasporedu; i
 - promjene matične baze.

ORO.FTL.240 Ishrana

- Za vrijeme trajanja letačke dužnosti neophodno je da postoji mogućnost uzimanja hrane i pića kako bi se izbjegao negativan uticaj na radni učinak člana posade, a naročito ako je vrijeme letačke dužnosti duže od šest sati.

- b) Operator je dužan da u operativnom priručniku navede način na koji se članu posade osigurava ishrana za vrijeme trajanja letačke dužnosti.

ORO.FTL.245 Evidencija matične baze, vremena letenja, radnog vremena i vremena odmora

- a) Operator je dužan da najmanje 24 meseca čuva:
- 1) pojedinačnu evidenciju za svakog člana posade koja obuhvata:
 - i. vrijeme leta;
 - ii. vrijeme početka, trajanja i završetka radnog vremena i vremena letačke dužnosti;
 - iii. vrijeme odmora i slobodnih dana; i
 - iv. dodijelenu matičnu bazu.
 - 2) izveštaje o produženjima vremena letačke dužnosti i skraćenom vremenu odmora.
- b) Operator je dužan da, na zahtjev, dostavi kopije pojedinačnih evidencija o vremenu letenja, radnom vremenu i vremenu odmora:
- 1) predmetnom članu posade; i
 - 2) drugom operatoru, u vezi sa članom posade koji je član posade tog operatora ili se planira da postane član posade tog operatora.
- c) Evidencija navedena u CAT.GEN.MPA.100(b)(5), koja je odnosi na članove posade koji obavljaju dužnosti za više od jednog operatora, čuva se najmanje 24 mjeseca.

ORO.FTL.250 Obuka za upravljanje umorom

- a) Operator je dužan da članovima posade, osoblju odgovornom za izradu i/ili izmjene rasporeda rada članova posade i odgovarajućim rukovoditeljima osigura početno i periodično osposobljavanje za upravljanje umorom članova posade zrakoplova.
- b) Ovo osposobljavanje se sprovodi prema programu osposobljavanja koje utvrđuje operator i opisuje u operativnom priručniku. Sadržaj osposobljavanja mora da obuhvati sve moguće uzroke i posljedice umora, kao i mjere za njegovo sprječavanje.

PRILOG IV OPERACIJE KOMERCIJALNOG ZRAČNOG PRIJEVOZA [DIO CAT] PODDIO A OPŠTI ZAHTEJEVI CAT.GEN.100 Nadležni organ

Nadležni organ je organ koje određuje država članica u kojoj operator ima glavno sjedište.

CAT.GEN.105 Motorne jedrilice, jedrilice s pomoćnim motorom i miješani baloni

- (a) Jedrilicama s pomoćnim motorom, osim motornih jedrilica, upravlja se i oprema u skladu sa zahtjevima primjenjivim na jedrilice.
- (b) Motornim jedrilicama (TMG) se upravlja slijedeći zahtjeve za:
1. avione na motorni pogon; i
 2. jedrilice kada se njima upravlja bez korištenja motora.
- (c) Motorne jedrilice opremljene su u skladu sa zahtjevima primjenjivim na avione, osim ako drugačije nije naznačeno u stavu CAT.IDE.A.
- (d) Miješanim balonima upravlja se u skladu sa zahtjevima za balone uzgongjenim vrućim zrakom.

ODJELJAK 1.

Zrakoplovi na motorni pogon

CAT.GEN.MPA.100 Odgovornosti posade

- (a) Član posade je odgovoran za pravilno obavljanje svojih zadataka:
1. koji se odnose na sigurnost zrakoplova i lica koja se nalaze u njemu; i
 2. koji su navedeni u uputstvima i postupcima u operativnom priručniku.
- (b) Član posade:
1. obavještava vođu zrakoplova o bilo kojoj greški, otkazu, kvaru i oštećenju za koje smatra da mogu uticati na plovidbenost ili sigurno letenje zrakoplovom, uključujući sisteme za hitne slučajeve, ako o njima nije već izvještaj podnio drugi član posade;
 2. obavještava vođu zrakoplova o događajima koji su ugrozili ili su mogli ugroziti sigurnost operacije, ako o njima nije već izvještaj podnio drugi član posade;
 3. ispunjava odgovarajuće zahtjeve operatora u pogledu izvještavanja o događajima;
 4. ispunjava zahtjeve u vezi s ograničenjima u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti te zahtjeve u pogledu odmora, koji su primjenjivi za njegove aktivnosti;
 5. kada obavlja zadatke za više od jednog operatora:
 - i. vodi vlastitu evidenciju o vremenu provedenom na letu i na dužnosti, te o periodima odmora, kako je navedeno u primjenjivim zahtjevima FTL-a; i
 - ii. svakom operatoru dostavlja podatke potrebne za planiranje aktivnosti u skladu sa primjenjivim zahtjevima FTL-a.
- (c) Član posade ne obavlja zadatke u zrakoplovu:
1. kada je pod djelovanjem psihoaktivnih materija ili alkohola ili kada nije sposoban radi povrede, iscrpljenosti, lijekova, bolesti ili drugih sličnih uzroka;
 2. dok ne prođe razumno vrijeme nakon ronjenja na velikim dubinama ili nakon darivanja krvi;
 3. ako nisu ispunjeni primjenjivi medicinski zahtjevi;
 4. ako ima bilo kakvu sumnju u svoju sposobnost za obavljanje zadataka koji su mu dodijeljeni; ili
 5. ako zna ili sumnja da je iscrpljen, kako je navedeno u tački 7.f Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) ili se na drugi način osjeća nespremnim do te mjere da bi mogao biti ugrožen let.

CAT.GEN.MPA.105. Odgovornosti vođe zrakoplova

- (a) Uz ispunjavanje zahtjeva iz stava CAT.GEN.MPA.100, vođa zrakoplova:
1. je odgovoran za sigurnost svih članova posade, putnika i tereta u zrakoplovu, od trenutka njegovog ulaska u zrakoplov do trenutka izlaska nakon završetka leta;
 2. je odgovoran za letenje i sigurnost zrakoplova:
 - i. za avione, od trenutka kada je avion prvobitno spreman za kretanje u svrhu taksiranja prije uzlijetanja, do trenutka potpunog zaustavljanja na kraju leta i gašenja motora koji su bili upotrijebljeni kao glavne pogonske jedinice;
 - ii. za helikoptere, dok se okreću rotoru;
 3. ima ovlaštenje za izdavanje svih naredbi i za preduzimanje bilo kakvih odgovarajućih mjera radi postizanja sigurnosti zrakoplova i lica i/ili imovine

- koji se u njemu prevoze, u skladu sa tačkom 7.c Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10);
4. ima ovlaštenje za iskrćavanje bilo kog lica ili bilo kog dijela tereta koji mogu predstavljati potencijalnu opasnost za sigurnost zrakoplova ili lica u njemu;
 5. ne dopušta prijevoz zrakoplovom osobi za koju se čini da je pod uticajem alkohola ili droga u takvom stepenu, da bi mogla biti ugrožena sigurnost zrakoplova ili lica u njemu;
 6. ima pravo odbiti prijevoz neprihvatljivih, deportovanih ili pritvorenih lica ako njihov prijevoz povećava rizik za sigurnost zrakoplova ili lica u njemu;
 7. osigurava da se svi putnici upoznaju sa smještajem izlaza za hitne slučajeve i sa smještajem i načinom upotrebe odgovarajuće sigurnosne opreme i opreme za hitne slučajeve;
 8. osigurava pridržavanje svih operativnih postupaka i kontrolnih lista, u skladu sa operativnim priručnikom;
 9. ne dopušta bilo kom članu posade da obavlja bilo kakve radnje tokom kritičnih faza leta, osim onih koje su potrebne za sigurnu operaciju zrakoplova;
 10. osigurava da se:
 - i. uređaji za snimanje podataka o letu ne onesposobe ili isključe tokom leta; u slučaju događaja, izuzev nesreće ili ozbiljnog incidenta, kada mora da se uradi izvještaj u skladu sa ORO.GEN.160(a), podaci snimljeni uređajem za snimanje ne smiju namjerno da se izbrišu.
 - ii. u slučaju nesreće ili nezgode, ili ako istražni organ odredi čuvanje podataka sa uređaja za snimanje podataka u letu:
 - (A) podaci sa uređaja za snimanje podataka u letu namjerno ne izbrišu;
 - (B) uređaj za snimanje podataka u letu isključe odmah nakon završetka leta; i
 - (C) prije napuštanja pilotske kabine preduzmu preventivne mjere kako bi se sačuvali podaci sa uređaja za snimanje podatak u letu;
 11. odlučuje hoće li preuzeti zrakoplov sa neispravnostima, u skladu sa listom odstupanja od konfiguracije (CDL) ili listom minimalne opreme (LMO);
 12. osigurava da se obavi pretpoletni pregled u skladu sa zahtjevima Priloga I (Dio M) Pravilnika o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ("Službeni glasnik BiH", broj 44/14);
 13. uvjerava se da je relevantna oprema za hitne slučajeve ostala lako dostupna za trenutnu upotrebu.
- (b) Vođa zrakoplova ili pilot kom je dodijeljeno izvršenje leta, u slučaju vanrednih događaja koji zahtijevaju trenutno donošenje odluka i preduzimanje radnji, preduzima radnje koje smatra potrebnim u datim okolnostima u skladu sa tačkom 7.d Priloga IV, Dodatak 1. Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10). U takvim slučajevima može, u interesu sigurnosti, odstupiti od pravila, operativnih postupaka i metoda.
- (c) Kada god se zrakoplovom u letu izvede manevar kao odgovor na indikaciju obaveznog vertikalnog razdvajanja (RA) sistema za izbjegavanje sudara koji se nalazi u

zrakoplovu (ACAS), vođa zrakoplova podnosi nadležnom organu izvještaj ACAS.

(d) Opasnost od ptica i udari ptica:

1. Kada god se primijeti moguća opasnost od ptica, vođa zrakoplova o tome obavještava jedinicu operativnih usluga u zračnom prometu (ATS) čim mu to dopusti radno opterećenje kao člana letačke posade.
2. Kada god zrakoplov za koji je odgovoran pretrpi udar ptica koji rezultira značajnim oštećenjem zrakoplova ili gubitkom ili nepravilnim radom bilo koje osnovne funkcije, vođa zrakoplova nakon slijetanja podnosi nadležnom organu pisani izvještaj o udaru ptica.

CAT.GEN.MPA.110 Autoritet

Operator preduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da sva lica koja se prevoze zrakoplovom poštuju sve zakonite naredbe koje izdaje vođa zrakoplova u svrhu zaštite sigurnosti zrakoplova i lica ili stvari koje se njime prevoze.

CAT.GEN.MPA.115 Osoblje ili članovi posade u putničkoj kabini koji nisu kabinska posada

U pogledu osoblja ili članova posade, koji nisu članovi operativne kabinske posade, a koji obavljaju svoje zadatke u putničkoj kabini zrakoplova, operator osigurava:

- (a) da ih putnici zabunom ne smatraju članovima kabinske posade;
- (b) da se ne nalaze na mjestima predviđenim za članove kabinske posade;
- (c) da ne ometaju članove kabinske posade pri obavljanju njihovih zadataka.

CAT.GEN.MPA.120 Zajednički jezik

Operator osigurava da svi članovi posade mogu međusobno komunicirati na zajedničkom jeziku.

CAT.GEN.MPA.124 Taksiranje zrakoplova

Operator utvrđuje postupke za taksiranje zrakoplova kojim se uspostavlja sigurnost operacije i povećava sigurnost na poletno-sletnoj stazi.

CAT.GEN.MPA.125 Taksiranje aviona

Operator osigurava da se avionom taksira po manevarskim površinama aerodroma, samo ako je lice koje se nalazi za upravljačkim komandama zrakoplova:

- (a) odgovarajuće kvalificirani pilot; ili
- (b) određeno od strane operatora i:
 1. osposobljeno je za taksiranje zrakoplova;
 2. osposobljeno je za upotrebu radio-telefona;
 3. upoznato je s mapom aerodroma, rutama, znakovima, oznakama, svjetlima, signalima i uputstvima, frazeologijom i postupcima kontrole zračnog prometa (ATC);
 4. sposobno je da ispunji operativne standarde potrebne za bezbjedno kretanje aviona na aerodromu.

CAT.GEN.MPA.130 Upotreba rotora – helikopteri

Rotor helikoptera smije se pogonski pokrenuti u svrhu letenja samo kada je za upravljačkim komandama kvalificirani pilot.

CAT.GEN.MPA.135 Pristup kabini letačke posade

- (a) Operator osigurava da se nijednoj osobi, osim članovima letačke posade koji su raspoređeni na određeni let, ne dopusti pristup u kabinu letačke posade ili prijevoz u istoj, osim ako je ta osoba:
 1. operativni član posade;
 2. predstavnik nadležnog ili inspeksijskog organa, kada je to potrebno za obavljanje službenih dužnosti; ili

3. ima odobrenje za pristup i prevozi se u skladu sa uputstvima sadržanim u operativnom priručniku.
- (b) Vođa zrakoplova osigurava da:
 1. pristup u kabinu letačke posade ne uzrokuje odvratanje pažnje ili ometanje izvršenja leta; i
 2. su sva lica koja se prevoze u kabini letačke posade upoznata s relevantnim sigurnosnim postupcima.
- (c) Konačnu odluku o dozvoli pristupa u kabinu letačke posade donosi vođa zrakoplova.

CAT.GEN.MPA.140 Prijenosni elektronski uređaji

Operator ne dopušta bilo kojoj osobi u zrakoplovu korištenje prijenosnog elektronskog uređaja (PED) koji može negativno uticati na performansu zrakoplovnih sistema i opreme, te preduzima sve razumne mjere kako bi spriječio takvu upotrebu.

CAT.GEN.MPA.145 Informacije o opremi za hitne slučajeve i opremi za preživljavanje koja se nalazi u zrakoplovu

Operator osigurava da su liste koje sadrže informacije o opremi za hitne slučajeve i opremi za preživljavanje, koje se nalaze u svim njegovim zrakoplovima, uvijek na raspolaganju za trenutno obavješćavanje centara za koordinaciju spašavanja (RCC).

CAT.GEN.MPA.150 Prisilno slijetanje na vodu - avioni

Operator smije letjeti avionom s konfiguracijom putničkih sjedišta većom od 30 na letovima iznad vode, na udaljenosti od kopna primjerenog za slijetanje u slučaju nužde većoj od 120 minuta pri putnoj brzini ili 400 NM, zavisno od toga šta je od toga manje, samo ako avion ispunjava odredbe za prisilno slijetanje na vodu, propisane u primjenjivim propisima o plovidbenosti.

CAT.GEN.MPA.155 Prijevoz ratnog oružja i municije

- (a) Operator može prevoziti ratno oružje i municiju samo ako su za to dale odobrenje sve države čiji se zračni prostor namjerava koristiti za let.
- (b) Kada je dato takvo odobrenje, operator osigurava da se bojno oružje i municija:
 1. smjesti u zrakoplovu na mjestu koje nije dostupno putnicima tokom leta; i
 2. ako se radi o vatrenom oružju, da je nenapunjeno.
- (c) Operator osigurava da se vođa zrakoplova prije početka leta obavijesti o detaljima o bilo kakvom bojnem oružju i municiji koje se namjerava prevoziti i o njegovom smještaju u zrakoplovu.

CAT.GEN.MPA.160 Prijevoz sportskog oružja i sportske municije

- (a) Operator preduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da mu se prijavi bilo kakvo sportsko oružje koje će se prevoziti zrakoplovom.
- (b) Operator koji prihvati prijevoz sportskog oružja osigurava da je ono:
 1. smješteno u zrakoplovu na mjestu koje nije dostupno putnicima tokom leta; i
 2. nenapunjeno, ako se radi o vatrenom ili drugom oružju koje se može napuniti municijom.
- (c) Municija sportskog oružja može se prevoziti u prijavljenom putničkom prtljagu uz određena ograničenja, u skladu sa tehničkim uputstvima.

CAT.GEN.MPA.161 Prijevoz sportskog oružja i municije – ublaženja

Bez obzira na stav CAT.GEN.MPA.160 tačku (b), u helikopterima, čija je najveća certifikovana masa pri polijetanju (MCTOM) 3 175 kg ili manje, kojim se leti tokom dana i na

rutama na kojim se navigacija obavlja prema vizuelnim orijentirima, sportsko oružje se može prevoziti na mjestu koje je dostupno tokom leta, pod uvjetom da je operator uspostavio odgovarajuće postupke i da ga se ne može smjestiti na mjesto kom se tokom leta ne može pristupiti.

CAT.GEN.MPA.165 Način prijevoza lica

Operator preduzima sve mjere kako bi osigurao da se tokom leta nijedno lice ne nalazi u bilo kom dijelu zrakoplova koji nije namijenjen za smještaj lica, osim ako vođa zrakoplova dopusti privremeni pristup:

- (a) radi preduzimanja mjera potrebnih za sigurnost zrakoplova ili bilo kog lica, životinje ili robe u njemu; ili
- (b) u dio zrakoplova u kom se prevozi teret ili zalihe, a radi se o dijelu koji je projektovan tako da mu lice može pristupiti tokom leta zrakoplova.

CAT.GEN.MPA.170 Alkohol i droge

Operator preduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da u zrakoplov ne uđe ili se u njemu ne nalazi bilo koje lice koje je pod tolikim uticajem alkohola ili droga da bi mogla biti ugrožena sigurnost zrakoplova ili lica u njemu.

CAT.GEN.MPA.175 Ugrožavanje sigurnosti

Operator preduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da nijedno lice zbog nesmotrenosti ili nemara postupi ili propusti postupiti, čime:

- (a) ugrožava zrakoplov ili lica u njemu; ili
- (b) uzrokuje ili omogućava da zrakoplov ugrozi bilo koju osobu ili imovinu.

CAT.GEN.MPA.180 Dokumenti, priručnici i informacije koji se moraju nalaziti u zrakoplovu

- (a) Pri svakom letu, osim ako je određeno drugačije, u zrakoplovu se nose originali ili kopije sljedećih dokumenata, priručnika i informacija:
 1. letački priručnik zrakoplova (AFM) ili odgovarajući dokument(i);
 2. original potvrde o registraciji;
 3. original certifikata o plovidbenosti (CofA);
 4. potvrda o buci, uključujući prevod na engleski jezik, ako ju je izdao nadležni organ odgovoran za izdavanje potvrde o buci;
 5. ovjerena vjerodostojna kopija certifikata zračnog prijevoznika (AOC), uključujući i prevod na engleski jezik kada je AOC izdat na drugom jeziku;
 6. specifikacije operacija bitne za vrstu zrakoplova, izdate zajedno sa AOC-om, uključujući i prevod na engleski jezik u slučaju kada su specifikacije operacija izdate na drugom jeziku;
 7. original dozvole za radio-stanicu u zrakoplovu, prema potrebi;
 8. polisa(-e) osiguranja od odgovornosti za štetu nastalu trećim licima;
 9. dnevnik leta, ili odgovarajući dokument za zrakoplov;
 10. tehnička knjiga zrakoplova u skladu sa Prilogom I (Dio M) Pravilnika o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ("Službeni glasnik BiH", broj 44/14);
 11. detalji iz predanog plana leta ATS-a, prema potrebi;
 12. važeće i primjerene zrakoplovne karte za rutu predloženog leta i za sve rute za koje se može razumno očekivati da bi se let mogao na njih preusmjeriti;
 13. informacije o postupcima i vizuelnim signalima koje koriste zrakoplovi koji presreću i zrakoplovi koji su presretani;

14. informacije o službama potrage i spašavanja za područje predviđenog leta, koje su lako dostupne u pilotskoj kabini;
 15. važeći dijelovi operativnog priručnika relevantni za zadatke članova posade, koji su lako dostupni u pilotskoj kabini;
 16. LMO;
 17. odgovarajuća dokumentacija o uputstvima iz obavještenja zrakoplovnom osoblju (NOTAM) i usluga zrakoplovnog informiranja (AIS);
 18. odgovarajuće meteorološke informacije;
 19. manifest tereta i/ili putnika, prema potrebi;
 20. dokumentacija o masi i ravnoteži;
 21. operativni plan leta, prema potrebi;
 22. obavještenje o posebnim kategorijama putnika (SPC) i posebnom teretu, prema potrebi; i
 23. bilo koja druga dokumentacija koja može biti važna za let ili koju zahtijevaju države preko kojih se obavlja let.
- (b) Nezavisno od tačke (a), za dnevne operacije prema pravilima vizuelnog letenja (VFR), koje se obavljaju zrakoplovima koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, koji polijeću i slijeću na isti aerodrom ili operativnu površinu unutar perioda od 24 sata, ili koji ostaju unutar lokalnog područja navedenog u operativnom priručniku, sljedeća dokumentacija i informacije mogu se čuvati na aerodromu ili operativnoj površini:
1. potvrda o buci;
 2. dozvola za radio-stanicu;
 3. dnevnik leta, ili odgovarajući dokument;
 4. tehnička knjiga zrakoplova;
 5. dokumentacija o uputstvima NOTAM-a i AIS-a;
 6. meteorološke informacije;
 7. obavještenje o SPC-ima i posebnom teretu, prema potrebi; i
 8. dokumentacija o masi i ravnoteži.
- (c) Bez obzira na tačku (a), u slučaju gubitka ili krađe dokumenata iz tačke (a) podtačaka 2. do 8, operacija se može nastaviti do dolaska na odredište ili na mjesto gdje se mogu osigurati zamjenski dokumenti.

CAT.GEN.MPA.185 Informacije koje ostaju na zemlji

- (a) Operator osigurava da se najmanje tokom trajanja pojedinačnog leta ili niza letova:
1. informacije koje se odnose na let i koje su primjerene vrsti operacije čuvaju na zemlji;
 2. informacije sačuvaju dok se ne izradi duplikat na mjestu na kom će biti pohranjene; ili, ako je to neizvedivo,
 3. informacije nose u zrakoplovu u spremniku otpornom na vatru.
- (b) Informacije iz tačke (a) uključuju:
1. kopiju operativnog plana leta, prema potrebi;
 2. kopiju relevantnog dijela(-ova) tehničke knjige zrakoplova;
 3. NOTAM dokumentaciju koja je specifična za rutu ako ju je operator posebno za to pripremio;
 4. dokumentaciju o masi i ravnoteži, ako se zahtijeva; i
 5. obavještenje o posebnom teretu.

CAT.GEN.MPA.190 Davanje dokumentacije i zapisa

U razumnom roku, nakon što to od njega zatraži lice koje je za to ovlastio nadležni organ, vođa zrakoplova daje tom licu dokumentaciju koja se mora nositi u zrakoplovu.

CAT.GEN.MPA.195 Čuvanje, predočavanje i upotreba zapisa uređaja za snimanje podataka o letu

- (a) Nakon nesreće, nezgode ili događaja koji je utvrđen od strane istražnog organa, operator zrakoplova čuva izvorne zapisane podatke tokom perioda od 60 dana, osim ako organ nadležan za istragu odredi drugačije.
- (b) Operator obavlja operativne provjere i ocjene zapisa uređaja za snimanje podataka o letu (FDR), zapisa uređaja za snimanje glasova u pilotskoj kabini (CVR) i zapisa podatkovnih veza, kako bi osigurao kontinuirano funkcioniranje tih uređaja.
- (c) Operator čuva zapise iz perioda operativnog vremena FDR-a, kako se zahtijeva stavom CAT.IDE.A.190 ili CAT.IDE.H.190, osim što se za potrebe testiranja i održavanja FDR-a može, u vrijeme testiranja, izbrisati najstariji zabilježeni materijal u trajanju do jednog sata.
- (d) Operator čuva i održava ažurnom dokumentaciju koja sadrži informacije potrebne za konverziju neobrađenih podataka FDR-a u parametre izražene u tehničkim jedinicama.
- (e) Operator stavlja na raspolaganje bilo koje zapise uređaja za snimanje podataka o letu koji su sačuvani, ako tako odredi nadležni organ.
- (f) Ne dovodeći u pitanje Pravilnik o istraživanju nesreća i ozbiljnih incidenata zrakoplova ("Službeni glasnik BiH", broj 30/14):
 1. Osim za osiguravanje ispravnosti CVR, podaci CVR-a ne smiju se otkriti ili koristiti osim ako:
 - i. je propisan postupak koji se odnosi na rukovanje podaci CVR-a i njegovim transkriptima,
 - ii. imamo prethodnu saglasnost svih članova posade i osoblja za održavanje,
 - iii. se koristi samo u svrhu održavanja i unapređenja sigurnosti.
 - 1a. Kada se podaci sa CVR-a pregledaju u svrhu ispravnosti CVR-a, operator osigurava privatnost podataka CVR-a, a ovi podaci se ne smiju otkriti ili upotrijebiti u druge svrhe osim u svrhu ispravnosti CVR-a.
 2. Zapisi FDR-a ili zapisi podatkovnih veza upotrebljavaju se za druge svrhe osim za istraživanje nesreće ili nezgode za koju se mora podnijeti izvještaj, samo kada:
 - i. takve zapise upotrebljava operator isključivo za potrebe plovidbenosti ili održavanja; ili
 - ii. su takvi zapisi neidentificirani; ili
 - iii. se takvi zapisi otkrivaju zaštićenim postupcima.

CAT.GEN.MPA.200 Prijevoz opasne robe

- (a) Ako nije drugačije dopušteno ovim prilogom, zračni prijevoz opasne robe obavlja se u skladu sa Prilogom 18. Čikaškoj konvenciji, kako je posljednje izmijenjena i proširena Tehničkim uputstvima za siguran zračni prijevoz opasne robe (dokument ICAO 9284-AN/905), uključujući njegove dopune i bilo koje druge dodatke ili ispravke.
- (b) Opasnu robu prevozi samo operator koji je odobren u skladu sa Prilogom V (Dio SPA), poddijelom G ovog pravilnika, osim kada:
1. ne podliježe tehničkim uputstvima u skladu sa dijelom 1. tih uputstava; ili
 2. nose je putnici ili članovi posade, ili se nalazi u prtljazi, u skladu sa Dijelom 8. Tehničkih uputstava.
- (c) Operator uspostavlja postupke kako bi osigurao da su preduzete sve razumne mjere za sprječavanje nenamjernog unošenja opasne robe u zrakoplov.

- (d) Operator pruža osoblju potrebne informacije koje im omogućavaju obavljanje njihovih odgovornosti kako se zahtijeva tehničkim uputstvima.
- (e) U skladu sa tehničkim pravilima, operator bez odlaganja obavještava nadležni organ i nadležni organ države događaja, u slučaju:
 1. bilo kakve nesreće ili incidenta povezane s opasnom robom;
 2. otkrivanja neprijavljene ili pogrešno prijavljene opasne robe ili tereta ili pošte; ili
 3. pronalaska opasne robe koju prenose putnici ili članovi posade, ili koja se nalazi u njihovoj prtljazi, kada to nije u skladu sa Dijelom 8. Tehničkih uputstava.
- (f) Operator osigurava da su putnicima pružene informacije o opasnoj robi u skladu sa tehničkim uputstvima.
- (g) Operator osigurava da se na prihvatnim mjestima za teret postave obavještenja koja sadrže informacije o prijevozu opasne robe, kako je to zahtijevano Tehničkim uputstvima.

CAT.GEN.MPA.205 Sistem za praćenje zrakoplova – avioni

- a) Najkasnije do 16. decembra 2018. godine operator mora uspostaviti i održavati, kao dio sistema za vršenje operativne kontrole nad letovima, sistem za praćenje zrakoplova, što uključuje letove koji se odnosi na tačku (b) ako ih izvode sljedeći avioni:
 1. avioni čija MCTOM veća od 27 000 kg, a MOPSC veći od 19, pri čemu je prvi izdati pojedinačni CofA prije 16. decembra 2018. godine, koji su opremljeni odgovarajućim uređajima koji osiguravaju dodatne informacije o poziciji pored onih koji se dobiju preko transpondera sekundarnog nadzornog radara;
 2. svi avioni čija MCTOM veća od 27 000 kg, a MOPSC veći od 19, pri čemu je prvi izdati pojedinačni CofA nakon 16. decembra 2018. godine;
 3. svi avioni čija MCTOM veća od 45 500 kg, a prvi izdati pojedinačni CofA na ili nakon 16. decembra 2018. Godine.
- b) Letovi moraju biti praćeni od strane operatora od trenutka polijetanja do slijetanja, osim kada planirane rute i planirana skretanja na ruti su u potpunosti uključeni u blokove zračnog prostora, gdje:
 1. obično ATS pruža uslugu nadzora koje je zasnovana na ATS sistemu za nadzor, osiguravajući informacije od zrakoplova u adekvatnim vremenskim intervalima.
 2. operator dostavlja nadležnom pružaocu usluga u zračnoj plovdbi neophodne kontakt podatke.

CAT.GEN.MPA.210 Lociranje zrakoplova u nevolji – avioni

Nakon nesreće u kojoj je avion teško oštećen, sljedeći avioni moraju biti opremljeni sa otpornim i automatskim sredstvima za precizno određivanje lokacije krajnje tačke leta:

- 1) svi avioni čija MCTOM veća od 27 000 kg, a MOPSC veći od 19, pri čemu je prvi izdati pojedinačni CofA nakon 01. januara 2021. godine; i
- 2) svi avioni čija MCTOM veća od 45 500 kg, a prvi izdati pojedinačni CofA na ili nakon 01. januara 2021. godine.

ODJELJAK 2.

Zrakoplov bez motornog pogona

CAT.GEN.NMPA.100 Odgovornosti vođe zrakoplova

- (a) Vođa zrakoplova:
 1. odgovoran je za sigurnost svih članova posade i putnika u zrakoplovu, od trenutka njegovog ulaska u zrakoplov do trenutka izlaska nakon završetka leta;
 2. odgovoran je za upravljanje i sigurnost zrakoplova:

- i. kod balona od početka trenutka napuhavanja kupole sve do ispuhivanja kupole, osim ako vođa zrakoplova nije tokom faze punjenja prenio odgovornost nekoj drugoj kvalificiranoj osobi sve dok on ne stigne kako je naznačeno u operativnom priručniku;
- ii. kod jedrilica od trenutka početka postupka vuče sve dok se jedrilica ne zaustavi na kraju leta;
- 3. ima ovlaštenje za izdavanje svih naredbi i za preduzimanje bilo kakvih odgovarajućih mjera radi postizanja sigurnosti zrakoplova i lica i/ili imovine koji se u njemu prevoze, u skladu sa tačkom 7.c Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10);
- 4. ima ovlaštenje da ne ukrca ili da iskrca bilo koje lice koje može predstavljati potencijalnu opasnost za sigurnost zrakoplova ili lica u njemu;
- 5. ne dopušta prijevoz zrakoplovom osobi za koju se čini da je pod uticajem alkohola ili droga u takvom stepenu da bi mogla biti ugrožena sigurnost zrakoplova ili lica u njemu;
- 6. osigurava da su svi putnici primili uputstva o sigurnosti;
- 7. osigurava pridržavanje svih operativnih postupaka i kontrolnih lista, u skladu sa operativnim priručnikom;
- 8. osigurava da se obavi pretpoletni pregled u skladu sa zahtjevima Aneksa I (Dio M) s Pravilnikom o kontinuiranoj plovdbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ("Službeni glasnik BiH", broj 44/14);
- 9. provjerava je li relevantna oprema za slučajeve u nuždi ostala lako dostupna za trenutnu upotrebu;
- 10. ispunjava odgovarajuće zahtjeve operatora u pogledu izvještavanja o događajima;
- 11. ispunjava zahtjeve povezane s ograničenjima u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti, te zahtjeve u pogledu odmora, koji su primjenjivi za njegove aktivnosti;
- 12. kada obavlja zadatke za više od jednog operatora:
 - i. vodi vlastitu evidenciju o vremenu provedenom na letu i na dužnosti, te o periodima odmora, kako je navedeno u primjenjivim zahtjevima ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu; i
 - ii. svakom operatoru dostavlja podatke potrebne za planiranje aktivnosti u skladu sa primjenjivim zahtjevima ograničenja vremena provedenog na letu.
- (b) Vođa zrakoplova ne smije obavljati zadatke u zrakoplovu:
 1. kada je pod uticajem psihoaktivnih materija ili alkohola ili kada nije sposoban usljed povrede, iscrpljenosti, lijekova, bolesti ili drugih sličnih uzroka;
 2. dok ne prođe razumno vrijeme nakon ronjenja na velikim dubinama ili nakon davanja krvi;
 3. ako nisu ispunjeni primjenjivi medicinski zahtjevi;
 4. ako ima bilo kakvu sumnju u svoju sposobnost za obavljanje zadataka koji su mu dodijeljeni; ili
 5. ako zna ili sumnja da pati od umora na što je upućeno u tački 7.f Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) ili

se na drugi način osjeća nespasom do te mjere da bi let mogao biti ugrožen.

- (c) Vođa zrakoplova, u slučaju vanrednih događaja koji zahtijevaju trenutno donošenje odluka i preduzimanje radnji, mora preduzeti radnje koje smatra potrebnim u danim okolnostima u skladu sa tačkom 7.d Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10). U takvim slučajevima može, u interesu sigurnosti, odstupiti od pravila, operativnih postupaka i metoda.
- (d) Vođa zrakoplova - balona:
1. odgovoran je za prepoletno informiranje lica koja pomažu pri napuhavanju i ispuhavanju kupole;
 2. osigurava da niko ne puši u balonu niti u njegovoj direktnoj blizini; i
 3. osigurava da lica koja pomažu pri napuhavanju i ispuhavanju kupole nose odgovarajuću zaštitnu odjeću.

CAT.GEN.NMPA.105 Dodatni član posade balona

- (a) Kada balon prevozi više od 19 putnika, u njemu treba biti prisutan još najmanje jedan odgovarajuće iskusan i osposobljen dodatni član posade radi pomaganja putnicima u slučaju hitnosti.
- (b) Dodatni član posade ne obavlja zadatke u balonu:
1. kada je pod uticajem psihoaktivnih materija ili alkohola;
 2. kada nije sposoban zbog povrede, iscrpljenosti, lijekova, bolesti ili drugih sličnih uzroka; ili
 3. dok ne prođe razumno vrijeme nakon ronjenja na velikim dubinama ili nakon darivanja krvi.

CAT.GEN.NMPA.110 Autoritet vođe zrakoplova

Operator preduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da sva lica, koja se prevoze zrakoplovom, poštuju sve zakonite naredbe koje izdaje vođa zrakoplova radi osiguravanja sigurnosti zrakoplova i lica ili stvari koje se njime prevoze.

CAT.GEN.NMPA.115 Zajednički jezik

Operator osigurava da svi članovi posade mogu međusobno komunicirati na zajedničkom jeziku.

CAT.GEN.NMPA.120 Prijenosni elektronski uređaji

Operator ne dopušta bilo kojoj osobi u zrakoplovu korištenje prijenosnog elektronskog uređaja koji može negativno uticati na performanse sistema i opreme zrakoplova, te preduzima sve razumne mjere kako bi spriječio takvu upotrebu.

CAT.GEN.NMPA.125 Informacije o opremi za slučajeve hitnosti i opremi za preživljavanje koja se nalazi u zrakoplovu

Operator osigurava da su liste, koje sadrže informacije o opremi za slučajeve hitnosti i opremi za preživljavanje, koja se nalazi u svim njegovim zrakoplovima, uvijek na raspolaganju za trenutno obavješćavanje centara za koordinaciju spašavanja (RCC).

CAT.GEN.NMPA.130 Alkohol i droge

Operator preduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da u zrakoplov ne uđe ili se u njemu ne nalazi bilo koje lice koje je pod tolikim uticajem alkohola ili droga da bi mogla biti ugrožena sigurnost zrakoplova ili lica u njemu.

CAT.GEN.NMPA.135 Ugrožavanje sigurnosti

Operator preduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da nijedno lice zbog nesmotrenosti ili nemara postupi ili propusti postupiti, čime:

- (a) ugrožava zrakoplov ili lica u njemu ili na zemlji; ili

- (b) uzrokuje ili omogućava da zrakoplov ugrozi bilo koju osobu ili imovinu.

CAT.GEN.NMPA.140 Dokumenti, priručnici i informacije koje treba imati u zrakoplovu

- (a) Pri svakom letu, osim ako je određeno drugačije, u zrakoplovu se nose originali ili kopije sljedećih dokumenata, priručnika i informacija:
1. letački priručnik zrakoplova (AFM) ili istovjetan dokument/i;
 2. originalna potvrda o registraciji zrakoplova;
 3. originalna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA);
 4. potvrda o zaštiti od buke, prema potrebi;
 5. kopija certifikata zračnog prijevoznika;
 6. operativne specifikacije relevantne za tip zrakoplova, izdate sa AOC-om, ako je primjenjivo;
 7. dozvola za radio-stanicu u zrakoplovu, ako postoji;
 8. potvrda/potvrde o osiguranju od odgovornosti prema trećim licima;
 9. dnevnik putovanja ili istovjetan dokument za zrakoplov;
 10. tehnička knjiga zrakoplova u skladu sa Aneksom I (Dio M) Pravilnika o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ("Službeni glasnik BiH", broj 44/14), ako je primjenjivo;
 11. spisak minimalne opreme ili lista odstupanja od konfiguracije, ako je primjenjivo;
 12. detalji iz predanog plana leta usluga u zračnom prometu, prema potrebi;
 13. važeće i primjerene zrakoplovne karte za rutu predloženog leta i za sve rute za koje se može razumno očekivati da bi se let mogao na njih preusmjeriti;
 14. informacije o postupcima i vizuelnim signalima koje koriste zrakoplovi koji presreću i zrakoplovi koje su presretani;
 15. informacije o službama potrage i spašavanja za područje predviđenog leta;
 16. odgovarajuća dokumentacija o uputstvima iz obavješćenja zrakoplovnom osoblju i usluga zrakoplovnog informiranja;
 17. odgovarajuće meteorološke informacije;
 18. manifest putnika, prema potrebi;
 19. za jedrilice, dokumentacija o masi i ravnoteži, a za balone dokumentacija o masi;
 20. operativni plan leta, prema potrebi; i
 21. bilo koja druga dokumentacija koja može biti važna za let ili koju zahtijevaju države preko kojih se obavlja let.
- (b) Bez obzira na tačku (a), onde naznačeni dokumenti, priručnici i informacije mogu se nositi i u pomoćnom vozilu ili zadržati na aerodromu ili operativnoj površini u vezi sa planiranim letovima:
1. polijetanje i slijetanje na istom aerodromu ili operativnoj površini; ili
 2. ostajanje unutar lokalnog područja utvrđenog u operativnom priručniku.

CAT.GEN.NMPA.145 Davanje dokumentacije i zapisa

U razumnom roku nakon što to od njega zatraži lice koju je za to ovlastio nadležni organ, vođa zrakoplova daje toj osobi dokumentaciju koja se mora nositi u zrakoplovu.

CAT.GEN.NMPA.150 Prijevoz opasnog tereta

- (a) Prijevoz opasnog tereta se ne dopušta, osim:
 - 1. ako nije podložan tehničkim uputstvima za siguran prijevoz opasnog tereta zrakom (ICAO Doc 9284-AN/905) u skladu sa dijelom 1. tih uputstava; ili
 - 2. ako ga nose putnici ili članovi posade, ili se nalazi u prtljagu, u skladu sa dijelom 8. tehničkih uputstava.
- (b) Operator uspostavlja postupke kako bi osigurao da su preduzete sve razumne mjere za sprječavanje nenamjernog unošenja opasnog tereta u zrakoplov.
- (c) Operator pruža osoblju potrebne informacije koje im omogućavaju obavljanje njihovih odgovornosti.

PODDIO B

OPERATIVNI POSTUPCI

ODJELJAK 1.

Zrakoplovi na motorni pogon

CAT.OP.MPA.100 Upotreba operativnih usluga u zračnom prometu

- (a) Operator osigurava:
 - 1. da se, kada god su na raspolaganju, za sve letove upotrebljavaju operativne usluge u zračnom prometu (ATS), koje su primjerene zračnom prostoru, i primjenjiva pravila o letenju zrakoplova;
 - 2. da se njegova operativna uputstva tokom leta, koja se odnose na promjenu plana leta ATS-a, kada je moguće, koordiniraju s odgovarajućom jedinicom ATS-a prije nego što se pošalju u zrakoplov.
- (b) Bez obzira na tačku (a), upotreba ATS-a nije potrebna osim ako je određena u zahtjevima u pogledu zračnog prostora za:
 - 1. dnevne operacije prema VFR-u avionima koji nisu kompleksni avioni na motorni pogon;
 - 2. helikoptere čiji je MCTOM 3 175 kg ili manje, kojim se leti danju i na rutama na kojim se navigacija obavlja prema vizuelnim orijentirima; ili
 - 3. lokalne helikopterske operacije;pod uvjetom da se mogu održavati mjere potrage i spašavanja.

CAT.OP.MPA.105 Upotreba aerodroma i operativnih površina

- (a) Operator upotrebljava samo one aerodrome i operativne površine koji su odgovarajući za predmetni(-e) tip(ove) zrakoplova i operaciju(-e).
- (b) Upotreba operativnih površina odnosi se samo na:
 - 1. avione koji nisu kompleksni avioni na motorni pogon; i
 - 2. helikoptere.

CAT.OP.MPA.106 Upotreba izolovanih aerodroma – avioni

- (a) Za upotrebu izolovanog aerodroma kao odredišnog aerodroma za avione, zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog organa.
- (b) Izolovani aerodromom je onaj aerodrom za koji je količina potrebnog goriva za preusmjeravanje i konačna rezerva goriva do najbližeg odgovarajućeg alternativnog odredišnog aerodroma veća od:
 - 1. za avione s klipnim motorima, goriva potrebnog za 45 minuta leta plus 15% planiranog vremena letenja koje se provede na putnom nivou, ili za dva sata, zavisno od toga šta je manje; ili
 - 2. za avione s turbinskim motorima, goriva za dva sata leta pri uobičajenoj putnoj potrošnji iznad odredišnog aerodroma, uključujući konačno rezervno gorivo.

CAT.OP.MPA.107 Odgovarajući aerodrom

Operator smatra aerodrom primjerenim ako je u očekivano vrijeme upotrebe raspoloživ i opremljen potrebnim pomoćnim uslugama kao što su operativne usluge u zračnom prometu (ATS), dovoljna rasvjeta, komunikacijske mogućnosti, meteorološka služba, navigacijska pomagala i službe za hitne slučajeve.

CAT.OP.MPA.110 Operativni minimumi aerodroma

- (a) Operator određuje operativne minimume aerodroma za svaki polazni, odredišni ili alternativni aerodrom koji namjerava upotrijebiti. Ti minimumi ne smiju biti niži od onih koje je za takve aerodrome odredila država u kojoj se aerodrom nalazi, osim ako ta država to posebno odobri. Tim se minimumima dodaje svako povećanje koje navede nadležni organ.
- (b) Upotreba zaslona u visini glave (HUD), sistema za navođenje pri slijetanju u visini glave (HUDLS) ili sistema poboljšane vidljivosti (EVS) može omogućiti operacije pri vidljivosti koja je niža od one koja je određena u operativnim minimumima aerodroma ako se to odobri u skladu sa odredbama SPA.LVO.
- (c) Pri određivanju operativnih minimuma aerodroma, operator uzima u obzir sljedeće:
 - 1. tip, performanse i karakteristike upravljanja zrakoplova;
 - 2. sastav letačke posade, njihovu stručnost i iskustvo;
 - 3. dimenzije i karakteristike poletno-sletne staze/područja završnog prilaza i uzlijetanja (FATO) koji bi se mogli izabrati za upotrebu;
 - 4. podobnost i performanse vizuelnih ili nevizuelnih zemaljskih sredstava za navođenje;
 - 5. opremu koja je na raspolaganju u zrakoplovu u svrhu navigacije i/ili kontrole putanje leta tokom polijetanja, prilaza, ravnjanja, slijetanja, završetka zaokreta i neuspjelog prilaza;
 - 6. za određivanje nadvisivanja prepreka, prepreke u područjima prilaza, neuspjelog prilaza i započetog penjanja, što je potrebno za obavljanje postupaka u vanrednim uvjetima;
 - 7. apsolutnu visinu/visinu nadvisivanja prepreka za postupke instrumentalnog prilaza;
 - 8. načine utvrđivanja i izvještavanja o meteorološkim uvjetima; i
 - 9. tehniku letenja koja se koristi u završnom prilazu.
- (d) Operator navodi metodu utvrđivanja operativnih minimuma aerodroma u operativnom priručniku.
- (e) Minimumi za poseban postupak prilaza i slijetanja upotrebljavaju se samo ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:
 - 1. zemaljska oprema koja je prikazana na karti i koja se zahtijeva za predviđeni postupak, u ispravnom je stanju;
 - 2. sistemi u zrakoplovu koji se zahtijevaju za određenu vrstu prilaza, u ispravnom su stanju;
 - 3. ispunjeni su zahtijevani kriteriji u pogledu performansi zrakoplova; i
 - 4. posada je primjereno kvalificirana.

CAT.OP.MPA.115 Tehnike letenja za prilaz - avioni

- (a) Svi prilazi se obavljaju kao stabilizirani prilazi ako nadležni organ nije odobrio drugačije za određeni prilaz na određenu poletno-sletnu stazu.
- (b) Neprecizni prilazi
 - 1. Za sve neprecizne prilaze koristi se tehnika završnog prilazanja kontinuiranim snižavanjem (CDFA).

2. Bez obzira na tačku 1, za određenu kombinaciju prilaza/poletno-sletne staze može se upotrijebiti drugačija tehnika letenja pri prilazu ako to odobri nadležni organ. U takvim slučajevima, primjenjiva vidljivost duž poletno-sletne staze (RVR):
 - i. uvećava se za 200 m za avione kategorije A i B i za 400 m za avione kategorije C i D; ili
 - ii. za aerodrome na kojim postoji javni interes za održavanje tekućih operacija a ne može se primijeniti tehnika CDFA, nadležni organ određuje i redovno revidira RVR, uzimajući u obzir iskustvo, program osposobljavanja i kvalifikaciju letačke posade operatora.

CAT.OP.MPA.120 Prilazi s radarom u helikopteru (ARA) za operacije iznad vode – helikopteri

- (a) ARA se obavlja samo ako:
 1. radar omogućava vođenje na smjeru kojim se osigurava nadvisivanje prepreka; i
 2. ili:
 - i. minimalna visina poniranja (MDH) određuje se pomoću radio visinomjera; ili
 - ii. primjenjuje se minimalna apsolutna visina poniranja (MDA), plus odgovarajuća margina.
- (b) Prilazi ARA na vodene površine ili plovila tokom operacije obavljaju se samo pri operacijama s višočlanom posadom.
- (c) Područje odlučivanja osigurava odgovarajuće nadvisivanje prepreka pri neuspjehom prilazu iz bilo kog odredišta za koje se planira ARA.
- (d) Prilaz se nastavlja izvan područja odlučivanja ili ispod MDA/H, ako je odredite u vizuelnom dometu.
- (e) Za operacije s jednim pilotom, visini MDA/H i području odlučivanja dodaju se odgovarajuća povećanja.

CAT.OP.MPA.125 Postupci instrumentalnog odlaska i prilaza

- (a) Operator osigurava da se upotrebljavaju postupci instrumentalnog odlaska i prilaza koje je odredila država u kojoj se nalazi aerodrom.
- (b) Bez obzira na tačku (a), vođa zrakoplova može prihvatiti odobrenje ATC-a da skrene s objavljene rute odlaska ili prilaza ako su u obzir uzeti kriteriji za nadvisivanja prepreka i ako su u potpunosti uzeti u obzir operativni uvjeti. U svakom slučaju, završni prilaz se leti vizuelno ili u skladu sa utvrđenim postupcima instrumentalnog prilaza.
- (c) Bez obzira na tačku (a), operator može upotrijebiti drugačije postupke od onih iz tačke (a) ako ih je odobrila država u kojoj se nalazi aerodrom i ako su navedeni u operativnom priručniku.

CAT.OP.MPA.126 Navigacija zasnovana na performansama

Kada je za predviđenu rutu ili postupak letenja potrebna navigacija zasnovana na performansama (PBN), operator osigurava:

- a) da su relevantne navigacijske specifikacije za PBN navedene u AFM ili drugom dokumentu koji je odobren od strane tijela koje je izdalo certifikat u okviru ocjene plovidbenosti ili je zasnovan na takvom odobrenju;
- b) da se zrakoplovom upravlja u skladu sa relevantnim navigacijskim specifikacijama i ograničenjima iz AFM ili drugog prethodno navedenog dokumenta.

CAT.OP.MPA.130 Postupci za izbjegavanje buke - avioni

- (a) Osim za VFR operacije, avionima koji nisu kompleksni avioni na motorni pogon operator uspostavlja odgovarajuće operativne postupke odlaska i dolaska/prilaza za svaki tip aviona, uzimajući u obzir potrebu da se učinci buke zrakoplova smanje na minimum.

(b) Postupci:

1. osiguravaju da sigurnost ima prioritet u odnosu na izbjegavanje buke; i
2. moraju biti jednostavni i sigurni za obavljanje bez značajnog povećanja radnog opterećenja posade tokom kritičnih faza leta.

CAT.OP.MPA.131 Postupci za izbjegavanje buke - helikopteri

- (a) Operator osigurava da se pri postupcima polijetanja i slijetanja uzima u obzir potreba da se učinci buke helikoptera smanje na minimum.
- (b) Postupci:
 1. osiguravaju da sigurnost ima prioritet u odnosu na izbjegavanje buke; i
 2. moraju biti jednostavni i sigurni za obavljanje bez značajnog povećanja radnog opterećenja posade tokom kritičnih faza leta.

CAT.OP.MPA.135 Rute i područja letenja - uopšteno

- (a) Operator osigurava da se operacije obavljaju samo duž ruta ili unutar područja za koja su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 1. osigurani su svemirska oprema, zemaljska oprema i službe, uključujući meteorološke službe, koji su odgovarajući za planirane operacije;
 2. performanse zrakoplova su odgovarajuće za ispunjavanje zahtjeva minimalne visine leta;
 3. oprema zrakoplova ispunjava minimalne zahtjeve za planiranu operaciju; i
 4. na raspolaganju su odgovarajuće karte i mape.
- (b) Operator osigurava da se operacije obavljaju u skladu sa bilo kojim ograničenjem na rutama ili područjima operacije, koje odredi nadležni organ.
- (c) Tačka (a) podtačka 1. ne primjenjuje se za dnevne operacije prema VFR-u zrakoplovima koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, za letove koji dolaze na isti aerodrom ili operativnu površinu s koje su pošli.

CAT.OP.MPA.136 Rute i područja letenja – jednomotorni avioni

Operator osigurava da se operacije jednomotornih aviona obavljaju samo duž ruta ili unutar područja, na kojim su na raspolaganju površine koje omogućavaju obavljanje sigurnog prisilnog slijetanja.

CAT.OP.MPA.137 Rute i područja letenja – helikopteri

Operator osigurava:

- (a) za helikoptere koji lete u klasi performanse 3, da su na raspolaganju površine koje omogućavaju obavljanje sigurnog prisilnog slijetanja, osim ako helikopter ima odobrenje za letenje u skladu sa stavom CAT.POLH.420;
- (b) za helikoptere koji lete u klasi performanse 3 i obavljaju operacije "obalskog tranzita", da operativni priručnik sadrži postupke kojim se osigurava da su širina obalskog koridora i oprema koja se nosi, u skladu sa uvjetima koji u to vrijeme preovladavaju.

CAT.OP.MPA.140 Maksimalna udaljenost od odgovarajućeg aerodroma za dvomotorne avione bez odobrenja ETOPS

- (a) Ako nema odobrenje nadležnog organa u skladu sa Prilogom V (Dio SPA), poddijelom F ovog pravilnika, operator ne leti dvomotorim avionom na ruti koja sadrži tačku koja je udaljena od odgovarajućeg aerodroma, u standardnim uvjetima i pri mirnom zraku, više od:
 1. za avione performansi klase A:
 - i. sa konfiguracijom najvećeg operativnog broja putničkih sjedišta (MOPSC) 20 ili više; ili

- ii. sa najvećom dopuštenom masom pri polijetanju 45 360 kg ili više;
- udaljenosti koja se preleti za 60 minuta pri putnoj brzini s jednim motorom izvan pogona (OEI), utvrđenoj u skladu sa tačkom (b);
- 2. za avione performansi kase A:
 - i. sa MOPSC-om 19 ili manje; i
 - ii. sa najvećom dopuštenom masom pri polijetanju manjom od 45 360 kg;
- udaljenosti koja se preleti za 120 minuta, ili podložno odobrenju nadležnog organa, do 180 minuta za turbomlazne avione, pri putnoj brzini s jednim motorom izvan pogona (OEI), utvrđenoj u skladu sa tačkom (b);
- 3. za avione klase performanse B ili C:
 - i. udaljenosti koja se preleti za 120 minuta pri putnoj brzini s jednim neispravnim motorom (OEI), utvrđenoj u skladu sa tačkom (b); ili
 - ii. 300 NM, u zavisnosti od toga što je manje.
- (b) Operator određuje brzinu za izračunavanje maksimalne udaljenosti do odgovarajućeg aerodroma za svaki tip ili varijantu dvomotornog aviona kojim se leti, koja ne prelazi VMO (maksimalna operativna brzina) koja se zasniva na stvarnoj brzini koju avion može održati s jednim neispravnim motorom.
- (c) Operator uključuje u operativni priručnik sljedeće podatke, specifične za svaki tip ili varijantu:
- 1. utvrđenu OEI putnu brzinu; i
 - 2. utvrđenu najveću udaljenost od odgovarajućeg aerodroma.
- (d) Za dobijanje odobrenja iz tačke (a) podtačke 2, operator mora dostaviti dokaz:
- 1. da za kombinaciju aviona/motora ima odobrenje projekta tipa i pouzdanosti za operacije povećanog doleta s dvomotornim avionima (ETOPS), za predviđenu operaciju;
 - 2. da je sproveden skup uvjeta kako bi se osiguralo da se avion i njegovi motori održavaju tako da ispunjavaju potrebne kriterije pouzdanosti; i
 - 3. da je letačka posada i ostalo uključeno operativno osoblje osposobljeno i primjereno kvalificirano za obavljanje predviđene operacije.

CAT.OP.MPA.145 Određivanje minimalnih visina leta

- (a) Za sve segmente rute kojom se leti, operator određuje:
 - 1. minimalne visine letenja koje obezbjeđuju zahtijevano nadvisivanje prepreka, uzimajući u obzir zahtjeve iz poddjela C; i
 - 2. metodu kojom letačka posada određuje te visine.
- (b) Metodu za određivanje minimalnih visina leta odobrava nadležni organ.
- (c) Kada se minimalne visine leta koje određuje operator i koje određuje država preko koje se leti razlikuju, primjenjuje se viša vrijednost.

CAT.OP.MPA.150 Politika planiranja goriva

- (a) Operator uspostavlja politiku planiranja goriva u svrhu planiranja leta i ponovnog planiranja tokom leta, kako bi osigurao da se na svakom letu nosi dovoljno goriva za planiranu operaciju i rezerve za pokrivanje odstupanja od planirane operacije. Za politiku planiranja goriva i bilo kakvu njenu promjenu zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog organa.
- (b) Operator osigurava da se planiranje letova zasniva najmanje na:
 - 1. postupcima koji su sadržani u operativnom priručniku i:
 - i. podacima koje daje proizvođač zrakoplova; ili

- ii. trenutnim podacima specifičnim za zrakoplov, koji su dobijeni iz sistema za praćenje potrošnje goriva;
- i
 - 2. operativnim uvjetima u kojim će se let izvesti, uključujući:
 - i. podatke o potrošnji goriva zrakoplova;
 - ii. predviđene mase;
 - iii. očekivane meteorološke uvjete; i
 - iv. postupke i ograničenja pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.
- (c) Operator osigurava da prepoletno izračunavanje upotrebljivog goriva potrebnog za let uključuje:
- 1. gorivo za taksiranje;
 - 2. gorivo za putovanje;
 - 3. rezervno gorivo, koje se sastoji od:
 - i. goriva za nepredviđene situacije;
 - ii. alternativnog goriva, ako je potreban alternativni određišni aerodrom;
 - iii. konačnog rezervnog goriva; i
 - iv. dodatnog goriva, ako je potrebno za vrstu operacije; i
 - 4. posebno dodatno gorivo, ako ga zahtijeva vođa zrakoplova.
- (d) Operator osigurava da postupci ponovnog planiranja tokom leta za izračunavanje upotrebljivog goriva, koje je potrebno kada zrakoplov mora nastaviti let duž rute ili do određiškog aerodroma, koji nisu bili prvobitno planirani, uključuju:
- 1. gorivo za putovanje, za preostali dio leta; i
 - 2. rezervno gorivo, koje se sastoji od:
 - i. goriva za nepredviđene situacije;
 - ii. alternativnog goriva, ako je potreban alternativni određišni aerodrom;
 - iii. konačnog rezervnog goriva; i
 - iv. dodatnog goriva, ako je potrebno za vrstu operacije;
 - i
 - 3. posebno dodatno gorivo, ako ga zahtijeva vođa zrakoplova.

CAT.OP.MPA.151 Politika planiranja goriva – olakšice

- (a) Bez obzira na stav CAT.OP.MPA.150 tačke (b) do (d), za operacije aviona klase performanse B, operator osigurava da prepoletno izračunavanje upotrebljivog goriva potrebnog za let uključuje:
 - i. gorivo za taksiranje, ako je značajno;
 - ii. gorivo za putovanje;
 - iii. rezervno gorivo, koje se sastoji od:
 - (A) goriva za nepredviđene situacije, koje iznosi najmanje 5% planiranog goriva za putovanje, ili u slučaju ponovnog planiranja tokom leta, 5% goriva za putovanje za preostali dio leta; i
 - (B) konačne rezerve za letenje tokom dodatnog perioda od 45 minuta za klipne motore ili 30 minuta za turbinske motore;
 - iv. alternativno gorivo za dolet do alternativnog određiškog aerodroma preko određišta, ako se zahtijeva alternativni određišni aerodrom; i
 - v. posebno dodatno gorivo, ako ga navede vođa zrakoplova.
- (a1) Bez obzira na stav CAT.OP.MPA.150 tačke (b) do (d), za operacije koje polijeću i slijeću na istom aerodromu ili operativnoj površini avionima ELA2 pod pravilima vizuelnog letenja po danu operator utvrđuje najnižu konačnu rezervu goriva u operativnom priručniku. Te

konačne rezerve goriva nisu manje od količine potrebne za period letenja od 45 minuta.

- (b) Bez obzira na stav CAT.OP.MPA.150 tačke (b) do (d), za helikoptere čiji je MCTOM 3 175 kg ili manje, kojim se leti danju i na rutama na kojim se navigacija obavlja prema vizuelnim orijentirima, ili za lokalne helikopterske operacije, politikom planiranja goriva obezbjeđuje se da po okončanju leta ili niza letova, konačna rezerva goriva nije manja od količine dovoljne za:
1. 30 minuta letenja uobičajenom putnom brzinom; ili
 2. 20 minuta letenja uobičajenom putnom brzinom, kada se leti unutar područja na kojim su obezbijeđena stalna i odgovarajuća mjesta za slijetanje, kao mjera predostrožnosti.

CAT.OP.MPA.155 Prijevoz posebnih kategorija putnika (SPC)

- (a) Lica koja zahtijevaju posebne uvjete, pomoć i/ili uređaje, kada se prevoze zrakoplovom, smatraju se SPC-ima, uključujući najmanje:
1. lica sa smanjenom pokretljivošću (PRM), pod kojim se podrazumijevaju bilo koja lica čija je pokretljivost smanjena radi bilo kakve tjelesne invalidnosti, senzorne ili lokomotorne, trajne ili privremene, mentalne invalidnosti ili oštećenja, bilo kog drugog uzroka invalidnosti, ili radi dobi;
 2. dojenčad ili djecu bez pratnje; i
 3. deportovana lica, neprihvatljive putnike ili pritvorenike.
- (b) SPC-i se prevoze pod uvjetima kojim se omogućava sigurnost zrakoplova i lica u njemu, u skladu sa postupcima koje je uspostavio operator.
- (c) SPC-i se ne smještaju na mjesta ili ne zauzimaju sjedišta koja omogućavaju direktan pristup izlazima za hitne slučajeve, ili tamo gdje bi njihova prisutnost mogla:
1. ometati članove posade u njihovom radu;
 2. onemogućiti prilaz opremi za slučaj opasnosti; ili
 3. ometati evakuaciju zrakoplova u slučaju vanredne situacije.
- (d) Vođa zrakoplova se unaprijed obavještava o tome da će se zrakoplovom prevoziti SPC-i.

CAT.OP.MPA.160 Smještaj prtljaga i tereta

Operator uspostavlja postupke kako bi osigurao:

- (a) da se u putničku kabinu unosi samo ručni prtljag koji se može odgovarajuće i sigurno smjestiti; i
- (b) da sav prtljag i teret u zrakoplovu, koji bi mogli uzrokovati povrede ili štetu ili blokirati prolaze i izlaze u slučaju da se pomaknu, budu smješteni tako da se spriječi njihovo pomicanje.

CAT.OP.MPA.165 Smještaj putnika

Operator uspostavlja postupke kojim se osigurava da se putnici rasporede na sjedišta tako, da u slučaju potrebe za hitnom evakuacijom mogu pomoći, a ne ometati evakuaciju zrakoplova.

CAT.OP.MPA.170 Davanje uputstava putnicima

Operator osigurava:

- (a) da se putnici obavijeste i da im se pokažu postupci u vezi sa sigurnošću, u obliku koji olakšava primjenu postupaka koji se primjenjuju u hitnim slučajevima; i
- (b) da se putnicima daju kartice sa sigurnosnim uputstvima, na kojim se slikovnim uputstvima prikazuje upotreba opreme za hitne slučajeve i izlazi koje bi putnici trebali koristiti.

CAT.OP.MPA.175 Priprema leta

- (a) Za svaki planirani let izrađuje se operativni plan leta koji se zasniva na performansama zrakoplova, drugim operativnim

ograničenjima te relevantnim očekivanim uvjetima na ruti kojom će se letjeti i na predmetnim aerodromima/operativnim površinama.

- (b) Let ne smije započeti dok se vođa zrakoplova ne uvjeri:

1. da se mogu ispuniti svi zahtjevi određeni u tački 2.a.3 Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) u pogledu plovidbenosti i registracije zrakoplova, instrumenata i opreme, mase i težišta (CG), prtljaga i tereta, te operativnih ograničenja zrakoplova;
 2. da se avionom ne upravlja suprotno odredbama liste odstupanja od konfiguracije (CDL);
 3. da su na raspolaganju dijelovi operativnog priručnika koji su potrebni za obavljanje leta;
 4. da su u zrakoplovu dokumenti, dodatne informacije i obrasci koji, u skladu sa stavom CAT.GEN.MPA.180, moraju biti na raspolaganju;
 5. da su na raspolaganju važeće karte, mape i ostala dokumentacija ili istovjetni podaci koji obuhvataju predviđenu operaciju zrakoplova, uključujući bilo koje odstupanje koje se razumno može očekivati;
 6. da su na raspolaganju odgovarajuća svemirska oprema, zemaljska oprema i usluge, koji su potrebni za planirani let;
 7. da se za planirani let mogu ispuniti odredbe navedene u operativnom priručniku, u odnosu na gorivo, ulje, kisik, minimalne sigurnosne visine, operativne minimume aerodroma i raspoloživost alternativnih aerodroma, prema potrebi;
 - 7a) da je svaka zahtijevana baza navigacionih podataka za navigaciju, zasnovana na performansama, odgovarajuća i važeća i
 8. da se može ispuniti bilo koje dodatno operativno ograničenje.
- (c) Bez obzira na tačku (a), operativni plan leta nije potreban za operacije prema VFR-u:
1. avionom koji nije kompleksni avion na motorni pogon koji slijeće na isti aerodrom ili operativnu površinu s koje je poletio; ili
 2. helikopterima čiji je MCTOM 3 175 kg ili manje, tokom dana i na rutama na kojim se navigacija obavlja prema vizuelnim orijentirima, na lokalnom području kako je navedeno u operativnom priručniku.

CAT.OP.MPA.180 Izbor aerodroma – avioni

- (a) Kada se odlazni aerodrom ne može upotrijebiti kao alternativni aerodrom polijetanja, radi meteoroloških razloga ili radi razloga povezanih s performansom, operator bira drugi odgovarajući alternativni aerodrom polijetanja koji od odlaznog aerodroma nije dalje od:
1. za dvomotorne avione:
 - i. jednog sata leta pri OEI putnoj brzini u skladu sa AFM-om, u mirnom zraku i standardnim uvjetima, na osnovu stvarne mase pri polijetanju; ili
 - ii. ETOPS vremena preusmjeravanja odobrenog u skladu sa Prilogom V (Dio SPA) poddijelom F, koje podliježe bilo kojim ograničenjima LMO-a, do najviše dva sata, pri OEI putnoj brzini u skladu sa AFM-om u mirnom zraku i standardnim uvjetima, na osnovu stvarne mase pri polijetanju;
 2. za tromotorne i četvoromotorne avione, dva sata leta pri OEI putnoj brzini u skladu sa AFM-om u mirnom

zraku i standardnim uvjetima, na osnovu stvarne mase pri polijetanju.

Ako AFM ne sadrži OEI putnu brzinu, brzina koja se koristi za izračunavanje je brzina koja se postiže s preostalim motorom (motorima) kad im je snaga podešena na maksimalnu kontinuiranu snagu.

- (b) Operator bira najmanje jedan alternativni odredišni aerodrom za svaki let prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR), osim ako je odredišni aerodrom izolovani aerodrom ili:
 - 1. ako trajanje planiranog leta od polijetanja do slijetanja ili, u slučaju ponovnog planiranja tokom leta u skladu sa stavom CAT.OP.MPA.150 tačkom (d), preostalo vrijeme letenja do odredišta ne prelazi 6 sati; i
 - 2. ako su na odredišnom aerodromu na raspolaganju dvije upotrebljive odvojene poletno-sletne staze i ako odgovarajući meteorološki izvještaji i/ili prognoze za odredišni aerodrom pokazuju da će tokom perioda od sat vremena prije do sat vremena poslije predviđenog vremena dolaska na odredišni aerodrom, baza oblaka biti na najmanje 2 000 ft ili na visini kruženja + 500 ft, u zavisnosti od toga šta je više, i da će vidljivost na tlu biti najmanje 5 km.
- (c) Operator bira dva odredišna alternativna aerodroma ako:
 - 1. odgovarajući meteorološki izvještaji i/ili prognoze za odredišni aerodrom pokazuju da će tokom perioda koji započinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska, vremenski uvjeti biti ispod primjenjivih minimuma za planiranje; ili
 - 2. nisu dostupne nikakve meteorološke informacije.
- (d) Operator u operativnom planu leta navodi bilo koje potrebne alternativne aerodrome.

CAT.OP.MPA.181 Izbor aerodroma i operativnih površina – helikopter

- (a) Za letove u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC), vođa zrakoplova bira alternativni aerodrom polijetanja koji nije udaljen više od jednog sata letenja uobičajenom putnom brzinom, ako zbog meteoroloških razloga ne bi bio moguć povratak na površinu odlaska.
- (b) Za IFR letove ili za letove prema VFR-u za koje se navigacija obavlja na neki drugi način a ne prema vizuelnim orijentirima, vođa zrakoplova u operativnom planu leta određuje najmanje jedan alternativni odredišni aerodrom, osim:
 - 1. ako je odredište aerodrom uz obalu a helikopter leti s mora;
 - 2. za let do bilo kog drugog kopnenog odredišta, ako su trajanje leta i prevladavajući meteorološki uvjeti takvi da se u procijenjeno vrijeme dolaska na mjesto predviđenog slijetanja, prilaz i slijetanje mogu izvesti u vizuelnim meteorološkim uvjetima (VMC); ili
 - 3. ako je operativna površina planiranog slijetanja izolovana i nije na raspolaganju alternativna operativna površina; u tom se slučaju određuje tačka s koje nema povratka (PNR).
- (c) Operator određuje dva alternativna odredišna aerodroma, ako:
 - 1. odgovarajući meteorološki izvještaji i/ili prognoze za odredišni aerodrom pokazuju da će tokom perioda koji započinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska, vremenski uvjeti biti ispod primjenjivih minimuma za planiranje; ili

2. za odredišni aerodrom nisu dostupne nikakve meteorološke informacije.

- (d) Operator može odabrati alternativne odredišne aerodrome na moru ako se primjenjuju sljedeći kriterijumi:
 - 1. odredišni alternativni aerodrom na moru upotrebljava se samo nakon PNR-a. Prije PNR-a upotrebljavaju se alternativni aerodromi na kopnu;
 - 2. na alternativnom aerodromu se može izvesti OEI slijetanje;
 - 3. u onoj mjeri u kojoj je moguće, obezbjeđuje se raspoloživost platforme. Ocjenjuju se dimenzije, konfiguracija i nadvisivanje prepreka pojedinačnih helikopterskih platformi ili drugih površina, kako bi se utvrdila operativna podobnost za upotrebu kao alternativnog aerodroma za svaki tip helikoptera koji je predložen za upotrebu;
 - 4. određuju se vremenski minimumi, uzimajući u obzir tačnost i pouzdanost meteoroloških informacija;
 - 5. LMO sadrži posebne odredbe za ovu vrstu operacije; i
 - 6. alternativni aerodrom na moru se bira samo ako je operator u operativnom priručniku odredio postupak.
- (e) Operator u operativnom planu leta navodi bilo koje potrebne alternativne aerodrome.

CAT.OP.MPA.182 Odredišni aerodromi – operacije instrumentalnog prilaza

Operator osigurava dostupnost dovoljnih sredstava za navigaciju i slijetanje na odredišni aerodrom ili na bilo koji alternativni odredišni aerodrom u slučaju gubitka sposobnosti za namjeravanu operaciju prilaženja i slijetanja.

CAT.OP.MPA.185 Minimumi za planiranje IFR letova - avioni

- (a) Minimum za planiranje alternativnog aerodroma polijetanja Operator bira aerodrom kao alternativni aerodrom polijetanja samo ako odgovarajući meteorološki izvještaji i/ili prognoze pokazuju da će tokom perioda koji započinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska na aerodrom, vremenski uvjeti biti na primjenjivim minimuma za slijetanje, navedenim u skladu sa stavom CAT.OP.MPA.110, ili bolji. Kada su jedine raspoložive operacije za pristup neprecizni prilazi (NPA) i/ili prilaz u vizuelnom krugu, uzima se u obzir baza oblaka. Uzimaju se u obzir bilo kakva ograničenja u vezi s OEI operacijama.
- (b) Minimumi za planiranje odredišnog aerodroma, osim izolovanog odredišnog aerodroma

Operator bira odredišni aerodrom samo ako:

- 1. odgovarajući meteorološki izvještaji i/ili prognoze pokazuju da će tokom perioda koji započinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska na aerodrom vremenski uvjeti biti na primjenjivim minimuma za planiranje ili bolji, kako slijedi:
 - i. RVR/vidljivost (VIS) u skladu sa stavom CAT.OP.MPA.110; i
 - ii. za NPA ili kružni prilaz, baza oblaka na ili iznad MDH-a; ili
- 2. ako su odabrana dva alternativna odredišna aerodroma.
- (c) Minimumi za planiranje alternativnog odredišnog aerodroma, izolovanog aerodroma, alternativnog aerodroma na ruti za gorivo (ERA za gorivo), alternativnog aerodroma na ruti (ERA)
Operator bira aerodrom za jednu od ovih namjena samo ako odgovarajući meteorološki izvještaji i/ili prognoze pokazuju da će

tokom perioda koji započinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska na aerodrom vremenski uvjeti biti na primjenjivim minimuma za planiranje iz tabele 1. ili bolji.

Tabela 1.
Minimumi za planiranje
Odredišni alternativni aerodrom, izolovani odredišni aerodrom, ERA za gorivo i ERA

Vrsta prilaza	Minimumi za planiranje
CAT II i III	CAT I RVR
CAT I	NPA RVR/VIS Baza oblaka mora biti na ili iznad MDH-a
NPA	NPA RVR/VIS + 1 000 m Baza oblaka mora biti na ili iznad MDH-a + 200 ft
Kruženje	Kruženje

CAT.OP.MPA.186 Minimumi za planiranje IFR letova - helikopteri

- (a) Minimum za planiranje alternativnog(-ih) aerodroma polijetanja
Operator bira aerodrom ili površinu na slijetanje kao alternativni aerodrom polijetanja samo ako odgovarajući meteorološki izvještaji i/ili prognoze pokazuju da će tokom perioda koji započinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska na alternativni aerodrom polijetanja vremenski uvjeti biti na primjenjivim minimuma za slijetanje, navedenim u skladu sa stavom CAT.OP.MPA.110, ili bolji. Kada su jedine raspoložive operacije za pristup NPA operacije, uzima se u obzir baza oblaka. Uzimaju se u obzir bilo kakva ograničenja u vezi s OEI operacijama.
- (b) Minimumi za planiranje odredišnog aerodroma i odredišnog(-ih) alternativnog(-ih) aerodroma
Operator bira odredišni aerodrom i/ili odredišni(-e) alternativni(-e) aerodrom(e) samo ako odgovarajući meteorološki izvještaji i/ili prognoze pokazuju da će tokom perioda koji započinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska na aerodrom ili operativnu površinu vremenski uvjeti biti na primjenjivim minimuma planiranja ili bolji, kako slijedi:
- osim navedenog u stavu CAT.OP.MPA.181 tački (d), minimumi za planiranje odredišnog aerodroma su:
 - RVR/VIS u skladu sa stavom CAT.OP.MPA.110; i
 - za NPA operacije, baza oblaka na ili iznad MDH-a;
 - Minimumi za planiranje odredišnog(-ih) alternativnog(-ih) aerodroma prikazani su u tabeli 1.

Tabela 1.
Minimumi za planiranje odredišnog alternativnog aerodroma

Vrsta prilaza	Minimumi za planiranje
CAT II i III	CAT I RVR
CAT I	CAT I + 200 ft/400 m vidljivosti
NPA	NPA RVR/VIS + 400 m Baza oblaka mora biti na ili iznad MDH-a + 200 ft

CAT.OP.MPA.190 Predaja ATS plana leta

- (a) Ako ATS plan nije predan jer se to ne zahtijeva pravilima o letenju zrakoplova, moraju se predati odgovarajuće informacije kako bi se omogućilo, ako je potrebno, aktiviranje službi za uzbunjivanje.
- (b) Ako se leti s mjesta na kom nije moguće predati ATS plan leta, vođa zrakoplova ili operator dostavljaju ATS plan leta što je prije moguće nakon uzlijetanja.

CAT.OP.MPA.195 Punjenje/praznjenje goriva dok su putnici u zrakoplovu ili se ukrcavaju ili iskrcavaju

- (a) Punjenje/praznjenje goriva Avgas (avionski benzin) ili goriva vrste "wide cut" ili mješavine ovih vrsta goriva, ne obavlja se dok su putnici u zrakoplovu ili se ukrcavaju ili iskrcavaju.
- (b) Kod svih drugih vrsta goriva, preduzimaju se potrebne mjere predostrožnosti i u zrakoplovu mora biti dovoljno kvalificiranog osoblja koje je spremno započeti i voditi evakuaciju zrakoplova na najlakši i najbrži mogući način.

CAT.OP.MPA.200 Punjenje/praznjenje goriva vrste "wide cut"

Punjenje/praznjenje goriva vrste "wide cut" obavlja se samo ako je operator uspostavio odgovarajuće postupke, uzimajući u obzir visoki rizik upotrebe goriva vrste "wide cut".

CAT.OP.MPA.205 Guranje i vuča - avioni

Postupci guranja i vuče, koje je odredio operator, obavljaju se u skladu sa uspostavljenim zrakoplovnim standardima i postupcima.

CAT.OP.MPA.210 Članovi posade na svojim mjestima

- (a) Članovi letačke posade
- Tokom polijetanja i slijetanja, svaki član letačke posade koji je na dužnosti u pilotskoj kabini, nalazi se na mjestu koje mu je dodijeljeno.
 - Tokom svih ostalih faza leta, svaki član letačke posade, koji je na dužnosti u pilotskoj kabini, ostaje na mjestu koje mu je dodijeljeno, osim ako je njegova odsutnost potrebna radi obavljanje zadataka povezanih s operacijom ili radi fizioloških potreba, pod uvjetom da je za komandama zrakoplova uvijek najmanje jedan primjereno kvalificirani pilot.
 - Tokom svih faza leta, svaki član letačke posade koji je na dužnosti u pilotskoj kabini, mora zadržati pažnju. Ako dođe do smanjenja pažnje, primjenjuju se odgovarajuće protivmjere. Ako se pojavi neočekivani umor, može se primijeniti postupak kontroliranog odmora, koji organizuje vođa zrakoplova, ako to dopušta radno opterećenje. Ovakav kontrolirani odmor ne smije se ni na koji način smatrati dijelom vremena za odmor, u svrhu izračunavanja ograničenja vremena letenja, niti se smije upotrijebiti kao opravdanje za bilo kakvo produženje radnog vremena.
- (b) Članovi kabinske posade
Tokom kritičnih faza leta, svaki član kabinske posade mora sjediti na mjestu koje mu je dodijeljeno i ne smije obavljati bilo kakve aktivnosti osim onih koje se zahtijevaju za sigurnu operaciju zrakoplova.

CAT.OP.MPA.215 Upotreba slušalice - avioni

- (a) Svaki član letačke posade, koji je na dužnosti u pilotskoj kabini, mora nositi slušalice s ugrađenim mikrofonom ili odgovarajućim uređajem. Slušalice se koriste kao primarni uređaj za glasovnu komunikaciju s ATS-om:
- na zemlji:
 - kada glasovnom komunikacijom prima odobrenje ATC-a za odlazak; i
 - kada rade motori;
 - tokom leta:
 - ispod prelazne apsolutne visine; ili
 - 10 000 stopa, u zavisnosti od toga šta je više;
 - kada god to vođa zrakoplova smatra potrebnim.

- (b) U uvjetima iz tačke (a) ugrađeni mikrofoni ili istovjetan uređaj mora biti u položaju koji omogućava njegovu upotrebu za dvosmjernu radio-komunikaciju.

CAT.OP.MPA.216 Upotreba slušalica - helikopteri

Svaki član letачke posade koji je na dužnosti u pilotskoj kabini mora nositi slušalice s ugrađenim mikrofonom ili odgovarajućim uređajem, te ih koristiti kao primarni uređaj za komunikaciju s ATS-om.

CAT.OP.MPA.220 Pomoćna sredstva za evakuaciju u hitnom slučaju

Operator uspostavlja postupke kojim se osigurava da su sva pomoćna sredstva za evakuaciju u hitnim slučajevima, koja se sama aktiviraju, spremna za upotrebu prije taksiranja, polijetanja i slijetanja i kada je to sigurno i izvodljivo.

CAT.OP.MPA.225 Sjedišta, sigurnosni pojasevi i sigurnosni sistem vezivanja

(a) Članovi posade

1. Tokom polijetanja i slijetanja i kada god to vođa zrakoplova odluči u interesu sigurnosti, svaki član posade mora biti pravilno vezan svim sigurnosnim pojasevima i sigurnosnim sistemima vezivanja koji su na raspolaganju.
2. Tokom ostalih faza leta, svaki član letачke posade u pilotskoj kabini ima svoj sigurnosni pojas pričvršćen, dok se nalazi na svom mjestu.

(b) Putnici

1. Prije polijetanja i slijetanja i tokom taksiranja ili kada god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, vođa zrakoplova obezbjeđuje da se svaki putnik nalazi na svom sjedištu ili ležaju s pravilno pričvršćenim sigurnosnim pojasom ili sigurnosnim sistemom vezivanja.
2. Operator predviđa višestruko zauzimanje sjedišta u zrakoplovu, koje je dopušteno samo na određenim sjedištima. Vođa zrakoplova obezbjeđuje da na njima isključivo sjedi jedno odraslo lice i jedno dojenče, koje je pravilno vezano pomoćnim pojasom ili drugim uređajem za sigurnosno vezivanje.

CAT.OP.MPA.230 Obezbeđivanje putničke kabine i kuhinje/kuhinja

- (a) Operator utvrđuje postupke kojim osigurava da su prije taksiranja, polijetanja i slijetanja svi izlazi i putevi za spašavanje slobodni od prepreka.
- (b) Vođa zrakoplova osigurava da su prije polijetanja, slijetanja i kada god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, sva oprema i prtljag pravilno osigurani.

CAT.OP.MPA.235 Prsluci za spašavanje – helikopteri

Operator uspostavlja postupke kojim se osigurava da se pri obavljanju helikopterske operacije klase performanse 3 iznad vode, pri odlučivanju moraju li sva lica u helikopteru nositi prsluk za spašavanje, uzmu u obzir trajanje leta i uvjeti na koje će se naići.

CAT.OP.MPA.240 Pušenje u zrakoplovu

Vođa zrakoplova ne dopušta pušenje u zrakoplovu:

- (a) kada god to smatra potrebnim u interesu sigurnosti;
- (b) tokom punjenja i pražnjenja goriva;

- (c) dok je zrakoplov na zemlji, osim ako je operator utvrdio postupke za smanjivanje rizika tokom zemaljskih operacija;
- (d) izvan prostora određenih za pušenje, u prolazu (prolazima) i u WC-u (WC-ima);
- (e) u odjeljcima za teret i/ili u drugim prostorima u kojim se prevozi teret koji nije smješten u kontejnere otporne na vatru ili pokriven prekrivačem otpornim na vatru; i
- (f) u onim dijelovima putničke kabine u koje se dovodi kisik.

CAT.OP.MPA.245 Meteorološki uvjeti – svi zrakoplovi

(a) Na IFR letovima vođa zrakoplova:

1. započinje polijetanje; ili
2. nastavlja let dalje iza tačke nakon koje se u slučaju ponovnog planiranja tokom leta primjenjuje izmijenjeni ATS plan leta, samo ako su na raspolaganju informacije koje pokazuju da će očekivani vremenski uvjeti u vrijeme dolaska na odredišni i/ili zahtijevani alternativni(-e) aerodrom(-e) biti na minimumu za planiranje ili bolji.

(b) Na IFR letovima, vođa zrakoplova nastavlja let prema planiranom odredišnom aerodromu samo kada najnovije dostupne informacije pokazuju da će u planirano vrijeme dolaska vremenski uvjeti na odredišnom aerodromu ili najmanje na jednom odredišnom alternativnom aerodromu biti na primjenjivim operativnim minimumima aerodroma ili bolji.

(c) Na VFR letovima, vođa zrakoplova započinje polijetanje samo kada odgovarajući meteorološki izvještaji i/ili prognoze pokazuju da će meteorološki uvjeti na dijelu rute na kom će se letjeti prema pravilima VFR-a, u odgovarajuće vrijeme, biti na granicama za VFR ili bolji.

CAT.OP.MPA.246 Meteorološki uvjeti – avioni

Osim odredbi iz stava CAT.OP.MPA.245, na IFR letovima koji se obavljaju avionima, vođa zrakoplova nastavlja let nakon:

- (a) tačke odluke, kada se upotrebljava postupak s redukovanom količinom goriva za nepredviđene situacije (RCF); ili
- (b) unaprijed određene tačke, kada se koristi postupak s unaprijed određenom tačkom (PDP), samo ako su na raspolaganju informacije koje pokazuju da će očekivani vremenski uvjeti u vrijeme dolaska na odredišni(-e) i/ili zahtijevani(-e) alternativni(-e) aerodrom(-e) biti na primjenjivim operativnim minimumima aerodroma ili bolji.

CAT.OP.MPA.247 Meteorološki uvjeti - helikopteri

Osim odredbi iz stava CAT.OP.MPA.245:

- (a) Na VFR helikopterskim letovima iznad vode, izvan vidokruga kopna, vođa zrakoplova započinje polijetanje samo ako odgovarajući meteorološki izvještaji i/ili prognoze pokazuju da će baza oblaka biti iznad 600 ft tokom dana ili 1 200 ft tokom noći.
- (b) Bez obzira na tačku (a), kada se leti između helikopterskih platformi smještenih u zračnom prostoru klase G u kojim je sektor iznad vode manji od 10 NM, VFR letovi se mogu obavljati ako su granice na sljedećim vrijednostima, ili bolje:

Tabela 1.

Minimumi za letenje između helikopterskih platformi u zračnom prostoru klase G

	Dan		Noć	
	Visina (*)	Vidljivost	Visina (*)	Vidljivost
Jedan pilot	300 ft	3 km	500 ft	5 km
Dva pilota	300 ft	2 km (**)	500 ft	5 km (***)
(*) Baza oblaka mora biti takva da omogućava let na navedenoj visini, ispod oblaka i bez oblaka. (**) Helikopterima se može letjeti kada je vidljivost pri letu do 800 m visine, pod uvjetom da su određite ili međustruktura stalno vidljivi. (***) Helikopterima se može letjeti kada je vidljivost pri letu do 1 500 m visine, pod uvjetom da su određite ili međustruktura stalno vidljivi.				

- (c) Let helikopterima do helikopterske platforme ili izdignutog FATO-a obavlja se samo kada je srednja brzina vjetera na helikopterskoj platformi ili izdignutom FATO-u manja od 60 kt.

CAT.OP.MPA.250 Led i drugi onečišćivači – postupci na zemlji

- (a) Operator uspostavlja postupke koje treba slijediti kada je na zemlji potrebno zrakoplov odlediti ili spriječiti njegovo zaleđivanje i obaviti s tim povezane preglede zrakoplova.
- (b) Vođa zrakoplova započinje polijetanje samo ako je zrakoplov očišćen od bilo kakvih naslaga koje bi mogle štetno uticati na performansu ili mogućnost kontroliranja zrakoplova, osim kako je dopušteno u skladu sa tačkom (a) i u skladu sa AFM-om.

CAT.OP.MPA.255 Led i drugi onečišćivači - postupci tokom leta

- (a) Operator uspostavlja postupke za letove u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja.
- (b) Vođa zrakoplova započinje let ili namjerno leti u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja samo ako je zrakoplov certifikovan i opremljen za takve uvjete.
- (c) Ako zaleđivanje prelazi intenzitet zaleđivanja za koji je zrakoplov certifikovan ili ako zrakoplov, koji nije certifikovan za letenje u poznatim uvjetima zaleđivanja, naide na zaleđivanje, vođa zrakoplova bez odlaganja izlazi iz uvjeta zaleđivanja promjenom nivoa i/ili rute, objavljujući ATC-u, prema potrebi, hitnu situaciju.

CAT.OP.MPA.260 Zaliha goriva i ulja

Vođa zrakoplova započinje polijetanje ili nastavlja let u slučaju ponovnog planiranja tokom leta samo kada je siguran da zrakoplov nosi najmanje planiranu količinu upotrebljivog goriva i ulja potrebnu za sigurno završavanje leta, uzimajući u obzir očekivane operativne uvjete.

CAT.OP.MPA.265 Uvjeti za polijetanje

Prije započinjanja polijetanja, vođa zrakoplova mora biti siguran:

- (a) da prema informacijama koje su mu dostupne, vrijeme na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze ili FATO-a koje namjerava upotrijebiti neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak; i
- (b) da će biti ispunjeni uspostavljeni operativni minimumi aerodroma.

CAT.OP.MPA.270 Minimalne visine leta

Vođa zrakoplova ili pilot kom je povjereno obavljanje leta, ne leti ispod određenih minimalnih visina, osim:

- (a) kada je to potrebno za polijetanje i slijetanje; ili
- (b) kada se spušta u skladu sa postupcima koje je odobrio nadležni organ.

CAT.OP.MPA.275 Simulirane neuobičajene situacija tokom leta

Operator osigurava da se, kada se prevoze putnici i teret, ne simulira sljedeće:

- (a) neuobičajene ili hitne situacije, koje zahtijevaju primjenu postupaka za neuobičajene ili hitne situacije; ili
- (b) let u IMC-u, umjetnim sredstvima.

CAT.OP.MPA.280 Upravljanje gorivom tokom leta - avioni

Operator uspostavlja postupak kojim obezbjeđuje da se provjeravanje goriva i upravljanje gorivom tokom leta obavlja u skladu sa sljedećim kriterijima:

- (a) Provjeravanje goriva tokom leta
- Vođa zrakoplova mora obezbijediti da se provjere goriva tokom leta obavljaju u pravilnim vremenskim razmacima. Preostalu iskoristivu količinu goriva treba zabilježiti i ocijeniti, kako bi se:
 - stvarna potrošnja uporedila s planiranom potrošnjom;
 - provjerilo je li preostala iskoristiva količina goriva dovoljna za izvođenje leta u skladu sa tačkom (b); i
 - utvrdila očekivana preostala količina iskoristivog goriva pri dolasku na određeni aerodrom.
 - Relevantni podaci o gorivu se bilježe.
- (b) Upravljanje gorivom tokom leta.
- Let se obavlja tako da očekivana preostala količina iskoristivog goriva pri dolasku na određeni aerodrom nije manja od:
 - potrebnog alternativnog goriva plus konačne rezerve goriva; ili
 - konačne rezerve goriva ako se ne zahtijeva alternativni aerodrom.
 - Ako provjera količine goriva tokom leta pokaže da je očekivana preostala iskoristiva količina goriva pri dolasku na određeni aerodrom manja od:
 - zahtijevanog alternativnog goriva plus konačne rezerve goriva - pri donošenju odluke o nastavljanju do određeno aerodroma ili preusmjeravanju, kako bi izveo sigurno slijetanje s količinom goriva koja nije manja od konačne rezerve goriva, vođa zrakoplova mora uzeti u obzir promet i operativne uvjete koji prevladavaju na određeno aerodromu, određeno alternativnom aerodromu i na bilo kom drugom odgovarajućem aerodromu; ili
 - konačne rezerve goriva ako se ne zahtijeva alternativni aerodrom - vođa zrakoplova preduzima odgovarajuću akciju i nastavlja do odgovarajućeg aerodroma kako bi izveo sigurno slijetanje s količinom goriva koja nije manja od konačne rezerve goriva.
 - Vođa zrakoplova objavljuje opasnost kada je proračunata količina upotrebljivog goriva, pri slijetanju na najbliži odgovarajući aerodrom na kom se može izvesti sigurno slijetanje, manja od konačne rezerve goriva.
 - Dodatni uvjeti za posebne postupke
 - Da bi se let, za koji se upotrebljava postupak RCF, nastavio do određeno aerodroma 1, vođa zrakoplova osigurava da je količina iskoristivog goriva, koje je preostalo na tački odluke, najmanje zbir:

- (A) putnog goriva za putovanje od tačke odluke do odredišnog aerodroma 1;
 - (B) goriva za nepredviđene situacije, koje je jednako 5% putnog goriva za putovanje od tačke odluke do odredišnog aerodroma 1;
 - (C) alternativnog goriva do odredišnog aerodroma 1, ako se zahtijeva odredišni alternativni aerodrom 1; i
 - (D) konačne rezerve goriva.
- ii. Da bi se let, za koji se upotrebljava postupak PDP-a, nastavio do odredišnog aerodroma, vođa zrakoplova osigurava da je količina iskoristivog goriva, koje je preostalo na PDP-u, najmanje zbir:
- (A) goriva potrebnog od PDP-a do odredišnog aerodroma;
 - (B) goriva za nepredviđene situacije od PDP-a do odredišnog aerodroma; i
 - (C) dodatnog goriva.

CAT.OP.MPA.281 Upravljanje gorivom tokom leta - helikopteri

- (a) Operator uspostavlja postupak kojim osigurava da se obavljaju provjere goriva i upravljanje gorivom tokom leta.
- (b) Vođa zrakoplova osigurava da količina iskoristivog goriva, koja je preostala tokom leta, nije manja od goriva potrebnog za nastavljjanje leta do aerodroma ili operativne površine na kojim se može izvesti sigurno slijetanje, pri čemu ostaje konačna rezerva goriva.
- (c) Vođa zrakoplova objavljuje opasnost kada je stvarno iskoristivo gorivo u helikopteru manje od konačne rezerve goriva.

CAT.OP.MPA.285 Upotreba dodatnog kisika

Vođa zrakoplova osigurava da članovi letačke posade, koji su uključeni u obavljanje dužnosti neophodnih za sigurnu operaciju zrakoplova, tokom leta kontinuirano koriste dodatni kisik kada god visina kabine premaši 10 000 ft tokom perioda dužeg od 30 minuta i kada god visina kabine premaši 13 000 ft.

CAT.OP.MPA.290 Otkrivanje blizine tla

Kada član letačke posade ili sistem za upozorenje na blizinu tla otkrije neprimjerenu blizinu tla, pilot koji obavlja let odmah započne obavljanje korektivnih mjera kako bi se uspostavili sigurni uvjeti leta.

CAT.OP.MPA.295 Upotreba sistema za izbjegavanje sudara (ACAS)

Kada je ACAS ugrađen i funkcionalan, operator utvrđuje operativne postupke i programe osposobljavanja kako bi letačka posada bila odgovajuće osposobljena za izbjegavanje sudara u zraku i za korištenje ACAS II opreme. Kada se ACAS II koristi, ovi postupci i obuka moraju biti u skladu sa Pravilnikom o zajedničkim zahtjevima za upotrebu zračnog prostora i operativnim postupcima za izbjegavanje sudara u letu.

CAT.OP.MPA.300 Uvjeti za prilaz i slijetanje

Prije započinjanja prilaza za slijetanje, vođa zrakoplova mora biti siguran da, u skladu sa raspoloživim informacijama, vrijeme na aerodromu i uvjeti na poletno-sletnoj stazi ili FATO-u, koje namjerava koristiti, neće spriječiti siguran prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz, uzimajući u obzir informacije o performansama koje su sadržane u operativnom priručniku.

CAT.OP.MPA.305 Zapčinjanje i nastavak prilaza

- (a) Vođa zrakoplova ili pilot, kom je povjereno obavljanje leta, može započeti instrumentalni prilaz bez obzira na saopšteni RVR/VIS.

- (b) Kada je saopšteni RVR/VIS ispod primjenjivih minimuma, prilaz se ne nastavlja:
 1. ispod 1 000 ft iznad aerodroma; ili
 2. u završni segment prilaza u slučaju kada je DA/H ili MDA/H više od 1 000 ft iznad aerodroma.
- (c) Kada RVR nije dostupan, vrijednosti RVR-a mogu se dobiti konverzijom saopštene vidljivosti.
- (d) Ako se nakon prelaza visine od 1 000 ft iznad aerodroma saopšteni RVR/VIS snizi na nivo ispod primjenjivih minimuma, prilaz se može nastaviti do DA/H ili MDA/H.
- (e) Prilaz se može nastaviti ispod DA/H ili MDA/H, te se slijetanje može završiti pod uvjetom da je na DA/H ili MDA/H utvrđen i da se održava vizuelni orijentir odgovarajući za vrstu operacije prilaza i za planiranu poletno-sletnu stazu.
- (f) RVR zone dodira se uvijek provjerava. Ako je tako saopšteno i ako je relevantno, kontroliše se, takođe, RVR na srednjoj tački i na zaustavnom kraju poletno-sletne staze. Minimalna vrijednost RVR-a za srednju tačku je 125 m ili RVR koji se zahtijeva za zonu dodira ako je ta vrijednost manja i 75 m za zaustavni kraj poletno-sletne staze. Za zrakoplove koji su opremljeni sistemom upravljanja ili kontrole zaustavljanja, minimalna vrijednost RVR-a za srednju tačku je 75 m.

CAT.OP.MPA.310 Operativni postupci - visina preleta praga - avioni

Operator uspostavlja operativne postupke namijenjene kako bi se obezbijedilo da avion, kojim se obavljaju precizni prilazi, prelazi prag poletno-sletne staze na sigurnoj visini, pri čemu je avion u sletnoj konfiguraciji i položaju za slijetanje.

CAT.OP.MPA.315 Izvještaj o satima letenja – helikopter

Operator stavlja na raspolaganje nadležnom organu podatke o satima letenja za svaki helikopter kojim se letjelo tokom prethodne kalendarske godine.

CAT.OP.MPA.320 Kategorije zrakoplova

- (a) Kategorija zrakoplova zasniva se na indikovanoj brzini na pragu poletno-sletne staze (VAT), koja je jednaka brzini sloma uzgona (VSO) pomnoženoj s 1,3 ili VS1g pomnoženim s 1,23 u konfiguraciji za slijetanje pri najvećoj certificovanoj masi pri slijetanju. Ako su dostupni i VSO i VS1g, koristi se viša dobijena vrijednost za VAT.
- (b) Upotrebljavaju se kategorije zrakoplova navedene u donjoj tabeli.

Tabela 1.

Kategorije zrakoplova prema vrijednostima VAT

Kategorija zrakoplova	VAT
A	manja od 91 kt
B	od 91 do 120 kt
C	od 121 do 140 kt
D	od 141 do 165 kt
E	od 166 do 210 kt

- (c) Konfiguracija za slijetanje, koju treba uzeti u obzir, određuje se u operativnom priručniku.
- (d) Operator može primijeniti manju masu pri slijetanju za određivanje vrijednosti VAT ako to odobri nadležni organ. Takva manja masa pri slijetanju je stalna vrijednost, nezavisna od promjenjivih uvjeta pri svakodnevnim operacijama.

ODJELJAK 2.

Zrakoplov bez motornog pogona

CAT.OP.NMPA.100 Upotreba aerodroma i operativnih mjesta

Operator upotrebljava samo one aerodrome i operativna mjesta koji su odgovarajući za predmetni(-e) tip(ove) zrakoplova i operaciju(-e).

CAT.OP.NMPA.105 Postupci za smanjenje buke - baloni i jedrilice s pomoćnim motorom

Vođa zrakoplova uzima u obzir učinak buke zrakoplova, istovremeno osiguravajući da sigurnost ima prednost pred smanjenjem buke.

CAT.OP.NMPA.110 Snabdijevanje i planiranje goriva ili balasta - baloni

- (a) Operator osigurava da su poneseno gorivo ili balast dovoljni za planirano trajanje leta uz dodatnu rezervu od 30 minuta letenja.
- (b) Izračunavanja zaliha goriva ili balasta zasnivaju se barem na sljedećim operativnim uvjetima pod kojim je potrebno voditi let:
 - 1. podacima koje daje proizvođač balona;
 - 2. predviđenim masama;
 - 3. očekivanim meteorološkim uvjetima; i
 - 4. postupcima i ograničenjima pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.
- (c) Izračunavanja se evidentiraju u operativnom planu leta.

CAT.OP.NMPA. 115 Prijevoz posebnih kategorija putnika (SPC)

Lica za koje su potrebni posebni uvjeti, pomoć i/ili uređaji pri dovođenju na let, smatraju se posebnom kategorijom putnika i prevoze se pod uvjetima kojim se obezbjeđuje sigurnost zrakoplova i lica u njemu, u skladu sa postupcima koje je uspostavio operator.

CAT.OP.NMPA.120 Davanje uputstava putnicima

Operator osigurava da su putnicima prije ili, po potrebi, tokom leta pružena sigurnosna uputstva.

CAT.OP.NMPA.125 Priprema leta

Vođa zrakoplova prije započinjanja leta:

- (a) utvrđuje svim raspoloživim razumnim sredstvima da su zemaljska oprema, uključujući komunikacijsku opremu i navigacionu pomoć, koje su dostupne i direktno potrebne za takav let radi sigurnog upravljanja zrakoplovom, odgovarajuće za vrstu operacije pod kojom će se let sprovoditi; i
- (b) je upoznat sa svim dostupnim meteorološkim informacijama primjerenih planiranom letu. Priprema za let udaljen od mjesta odlaska uključuje:
 - 1. proučavanje raspoloživih aktuelnih vremenskih izvještaja i prognoza; i
 - 2. planiranje alternativnog postupka pripreme zbog predviđanja mogućnosti da se let zbog vremenskih uvjeta ne može završiti po planu.

CAT.OP.NMPA.130 Predaja plana leta usluga u zračnom prometu (ATS)

- (a) Ako ATS plan nije predan, jer se to ne zahtijeva pravilima o letenju zrakoplova, moraju se predati odgovarajuće informacije kako bi se omogućilo, ako je potrebno, aktiviranje službi za uzbunjivanje.
- (b) Ako se leti s mjesta na kom nije moguće predati ATS plan leta, vođa zrakoplova ili operator dostavljaju ATS plan što je prije moguće nakon uzlijetanja.

CAT.OP.NMPA.135 Osiguravanje putničkog odjeljka i pilotske kabine - baloni

Vođa zrakoplova osigurava da su prije polijetanja, slijetanja i kada god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti:

- (a) sva oprema i prtljag pravilno obezbijeđeni; i
- (b) moguća je hitna evakuacija.

CAT.OP.NMPA.140 Pušenje u zrakoplovu

Pušenje u jedrilici ili balonu je zabranjeno za sve.

CAT.OP.NMPA.145 Meteorološki uvjeti

Vođa zrakoplova započinje ili nastavlja let po pravilima vizuelnog letenja samo kada najnovije dostupne informacije pokazuju da će vremenski uvjeti na ruti i na planiranom odredištu u procijenjeno vrijeme biti na nivou ili iznad nivoa primjenjivih operativnih minimuma pravila vizuelnog letenja.

CAT.OP.NMPA.150 Led i druga onečišćenja – postupci na zemlji

Vođa zrakoplova započinje polijetanje samo ako je zrakoplov čist od bilo kakvih naslaga koje mogu štetno djelovati na izvođenje ili mogućnost kontrolisanja zrakoplova, osim u skladu sa priručnikom o letenju zrakoplova.

CAT.OP.NMPA.155 Uvjeti za polijetanje

Vođa zrakoplova se prije polijetanja uvjerava se da prema informacijama koje su mu dostupne, vrijeme na aerodromu ili operativnoj površini neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak;

CAT.OP.NMPA.160 Simulirane neuobičajene situacije tokom leta

Vođa zrakoplova osigurava da se pri prijevozu putnika ne podstiču neuobičajene ili hitne situacije koje zahtijevaju primjenu postupaka za neuobičajene ili hitne situacije.

CAT.OP.NMPA.165 Upravljanje gorivom i balastom tokom leta - baloni

Vođa zrakoplova u redovnim intervalima provjerava da količina iskoristivog goriva i balasta, koja je preostala tokom leta, nije manja od goriva i balasta potrebnih za nastavljanje planiranog leta i planirane rezerve za slijetanje.

CAT.OP.NMPA.170 Upotreba dodatnog kisika

Vođa zrakoplova obezbjeđuje da on i članovi letačke posade, koji su uključeni u obavljanje dužnosti neophodnih za siguran rad zrakoplova, tokom leta upotrebljavaju dodatni kisik svaki put kada kabina premaši visinu 10 000 ft duže od 30 minuta i kada kabina premaši visinu 13 000 ft.

CAT.OP.NMPA.175 Uvjeti za prilaženje i slijetanje

Prije započinjanja prilaženja za slijetanje, vođa zrakoplova mora biti siguran da, u skladu sa raspoloživim informacijama, vrijeme na planiranom aerodromu ili operativnoj površini i uvjeti na planiranoj površini koju namjerava koristiti neće spriječiti siguran prilaz i slijetanje.

CAT.OP.NMPA.180 Operativna ograničenja – baloni uzgonjeni vrućim zrakom

- (a) Balon uzgonjen na vrući zrak ne slijeće po noći, osim u slučajevima nužde.
- (b) Balon uzgonjen vrućim zrakom može poletjeti tokom noći pod uvjetom da na njemu ima dovoljno goriva za slijetanje tokom dana.

CAT.OP.NMPA 185 Operativna ograničenja – jedrilice

Jedrilicom se upravlja samo danju.

PODDIO C

PERFORMANSA I OPERATIVNA OGRANIČENJA ZRAKOPLOVA

ODJELJAK 1.

Avioni

POGLAVLJE 1.

Opšti zahtjevi

CAT.POL.A.100 Klase performanse

- (a) Avionom se leti u skladu sa primjenjivim zahtjevima u pogledu klase performansi.
- (b) Kada se radi posebnih osobina projekta ne može dokazati potpuna usklađenost s primjenjivim zahtjevima ovog odjeljka, operator primjenjuje odobrene standarde performanse koji obezbjeđuju nivo sigurnosti jednak onom iz odgovarajućeg poglavlja.

CAT.POL.A.105 Upšteno

- (a) Masa aviona:
 - 1. na početku polijetanja; ili
 - 2. u slučaju ponovnog planiranja tokom leta, na tački od koje se primjenjuje izmijenjeni operativni plan, nije veća od mase pri kojoj se mogu ispuniti zahtjevi odgovarajućeg poglavlja za let koji treba izvesti. Mogu se dopustiti odstupanja za očekivano smanjenje mase s odmicanjem leta i radi ispuštanja goriva u zraku.
- (b) Odobreni podaci o performansi, koji su sadržani u AFM-u, upotrebljavaju se za utvrđivanje usklađenosti sa zahtjevima odgovarajućeg poglavlja, te se prema potrebi dopunjavaju drugim podacima, kako je propisano u relevantnom poglavlju. Operator te druge podatke navodi u operativnom priručniku. Kada se primjenjuju faktori propisani u odgovarajućem poglavlju, mogu se uvažiti bilo koji operativni faktori koji su već uključeni u podatke o performansi u AFM-u, kako bi se izbjegla njihova dvostruka primjena.
- (c) Potrebno je uzeti u obzir konfiguraciju aviona, uvjete okruženja i djelovanje sistema koji imaju nepovoljan uticaj na performansu.
- (d) Za potrebe performanse, vlažna poletno-sletna staza, osim travnate poletno-sletne staze, može se smatrati suvom.
- (e) Pri ocjenjivanju zahtjeva u pogledu polijetanja iz odgovarajućeg poglavlja, operator uzima u obzir tačnost karata.

POGLAVLJE 2.

Klasa performanse A

CAT.POL.A.200 Upšteno

- (a) Odobreni podaci o performansi iz AFM-a dopunjavaju se, prema potrebi, drugim podacima, ako su odobreni podaci o performansi iz AFM-a nedovoljni u odnosu na:
 - 1. uzimanje u obzir razumno očekivanih nepovoljnih operativnih uvjeta, kao što su polijetanje i slijetanje na onečišćenim poletno-sletnim stazama; i
 - 2. uzimanje u obzir kvara motora u svim fazama leta.
- (b) U slučaju mokre i onečišćene poletno-sletne staze, upotrebljavaju se podaci o performansi određeni u skladu sa primjenjivim standardima za certificovanje velikih aviona ili odgovarajućim zahtjevima.
- (c) Upotreba drugih podataka iz tačke (a) i odgovarajućih zahtjeva iz tačke (b) navodi se u operativnom priručniku.

CAT.POL.A.205 Polijetanje

- (a) Masa pri polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu pri polijetanju koja je navedena u AFM-u za barometarsku

visinu i temperaturu okruženja na aerodromu s kog se obavlja polijetanje.

- (b) Pri određivanju najveće dopuštene mase pri polijetanju, moraju biti ispunjeni sljedeći zahtjevi:
 - 1. udaljenost ubrzavanja - zaustavljanja ne smije biti veća od raspoložive udaljenosti za ubrzavanje – zaustavljanje (ASDA);
 - 2. udaljenost polijetanja ne smije biti veća od raspoložive udaljenosti za polijetanje, pri čemu udaljenost čistine ne prelazi polovinu raspoložive udaljenosti za uzletni zalet (TORA);
 - 3. uzletni zaleti ne smije premašiti TORA-u;
 - 4. za prekinuto i neprekinuto polijetanje upotrebljava se pojedinačna vrijednost V_1 ; i
 - 5. na mokroj ili onečišćenju poletno-sletnoj stazi, masa pri polijetanju ne smije biti veća od one koja je dopuštena za polijetanje na suvoj stazi, pod istim uvjetima.
- (c) Pri dokazivanju usklađenosti s tačkom (b), uzima se u obzir sljedeće:
 - 1. barometarska visina na aerodromu;
 - 2. temperatura okruženja na aerodromu;
 - 3. stanje površine poletno-sletne staze i vrsta površine poletno-sletne staze;
 - 4. nagib poletno-sletne staze u smjeru polijetanja;
 - 5. najviše 50% saopštene komponente čeonog vjetra ili najmanje 150% saopštene komponente lednog vjetra; i
 - 6. gubitak, ako do njega dođe, dužine poletno-sletne staze radi poravnavanja aviona prije polijetanja.

CAT.POL.A.210 Izbjegavanje prepreka pri polijetanju

- (a) Neto putanjom leta pri polijetanju izbjegavaju se sve prepreke vertikalnom razdaljinom od najmanje 35 ft ili horizontalnom razdaljinom od najmanje 90 m plus $0,125 \times D$, pri čemu je D horizontalna udaljenost koju je avion prešao od kraja raspoložive udaljenosti za polijetanje (TODA) ili kraja udaljenosti polijetanja ako je predviđen okret prije kraja TODA-e. Za avione s rasponom krila manjim od 60 m, može se koristiti izbjegavanje horizontalnih prepreka u rasponu koji je jednak polovini raspona krila aviona plus 60 m plus $0,125 \times D$.
- (b) Pri dokazivanju usklađenosti s tačkom (a):
 - 1. Uzimaju se u obzir sljedeći elementi:
 - i. masa aviona na početku uzletnog zaleta;
 - ii. barometarska visina na aerodromu;
 - iii. temperaturu okruženja na aerodromu; i
 - iv. najviše 50% saopštene komponente čeonog vjetra ili najmanje 150% saopštene komponente lednog vjetra.
 - 2. Ne dozvoljavaju se promjene rute do tačke na kojoj je neto putanja leta pri polijetanju dosegla visinu koja je jednaka polovini raspona krila, ali najmanje 50 ft iznad elevacije kraja TORA-e. Nakon toga, do visine od 400 ft, pretpostavlja se da je avion nagnut najviše 15° . Iznad 400 ft visine može se predvidjeti ugao nagiba veći od 15° , ali ne veći od 25° .
 - 3. Bilo koji dio neto putanje leta pri polijetanju, u kom je avion nagnut više od 15° , mora izbjegavati sve prepreke unutar horizontalnih udaljenosti navedenih u tački (a), tački (b) podtački 6. i tački (b) podtački 7, vertikalnom razdaljinom od najmanje 50 ft;
 - 4. Operacije pri kojim se primjenjuju povećani uglovi nagiba do najviše 20° između 200 ft i 400 ft, ili najviše 30° iznad 400 ft, obavljaju se u skladu sa stavom CAT.POL.A.240.

5. Mora se odrediti odgovarajuće odstupanje radi učinka ugla nagiba na operativne brzine i putanju leta, uključujući povećanja udaljenosti koja proizlaze iz povećanih operativnih brzina.
6. Za slučajeve u kojim predviđena putanja leta ne zahtijeva promjene putanje za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir prepreke koje imaju bočnu razdaljinu veću od:
 - i. 300 m ako pilot može zadržati zahtijevanu navigacijsku tačnost kroz područje u kom se mora voditi računa o preprekama; ili
 - ii. 600 m za letove u svim drugim uvjetima.
7. Za slučajeve u kojim predviđena putanja leta zahtijeva promjenu putanje za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir prepreke koje imaju bočnu razdaljinu veću od:
 - i. 600 m ako pilot može održati zahtijevanu navigacijsku tačnost kroz područje u kom se mora voditi računa o preprekama; ili
 - ii. 900 m za letove u svim drugim uvjetima.
- (c) Operator utvrđuje postupke za vanredne situacije kako bi ispunio zahtjeve iz tačaka (a) i (b) i kako bi predvidio sigurnu rutu izbjegavajući prepreke, da bi avion mogao ili ispuniti zahtjeve na ruti iz stava CAT.POL.A.215 ili sletjeti bilo na aerodrom odlaska ili na alternativni aerodrom polijetanja.

CAT.POL.A.215 Na ruti - jedan motor izvan pogona (OEI)

- (a) Podaci iz AFM-a za OEI neto putanju leta na ruti, koji odgovaraju očekivanim meteorološkim uvjetima za let, omogućavaju dokazivanje usklađenosti s tačkom (b) ili (c) na svim tačkama duž rute. Neto putanja leta mora imati pozitivan gradijent na 1 500 ft iznad aerodroma na kom bi se trebalo izvesti slijetanje nakon otkazivanja motora. U meteorološkim uvjetima koji zahtijevaju upotrebu sistema za zaštitu od zaleđivanja, uzima se u obzir uticaj njihove upotrebe na neto putanju leta.
- (b) Gradijent neto putanje leta mora biti pozitivan na najmanje 1 000 ft iznad svih terena i prepreka duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane planirane putanje.
- (c) Neto putanja leta mora omogućiti nastavljnje leta aviona s njegove putne visine do aerodroma na koji se može izvesti slijetanje u skladu sa stavom CAT.POL.A.225 ili CAT.POL.A.230, kako je primjereno. Neto putanja leta vertikalno nadvisuje za najmanje 2 000 ft cjelokupni teren i sve prepreke duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane planirane putanje, u skladu sa sljedećim:
 1. pretpostavlja se da će motor otkazati na najkritičnijoj tački duž rute;
 2. uzimaju se u obzir učinci vjetra na putanju leta;
 3. izbacivanje goriva tokom leta dozvoljeno je do mjere koja je u skladu sa zahtjevom da se do aerodroma stigne sa zahtijevanim rezervama goriva, ako se upotrebljava sigurnosni postupak; i
 4. aerodrom, na koji je predviđeno slijetanje aviona nakon otkazivanja motora, mora ispunjavati sljedeće kriterije:
 - i. ispunjeni su zahtjevi u pogledu performanse za očekivanu masu pri slijetanju; i
 - ii. meteorološki izvještaji i/ili prognoze i izvještaji o uvjetima na aerodromu, pokazuju da se u predviđeno vrijeme slijetanja može izvesti sigurno slijetanje.
- (d) Ako navigacijska tačnost ne ispunjava najmanje zahtijevanu performansu navigacije 5 (RNP5), operator mora povećati širinu granica iz tačaka (b) i (c) na 18,5 km (10 NM).

CAT.POL.A.220 Na ruti – avioni s tri ili više motora, pri čemu su dva motora izvan pogona

- (a) Avion s tri ili više motora, pri putnoj brzini za velike udaljenosti, sa svim motorima u radu, pri standardnoj temperaturi i bez vjetra, ne smije biti niti na jednoj tački na predviđenoj putanji više od 90 minuta udaljen od aerodroma koji ispunjava zahtjeve u vezi s performansom koji se primjenjuju za očekivanu masu pri slijetanju, osim ako ispunjava zahtjeve iz tačaka (b) do (f).
- (b) Podaci o neto putanji leta na ruti s dva motora izvan pogona moraju omogućiti nastavljnje leta aviona u očekivanim meteorološkim uvjetima, od tačke na kojoj se pretpostavlja da će dva motora istovremeno otkazati do aerodroma na koji može sletjeti i potpuno se zaustaviti, koristeći propisane postupke za slijetanje s dva motora izvan pogona. Neto putanja leta mora vertikalno nadvisivati za najmanje 2 000 ft cjelokupni teren i sve prepreke duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane planirane putanje. Na visinama i u meteorološkim uvjetima koji zahtijevaju upotrebu sistema za zaštitu od zaleđivanja, uzima se u obzir uticaj njihove upotrebe na podatke o neto putanji leta. Ako navigacijska tačnost ne ispunjava najmanje zahtijevanu performansu navigacije RNP5, operator povećava gore navedenu širinu granica na 18,5 km (10 NM).
- (c) Pretpostavlja se da će dva motora otkazati na najkritičnijoj tački onog dijela rute u kom je avion, pri putnoj brzini za velike udaljenosti, sa svim motorima u radu, pri standardnoj temperaturi i bez vjetra, više od 90 minuta leta udaljen od aerodroma koji ispunjava zahtjeve u vezi s performansom koji se primjenjuju za očekivanu masu pri slijetanju.
- (d) Neto putanja leta mora imati pozitivni gradijent na 1 500 ft iznad aerodroma na koji je predviđeno slijetanje nakon kvara dva motora.
- (e) Izbacivanje goriva tokom leta dozvoljeno je do mjere koja je u skladu sa zahtjevom da se do aerodroma stigne sa zahtijevanim rezervama goriva, ako se upotrebljava sigurnosni postupak.
- (f) Očekivana masa aviona na tački na kojoj se predviđa kvar dva motora ne smije biti manja od one koja bi uključivala dovoljno goriva za nastavljnje leta do aerodroma na koji se planira slijetanje i za dolazak na njega na najmanje 1 500 ft direktno iznad područja za slijetanje, te nakon toga za letenje na toj visini još 15 minuta.

CAT.POL.A.225 Slijetanje - odredišni i alternativni aerodrom

- (a) Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa stavom CAT.POL.A.105 tačkom (a), ne smije biti veća od najveće dopuštene mase pri slijetanju, koja je određena za visinu i temperaturu okruženja koja se u predviđeno vrijeme slijetanja očekuju na odredišnom i alternativnom aerodromu.

CAT.POL.A.230 Slijetanje - suve poletno-sletne staze

- (a) Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa stavom CAT.POL.A.105 tačkom (a), za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom i na bilo koji alternativni aerodrom, omogućava slijetanje s potpunim zaustavljanjem s visine od 50 ft iznad praga:
 1. za avione na turbomlazni pogon, unutar 60% raspoložive udaljenosti za slijetanje (LDA); i
 2. za avione na turboeladni pogon, unutar 70% LDA.
- (b) Za operacije strmog prilaženja, operator upotrebljava podatke o razdaljini slijetanja faktorizovane u skladu sa tačkom (a), na osnovu visine zaslona koja je manja od 60 ft,

- ali nije manja od 35 ft, i ispunjava zahtjeve iz stava CAT.POL.A.245.
- (c) Za operacije kratkog slijetanja, operator upotrebljava podatke o razdaljini slijetanja faktorizovane u skladu sa tačkom (a) i ispunjava zahtjeve iz stava CAT.POL.A.250.
- (d) Pri određivanju mase pri slijetanju, operator uzima u obzir sljedeće:
1. apsolutnu visinu aerodroma;
 2. najviše 50% čeonu komponentu vjetra ili najmanje 150% ledne komponente vjetra; i
 3. nagib poletno-sletne staze u smjeru slijetanja, ako je veći od $\pm 2\%$.
- (e) Za otpremu aviona, pretpostavlja se da će:
1. avion sletjeti na najpovoljniju poletno-sletnu stazu, bez vjetra; i
 2. avion sletjeti na poletno-sletnu stazu koja će se najvjerovatnije dodijeliti za slijetanje, uzimajući u obzir vjerovatnu brzinu i smjer vjetra, karakteristike aviona u vezi s njegovim upravljanjem na tlu, te druge uvjete, kao što su pomagala za slijetanje i teren.
- (f) Ako operator ne može ispuniti zahtjeve iz tačke (e) podtačke 1. za određišni aerodrom koji ima jednu poletno-sletnu stazu, na kom slijetanje zavisi od određene komponente vjetra, avion se može otpremiti ako su određena dva alternativna aerodroma koja omogućavaju potpunu usklađenost sa tačkama (a) do (e). Prije započinjanja prilaženja za slijetanje na određišni aerodrom, vođa zrakoplova mora provjeriti može li se slijetanje izvesti u potpunosti u skladu sa tačkama (a) do (d) i stavom CAT.POL.A.225.
- (g) Ako operator za određišni aerodrom ne može ispuniti zahtjeve iz tačke (e) podtačke 2, avion se otprema samo ako je određen alternativni aerodrom koji omogućava potpunu usklađenost s tačkama (a) do (e).

CAT.POL.A.235 Slijetanje - mokre i onečišćene poletno-sletne staze

- (a) Kada odgovarajući meteorološki izvještaji i/ili prognoze pokazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme slijetanja može biti mokra, LDA mora biti najmanje 115% zahtijevane udaljenosti za slijetanje, određene u skladu sa stavom CAT.POL.A.230.
- (b) Kada odgovarajući meteorološki izvještaji i/ili prognoze pokazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme slijetanja može biti onečišćena, LDA mora biti najmanje jednak razdaljini za slijetanje utvrđenoj u skladu sa tačkom (a) ili najmanje 115% udaljenosti za slijetanje određene u skladu sa odobrenim podacima o razdaljini za slijetanje na onečišćenu stazu ili s drugim odgovarajućim podacima, u zavisnosti od toga šta je veće. Ako se primjenjuju drugi odgovarajući podaci o razdaljini za slijetanje, operator to mora navesti u operativnom priručniku.
- (c) Na mokroj poletno-sletnoj stazi može se upotrebljavati udaljenost za slijetanje kraća od one koja se zahtijeva tačkom (a), ali ne kraća od one koja se zahtijeva stavom CAT.POL.A.230 tačkom (a), ako AFM uključuje posebne dodatne informacije o udaljenostima za slijetanje na mokrim poletno-sletnim stazama.
- (d) Na posebno pripremljenoj onečišćenoj poletno-sletnoj stazi može se upotrijebiti udaljenost za slijetanje kraća od one koja se zahtijeva tačkom (b), ali ne kraća od one koja se zahtijeva stavom CAT.POL.A.230 tačkom (a), ako AFM uključuje posebne dodatne informacije o udaljenostima za slijetanje na onečišćenom poletno-sletnim stazama.

- (e) Za tačke (b), (c) i (d) primjenjuju se kriterijumi iz stava CAT.POL.A.230, osim što se stav CAT.POL.A.230 tačka (a) ne primjenjuje na gornju tačku (b).

CAT.POL.A.240 Odobrenje operacija s povećanim uglovima nagiba

- (a) Za operacije s povećanim uglovima nagiba, zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog organa.
- (b) Za dobijanje odobrenja, operator dostavlja dokaze da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
1. AFM sadrži odobrene podatke za zatraženo povećanje operativne brzine i podatke koji omogućavaju izradu putanje leta uzimajući u obzir povećane uglove nagiba i brzine;
 2. za navigacijsku tačnost, na raspolaganju je vizuelno vođenje;
 3. za svaku poletno-sletnu stazu navedeni su vremenski minimumi i ograničenja u pogledu vjetra; i
 4. letačka posada je stekla odgovarajuće znanje o ruti kojom će se letjeti i o postupcima koji će se upotrebljavati u skladu sa odredbama ORO.OPS.FC.

CAT.POL.A.245 Odobrenje operacija strmog prilaženja

- (a) Za operacije strmog prilaženja pri kojim se koriste uglovi nagiba poniranja od 4,5° ili više i visina zaslona manja od 60 ft, ali ne manja od 35 ft, zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog organa.
- (b) Za dobivanje odobrenja, operator dostavlja dokaze da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
1. u AFM-u su navedeni najveći dopušteni ugao nagiba poniranja, bilo koja druga ograničenja, uobičajeni postupci, neuobičajeni postupci ili hitni postupci za strmo prilaženje, kao i izmijenjeni podaci o dužini staze kada se koriste kriteriji za strmo prilaženje;
 2. za svaki aerodrom, na kojem će se obavljati operacije strmog prilaženja:
 - i. na raspolaganju je odgovarajući sistem oznaka putanje poniranja, koji uključuje najmanje sistem za vizuelno pokazivanje putanje poniranja;
 - ii. navedeni su vremenski minimumi; i
 - iii. uzimaju se u obzir sljedeći elementi:
 - (A) situacija u vezi s preprekama;
 - (B) vrsta oznaka putanje poniranja i vođenja po poletno-sletnoj stazi;
 - (C) minimalne vizuelne oznake koje se zahtijevaju na visini odluke (DH) i MDA-u;
 - (D) raspoloživa oprema u zrakoplovu;
 - (E) kvalifikacija pilota i poznavanje određenog aerodroma;
 - (F) ograničenja i postupci iz AFM-a; i
 - (G) kriteriji za neuspjelo prilaženje.

CAT.POL.A.250 Odobrenje operacija kratkog slijetanja

- (a) Za operacije kratkog slijetanja potrebno je prethodno odobrenje nadležnog organa.
- (b) Za dobivanje odobrenja, operator dostavlja dokaze da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
1. udaljenost koja se koristi za izračunavanje dopuštene mase pri slijetanju može se sastojati od iskoristive dužine prijavljenog sigurnog područja i prijavljene LDA;
 2. država u kojoj se nalazi aerodrom utvrdila je javni interes i operativnu potrebu za takvom operacijom, bilo radi udaljenosti aerodroma ili radi fizičkih

3. ograničenja povezanih s produženjem poletno-sletne staze;
4. vertikalna udaljenost između putanje očiju pilota i putanje najnižeg dijela kotača, s avionom na normalnoj putanji poniranja, nije veća od 3 metra;
5. RVR/VIS je najmanje 1 500 m i u operativnom priručniku su navedena ograničenja u vezi s vjetrom;
6. navedeni su i ispunjeni minimalni zahtjevi u pogledu iskustva pilota, osposobljenosti pilota i njegove upoznatosti s određenim aerodromom;
7. visina prelaženja iznad početka iskoristive dužine prijavljenog sigurnog područja je 50 ft;
8. upotrebu prijavljenog sigurnog područja odobrila je država u kojoj se nalazi aerodrom;
9. iskoristiva dužina prijavljenog sigurnog područja nije veća od 90 m;
10. širina prijavljenog sigurnog područja, centrirana u odnosu na centralnu liniju produžene poletno-sletne staze, nije manja od dvostruke širine poletno-sletne staze ili dvostrukog raspona krila, u zavisnosti od toga šta je veće;
11. na prijavljenom sigurnom području nema prepreka ili ulegnuća koji bi mogli ugroziti avion koji obavlja operaciju kratkog slijetanja na stazu i na prijavljenom sigurnom području ne smije biti nikakvih pokretnih predmeta, dok se poletno-sletna staza koristi za operacije kratkog slijetanja;
12. nagib prijavljenog sigurnog područja nije veći od 5% prema gore i 2% prema dolje naniže u smjeru slijetanja; i
13. dodatni uvjeti, ako ih je odredio nadležni organ, uzimajući u obzir karakteristike tipa aviona, orografske karakteristike u području prilaženja, raspoloživa pomagala za prilaženje i razmatranja u vezi s neuspjelim prilaženjem/prekinutim slijetanjem.

POGLAVLJE 3.

Klasa performanse B

CAT.POL.A.300 Uopšteno

- (a) Operator ne smije letjeti jednomotornim avionom:
 1. noću; ili
 2. u IMC-u, osim u skladu sa posebnim VFR-om.
- (b) S dvomotornim avionima, koji ne ispunjavaju zahtjeve za uspon iz stava CAT.POL.A.340, operator postupka kao da su jednomotorni avioni.

CAT.POL.A.305 Polijetanje

- (a) Masa pri polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu pri polijetanju koja je navedena u AFM-u za barometarsku visinu i temperaturu okruženja na aerodromu s kog se obavlja polijetanje.
- (b) Nefaktorisana udaljenost za polijetanje, navedena u AFM-u, ne prelazi:
 1. raspoloživi uzletni zalet (TORA), kada se pomnoži s faktorom 1,25; ili
 2. kada su na raspolaganju zaustavnica i/ili čistina, sljedeće:
 - i. TORA-u;
 - ii. raspoloživu razdaljinu za polijetanje (TODA), kada se pomnoži s faktorom 1,15; ili
 - iii. ASDA-u, kada se pomnoži s faktorom 1,3.
- (c) Pri dokazivanju usklađenosti s tačkom (b), uzima se u obzir sljedeće:
 1. masa aviona na početku uzletnog zaleta;
 2. barometarska visina na aerodromu;
 3. temperatura okruženja na aerodromu;

4. stanje površine poletno-sletne staze i vrsta površine poletno-sletne staze;
5. nagib poletno-sletne staze u smjeru polijetanja; i
6. najviše 50% saopštene čeonke komponente vjetra ili najmanje 150% saopštene ledne komponente vjetra.

CAT.POL.A.310 Izbjegavanje prepreka pri polijetanju - višemotorni avioni

- (a) Uzletna putanja leta aviona s dva ili više motora određuje se na takav način da avion izbjegava sve prepreke vertikalnom razdaljinom od najmanje 50 ft ili horizontalnom razdaljinom od najmanje 90 m plus $0,125 \times D$, pri čemu je D horizontalna udaljenost koju avion pređe od kraja TODA-e ili od kraja udaljenosti polijetanja ako je zaokret planiran prije kraja TODA-e, osim kako je predviđeno u tačkama (b) i (c). Za avione s rasponom krila manjim od 60 m, može se koristiti horizontalno izbjegavanje prepreka u rasponu koji je jednak polovini raspona krila aviona plus 60 m plus $0,125 \times D$. Pretpostavlja se:
 1. da uzletna putanja leta počinje na visini od 50 ft iznad površine na kraju udaljenosti za polijetanje koja se zahtijeva stavom CAT.POL.A.305 tačkom (b) i završava na visini od 1 500 ft iznad površine;
 2. da se avion ne naginje prije nego što dosegne visinu od 50 ft iznad površine i, da nakon toga, ugao nagiba ne prelazi 15°;
 3. da se kvar kritičnog motora događa na tački uzletne putanje leta sa svim motorima u radu kada se očekuje da će se izgubiti vizuelna oznaka koja se koristi u svrhu izbjegavanja prepreka;
 4. da je gradijent uzletne putanje leta od 50 ft do pretpostavljene visine kvara motora jednak prosječnom gradijentu tokom penjanja i prelaženja na rutnu konfiguraciju sa svim motorima u radu, pomnoženo s faktorom 0,77; i
 5. da je gradijent uzletne putanje leta od visine, dostignute u skladu sa tačkom (a) podtačkom 4. do kraja uzlazne putanje leta, jednak gradijentu penjanja na ruti s jednim motorom izvan pogona (OEI), koji je naveden AFM-u.
- (b) Za one slučajeve u kojim planirana putanja leta ne zahtijeva promjene rute za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir one prepreke čija je bočna udaljenost veća od:
 1. 300 m, ako se let obavlja u uvjetima koji dopuštaju navigaciju vizuelnog vođenja po smjeru ili ako su na raspolaganju navigacijska pomagala koja pilotu omogućavaju da zadrži planiranu putanju leta s jednakom tačnošću; ili
 2. 600 m, za letove u svim drugim uvjetima.
- (c) Za one slučajeve u kojim planirana putanja leta zahtijeva promjene rute za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir one prepreke čija je bočna udaljenost veća od:
 1. 600 m za letove koji se obavljaju u uvjetima koji omogućavaju navigaciju vizuelnog vođenja po smjeru; ili
 2. 900 m, za letove u svim drugim uvjetima.
- (d) Pri dokazivanju usklađenosti s tačkama (a) do (c), uzima se u obzir sljedeće:
 1. masa aviona na početku uzletnog zaleta;
 2. barometarska visina na aerodromu;
 3. temperatura okruženja na aerodromu; i
 4. najviše 50% saopštene čeonke komponente vjetra ili najmanje 150% saopštene ledne komponente vjetra.
- (e) Zahtjevi iz tačke (a) podtačke 3, tačke (a) podtačke 4, tačke (a) podtačke 5, tačke (b) podtačke 2. i tačke (c) podtačke 2.

ne primjenjuju se na operacije prema pravilima vizuelnog letenja danju.

CAT.POL.A.315 Na ruti – višemotorni avioni

- (a) U meteorološkim uvjetima, koji se očekuju za let i u slučaju otkaza jednog motora, pri čemu preostali motori rade unutar specificiranih uvjeta maksimalne neprekinute snage, avion mora moći nastaviti let na ili iznad relevantnih najmanjih apsolutnih visina za siguran let, koje su navedene u operativnom priručniku, do tačke koja je 1 000 ft iznad aerodroma na kom se mogu ispuniti zahtjevi u pogledu performanse.
- (b) Pretpostavlja se da, na tački na kojoj je došlo do otkaza motora:
 - 1. avion ne leti na visini koja prelazi visinu na kojoj je brzina uspona 300 ft u minuti, pri čemu svi motori rade unutar specificiranih uvjeta maksimalne neprekinute snage; i
 - 2. gradijent na ruti s jednim motorom izvan pogona (OEI) je bruto gradijent spuštanja ili penjanja, kako je primjereno, uvećan gradijentom 0,5% ili umanjjen gradijentom 0,5%.

CAT.POL.A.320 Na ruti – avioni s jednim motorom

- (a) U meteorološkim uvjetima koji se očekuju za let i u slučaju otkaza motora, avion mora moći stići do mjesta na kom se može izvesti sigurno prisilno slijetanje.
- (b) Pretpostavlja se da, na tački na kojoj je došlo do otkaza motora:
 - 1. avion ne leti na visini koja prelazi visinu na kojoj je brzina uspona 300 ft u minuti, pri čemu motor radi unutar specificiranih uvjeta maksimalne neprekinute snage; i
 - 2. gradijent na ruti je bruto gradijent spuštanja uvećan gradijentom 0,5%.

CAT.POL.A.325 Slijetanje – odredišni i alternativni aerodrom

Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa stavom CAT.POL.A.105 tačkom (a), ne prelazi najveću dopuštenu masu pri slijetanju određenu za apsolutnu visinu i temperaturu okruženja koja se očekuju na odredišnom i alternativnom aerodromu u predviđeno vrijeme slijetanja.

CAT.POL.A.330 Slijetanje - suve poletno-sletne staze

- (a) Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa stavom CAT.POL.A.105 tačkom (a), za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom i na bilo koji alternativni aerodrom, omogućava slijetanje s potpunim zaustavljanjem s 50 ft iznad praga unutar 70% LDA-e, uzimajući u obzir:
 - 1. apsolutnu visinu aerodroma;
 - 2. najviše 50% saopštene čeonke komponente vjetra ili najmanje 150% saopštene leđne komponente vjetra;
 - 3. stanje površine poletno-sletne staze i vrstu površine poletno-sletne staze; i
 - 4. nagib poletno-sletne staze u smjeru slijetanja.
- (b) Za operacije strmog prilazanja, operator upotrebljava podatke o razdaljini slijetanja faktorizovane u skladu sa tačkom (a), na osnovu visine zaslona koja je manja od 60 ft, ali nije manja od 35 ft, i ispunjava zahtjeve iz stava CAT.POL.A.345.
- (c) Za operacije kratkog slijetanja, operator upotrebljava podatke o razdaljini slijetanja faktorizovane u skladu sa tačkom (a) i ispunjava zahtjeve iz stava CAT.POL.A.350.
- (d) Za otpremu aviona u skladu sa tačkama (a) do (c), pretpostavlja se da će:
 - 1. avion sletjeti na najpovoljniju poletno-sletnu stazu, bez vjetra; i

- 2. avion sletjeti na poletno-sletnu stazu koja će se najvjerovatnije dodijeliti za slijetanje, uzimajući u obzir vjerovatnu brzinu i smjer vjetra, karakteristike aviona u vezi s njegovim upravljanjem na tlu, te druge uvjete, kao što su pomagala za slijetanje i teren.
- (e) Ako operator ne može ispuniti zahtjeve iz tačke (d) podtačke 2. za odredišni aerodrom, avion se može otpremiti samo ako je određen alternativni aerodroma, koji omogućava potpunu usklađenost s tačkama (a) do (d).

CAT.POL.A.335 Slijetanje - mokre i onečišćene poletno-sletne staze

- (a) Kada odgovarajući meteorološki izvještaji i/ili prognoze pokazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti mokra, LDA mora biti jednak ili veći od zahtijevane udaljenosti za slijetanje određene, u skladu sa stavom CAT.POL.A.330, pomnožene s faktorom 1,15.
- (b) Kada odgovarajući meteorološki izvještaji ili prognoze pokazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti onečišćena, udaljenost za slijetanje nije veća od LDA. Operator navodi u operativnom priručniku podatke o udaljenostima slijetanja koje se moraju primijeniti.
- (c) Na mokroj poletno-sletnoj stazi može se upotrebljavati udaljenost za slijetanje kraća od one koja se zahtijeva tačkom (a), ali ne kraća od one koja se zahtijeva stavom CAT.POL.A.330 tačkom (a), ako AFM uključuje posebne dodatne informacije o udaljenostima za slijetanje na mokrim poletno-sletnim stazama.

CAT.POL.A.340 Zahtjevi u pogledu penjanja pri polijetanju i pri slijetanju

Operator dvomotornog aviona mora ispuniti sljedeće zahtjeve u pogledu penjanja pri polijetanju i pri slijetanju:

- (a) Penjanje pri polijetanju
 - 1. Svi motori u pogonu
 - i. Stabilni gradijent penjanja nakon polijetanja mora biti najmanje 4% uz:
 - (A) uzletnu snagu svakog motora;
 - (B) izvučen stajni trap, osim što se stajni trap može smatrati uvučenim ako se može uvući za najviše sedam sekundi;
 - (C) zakrilca u položaju za polijetanje; i
 - (D) brzinu penjanja koja nije manja od 1,1 VMC (minimalna brzina na tlu ili u blizini tla pri kojoj je zrakoplov upravljiv) ili 1,2 VS1 (brzina sloma uzgona ili minimalna jednolika brzina u konfiguraciji slijetanja), u zavisnosti od toga šta je veće.
 - 2. OEI
 - i. Stabilan gradijent penjanja na visini 400 ft iznad površine polijetanja mora biti mjerljivo pozitivan, sa:
 - (A) kritičnim motorom izvan pogona i njegovom elisom u položaju minimalnog otpora;
 - (B) drugim motorom na uzletnoj snazi;
 - (C) uvučenim stajnim trapom;
 - (D) zakrilcima u položaju za polijetanje; i
 - (E) brzinom penjanja jednakom onoj koja se postiže na 50 ft.
 - ii. Stabilni gradijent penjanja ne smije biti manji od 0,75% na visini od 1 500 ft iznad površine za polijetanje, sa:
 - (A) kritičnim motorom izvan pogona i njegovom elisom u položaju minimalnog otpora;

- (B) preostalim motorom koji ne prelazi najveću stalnu snagu;
 - (C) uvučenim stajnim trapom;
 - (D) uvučenim zakrilcima; i
 - (E) brzinom penjanja koja je najmanje 1,2 VS1.
- (b) Penjanje pri slijetanju
1. Svi motori u pogonu
 - i. Stabilni gradijent penjanja mora biti najmanje 2,5% sa:
 - (A) snagom ili potiskom, koji nije veći od onog koji je na raspolaganju 8 sekundi nakon početnog pomaka komandi za nadzor snage motora iz položaja za najmanju snagu u letu;
 - (B) izvučenim stajnim trapom;
 - (C) zakrilcima u položaju za slijetanje; i
 - (D) brzinom penjanja koja je jednaka VREF (referentna sletna brzina).
 2. OEI
 - i. Stabilni gradijent penjanja na visini od 1 500 ft iznad površine slijetanja ne smije biti manji od 0,75%, sa:
 - (A) kritičnim motorom izvan pogona i njegovom elisom u položaju najmanjeg otpora;
 - (B) preostalim motorom koji ne prelazi najveću stalnu snagu;
 - (C) uvučenim stajnim trapom;
 - (D) uvučenim zakrilcima; i
 - (E) brzinom penjanja koja je najmanje 1,2 VS1.

CAT.POL.A.345 Odobrenje operacija strmog prilaženja

- (a) Za operacije strmog prilaženja, pri kojim se koriste uglovi nagiba poniranja od 4,5° ili više i visina zaslona manja od 60 ft, ali ne manja od 35 ft, zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog organa.
- (b) Za dobivanje odobrenja, operator dostavlja dokaze da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 1. u AFM-u su navedeni najveći dopušteni ugao nagiba poniranja, bilo koja druga ograničenja, uobičajeni postupci, neuobičajeni postupci ili hitni postupci za strmo prilaženje, kao i izmijenjeni podaci o dužini staze kada se koriste kriteriji za strmo prilaženje; i
 2. za svaki aerodrom na kom će se obavljati operacije strmog prilaženja:
 - i. na raspolaganju je odgovarajući sistem oznaka putanje poniranja, koji uključuje najmanje sistem za vizuelno pokazivanje putanje poniranja;
 - ii. navedeni su vremenski minimumi; i
 - iii. uzimaju se u obzir sljedeći elementi:
 - (A) situacija u vezi s preprekama;
 - (B) oznaka putanje poniranja i vođenja po poletno-sletnoj stazi;
 - (C) minimalne vizuelne oznake koje se zahtijevaju na DH-u i na MDA-u;
 - (D) raspoloživa oprema u avionu;
 - (E) kvalifikacija pilota i poznavanje određenog aerodroma;
 - (F) ograničenja i postupci iz AFM-a; i
 - (G) kriteriji za neuspjelo prilaženje.

CAT.POL.A.350 Odobrenje operacija kratkog slijetanja

- (a) Za operacije kratkog slijetanja potrebno je prethodno odobrenje nadležnog organa.

- (b) Za dobivanje odobrenja, operator dostavlja dokaze da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 1. udaljenost koja se koristi za izračunavanje dopuštene mase pri slijetanju može se sastojati od iskoristive dužine prijavljenog sigurnog područja i prijavljene LDA;
 2. država u kojoj se nalazi aerodrom odobrila je upotrebu prijavljenog sigurnog područja;
 3. na prijavljenom sigurnom području nema prepreka ili ulegnuća koji bi mogli ugroziti avion koji obavlja operaciju kratkog slijetanja na poletno-sletnu stazu i na prijavljenom sigurnom području ne smije biti nikakvih pokretnih predmeta, dok se poletno-sletna staza koristi za operacije kratkog slijetanja;
 4. nagib prijavljenog sigurnog područja nije veći od 5% prema gore i 2% prema dolje u smjeru slijetanja;
 5. iskoristiva dužina prijavljenog sigurnog područja nije veća od 90 m;
 6. širina prijavljenog sigurnog područja, centrirana u odnosu na centralnu liniju produžene poletno-sletne staze, nije manja od dvostruke širine poletno-sletne staze;
 7. visina prelaženja iznad početka iskoristive dužine prijavljenog sigurnog područja je 50 ft;
 8. za svaku poletno-sletnu stazu, koja će se upotrebljavati, navedeni su vremenski minimumi i oni ne smiju biti manji od minimuma za VFR ili za NPA, u zavisnosti od toga koji su veći;
 9. navedeni su i ispunjeni minimalni zahtjevi u pogledu iskustva pilota, osposobljenosti pilota i njegove upoznatosti s određenim aerodromom;
 10. dodatni uvjeti, ako ih je odredio nadležni organ, uzimajući u obzir karakteristike tipa aviona, orografske karakteristike u području prilaženja, raspoloživa pomagala za prilaženje i razmatranja u vezi s neuspjelim prilaženjem/prekinutim slijetanjem.

POGLAVLJE 4.

Klasa performanse C

CAT.POL.A.400 Polijetanje

- (a) Masa pri polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu pri polijetanju koja je navedena u AFM-u za barometarsku visinu i temperaturu okruženja na aerodromu odlaska.
- (b) Za avione, koji u svojim AFM-ima sadrže podatke o dužini staze za polijetanje kojim se ne uzima u obzir kvar motora, udaljenost od početka uzletnog zaleta, koja je potrebna da avion dosegne visinu od 50 ft iznad površine sa svim motorima u pogonu unutar specificiranih uvjeta maksimalne snage polijetanja, pomnožena s faktorom:
 1. 1,33 za avione s dva motora;
 2. 1,25 za avione s tri motora; ili
 3. 1,18 za avione s četiri motora,
 nije veća od raspoloživog uzletnog zaleta (TORA) na aerodromu na kome će se izvesti polijetanje.
- (c) Za avione, koji u svojim AFM-ima sadrže podatke o dužini staze za polijetanje kojim se uzima u obzir kvar motora, ispunjavaju sljedeće uvjete u skladu sa specifikacijama u AFM-u:
 1. udaljenost ubrzavanja - zaustavljanja nije veća od ASDA-e;
 2. udaljenost polijetanja nije veća od raspoložive udaljenosti za polijetanje (TODA), pri čemu udaljenost čistine ne prelazi polovinu TORA-e;
 3. uzletni zalet nije veći od TORA-e;
 4. za prekinuto i neprekinuto polijetanje upotrebljava se pojedinačna vrijednost V_1 ; i

5. na mokrj ili onečišćenj poletno-sletnoj stazi, masa pri polijetanju nije veća od one koja je dopuštena za polijetanje na suvoj poletno-sletnoj stazi, pod istim uvjetima.
- (d) Uzima se u obzir sljedeće:
 1. barometarska visina na aerodromu;
 2. temperatura okruženja na aerodromu;
 3. stanje površine poletno-sletne staze i vrsta površine poletno-sletne staze;
 4. nagib poletno-sletne staze u smjeru polijetanja;
 5. najviše 50% saopštene čone komponente vjetra ili najmanje 150% saopštene leđne komponente vjetra; i
 6. gubitak, ako do njega dođe, dužine poletno-sletne staze radi poravnavanja aviona prije polijetanja.

CAT.POL.A.405 Izbjegavanje prepreka pri polijetanju

- (a) Putanja leta pri polijetanju s jednim motorom izvan pogona (OEI) određuje se tako da se avionom izbjegnju sve prepreke vertikalnom razdaljinom od najmanje 50 ft plus $0,01 \times D$ ili horizontalnom razdaljinom od najmanje 90 m plus $0,125 \times D$, pri čemu je D horizontalna udaljenost koju je avion prešao od kraja TODA-e. Za avione s rasponom krila manjim od 60 m, može se koristiti izbjegavanje horizontalnih prepreka u rasponu koji je jednak polovini raspona krila aviona plus 60 m plus $0,125 \times D$.
- (b) Putanja leta pri polijetanju počinje na visini od 50 ft iznad površine na kraju udaljenosti za polijetanje koja se zahtijeva stavom stavom CAT.POL.A.400 tačkom (b) ili (c), prema potrebi, i završava na visini od 1 500 ft iznad površine.
- (c) Prilikom dokazivanja usklađenosti s tačkom (a), uzima se u obzir sljedeće:
 1. masa aviona na početku uzletnog zaleta;
 2. barometarska visina na aerodromu;
 3. temperatura okruženja na aerodromu; i
 4. najviše 50% saopštene čone komponente vjetra ili najmanje 150% saopštene leđne komponente vjetra.
- (d) Ne dozvoljavaju se promjene rute do one tačke na putanji leta pri polijetanju na kojoj se dostigne visina od 50 ft iznad površine. Nakon toga, do visine od 400 ft, pretpostavlja se da je avion nagnut najviše 15°. Iznad visine od 400 ft može se predvidjeti ugao nagiba veći od 15°, ali ne veći od 25°. Mora se odrediti odgovarajuće odstupanje radi učinka ugla nagiba na operative brzine i putanju leta, uključujući povećanja udaljenosti koja proizlaze iz povećanih operativnih brzina.
- (e) Za one slučajeve u kojim se ne zahtijevaju promjene putanje za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir prepreke čija je bočna udaljenost veća od:
 1. 300 m, ako pilot može zadržati zahtijevanu navigacijsku tačnost kroz područje u kom se mora voditi računa o preprekama; ili
 2. 600 m za letove u svim drugim uvjetima.
- (f) Za one slučajeve u kojim se zahtijevaju promjene putanje za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir prepreke čija je bočna udaljenost veća od:
 1. 600 m, ako pilot može zadržati zahtijevanu navigacionu tačnost kroz područje u kom se mora voditi računa o preprekama; ili
 2. 900 m za letove u svim drugim uvjetima.
- (g) Operator utvrđuje postupke za vanredne situacije kako bi ispunio zahtjeve iz tačaka (a) do (f) i predvidio sigurnu rutu, izbjegavajući prepreke, da bi avion mogao ili ispuniti zahtjeve na ruti iz stava CAT.POL.A.410 ili sletjeti bilo na aerodrom odlaska ili na alternativni aerodrom polijetanja.

CAT.POL.A.410 Na ruti – svi motori u pogonu

- (a) U očekivanim meteorološkim uvjetima za let, u bilo kojoj tački svoje rute ili bilo kog planiranog preusmjeravanja s nje, avion mora moći postići brzinu penjanja od najmanje 300 ft u minuti, sa svim motorima u pogonu koji rade maksimalnom specificiranom neprekinutom snagom, na:
 1. minimalnim visinama za siguran let u svakoj fazi rute kojom će se letjeti ili svakog planiranog preusmjeravanja s nje, koje su navedene u operativnom priručniku aviona ili su izračunate na osnovu podataka iz tog priručnika; i
 2. minimalnim visinama potrebnim za ispunjavanja uvjeta propisanih u stavovima CAT.POL.A.415 i 420, prema potrebi.

CAT.POL.A.415 Na ruti – OEI

- (a) U očekivanim meteorološkim uvjetima za let, u slučaju kvara bilo kog motora na bilo kojoj tački rute ili planiranog skretanja s rute i s drugim motorom ili motorima u pogonu, koji rade maksimalnom specificiranom neprekinutom snagom, avion mora moći nastaviti let s putne visine do aerodroma na kom se može izvesti slijetanje u skladu sa stavom CAT.POL.A.430 ili CAT.POL.A.435, prema potrebi. Avion mora izbjegavati prepreke unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane planirane putanje, vertikalnim razmakom od najmanje:
 1. 1 000 ft, kada je brzina penjanja nula ili veća; ili
 2. 2 000 ft, kada je brzina penjanja manja od nule.
- (b) Putanja leta mora imati pozitivan nagib na visini od 450 m (1 500 ft) iznad aerodroma predviđenog za slijetanje nakon otkazivanja jednog motora.
- (c) Smatra se da je raspoloživa brzina penjanja aviona 150 ft u minuti manja od specificirane bruto brzine penjanja.
- (d) Širina granica iz tačke (a) povećava se na 18,5 km (10 NM) ako preciznost navigacije ne ispunjava najmanje zahtjeve RNP5.
- (e) Izbacivanje goriva tokom leta je dozvoljeno do mjere koja je u skladu sa zahtjevom da se do aerodroma stigne sa zahtijevanim rezervama goriva ako se upotrebljava sigurnosni postupak.

CAT.POL.A.420 Na ruti – avioni s tri ili više motora, pri čemu su dva motora izvan pogona

- (a) Avion s tri ili više motora, pri putnoj brzini za velike udaljenosti sa svim motorima u radu, pri standardnoj temperaturi i bez vjetra, ne smije biti niti na jednoj tački na predviđenoj putanji više od 90 minuta udaljen od aerodroma koji ispunjava zahtjeve u vezi s performansom koji se primjenjuju za očekivanu masu pri slijetanju, osim ako ispunjava zahtjeve iz tačaka (b) do (e).
- (b) Putanja leta s dva motora izvan pogona mora omogućiti nastavljanje leta aviona, u očekivanim meteorološkim uvjetima, s vertikalnim nadvisivanjem prepreka unutar 9,3 km (5 NM) na obje strane planirane putanje, vertikalnim razmakom od najmanje 2 000 ft, do aerodroma koji ispunjava zahtjeve u pogledu performanse koji se primjenjuju za očekivanu masu pri slijetanju.
- (c) Pretpostavlja se da će dva motora otkazati na najkritičnijoj tački onog dijela rute u kom je avion, pri putnoj brzini za velike udaljenosti, sa svim motorima u radu, pri standardnoj temperaturi i bez vjetra, više od 90 minuta leta udaljen od aerodroma koji ispunjava zahtjeve u pogledu performanse koji se primjenjuju za očekivanu masu pri slijetanju.
- (d) Očekivana masa aviona, na tački na kojoj se predviđa kvar dvaju motora, ne smije biti manja od one koja bi uključivala dovoljno goriva za nastavljanje leta do aerodroma na koji se

- planira slijetanje i za dolazak na njega na najmanje 450 m (1 500 ft) direktno iznad područja za slijetanje te nakon toga za letenje na toj visini još 15 minuta.
- (e) Smatra se da je raspoloživa brzina penjanja aviona 150 ft u minuti manja od specificirane.
 - (f) Širina granica iz tačke (b) povećava se na 18,5 km (10 NM) ako preciznost navigacije ne ispunjava najmanje zahtjeve RNP5.
 - (g) Izbacivanje goriva tokom leta je dozvoljeno do mjere koja je u skladu sa zahtjevom da se do aerodroma stigne sa zahtijevanim rezervama goriva, ako se upotrebljava sigurnosni postupak.

CAT.POL.A.425 Slijetanje - odredišni i alternativni aerodrom

Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa stavom CAT.POL.A.105 tačkom (a), ne smije biti veća od najveće dopuštene mase pri slijetanju koja je određena u AFM-u za visinu, i ako je uzeta u obzir u AFM-u, temperaturu okruženja koja se očekuje na odredišnom i alternativnom aerodromu u predviđeno vrijeme slijetanja.

CAT.POL.A.430 Slijetanje - suve poletno-sletne staze

- (a) Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa stavom CAT.POL.A.105 tačkom (a), za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom i na bilo koji alternativni aerodrom, omogućava slijetanje s potpunim zaustavljanjem s visine od 50 ft iznad praga, unutar 70% LDA-e, uzimajući u obzir:
 - 1. apsolutnu visinu aerodroma;
 - 2. najviše 50% čeonu komponentu vjetra ili najmanje 150% ledne komponente vjetra;
 - 3. vrstu površine poletno-sletne staze; i
 - 4. nagib poletno-sletne staze u smjeru slijetanja.
- (b) Za otpremu aviona, pretpostavlja se da će:
 - 1. avion sletjeti na najpovoljniju poletno-sletnu stazu, bez vjetra; i
 - 2. avion sletjeti na poletno-sletnu stazu koja će se najvjerovatnije dodijeliti za slijetanje, uzimajući u obzir vjerovatnu brzinu i smjer vjetra, karakteristike aviona u vezi s njegovim upravljanjem na tlu, te druge uvjete, kao što su pomagala za slijetanje i teren.
- (c) Ako operator ne može ispuniti zahtjeve iz tačke (b) podtačke 2. za odredišni aerodrom, avion se otprema samo ako je određen alternativni aerodrom koji omogućava potpunu usklađenost s tačkama (a) i (b).

CAT.POL.A.435 Slijetanje - mokre i onečišćene poletno-sletne staze

- (a) Kada odgovarajući meteorološki izvještaji i/ili prognoze pokazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme slijetanja može biti mokra, LDA mora biti jednak ili veći od zahtijevane udaljenosti za slijetanja, određene u skladu sa stavom CAT.POL.A.430, pomnožene s faktorom 1,15.
- (b) Kada odgovarajući meteorološki izvještaji ili prognoze pokazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti onečišćena, udaljenost za slijetanje nije veća od LDA. Operator navodi u operativnom priručniku podatke o razdaljini slijetanja koje treba primijeniti.

ODJELJAK 2.

Helikopteri

POGLAVLJE 1.

Opšti zahtjevi

CAT.POL.H.100 Primjenjivost

- (a) Helikopterima se leti u skladu sa primjenjivim zahtjevima u pogledu klase performanse.
- (b) Helikopterima se leti u klasi performanse 1:

- 1. kada se njima obavljaju operacije do/od aerodroma ili operativnih površina smještenih u gusto naseljenom neprijateljskom okruženju, osim kada se operacije obavljaju do/od mjesta od javnog interesa (PIS), u skladu sa stavom CAT.POL.H.225; ili
- 2. kada je MOPSC više od 19, osim za operacije do/od helikopterske platforme u klasi performanse 2 na osnovu odobrenja u skladu sa CAT.POL.H.305.
- (c) Osim ako je drugačije propisano tačkom (b), helikopterima čiji je MOPSC 19 ili manje, ali više od devet, leti se u klasi performanse 1 ili 2.
- (d) Osim ako je drugačije propisano tačkom (b), helikopterima čiji je MOPSC devet ili manje, leti se u klasi performanse 1, 2 ili 3.

CAT.POL.H.105 Uopšteno

- (a) Masa helikoptera:
 - 1. na početku polijetanja; ili
 - 2. u slučaju ponovnog planiranja tokom leta, na tački od koje se primjenjuje izmijenjeni operativni plan; nije veća od mase pri kojoj se mogu ispuniti primjenjivi zahtjevi ovog odjeljka za let koji treba izvesti, uzimajući u obzir očekivano smanjenje mase s odmicanjem leta i takvo ispuštanje goriva u zraku koje je predviđeno u odgovarajućem zahtjevu.
- (b) Odobreni podaci o performansama, koji su sadržani u AFM-u, upotrebljavaju se za utvrđivanje usklađenosti sa zahtjevima ovog odjeljka, te se prema potrebi dopunjavaju drugim podacima, kako je propisano u relevantnom zahtjevu. Operator te druge podatke navodi u operativnom priručniku. Kada se primjenjuju faktori propisani u ovom odjeljku, mogu se uvažiti bilo koji operativni faktori koji su već uključeni u podatke o performansama u AFM-u, kako bi se izbjegla njihova dvostruka primjena.
- (c) Pri dokazivanju usklađenosti sa zahtjevima iz ovog odjeljka, uzimaju se u obzir sljedeći parametri:
 - 1. masa helikoptera;
 - 2. konfiguracija helikoptera;
 - 3. uvjeti okoline, posebno:
 - i. barometarska visina i temperatura;
 - ii. vjetar:
 - (A) osim kako je predviđeno u podtački (c), pri zahtjevima u pogledu uzlijetanja, putanje leta pri uzlijetanju i slijetanja, uvažava se najviše 50% bilo koje saopštene postojane čeonu komponente vjetra brzine 5 kt ili više;
 - (B) kada je u AFM-u dopušteno polijetanje i slijetanje s lednom komponentom vjetra, i u svim slučajevima za putanju leta pri polijetanju, uvažava se najmanje 150% bilo koje saopštene ledne komponente vjetra; i
 - (C) kada oprema za precizno mjerenje vjetra omogućava tačno mjerenje brzine vjetra na mjestu polijetanja i slijetanja, operator može odrediti komponentu vjetra veću od 50%, pod uvjetom da nadležnom organu dokaže da blizina FATO-a i poboljšanja tačnosti opreme za mjerenje vjetra pružaju jednak nivo sigurnosti;
- 4. operativne tehnike; i
- 5. djelovanje bilo kojih sistema koji imaju nepovoljan uticaj na performansu.

CAT.POL.H.110 Uvažavanje prepreka

- (a) Za potrebe određivanja zahtjeva u pogledu izbjegavanja prepreka uzima se u obzir prepreka koja se nalazi izvan

FATO-a, na putanji polijetanja ili na putanji neuspjelog prilaza, ako njena bočna udaljenost od najbliže tačke na površini ispod predviđene putanje leta nije veća od sljedećeg:

1. Za operacije prema VFR-u:
 - i. polovine minimalne širine određene u AFM-u – ili, kada ta širina nije određena, " $0,75 \times D$ ", pri čemu je D najveća dimenzija helikoptera tokom vrtnje rotora;
 - ii. veće od " $0,25 \times D$ " ili "3 m";
 - iii. plus:
 - (A) $0,10 \times$ udaljenost DR za dnevne operacije prema VFR-u; ili
 - (B) $0,15 \times$ udaljenost DR za noćne operacije prema VFR-u.
2. Za operacije prema IFR-u:
 - i. " $1,5 D$ " ili 30 m, u zavisnosti od toga šta je veće, plus:
 - (A) $0,10 \times$ udaljenost DR za operacije prema IFR-u s tačnim vođenjem po smjeru;
 - (B) $0,15 \times$ udaljenost DR za noćne operacije prema VFR-u sa standardnim vođenjem po smjeru; ili
 - (C) $0,30 \times$ udaljenost DR za noćne operacije prema VFR-u bez vođenja po smjeru.
 - ii. Pri razmatranju putanje neuspjelog prilaza, odstupanje od područja uvažavanja prepreka, primjenjuje se samo nakon kraja raspoložive udaljenosti za uzlijetanje.
3. Za operacije kod kojih se početno uzlijetanje obavlja vizuelno, te se u prelaznoj tački prelazi na IFR/IMC, kriteriji iz podtačke 1. primjenjuju se do prelazne tačke a kriteriji iz podtačke 2. nakon prelazne tačke. Prelazna tačka se ne može nalaziti u prostoru prije kraja zahtijevane udaljenosti za uzlijetanje (TODRH) za helikoptere kojim se leti u klasi performansi 1 ili prije određene tačke nakon uzlijetanja (DPATO) za helikoptere kojim se leti u klasi performansi 2.
- (b) Za uzlijetanje za koje se koristi rezervni postupak ili postupak bočnog prelaza, za potrebe određivanja zahtjeva u pogledu izbjegavanja prepreka, uzima se u obzir prepreka koja se nalazi u rezervnom području ili u području bočnog prelaza ako njena bočna udaljenost od najbliže tačke na površini ispod predviđene putanje leta nije veća od sljedećeg:
 1. polovine minimalne širine određene u AFM-u, ili, kada ta širina nije određena, " $0,75 \times D$ ";
 2. plus, veće od " $0,25 \times D$ " ili "3 m";
 3. plus:
 - i. za dnevne operacije prema VFR-u, $0,10 \times$ udaljenost koja se pređe od stražnjeg kraja FATO-a, ili
 - ii. za noćne operacije prema VFR-u $0,15 \times$ udaljenost koja se pređe od stražnjeg kraja FATO-a.
- (c) Prepreke se mogu zanemariti ako se nalaze izvan područja:
 1. $7 \times$ poluprečnik rotora (R) za dnevne operacije, ako je obezbijeđeno da se navigacijska tačnost može postići pomoću primjerenih vizuelnih orijentira tokom penjanja;
 2. $10 \times$ poluprečnik rotora (R) za noćne operacije, ako je obezbijeđeno da se navigacijska tačnost može postići pomoću primjerenih vizuelnih orijentira tokom penjanja;
 3. 300 m ako se navigacijska tačnost može postići odgovarajućim navigacijskim pomagalima; ili

4. 900 m u svim drugim slučajevima.

POGLAVLJE 2.

Klasa performanse 1

CAT.POL.H.200 Upšteno

Helikopteri kojim se leti u klasi performanse 1, certificuju se u kategoriji A ili odgovarajućoj kategoriji, prema odluci Agencije.

CAT.POL.H.205 Polijetanje

- (a) Masa pri polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu pri polijetanju koja je navedena u AFM-u za postupak koji će se upotrijebiti.
- (b) Masa pri polijetanju mora biti takva, da:
 1. je moguće prekinuti uzlijetanje ili slijetanje na FATO u slučaju da se otkazivanje kritičnog motora utvrdi na tački odluke pri uzlijetanju (TDP) ili prije te tačke;
 2. zahtijevana udaljenost za prekinuto uzlijetanje (RTODRH) nije veća od raspoložive udaljenosti za prekinuto uzlijetanja (RTODAH); i
 3. TODRH nije veći od raspoložive udaljenosti za uzlijetanje (TODAH).
 4. Bez obzira na tačku (b) podtačku 3, TODRH može biti veći od TODAH-a ako helikopter, s otkazom kritičnog motora utvrđenim na TDP-u, može pri nastavku uzlijetanja izbjeći sve prepreke do kraja TODRH-a vertikalnom marginom od najmanje 10,7 m (35 ft).
- (c) Pri dokazivanju usklađenosti s tačkama (a) i (b), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz stava CAT.POL.H.105. tačke (c) na aerodromu ili operativnoj površini odlaska.
- (d) Dio uzlijetanja do TDP-a i uključujući TDP obavlja se u vidnom dometu površine, tako da se može izvesti prekinuto uzlijetanje.
- (e) Za uzlijetanje za koje se koristi rezervni postupak ili postupak bočnog prelaza, s otkazom kritičnog motora utvrđenim na TDP-u ili prije TDP-a, sve prepreke koje se nalaze u rezervnom području ili u području bočnog prelaza moraju se nadvisiti odgovarajućom marginom.

CAT.POL.H.210 Putanja uzlijetanja

- (a) Od kraja TODRH-a, s otkazom kritičnog motora utvrđenim na TDP-u:
 1. Masa pri polijetanju mora biti takva da se putanjom leta pri uzlijetanju osigurava vertikalno nadvisivanje svih prepreka koje se nalaze na putanji penjanja, za najmanje 10,7 m (35 ft) kod operacija prema VFR-u i $10,7 \text{ m (35 ft)} + 0,01 \times$ udaljenost DR kod operacija prema IFR-u. Moraju se uvažavati samo prepreke navedene u stavu CAT.POL.H.110.
 2. Kod promjene smjera veće od 15° , mora se uzeti u obzir učinak ugla nagiba na mogućnost usklađivanja sa zahtjevima u pogledu izbjegavanja prepreka. Ovaj se okret ne smije započeti prije dostizanja visine od 61 m (200 ft) iznad površine uzlijetanja, osim ako je to dio postupka odobrenog u AFM-u.
- (b) Pri dokazivanju usklađenosti s tačkom (a), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz stava CAT.POL.H.105. tačke (c) na aerodromu ili operativnoj površini odlaska.

CAT.POL.H.215 Na ruti – kritični motor izvan pogona

- (a) Masa helikoptera i putanja leta na svim tačkama duž rute, s kritičnim motorom izvan pogona i uz meteorološke uvjete očekivane za let, moraju biti takvi da omogućavaju usklađenost s podtačkama 1, 2. ili 3:
 1. Ako se planira da se let u bilo kom trenutku obavlja tako da je površina izvan vidnog dometa, masa helikoptera omogućava brzinu penjanja najmanje 50 ft/minuti s kritičnim motorom izvan pogona, na visini od najmanje 300 m (1 000 ft), ili 600 m (2 000 ft) u

- područjima planinskog terena, iznad cjelokupnog terena i prepreka duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane predviđene putanje.
2. Ako se planira da se let obavlja tako da površina nije u vidnom dometu, putanja leta omogućava da helikopter nastavi let s putne visine na visinu 300 m (1 000 ft) iznad mjesta slijetanja, na kom se može izvesti slijetanje u skladu sa stavom CAT.POL.H.220. Putanja leta nadvisuje okomito za najmanje 300 m (1 000 ft) ili 600 m (2 000 ft) u područjima planinskog terena, cjelokupni teren i prepreke duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane predviđene putanje. Mogu se primijeniti tehnike poniranja tokom leta.
3. Ako se planira da se let obavlja u VMC-u tako da je površina u vidnom dometu, putanja leta omogućava da helikopter nastavi let s putne visine na visinu 300 m (1 000 ft) iznad mjesta slijetanja, na kom se može izvesti slijetanje u skladu sa stavom CAT.POL.H.220, a da se pri tom niti u jednom trenutku ne leti ispod odgovarajuće minimalne visine leta. Uvažavaju se prepreke unutar 900 m s obje strane rute.
- (b) Pri dokazivanju usklađenosti s tačkom (a) podtačkom 2. ili tačkom (a) podtačkom 3:
 1. pretpostavlja se da će kritični motor otkazati na najkritičnijoj tački duž rute;
 2. uzimaju se u obzir učinci vjetra na putanju leta;
 3. izbacivanje goriva tokom leta planira se samo do mjere koja je u skladu sa zahtjevom da se do aerodroma ili do operativne površine stigne sa zahtijevanim rezervama goriva i upotrebom sigurnosnog postupka; i
 4. izbacivanje goriva tokom leta ne planira se na visini ispod 1 000 m iznad terena.
- (c) Ako se navigacijska tačnost ne može ispuniti za 95% ukupnog vremena letenja, širina granica iz tačke (a) podtačke 1. i tačke (a) podtačke 2. povećava se na 18,5 km (10 NM).

CAT.POL.H.220 Slijetanje

- (a) Masa helikoptera pri slijetanju u procijenjeno vrijeme slijetanja ne smije biti veća od maksimalne mase navedenu u AFM-u za postupak koji će se upotrijebiti.
- (b) U slučaju otkaza kritičnog motora utvrđenog na bilo kojoj tački prije tačke odluke za slijetanje (LDP) ili na toj tački, može se ili sletjeti i zaustaviti unutar FATO-a, ili izvesti prekinuto slijetanje i nadvisiti sve prepreke na putanji leta vertikalnom marginom od 10,7 m (35 ft). U obzir se moraju uzeti samo prepreke navedene u stavu CAT.POL.H.110.
- (c) U slučaju otkaza kritičnog motora, utvrđenog na bilo kojoj tački prije tačke odluke za slijetanje (LDP) ili na toj tački, moguće je:
 1. nadvisivanje svih prepreka na putanji pristupa; i
 2. slijetanje i zaustavljanje na FATO-u.
- (d) Pri dokazivanju usklađenosti s tačkama (a) do (c), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz stava CAT.POL.H.105. tačke (c) za procijenjeno vrijeme slijetanja na određeni aerodrom ili operativnu površinu, ili na bilo koji alternativni aerodrom ili operativnu površinu, ako se zahtijevaju.
- (e) Dio slijetanja od LDP-a do dodira s tlom obavlja se tako da je površina u vidnom dometu.

CAT.POL.H.225 Operacije helikoptera do/od mjesta od javnog interesa

- (a) Operacije do/od mjesta od javnog interesa (PIS) mogu se obavljati u klasi performanse 2, bez ispunjavanja zahtjeva iz stava CAT.POL.H.310 tačke (b) ili stava CAT.POL.H.325 tačke (b), pod uvjetom da su ispunjeni svi sljedeći zahtjevi:
 1. PIS je bio u upotrebi prije 1. jula 2002;

2. veličina PIS-a ili prepreke ne dopuštaju ispunjavanje zahtjeva za operaciju u klasi performanse 1;
 3. operacija se obavlja helikopterom čiji je MOPSC šest ili manje;
 4. operator ispunjava zahtjeve iz stava CAT.POL.H.305 tačke (b) podtačka 2. i 3;
 5. masa helikoptera ne premašuje maksimalnu masu navedenu u AFM-u za gradijent penjanja 8% u mirnom zraku pri odgovarajućoj sigurnoj brzini uzlijetanja (VTOSS), s kritičnim motorom izvan pogona, dok preostali motori rade odgovarajućom nominalnom snagom; i
 6. operator je za operaciju dobio prethodno odobrenje od nadležnog organa. Prije nego što se takve operacije počnu obavljati u drugoj državi članici, operator mora dobiti odobrenje od nadležnog organa te države.
- (b) U operativnom priručniku treba utvrditi postupke specifične za pojedino mjesto, kako bi se smanjio period tokom kog bi postojala opasnost za lica u helikopteru i za lica na površini, u slučaju otkaza motora tokom uzlijetanja i slijetanja.
 - (c) Operativni priručnik za svaki PIS sadrži: dijagram ili opisanu fotografiju, kojim se pokazuju glavni aspekti, dimenzije, neusklađenosti sa zahtjevima klase performanse 1, glavne opasnosti i plan za nepredviđene situacije za slučaj nezgode.

POGLAVLJE 3.

Klasa performanse 2

CAT.POL.H.300 Upšteno

Helikopteri kojim se leti u klasi performanse 2, certifikuju se u kategoriji A ili odgovarajućoj kategoriji, prema odluci Agencije.

CAT.POL.H.305 Operacije bez obezbijedene mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja

CAT.POL.H.305 Operacije bez obezbijedene mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja

- (a) Operacije bez obezbijedene mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja tokom faza uzlijetanja i slijetanja obavljaju se samo ako je nadležni organ operatoru dao odobrenje.
- (b) Za dobijanje i održavanje takvog odobrenja, operator mora:
 1. izvesti ocjenu rizika, navodeći:
 - i. vrstu helikoptera; i
 - ii. vrstu operacija;
 2. sprovesti sljedeći skup uvjeta:
 - i. postići i održavati standard izmjene helikoptera/motora, koji određuje proizvođač;
 - ii. obavljati mjere preventivnog održavanja, koje je preporučio proizvođač helikoptera ili motora;
 - iii. uključiti postupke uzlijetanja i slijetanja u operativni priručnik, ako oni već ne postoje u AFM-u;
 - iv. odrediti osposobljavanje za letačku posadu; i
 - v. obezbijediti sistem za izvještavanje proizvođača o slučajevima gubitka snage, zaustavljanja motora ili otkaza motora;
 - i
 3. sprovesti sistem za praćenje upotrebe (UMS).

CAT.POL.H.310 Polijetanje

- (a) Masa pri polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu pri polijetanju za brzinu penjanja 150 ft/min na 300 m (1 000 ft) iznad nivoa aerodroma ili operativne površine, s kritičnim motorom izvan pogona, dok preostali motori rade odgovarajućom nominalnom snagom.
- (b) Za operacije osim onih navedenih u stavu CAT.POL.H.305, polijetanje se može izvesti tako da se sigurno prisilno

slijetanje može izvesti do tačke od koje je moguć siguran nastavak leta.

- (c) Za operacije u skladu sa stavom CAT.POL.H.305, osim zahtjeva iz tačke (a):
1. masa pri polijetanju ne prelazi najveću masu navedenu u AFM-u za lebdjenje bez uticaja zračnog jastuka sa svim motorima u pogonu (AEO OGE), u mirnom zraku, pri čemu svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom; ili
 2. za operacije s helikopterske platforme:
 - i. helikopterom čiji je MOPSC više od 19; ili
 - ii. bilo kojim helikopterom koji leti s helikopterske platforme, smještene u neprijateljskom okruženju,za masu pri polijetanju, uzima se u obzir: postupak; promašaj ruba platforme i spust primjeren visini platforme, pri čemu je (su) kritični motor(i) izvan pogona, a preostali motori rade odgovarajućom nominalnom snagom.
- (d) Pri dokazivanju usklađenosti s tačkama (a) do (c), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz stava CAT.POL.H.105. tačke (c) na tački odlaska.
- (e) Onaj dio uzlijetanja, koji se obavlja prije ispunjavanja zahtjeva iz stava CAT.POL.H.315, obavlja se u vidnom dometu površine.

CAT.POL.H.315 Putanja uzlijetanja

Od određene tačke nakon uzlijetanja (DPATO), ili alternativno, najkasnije na 200 ft iznad površine polijetanja, s kritičnim motorom izvan pogona, moraju biti ispunjeni zahtjevi iz stava CAT.POL.H.210 tačke (a) podtačke 1, tačke (a) podtačke 2. i tačke (b).

CAT.POL.H.320 Na ruti – kritični motor izvan pogona

Moraju biti ispunjeni zahtjevi iz stava CAT.POL.H.215.

CAT.POL.H.325 Slijetanje

- (a) Masa pri slijetanju u procijenjeno vrijeme slijetanja ne smije biti veća od maksimalne mase navedenu za brzinu penjanja 150 ft/min na 300 m (1 000 ft) iznad nivoa aerodroma ili operativne površine s kritičnim motorom izvan pogona i preostalim motorom(-ima) koji rade odgovarajućom nominalnom snagom.
- (b) Ako kritični motor otkaze na bilo kojoj tački pristupne putanje:
1. može se izvesti prekinuto slijetanje u skladu sa stavom CAT.POL.H.315; ili
 2. za operacije, osim onih navedenih u stavu CAT.POL.H.305, helikopter može izvesti sigurno prisilno slijetanje.
- (c) Za operacije u skladu sa stavom CAT.POL.H.305, osim zahtjeva iz tačke (a):
1. masa pri slijetanju ne prelazi najveću masu navedenu u AFM-u za lebdjenje AEO OGE, u mirnom zraku, pri čemu svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom; ili
 2. za operacije na helikoptersku platformu:
 - i. helikopterom čiji je MOPSC više od 19; ili
 - ii. bilo kojim helikopterom kojim se obavlja operacija na helikoptersku platformu smještenu u neprijateljskom okruženju;za masu pri slijetanju, uzima se u obzir postupak i spust primjeren visini platforme, pri čemu je kritični motor izvan pogona, a preostali motor(i) radi(-e) odgovarajućom nominalnom snagom.
- (d) Pri dokazivanju usklađenosti s tačkama (a) do (c), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz stava CAT.POL.H.105.

tačke (c) na određеноm aerodromu ili bilo kom alternativnom aerodromu, ako se zahtijeva.

- (e) Onaj dio slijetanja koji se obavlja nakon ispunjavanja zahtjeva iz tačke (b) podtačke 1. obavlja se u vidnom dometu površine.

POGLAVLJE 4.

Klasa performanse 3

CAT.POL.H.400 Uopšteno

- (a) Helikopteri kojim se leti u klasi performanse 3, certificuju se u kategoriji A ili odgovarajućoj kategoriji, prema odluci Agencije.
- (b) Operacije se obavljaju samo u okruženju koje nije opasno, osim:
1. kada se operacije obavljaju u skladu sa stavom CAT.POL.H.420; ili
 2. za fazu uzlijetanja ili slijetanja, kada se operacije obavljaju u skladu sa tačkom (c).
- (c) Pod uvjetom da je operator odobren u skladu sa stavom CAT.POL.H.305, mogu se obavljati operacije na aerodromu ili operativnoj površini smještenim izvan gusto naseljenog opasnog okruženja ili s tih aerodroma ili operativnih površina, bez obezbijedene mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja:
1. tokom polijetanja, prije nego što se dosegne Vy (brzina za najbolju brzinu penjanja) ili 200 ft iznad površine uzlijetanja; ili
 2. tokom slijetanja, ispod 200 ft iznad površine za slijetanje.
- (d) Operacije se ne obavljaju:
1. izvan vidnog dometa površine;
 2. noću;
 3. kada je baza oblaka niža od 600 ft; ili
 4. kada je vidljivost manja od 800 m.

CAT.POL.H.405 Polijetanje

- (a) Masa pri polijetanju je ona od sljedećih masa koja je niža:
1. MCTOM; ili
 2. najveća dopuštena masa pri polijetanju navedena za lebdjenje pod uticajem zračnog jastuka, pri čemu svi motori rade uzletnom snagom, ili ako su uvjeti takvi da nije vjerovatno da će se uspostaviti lebdjenje pod uticajem zračnog jastuka, masa pri polijetanju navedena za lebdjenje bez uticaja zračnog jastuka pri čemu svi motori rade uzletnom snagom.
- (b) Osim kako je predviđeno u stavu CAT.POL.H.400 tački (b), u slučaju otkaza motora helikopter mora moći izvesti sigurno prisilno slijetanje.

CAT.POL.H.410 Na ruti

- (a) Helikopter mora moći, sa svim motorima u pogonu koji rade maksimalnom kontinuiranom snagom, nastaviti let duž svoje predviđene rute ili do planiranog preusmjeravanja, a da pri tom niti na jednoj tački ne leti ispod odgovarajuće minimalne visine leta.
- (b) Osim kako je predviđeno u stavu CAT.POL.H.420, u slučaju otkaza motora helikopter mora moći izvesti sigurno prisilno slijetanje.

CAT.POL.H.415 Slijetanje

- (a) Masa pri slijetanju helikoptera u procijenjeno vrijeme slijetanja je ona od sljedećih masa koja je niža:
1. najveća certificovana masa pri slijetanju; ili
 2. najveća dopuštena masa pri slijetanju navedena za lebdjenje pod uticajem zračnog jastuka, pri čemu svi motori rade uzletnom snagom, ili ako su uvjeti takvi da nije vjerovatno da će se uspostaviti lebdjenje pod uticajem zračnog jastuka, masa pri slijetanju navedena

- za lebđenje bez uticaja zračnog jastuka, pri čemu svi motori rade uzletnom snagom.
- (b) Osim kako je predviđeno u stavu CAT.POL.H.400 tački (b), u slučaju otkaza motora helikopter mora moći izvesti sigurno prisilno slijetanje.

CAT.POL.H.420 Operacije helikoptera iznad opasnog okruženja izvan gusto naseljenog područja

- (a) Operacije iznad opasnog okruženja izvan gusto naseljenog područja bez mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja turbinskim helikopterima, čiji je MOPSC šest ili manje, obavljaju se samo ako je operator dobio odobrenje nadležnog organa, izdato na osnovu ocjene sigurnosnog rizika koju je izveo operator. Prije nego što se takve operacije počnu obavljati u drugoj državi članici, operator mora dobiti odobrenje nadležnog organa te države.
- (b) Za dobijanje i održavanje takvog odobrenja, operator:
1. ove operacije obavlja samo na područjima i pod uvjetima koji su navedeni u odobrenju;
 2. ne obavlja ove operacije na osnovu odobrenja HEMS;
 3. mora dokazati da ograničenja helikoptera ili drugi opravdani aspekti onemogućavaju upotrebu odgovarajućih kriterija performanse; i
 4. mora biti odobren u skladu sa stavom CAT.POL.H.305 tačkom (b).
- (c) Bez obzira na stav CAT.IDE.H.240, ovakve operacije se mogu obavljati bez dodatne opreme za kisik, pod uvjetom da se kabina ne nalazi duže od 30 minuta na apsolutnoj visini iznad 10 000 ft i da nikad nije na apsolutnoj visini većoj od 13 000 ft.

ODJELJAK 3.

Masa i ravnoteža

POGLAVLJE 1.

Zrakoplovi na motorni pogon

CAT.POL.MAB.100 Masa i ravnoteža, opterećenje

- (a) Tokom bilo koje faze operacije, opterećenje, masa i središte mase (CG) zrakoplova moraju biti u skladu sa ograničenjima navedenim u AFM-u ili u operativnom priručniku, ako je on više ograničavajući.
- (b) Operator mora utvrditi masu i središte mase svakog zrakoplova stvarnim vaganjem prije početka njegove upotrebe i nakon toga u razmacima od četiri godine, ako se koriste mase pojedinačnih zrakoplova, te devet godina, ako se koriste mase flota. Moraju se uzeti u obzir grupni učinci izmjena i popravaka na masu i ravnotežu i primjereno dokumentirati. Zrakoplovi se moraju ponovo izvagati, ako učinak izmjena na masu i ravnotežu nije tačno poznat.
- (c) Vaganje obavlja proizvođač zrakoplova ili odobrena organizacija za održavanje.
- (d) Operator mora vaganjem ili upotrebom standardnih masa utvrditi masu svih operativnih dijelova i članova posade uključenih u suvu operativnu masu zrakoplova. Mora se odrediti uticaj njihovog smještaja na CG zrakoplova.
- (e) Operator mora utvrditi masu prometnog tereta, uključujući balast, stvarnim vaganjem ili odrediti masu prometnog tereta u skladu sa standardnim masama putnika i prtljaga.
- (f) Osim standardnih masa putnika i prijavljenog prtljaga, operator može upotrijebiti standardne mase za druge elemente tereta, ako dokaže nadležnom organu da ti elementi imaju jednaku masu ili da su njihove mase unutar navedenih dopuštenih odstupanja.
- (g) Operator mora utvrditi masu napunjenog goriva na osnovu stvarne gustoće ili, ako ona nije poznata, gustoće izračunate u skladu sa metodom navedenom u operativnom priručniku.
- (h) Operator osigurava:

1. da se utovar njegovih zrakoplova obavlja pod nadzorom kvalificiranog osoblja; i
 2. da je prometni teret u skladu sa podacima upotrijebljenim za izračunavanje mase i ravnoteže zrakoplova.
- (i) Operator mora ispunjavati dodatna konstrukciona ograničenja, kao što su ograničenja u vezi s jačinom poda, najvećim opterećenjem po dužnom metru, najvećom masom po odjeljku za teret i ograničenja u vezi s najvećim brojem sjedišta. Za helikoptere, operator uz to mora uzeti u obzir promjene opterećenja tokom leta.
- (j) Operator u operativnom priručniku navodi načela i metode koji se odnose na utovar i na sistem mase i ravnoteže, koji ispunjavaju zahtjeve iz tačaka (a) do (i). Ovaj sistem mora obuhvatiti sve vrste planiranih operacija.

CAT.POL.MAB.105 Podaci i dokumentacija o masi i ravnoteži

- (a) Operator mora prije svakog leta utvrditi podatke i dokumentaciju o masi i ravnoteži, u kojim se navodi teret i njegov raspored. Dokumentacija o masi i ravnoteži mora omogućiti vodi zrakoplova da utvrdi da su teret i njegov raspored takvi da granice zrakoplova u pogledu mase i ravnoteže ne budu premašene. Dokumentacija o masi i ravnoteži uključuje sljedeće informacije:
1. registraciju i tip zrakoplova;
 2. identifikaciju, broj i datum leta;
 3. ime vođe zrakoplova;
 4. ime lica koje je pripremiло dokument;
 5. suvu operativnu masu i odgovarajući CG zrakoplova:
 - i. za avione klase performanse B i za helikoptere, CG ne mora biti naveden u dokumentaciji o masi i ravnoteži ako je, na primjer, raspored tereta u skladu sa unaprijed izračunatom tabelom ravnoteže, ili ako se može dokazati da se za planiranu operaciju može osigurati pravilna ravnoteža, bez obzira na stvarno opterećenje;
 6. masu goriva pri polijetanju i masu goriva za putovanje;
 7. masu drugih potrošnih materijala osim goriva, prema potrebi;
 8. komponente opterećenja uključujući putnike, prtljagu, teret i balast;
 9. masu pri polijetanju, masu pri slijetanju i masu bez goriva;
 10. primjenjive položaje CG-a zrakoplova; i
 11. granične vrijednosti mase i CG-a.
- Navedene informacije moraju biti na raspolaganju u dokumentima za planiranje leta ili u sistemima za masu i ravnotežu. Neke od ovih informacija mogu biti sadržane u drugim dokumentima koji su već na raspolaganju za upotrebu.
- (b) Kada se podaci i dokumentacija o masi i ravnoteži izrađuju pomoću računarskog sistema za masu i ravnotežu, operator mora provjeriti integritet izlaznih podataka.
- (c) Lice koje nadzire ukrcajanje zrakoplova mora svojeručnim potpisom ili na drugi odgovarajući način potvrditi da su teret i njegov raspored u skladu sa dokumentacijom o masi i ravnoteži, koja se daje vodi zrakoplova. Voda zrakoplova vlastoručnim potpisom ili na drugi odgovarajući način potvrđuje prihvatanje.
- (d) Operator navodi postupke za promjene opterećenja u posljednjem trenutku, kako bi osigurao:
1. da se voda zrakoplova upozori na bilo kakvu promjenu u posljednjem trenutku do koje je došlo nakon što je dokumentacija o masi i ravnoteži dovršena, te da se

- ona unese u dokumente za planiranje leta koji sadrže dokumentaciju o masi i ravnoteži;
 - 2. da je navedena najveća dozvoljena promjena broja putnika ili tereta u posljednjem trenutku; i
 - 3. da se izradi nova dokumentacija o masi i ravnoteži, ako se taj najveći broj premaši.
- (e) Operator mora dobiti odobrenje nadležnog organa, ako kao primarni izvor za otpremu zrakoplova želi koristiti integrirani računarski sistem za masu i ravnotežu u zrakoplovu ili samostalni računarski sistem za masu i ravnotežu. Operator mora dokazati tačnost i pouzdanost takvog sistema.

ODJELJAK 4.

Jedrilice

CAT.POL.S.100 Operativna ograničenja

- (a) Tokom bilo koje faze operacije, opterećenje, masa i mjesto težišta položaja jedrilice su u skladu sa ograničenjima navedenim u letačkom priručniku zrakoplova ili operativnom priručniku, ako je on više ograničavajući.
- (b) Natpisi, spiskovi, oznake instrumenata ili njihova kombinacija koja sadrži ta operativna ograničenja koja letački priručnik zrakoplova propisuje da budu vidljiva su prikazana u jedrilici.

CAT.POL.S.105 Vaganje

- (a) Operator osigurava da su masa i mjesto težišta svake jedrilice utvrđeni stvarnim vaganjem prije početka njegove upotrebe. Zbirne učinke izmjena i popravaka na masu i ravnotežu potrebno je uzeti u obzir i primjereno dokumentovati. Navedene informacije stavljaju se na raspolaganje vodi zrakoplova. Jedrilica se ponovo vaga ako učinak izmjena na masu i ravnotežu nije tačno poznat.
- (b) Vaganje sprovodi proizvođač jedrilice u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ("Službeni glasnik BiH", broj 18/15), kako je primjenjivo.

CAT.POL.S.110 Izvođenje

Vođa zrakoplova upravlja jedrilicom samo ako su njene izvedbene karakteristike dovoljne za usklađenost s primjenjivim pravilima letenja i svim drugim ograničenjima primjenjivim na let, zračni prostor ili korištene aerodrome ili operativne površine, vodeći računa o tačnosti svih korištenih karata.

ODJELJAK 5.

Baloni

CAT.POL.B.100 Operativna ograničenja

- (a) Tokom bilo koje faze operacije, opterećenje i masa balona moraju biti u skladu sa ograničenjima navedenim u letačkom priručniku zrakoplova ili u operativnom priručniku, ako je on više ograničavajući.
- (b) Natpisi, spiskovi, oznake instrumenata ili njihova kombinacija koja sadrži ta operativna ograničenja koja AFM propisuje da budu vidljiva su prikazana u balonu.

CAT.POL.B.105 Vaganje

- (a) Operator osigurava da je masa balona utvrđena stvarnim vaganjem prije prvog pokretanja. Zbirne učinke izmjena i popravaka na masu potrebno je uzeti u obzir i primjereno dokumentirati. Navedene informacije stavljaju se na raspolaganje vodi zrakoplova. Balon se mora ponovo izvagati ako učinak izmjena na masu nije tačno poznat.
- (b) Vaganje izvršava proizvođač balona ili se vrši u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i

uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ("Službeni glasnik BiH", broj 18/15), po potrebi.

CAT.POL.B.110 Sistem za određivanje mase

- (a) Operator balona uspostavlja sistem koji utvrđuje na koji se način sljedeće stavke tačno određuju za svaki let kako bi se vodi zrakoplova omogućilo da provjeri jesu li usklađena ograničenja letačkog priručnika:
 - 1. masa praznog balona;
 - 2. masa tereta koji se prevozi;
 - 3. masa utočenog goriva ili balasta;
 - 4. masa pri polijetanju;
 - 5. utovar balona obavljan pod nadzorom vođe zrakoplova ili kvalificiranog osoblja;
 - 6. priprema dokumentacije i raspolaganje njome.
- (b) Vođa zrakoplova mora moći replicirati izračunavanje mase na osnovu elektronskih izračunavanja.
- (c) Dokumentacija o masi priprema se prije svakog leta i dokumentuje u operativnom planu leta.

CAT.POL.B.115 Performansa

Vođa zrakoplova upravlja balonom samo ako su njegove performanse dovoljne za usklađenost s primjenjivim pravilima letenja i svim drugim ograničenjima primjenjivim na let, zračni prostor ili korištene aerodrome ili operativne površine, vodeći računa o tačnosti svih korištenih karata.

PODDIO D

INSTRUMENTI, PODACI, OPREMA

ODJELJAK 1.

Avioni

CAT.IDE.A.100 Instrumenti i oprema – uopšteno

- (a) Instrumenti i oprema, koji se zahtijevaju ovim poddjelom, odobravaju se u skladu sa primjenjivim zahtjevima iz plovidbenosti, osim sljedećeg:
 - 1. rezervni osigurači;
 - 2. samostalne prijenosne svjetiljke;
 - 3. tačan mjerač vremena;
 - 4. držač za karte;
 - 5. komplet za prvu pomoć;
 - 6. komplet za hitnu medicinsku pomoć;
 - 7. megafoni;
 - 8. oprema za preživljavanje i signalizaciju;
 - 9. sidra i oprema za privezivanje; i
 - 10. uređaji za sigurnosno vezivanje djece.
- (b) Instrumenti i oprema koji se ne zahtijevaju ovim poddjelom i koji se ne moraju odobriti u skladu sa primjenjivim zahtjevima iz plovidbenosti, ali se nose u zrakoplovu, moraju ispunjavati sljedeće zahtjeve:
 - 1. letačka posada ne smije informacije dobijene iz tih instrumenata, opreme ili pribora upotrebljavati za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) ili iz stava CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, VA.IDE.A.340 i CAT.IDE.A.345; i
 - 2. ovi instrumenti i oprema ne smiju uticati na plovidbenost aviona, čak ni u slučaju njihovog kvara ili greške.
- (c) Ako opremu koristi jedan član letačke posade na svom mjestu tokom leta, ona mora biti spremna za upotrebu s tog mjesta. Kada je potrebno da jedan element opreme koristi više članova letačke posade, on mora biti postavljen tako da je spreman za upotrebu s bilo kog mjesta na kom se zahtijeva njegova upotreba.

- (d) Oni instrumenti, koje koristi bilo koji član letačke posade, moraju biti postavljeni tako da član letačke posade može lako vidjeti prikaze sa svog mjesta s najmanjim mogućim pomicanjem s mjesta i linije vida koje uobičajeno zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.
- (e) Sva zahtijevana oprema za hitne slučajeve mora biti lako dostupna za trenutnu upotrebu.

CAT.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako bilo koji instrumenti, elementi opreme ili funkcije aviona, koji se zahtijevaju za predviđeni let, ne rade ili ih nema, osim ako:

- (a) se avionom leti u skladu sa LMO-om operatora; ili
- (b) operator ima odobrenje nadležnog organa za letenje avionom unutar ograničenja glavne liste minimalne opreme (GLMO).

CAT.IDE.A.110 Rezervni električni osigurači

- (a) Avioni moraju biti opremljeni rezervnim električnim osiguračima jačina potrebnih za potpunu zaštitu električnog kruga, za zamjenu onih osigurača koji se mogu mijenjati tokom leta.
- (b) Broj rezervnih osigurača koje treba nositi je onaj od sljedećih koji je veći:
 - 1. 10% od broja osigurača svake jačine; ili
 - 2. tri osigurača za svaku jačinu.

CAT.IDE.A.115 Operativna svjetla

- (a) Avioni kojim se leti danju, opremljeni su:
 - 1. sistemom svjetala za izbjegavanje sudara;
 - 2. osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema aviona, radi primjerenog osvjetljavanja svih instrumenata i opreme, bitnih za sigurnu operaciju aviona;
 - 3. osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema aviona radi osvjetljenja u svim prostorima za putnike; i
 - 4. samostalnom prijenosnom svjetiljkom za svakog zahtijevanog člana posade, lako dostupnom članovima posade kada sjede na svojim dodijeljenim mjestima.
- (b) Avioni kojim se leti noću, dodatno su opremljeni:
 - 1. navigacijskim/pozicionim svjetlima;
 - 2. sa dva svjetla za slijetanje ili jednim svjetlom koje se napaja iz dva odvojena električna sistema; i
 - 3. svjetlima koja su u skladu sa međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, ako se avionom leti kao hidroavionom.

CAT.IDE.A.120 Oprema za čišćenje vjetrobranskog stakla

Avioni s MCTOM-om većim od 5 700 kg opremljeni su na svakom pilotskom mjestu sredstvom, pomoću kog se tokom padavina dio vjetrobranskog stakla održava čistim.

CAT.IDE.A.125 Dnevne operacije prema VFR-u - instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

- (a) Avioni kojim se leti danju prema VFR-u, opremljeni su sljedećom opremom, koja je na raspolaganju na pilotskom mjestu:
 - 1. Uređaji za mjerenje i pokazivanje:
 - i. magnetskog smjera;
 - ii. vremena u satima, minutama i sekundama;
 - iii. barometarske visine;
 - iv. indicirane zračne brzine;
 - v. vertikalne brzine;
 - vi. zaokreta i klizanja;
 - vii. uzdužnog položaja;
 - viii. smjera;
 - ix. spoljne temperature zraka; i

x. Mahovog broja, kada god su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem.

- 2. Uređaj koji pokazuje kada zahtijevani instrumenti za letenje nisu odgovarajuće napajani električnom energijom.
- (b) Kada god su za operaciju potrebna dva pilota, drugi pilot mora imati na raspolaganju posebne uređaje za pokazivanje sljedećeg:
 - 1. barometarske visine;
 - 2. indicirane zračne brzine;
 - 3. vertikalne brzine;
 - 4. zaokreta i klizanja;
 - 5. uzdužnog položaja; i
 - 6. smjera.
- (c) Uređaj za sprječavanje kvarova sistema za pokazivanje zračne brzine radi kondenzacije ili zaleđivanja, na raspolaganju je za:
 - 1. avione s MCTOM-om većim od 5 700 kg ili MOPSC-om većim od devet; i
 - 2. avione za koje je individualni certifikat o plovidbenosti (CofA) prvi put izdat 1. aprila 1999. ili kasnije.
- (d) Jednomotorni avioni za koje je individualna CofA izdata prije 22. maja 1995, izuzimaju se od zahtjeva iz tačke (a) podtačke 1. alineja vi, vii, viii i ix, ako bi za njihovo ispunjavanje bila potrebna naknadna ugradnja opreme.

CAT.IDE.A.130 Operacije prema IFR-u ili noću – instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Avioni kojim se leti prema VFR-u noću ili prema IFR-u, opremljeni su sljedećom opremom, koja je na raspolaganju na pilotskom mjestu:

- (a) Uređajima za mjerenje i pokazivanje:
 - 1. magnetskog smjera;
 - 2. vremena u satima, minutama i sekundama;
 - 3. indicirane zračne brzine;
 - 4. vertikalne brzine;
 - 5. zaokreta i klizanja, ili samo klizanja u slučaju aviona opremljenih pomoćnim uređajem za mjerenje i pokazivanje uzdužnog položaja;
 - 6. uzdužnog položaja;
 - 7. stabilizovanog smjera;
 - 8. spoljne temperature zraka; i
 - 9. Mahovog broja, kada god su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem.
- (b) Sa dva uređaja za mjerenje i pokazivanje barometarske visine.
- (c) Uređajem koji pokazuje kada zahtijevani instrumenti za letenje nisu odgovarajuće napajani električnom energijom.
- (d) Uređajem za sprječavanje kvarova sistema za pokazivanje zračne brzine koji se zahtijevaju u tački (a) podtački 3. i u tački (h) podtački 2, radi kondenzacije ili zaleđivanja.
- (e) Sredstvom za obavješćavanje letačke posade o kvaru uređaja koji se zahtijeva tačkom (d), za avione:
 - 1. za koje je individualni certifikat o plovidbenosti (CofA) izdat 1. aprila 1998. ili kasnije; ili
 - 2. za koje je individualna CofA izdata prije 1. aprila 1998, čiji je MCTOM veći od 5 700 kg i MOPSC veći od devet.
- (f) Sa dva nezavisna sistema za statički pritisak, osim za elisne avione čiji je MCTOM 5 700 kg ili manje.
- (g) Jednim sistemom za statički pritisak i jednim alternativnim izvorom statičkog pritiska za elisne avione čiji je MCTOM 5 700 kg ili manje.
- (h) Kada god su za operaciju potrebna dva pilota, za drugog pilota posebnim uređajima za pokazivanje:
 - 1. barometarske visine;

2. indicirane zračne brzine;
 3. vertikalne brzine;
 4. zaokreta i klizanja;
 5. uzdužnog položaja; i
 6. stabilizovanog smjera.
- (i) Za avione s MCTOM-om većim od 5 700 kg ili s MOPSC-om većim od devet, dodatnim uređajem za mjerenje i pokazivanje uzdužnog položaja, koji se može upotrebljavati s bilo kog pilotskog mjesta, i koji:
1. se neprekidno napaja tokom uobičajene operacije te se, nakon potpunog kvara uobičajenog sistema za snabdijevanje električnom energijom, napaja iz izvora koji je nezavisan od uobičajenog sistema za snabdijevanje električnom energijom;
 2. omogućava pouzdanu operaciju još najmanje 30 minuta nakon potpunog kvara uobičajenog sistema za snabdijevanje električnom energijom, uzimajući u obzir druga opterećenja sistema za snabdijevanje električnom energijom u hitnim slučajevima i operativne postupke;
 3. djeluje nezavisno od bilo kog drugog uređaja za mjerenje i pokazivanje uzdužnog položaja;
 4. uključuje se automatski nakon potpunog kvara uobičajenog sistema za snabdijevanje električnom energijom;
 5. osvijetljen je na odgovarajući način tokom svih faza operacije, osim za avione čiji je MCTOM 5 700 kg ili manji, koji su 1. aprila 1995. već bili registrirani u državi članici i koji su opremljeni pomoćnim pokazivačem uzdužnog položaja na lijevoj strani ploče s instrumentima;
 6. omogućava da je letačkoj posadi potpuno jasno kada se dodatni uređaj za pokazivanje uzdužnog položaja napaja iz izvora energije za hitne slučajeve; i
 7. kada dodatni uređaj za pokazivanje uzdužnog položaja ima svoje namjensko napajanje energijom, postoji povezan pokazatelj, bilo na samom instrumentu ili na ploči s instrumentima, koji pokazuje kada se koristi to napajanje.
- (j) Držačem karte, koji se nalazi na mjestu na kom se karta može lako čitati i na kom se ona može osvijetliti za noćne letove.

CAT.IDE.A.135 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema IFR-u

Avioni kojim se obavljaju operacije prema IFR-u s jednim pilotom, moraju biti opremljeni autopilotom koji, najmanje, zadržava visinu i smjer letenja.

CAT.IDE.A.140 Sistem za upozoravanje na visinu

- (a) Sljedeći avioni moraju biti opremljeni sistemom za upozoravanje na visinu:
1. turboelisni avioni s MCTOM-om većim od 5 700 kg ili s MOPSC-om većim od devet; i
 2. turbomlazni avioni.
- (b) Sistem za upozoravanje na visinu može:
1. upozoriti letačku posadu na približavanje visini koja je unaprijed odabrana; i
 2. upozoriti letačku posadu, najmanje zvučnim signalom, kada dođe do odstupanja od unaprijed odabrane visine.
- (c) Bez obzira na tačku (a), avioni čiji je MCTOM 5 700 kg ili manje, s MOPSC-om većim od devet, za koje je individualni certifikat o plovidbenosti prvi put izdat prije 1. aprila 1972. i koji su 1. aprila 1995. već bili registrovani u državi članici, izuzimaju se od zahtjeva za opremljenost sistemom za upozoravanje na visinu.

CAT.IDE.A.150 Sistem za upozoravanje na pružanje terena ispod aviona (TAWS)

- (a) Avioni na turbinski pogon s MCTOM-om većim od 5 700 kg ili MOPSC-om većim od devet, moraju biti opremljeni TAWS-om koji ispunjava zahtjeve za opremu klase A, kako je navedeno u prihvatljivom standardu.
- (b) Avioni s klipnim motorima s MCTOM-om većim od 5 700 kg ili MOPSC-om većim od devet, moraju biti opremljeni TAWS-om koji ispunjava zahtjeve za opremu klase B, kako je navedeno u prihvatljivom standardu.

CAT.IDE.A.155 Sistem za izbjegavanje sudara aviona (ACAS)

Osim ako je drugačije predviđeno Pravilima letenja, avioni na turbinski pogon s MCTOM-om većim od 5 700 kg ili MOPSC-om većim od 19, moraju biti opremljeni sistemom ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Zrakoplovna oprema za otkrivanje vremenskih uvjeta

Sljedeći zrakoplovi moraju biti opremljeni zrakoplovnom opremom za otkrivanje vremenskih uvjeta kada se njima leti noću ili u IMC-u u područjima u kojim se duž rute može očekivati olujno nevrijeme ili drugi opasni vremenski uvjeti, za koje se smatra da se mogu otkriti zrakoplovnom opremom za otkrivanje vremenskih uvjeta:

1. avioni s kabinom pod pritiskom;
2. avioni s kabinom koja nije pod pritiskom, s MCTOM-om većim od 5 700 kg; i
3. avioni s kabinom koja nije pod pritiskom, s MOPSC-om većim od devet.

CAT.IDE.A.165 Dodatna oprema za noćne operacije u uvjetima zaleđivanja

- (a) Avioni kojim se leti noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja, moraju biti opremljeni uređajem za osvijetljavanje ili otkrivanje nakupina leda.
- (b) Uređaj za osvijetljavanje nakupina leda ne smije uzrokovati blještanje ili odsjaj koji bi onemogućili članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

CAT.IDE.A.170 Sistem interfona za letačku posadu

Avioni kojim leti više od jednog člana letačke posade, moraju biti opremljeni sistemom interfona za letačku posadu, uključujući komplete slušalica i mikrofona koji se nose na glavi, za sve članove letačke posade.

CAT.IDE.A.175 Sistem interfona za članove posade

Avioni s MCTOM-om većim od 15 000 kg, ili s MOPSC-om većim od 19, moraju biti opremljeni sistemom interfona za članove posade, osim aviona za koje je prva individualna CofA bila izdata prije 1. aprila 1965. i koji su 1. aprila 1995. već bili registrirani u državi članici.

CAT.IDE.A.180 Sistem za obavješćavanje putnika

Avioni s MOPSC-om većim od 19 moraju biti opremljeni sistemom za obavješćavanje putnika.

CAT.IDE.A.185 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

- (a) Uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) moraju biti opremljeni sljedeći avioni:
1. avioni s MCTOM-om većim od 5 700 kg; i
 2. višemotorni turbinski avioni s MCTOM-om 5 700 kg ili manje, s MOPSC-om većim od devet, za koje je individualna CofA bila prvi put izdata 1. januara 1990. ili kasnije;
- (b) Do 31. decembra 2018. godine CVR mora imati mogućnost zadržavanja podatka snimljenih tokom najmanje:

1. dva posljednja sata, u slučaju aviona iz tačke (a) podtačke 1, kada je individualna CofA bila izdata 1. aprila 1998. ili kasnije;
 2. posljednjih 30 minuta za avione iz tačke (a) podtačke 1, kada je individualna CofA bila izdata prije 1. aprila 1998; ili
 3. posljednjih 30 minuta u slučaju aviona iz tačke (a) podtačke 2.
- (c) Najkasnije od 1. januara 2019. godine CVR mora moći zadržati podatke snimljene tokom najmanje:
1. posljednjih 25 sati za avione čija je MCTOM veća od 27 000 kg i za koje je pojedinačna CofA prvi put izdat 01. januara 2021. godine ili kasnije;
 2. posljednja 2 sata u svim drugim slučajevima.;
- (d) Najkasnije od 1. januara 2019. godine CVR snima na druge medije osim na magnetnoj traci ili magnetnoj žici.
- (e) CVR snima uz navođenje vremena:
1. glasovnu komunikaciju poslanu ili primljenu u kabini letačke posade putem radio veze,
 2. glasovnu komunikaciju između članova letačke posade upotrebom interfonskog sistema i sistema za obavješćavanje putnika, ako su ugrađeni.
 3. zvučnu okolinu pilotske kabini, uključujući, bez prekidanja:
 - i. za avione za koje je individualna CofA bila prvi put izdata 1. aprila 1998. ili kasnije, zvučne signale primljene iz svakog mikrofona na ručici i svakog mikrofona u maski, koji su u upotrebi;
 - ii. za avione iz tačke (a) podtačke 2. za koje je individualna CofA bila prvi put izdata prije 1. aprila 1998, zvučne signale primljene iz svakog mikrofona na ručici i svakog mikrofona u maski, ako je moguće; i
 4. glasovne ili zvučne signale kojim se identificiraju pomagala za navigaciju ili prilaženje, koji se šalju u slušalice ili zvučnik.
- (f) CVR počinje snimati prije nego što se avion počne kretati na svoj pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se zrakoplov više ne može kretati na vlastiti pogon. Osim toga, u slučaju aviona za koje je individualna CofA bila izdata 1. aprila 1998. ili kasnije, CVR počinje automatski snimati prije nego što se avion počne kretati na svoj pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se zrakoplov više ne može kretati na vlastiti pogon.
- (g) Osim zahtjeva iz tačke (f), u zavisnosti od raspoloživosti električne energije, CVR počinje snimati što je prije moguće tokom provjera u pilotskoj kabini prije pokretanja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini odmah nakon gašenja motora na kraju leta, u slučaju:
1. aviona iz tačke (a) podtačke 1. za koje je individualna CofA bila izdata nakon 1. aprila 1998; ili
 2. aviona iz tačke (a) podtačke 2.
- (h) ako se CVR ne može izbaciti, CVR mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 16. juna 2018. godine podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se CVR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima..
- CAT.IDE.A.190 Uređaji za snimanje podataka o letu**
- (a) Sljedeći avioni moraju biti opremljeni uređajem za snimanje podataka o letu (FDR), koji koristi digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i za koji je na raspolaganju metoda brzog dohvata tih podataka s medija na koji su pohranjeni:
1. avioni s MCTOM-om većim od 5 700 kg za koje je individualna CofA bila prvi put izdata 1. juna 1990. ili kasnije;
 2. turbinski avioni s MCTOM-om većim od 5 700 kg za koje je individualna CofA bila prvi put izdata prije 1. juna 1990; i
 3. višemotorni turbinski avioni s MCTOM-om 5 700 kg ili manje, s MOPSC-om većim od devet, za koje je individualna CofA bila prvi put izdata 1. aprila 1998. ili kasnije.
- (b) FDR snima:
1. vrijeme, visinu, zračnu brzinu, uobičajeno ubrzanje i smjer, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tokom najmanje prethodnih 25 sati, za avione iz tačke (a) podtačke 2. s MCTOM-om manjim od 27 000 kg;
 2. parametre koji su potrebni za tačno utvrđivanje putanje leta aviona, brzine, uzdužnog položaja, snage motora i konfiguracije uređaja za podizanje i vuču, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tokom najmanje prethodnih 25 sati, za avione iz tačke (a) podtačke 1. s MCTOM-om manjim od 27 000 kg, za koje je individualna CofA prvi put izdata prije 1. januara 2016;
 3. parametre koji su potrebni za tačno utvrđivanje putanje leta aviona, brzine, uzdužnog položaja, snage motora, konfiguracije i operacije, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tokom najmanje prethodnih 25 sati, za avione iz tačke (a) podtačke 1. i tačke (a) podtačke 2. s MCTOM-om većim od 27 000 kg, za koje je individualna CofA prvi put izdata prije 1. januara 2016;
 4. parametre koji su potrebni za tačno utvrđivanje putanje leta aviona, brzine, uzdužnog položaja, snage motora i konfiguracije uređaja za podizanje i vuču, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tokom najmanje prethodnih 10 sati u slučaju aviona iz tačke (a) podtačke 3. za koje je individualna CofA prvi put izdata prije 1. januara 2016; ili
 5. parametre koji su potrebni za tačno utvrđivanje putanje leta aviona, brzine, uzdužnog položaja, snage motora, konfiguracije i operacije, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tokom najmanje prethodnih 25 sati, za avione iz tačke (a) podtačke 1. i tačke (a) podtačke 3, za koje je individualna CofA prvi put izdata 1. januara 2016. ili kasnije.
- (c) Podaci se dobivaju iz izvora u avionu koji omogućavaju tačnu korelaciju s informacijama koje se prikazuju letačkoj posadi.
- (d) FDR počinje snimati podatke prije nego što se avion može kretati na svoj pogon i prestaje snimati nakon što se avion više ne može kretati na vlastiti pogon. Osim toga, u slučaju aviona za koje je individualna CofA bila izdata 1. aprila 1998. ili kasnije, FDR počinje automatski snimati podatke prije nego što se avion može kretati na svoj pogon i automatski prestaje snimati nakon što se avion više ne može kretati na vlastiti pogon.
- (e) ako se FDR ne može izbaciti, FDR mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 16. juna 2018. godine, podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se FDR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.

CAT.IDE.A.195 Snimanje podataka sa veze za prijenos podataka

- (a) Avioni za koje je individualna CofA prvi put izdata 8. aprila 2014. ili kasnije, koji imaju mogućnost komunikacije putem veza za prijenos podataka i koji moraju biti opremljeni CVR-om, snimaju pomoću uređaja za snimanje, kada je to primjenjivo, sljedeće:
1. poruke u okviru komunikacije putem veza za prijenos podataka, povezane komunikacijama s ATS-om, koje se šalju u avion i iz aviona, uključujući poruke koje se odnose na sljedeće aplikacije:
 - i. uspostavljanje veza za prijenos podataka;
 - ii. komunikacija između kontrolora i pilota;
 - iii. usmjereni nadzor;
 - iv. informacije o letu;
 - v. koliko je to moguće s obzirom na arhitekturu sistema, nadzor nad emitiranjem iz zrakoplova;
 - vi. koliko je to moguće s obzirom na arhitekturu sistema, operativni kontrolni podaci zrakoplova; i
 - vii. koliko je to moguće s obzirom na arhitekturu sistema, grafički prikazi;
 2. informacije koje omogućavaju korelaciju s bilo kojim povezanim zapisima u vezi s komunikacijama putem veza za prijenos podataka, koji su pohranjeni odvojeno od aviona; i
 3. informacije o vremenu i prioritetu poruka unutar komunikacija putem veza za prijenos podataka, uzimajući u obzir arhitekturu sistema.
- (b) Uređaj za snimanje koristi digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i informacija, te metodu pretraživanja tih podataka. Metoda snimanja omogućava da se podaci slažu s podacima snimljenim na zemlji.
- (c) Uređaj za snimanje podataka mora imati mogućnost zadržavanja snimljenih podataka najmanje jednako dugo kako je u stavu CAT.IDE.A.185 navedeno za CVR-e.
- (d) Ako se uređaj za snimanje ne može izbaciti, uređaj za snimanje mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 16. juna 2018. godine, podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se uređaj za snimanje može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.
- (e) Zahtjevi koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje jednaki su zahtjevima koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje CVR-a navedenim u stavu CAT.IDE.A.185 tačkama (d) i (e).

CAT.IDE.A.200 Kombinirani uređaj za snimanje

Ispunjavanje zahtjeva u pogledu CVR-a i FDR-a može se postići:

- (a) jednim kombiniranim uređajem za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini, u slučaju aviona koji moraju biti opremljeni CVR-om ili FDR-om;
- (b) jednim kombiniranim uređajem za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini, u slučaju aviona s MCTOM-om 5 700 kg ili manje koji moraju biti opremljeni CVR-om i FDR-om; ili
- (c) sa dva kombinirana uređaja za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini, u slučaju aviona s MCTOM-om većim od 5 700 kg koji moraju biti opremljeni CVR-om i FDR-om.

CAT.IDE.A.205 Sjedišta, sigurnosni pojasevi, sigurnosni sistemi vezivanja i uređaji za sigurnosno vezivanje djece

- (a) Avioni moraju biti opremljeni:

1. sjedištem ili ležajem za svaku osobu u avionu staru 24 mjeseca ili više;
 2. sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedištu i pojasevima za vezivanje za svaki ležaj, osim kako je navedeno u podtački 3;
 3. sigurnosnim pojasom sa sistemom za zadržavanje gornjeg dijela trupa na svakom putničkom sjedištu i remenima za zadržavanje na svakom ležaju, u slučaju aviona s MCTOM-om manjim od 5 700 kg i s MOPSC-om manji od devet, kojima je pojedinačna CofA izdata na ili nakon 8. aprila 2015;
 4. uređajem za sigurnosno vezivanje djece (CRD) za svaku osobu u avionu mlađu od 24 mjeseca;
 5. sigurnosnim pojasom sa sistemom za zadržavanje gornjeg dijela trupa s ugrađenim uređajem koji pri brzom usporavanju automatski zadržava gornji dio trupa lica koje sjedi na tom sjedištu:
 - i. na svakom sjedištu letačke posade i na bilo kom sjedištu koje se nalazi pored pilotskog sjedišta;
 - ii. na svakom sjedištu za posmatrača smještenom u pilotskoj kabini;
 6. sigurnosnim pojasom sa sistemom za zadržavanje gornjeg dijela trupa na svakom sjedištu za najmanji zahtijevani broj članova kabinske posade.
- (b) Sigurnosni pojas sa sistemom za zadržavanje gornjeg dijela trupa:
1. ima jednu tačku za otkopčavanje;
 2. na sjedištima za najmanji zahtijevani broj članova kabinske posade, uključuje dvije ramene trake i sigurnosni pojas koji se mogu upotrebljavati nezavisno.
 3. na sjedištima letačke posade i na bilo kom sjedištu koje se nalazi pored sjedišta pilota:
 - i. dvije ramene trake i sigurnosni pojas koji se mogu upotrebljavati nezavisno;
 - ii. dijagonalnu ramenu traku i sigurnosni pojas koji se mogu upotrebljavati nezavisno za sljedeće avione:
 - A) avioni sa MCTOM koja je manja od 5 700 kg, a MOPSC manjim od 9 i da su u skladu sa dinamičkim uvjetima prinudnog slijetanja koji su utvrđeni primjenjivim certifikacionim specifikacijama.
 - B) avioni sa MCTOM koja je manja od 5 700 kg, a MOPSC manjim od 9 i nisu u skladu sa dinamičkim uvjetima prinudnog slijetanja koji su utvrđeni primjenjivim certifikacionim specifikacijama i imaju pojedinačni CofA prvi put izdat prije 28. oktobra 2014. godine, i
 - C) avioni certifikovani u skladu sa CS-VLA ili istovjetnim certifikacionim specifikacijama i CS-LSA ili istovjetnim certifikacijskim specifikacijama.

CAT.IDE.A.210 Znakovi za vezivanje sigurnosnih pojaseva i zabranu pušenja

Avioni u kojim sva putnička sjedišta nisu vidljiva sa sjedišta letačke posade, moraju biti opremljeni uređajem kojim se svim putnicima i kabinskom osoblju pokazuje kada moraju zavezati sigurnosne pojaseve i kada pušenje nije dopušteno.

CAT.IDE.A.215 Unutrašnja vrata i zavjese

Avioni moraju biti opremljeni:

- (a) u slučaju aviona s MOPSC-om većim od 19, vratima između putničke kabine i pilotske kabine s natpisom "samo za posadu" i s mehanizmom za zaključavanje, kako bi se

- spriječilo da ih putnici otvaraju bez dopuštenja člana letačke posade;
- (b) lako dostupnim mehanizmom za otvaranje svakih vrata koja razdvajaju putničku kabinu od nekog drugog odjeljka u kom se nalaze izlazi za slučaj opasnosti;
- (c) mehanizmom za zadržavanje u otvorenom položaju bilo kojih vrata ili zastora, koji razdvajaju putničku kabinu od drugih prostora kojim se mora pristupiti kako bi se došlo do bilo kog potrebnog izlaza za slučaj opasnosti s bilo kog putničkog sjedišta;
- (d) natpisom na svakim unutrašnjim vratima ili pored svake zavjese kroz koje se prilazi izlazu za slučaj opasnosti za putnike, na kom je navedeno da tokom polijetanja i slijetanja moraju biti pričvršćeni u otvorenom položaju; i
- (e) uređajem za svakog člana posade, za otključavanje bilo kojih vrata koja su uobičajeno dostupna putnicima i koja putnici mogu zaključati.

CAT.IDE.A.220 Komplet za prvu pomoć

- (a) Avioni moraju biti opremljeni kompletima za prvu pomoć, u skladu sa Tabelom 1.

Tabela 1.

Broj zahtijevanih kompleta za prvu pomoć

Broj ugrađenih putničkih sjedišta	Broj zahtijevanih kompleta za prvu pomoć
0 - 100	1
101 - 200	2
201 - 300	3
301 - 400	4
401 - 500	5
501 ili više	6

- (b) Kompleti za prvu pomoć:
1. moraju biti lako dostupni za upotrebu; i
 2. moraju se obnavljati.

CAT.IDE.A.225 Komplet za hitnu medicinsku pomoć

- (a) Avioni s MOPSC-om većim od 30 moraju biti opremljeni kompletom za hitnu medicinsku pomoć ako je bilo koja tačka na planiranoj ruti udaljena više od 60 minuta letenja uobičajenom putnom brzinom od aerodroma na kom se može očekivati da je na raspolaganju stručna medicinska pomoć.
- (b) Vođa zrakoplova osigurava da lijekove daju samo odgovarajuće kvalificirana lica.
- (c) Komplet za hitnu medicinsku pomoć iz tačke (a):
1. mora biti zaštićen od prašine i vlage;
 2. mora se prevoziti na takav način, da je onemogućen neovlašten pristup; i
 3. mora se obnavljati.

CAT.IDE.A.230 Kisik za prvu pomoć

- (a) Avioni s održavanjem pritiska na visinama iznad 25 000 ft, u slučaju operacije za koju se zahtijeva član kabinske posade, moraju biti opremljeni zalihom nerazrijeđenog kisika za putnike kojim zbog fizioloških razloga može biti potreban kisik nakon sniženja pritiska zraka u kabini.
- (b) Zaliha kisika iz tačke (a) izračunava se upotrebom prosječne brzine protoka od najmanje tri litre pri standardnoj temperaturi, vlazi i pritisku (STPD)/minuta/ osoba. Ova zaliha kisika mora biti dovoljna za ostatak leta nakon smanjenja pritiska zraka u kabini, kada je visina kabine iznad 8 000 ft ali nije veća od 15 000 ft, za najmanje 2% putnika koji se prevoze, ali ni u kom slučaju za manje od jednog lica.

- (c) Mora biti dovoljan broj jedinica za raspodjelu, ali ni u kom slučaju manje od dvije, s mehanizmom koji kabinskom osoblju omogućava upotrebu zalihe.
- (d) Oprema za kisik za prvu pomoć mora omogućavati stvaranje masovnog protoka od svakog korisnika od najmanje četiri litre u minuti pri STDP-u.

CAT.IDE.A.235 Dodatni kisik – avioni s održavanjem pritiska

- (a) Avioni s održavanjem pritiska, kojim se obavljaju operacije na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, moraju biti opremljeni dodatnom opremom za kisik, kojom se mogu pohraniti i razdijeliti zalihe kisika u skladu sa Tabelom 1.
- (b) Avioni s održavanjem pritiska, kojim se obavljaju operacije na barometarskim visinama iznad 25 000 ft, moraju biti opremljeni:
1. maskama za brzo snabdijevanje kisikom, za članove letačke posade;
 2. dovoljnim brojem rezervnih dovoda kisika i maski ili prijenosnih jedinica kisika s maskama, koji su ravnomjerno raspoređeni po putničkoj kabini kako bi se osigurala trenutna raspoloživost kisika svakom zahtijevanom članu kabinske posade;
 3. jedinicom za raspodjelu kisika, povezanom s terminalnim mjestima za snabdijevanje kisikom, koji su trenutno dostupni svakom članu kabinske posade, dodatnom članu posade i licima koja sjede na putničkim sjedištima, bez obzira na to gdje sjede; i
 4. uređajem za upozoravanje letačke posade na bilo kakav gubitak pritiska.
- (c) U slučaju aviona s održavanjem pritiska, za koje je individualna CofA prvi put izdata nakon 8. novembra 1998. i kojim se leti na barometarskim visinama iznad 25 000 ft ili koji lete na ili ispod 25 000 ft u uvjetima koji im ne dopuštaju sigurno spuštanje na 13 000 ft unutar četiri minute, individualne jedinice za raspodjelu kisika iz tačke (b) podtačke 3 moraju se automatski aktivirati.
- (d) Ukupan broj jedinica za raspodjelu i dovoda iz tačke (b) podtačke 3. i tačke (c) mora biti najmanje 10% veći od broja sjedišta. Dodatne se jedinice ravnomjerno raspoređuju po cijeloj putničkoj kabini.
- (e) Bez obzira na tačku (a), zahtjevi u pogledu snabdijevanja kisikom članova kabinske posade, dodatnih članova posade i putnika u slučaju aviona koji nisu certificirani za letenje na barometarskim visinama iznad 25 000 ft, mogu se smanjiti tokom cjelokupnog vremena letenja na barometarskim visinama kabine između 10 000 ft i 13 000 ft za sve zahtijevane članove kabinske posade i za najmanje 10% putnika ako se avion, na svim tačkama duž rute kojom leti, može unutar četiri minute sigurno spustiti na barometarsku visinu kabine od 13 000 ft.
- (f) Minimalno zahtijevano snabdijevanje iz Tabele 1. reda 1. tačke (b) podtačke 1. i reda 2. obuhvata onu količinu kisika koja je potrebna za stalnu brzinu spuštanja s najviše certificirane visine leta aviona na 10 000 ft u 10 minuta, nakon čega slijedi 20 minuta leta na 10 000 ft.
- (g) Minimalno zahtijevano snabdijevanje iz Tabele 1. alineje 1. tačke (b) podtačke 2. obuhvata onu količinu kisika koja je potrebna za stalnu brzinu spuštanja s najviše certificirane visine leta aviona na 10 000 ft u 10 minuta, nakon čega slijedi 110 minuta leta na 10 000 ft.
- (h) Minimalno zahtijevano snabdijevanje iz Tabele 1. reda 3. obuhvata onu količinu kisika koja je potrebna za stalnu brzinu spuštanja s najviše certificirane visine leta aviona na 15 000 ft u 10 minuta.

Tabela 1.

Minimalni zahtjevi za kisik za avione s održavanjem pritiska

Snabdijevanje za	Trajanje i barometarska visina kabine
1. Lica koja su na svojoj dužnosti u pilotskoj kabini i sjede na sjedištima u pilotskoj kabini	(a) Cijelo vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 13 000 ft. (b) Ostalo vrijeme leta, kada barometarska visina kabine prelazi 10 000 ft ali ne prelazi 13 000 ft, nakon prvih 30 minuta na tim visinama, ali ni u kom slučaju manje od: 1. 30-minutnog snabdijevanja za avione certificovane za let na visinama koje ne prelaze 25 000 ft; 2. dvosatno snabdijevanje za avione certificovane za let na visinama iznad 25 000 ft
2. Zahtijevane članove kabinske posade	(a) Cijelo vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 13 000 ft, ali ne manje od 30-minutnog snabdijevanja. (b) Cijelo vrijeme leta kada je barometarska visina kabine veća od 10 000 ft, ali ne prelazi 13 000 ft nakon prvih 30 minuta na tim visinama.
3.100 % putnika (1)	Cijelo vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 15 000 ft, ali ni u kom slučaju manje od 10-minutnog snabdijevanja.
4. 30 % putnika (1)	Cijelo vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 14 000 ft, ali ne prelazi 15 000 ft.
5.10 % putnika (1)	Ostatak leta kada barometarska visina kabine prelazi 10 000 ft, ali ne prelazi 14 000 ft nakon prvih 30 minuta na tim visinama.
(1) Broj putnika u Tabeli 1. odnosi se na putnike koji se zaista prevoze u kabini, uključujući lica mlađa od 24 mjeseca.	

CAT.IDE.A.240 Dodatni kisik – avioni bez održavanja pritiska

Avioni bez održavanja pritiska, kojim se obavljaju operacije na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, moraju biti opremljeni dodatnom opremom za kisik, kojom se mogu pohraniti i razdijeliti potrebne zalihe kisika u skladu sa Tabelom 1.

Tabela 1.

Minimalni zahtjevi za kisik za avione bez održavanja pritiska

Snabdijevanje za	Trajanje i barometarska visina kabine
1. Lica koja su na svojoj dužnosti u pilotskoj kabini i sjede na sjedištima u pilotskoj kabini i članove posade koji pomažu letačkoj posadi pri njihovim dužnostima	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 10 000 ft.
2. Zahtijevane članove kabinske posade	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft i za svaki period duži od 30 minuta na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, ali ne iznad 13 000 ft.
3. Dodatne članove posade i 100 % putnika (1)	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft.
4.10 % putnika(1)	Cijelo vrijeme leta nakon 30 minuta na barometarskim visinama većim od 10 000 ft, ali ne većima od 13 000 ft.
(1) Broj putnika u Tabeli 1. odnosi se na putnike koji se zaista prevoze u kabini, uključujući lica mlađa od 24 mjeseca.	

CAT.IDE.A.245 Zaštitna oprema za disanje za posadu

- (a) Svi avioni s održavanjem pritiska i avioni bez održavanja pritiska s MCTOM-om većom od 5 700 kg ili s MOPSC-om većim od 19 sjedišta, moraju biti opremljeni zaštitnom opremom za disanje (PBE), za zaštitu očiju, nosa i usta i za obezbjeđivanje, za period od najmanje 15 minuta:
- kisika za svakog člana letačke posade na dužnosti u pilotskoj kabini;
 - gasa za disanje za svakog zahtijevanog člana kabinske posade, pored njegovog dodijeljenog mjesta; i
 - gasa za disanje iz prijenosnog PBE-a za jednog člana letačke posade, pored njegovog dodijeljenog mjesta, u slučaju kada se avionom leti s letačkom posadom koja

se sastoji od više od jednog člana, a nema niti jednog člana kabinske posade.

- (b) PBE koji je namijenjen za letačku posadu, ugrađuje se u pilotsku kabinu i dostupan je za trenutnu upotrebu svakom zahtijevanom člana letačke posade na njegovom dodijeljenom mjestu.
- (c) PBE namijenjen za kabinsku posadu ugrađuje se pored dodijeljenog mjesta svakog zahtijevanog člana kabinske posade.
- (d) Avioni moraju biti opremljeni dodatnim prijenosnim PBE-om ugrađenim pored ručnog aparata za gašenje požara iz stava CAT.IDE.A.250 ili pored ulaza u odjeljak za teret, u slučaju kada je aparat za gašenje požara smješten unutar odjeljka za teret.
- (e) Tokom upotrebe, PBE ne smije onemogućavati upotrebu komunikacijskih uređaja iz stava CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 i CAT.IDE.A.330.

CAT.IDE.A.250 Ručni aparati za gašenje požara

- (a) Avioni moraju biti opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara u pilotskoj kabini.
- (b) Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara mora biti smješten u svakoj kuhinji koja se ne nalazi u glavnoj putničkoj kabini, ili lako dostupan za upotrebu u njoj.
- (c) Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara mora biti na raspolaganju za upotrebu u svakom odjeljku za teret ili prtljagu klase A ili klase B, te u svakome odjeljku za teret klase E, kojem članovi posade mogu pristupiti tokom leta.
- (d) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara moraju biti primjereni vrsti požara koji se može dogoditi u odjeljku u kom se predviđa upotreba aparata, a u odjeljcima u kojim se nalaze ljudi, moraju biti takvi da se opasnost od koncentracije štetnog gasa svede na najmanju moguću mjeru.
- (e) Avioni moraju biti opremljeni najmanje brojem ručnih aparata za gašenje požara u skladu sa Tabelom 1, koji su smješteni na odgovarajući način kako bi bili primjereno dostupni za upotrebu u svakoj putničkoj kabini.

Tabela 1.

Broj ručnih aparata za gašenje požara

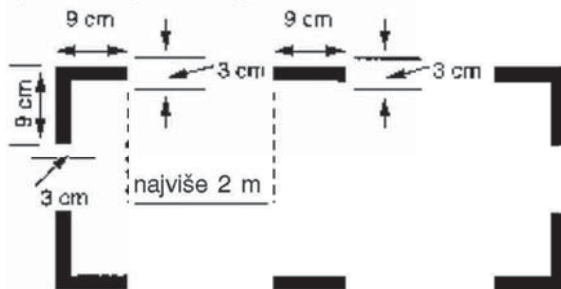
Najveći odobreni broj putničkih sjedišta	Broj aparata za gašenje požara
7 - 30	1
31 - 60	2
61 - 200	3
201 - 300	4
301 - 400	5
401 - 500	6
501 - 600	7
601 ili više	8

CAT.IDE.A. 255 Sjekira i željezna poluga za razbijanje

- (a) Avioni s MCTOM-om većim od 5 700 kg ili s MOPSC-om većim od devet, moraju biti opremljeni najmanje jednom sjekirom ili željeznom polugom za razbijanje, smještenom u pilotskoj kabini.
- (b) U slučaju aviona s MOPSC-om većim od 200, potrebna je dodatna sjekira ili željezna poluga za razbijanje, smještena u kuhinji ili u blizini kuhinje koja se nalazi u stražnjem dijelu zrakoplova.
- (c) Sjekire i željezne poluge za razbijanje, smještene u putničkoj kabini, ne smiju biti vidljive putnicima.

CAT.IDE.A.260 Označavanje mjesta za prodor u avion

Ako su na trupu aviona označena mjesta odgovarajuća za prodor spasilačkih ekipa u avion u hitnim slučajevima, takva se mjesta označuju na način prikazan na Slici 1.



CAT.IDE.A. 265 Oprema za evakuaciju u hitnim slučajevima

- Avioni s visinom praga izlaza za putnike u hitnim slučajevima, koji je više od 1,83 metra (6 ft) iznad tla, moraju na svakom takvom izlazu biti opremljeni opremom kojom se putnicima i posadi omogućava da se u hitnim slučajevima sigurno spuste na tlo.
- Bez obzira na tačku (a), takva se oprema ne zahtijeva na izlazima iznad krila ako je mjesto na kom završava put izlaza za hitne slučajeve koje je označeno na konstrukciji aviona, manje od 1,83 metra (6 ft) iznad tla dok je avion na zemlji, stajni trap izvučen, a zakrilca u položaju za polijetanje ili slijetanje, u zavisnosti od toga koji je od položaja zakrilaca viši u odnosu na zemlju.
- Avioni koji moraju imati odvojeni izlaz za hitne slučajeve za letačku posadu, kod kojih je najniža tačka izlaza za hitne slučajeve više od 1,83 metra (6 ft) iznad tla, moraju biti opremljeni opremom kojom se svim članovima letačke posade pomaže pri sigurnom spuštanju na tlo u hitnim slučajevima.
- Visine iz tačaka (a) i (c) mjere se:
 - s izvučenim stajnim trapom; i
 - nakon loma ili neuspjelog izvlačenja jedne ili više nogu stajnog trapa, u slučaju aviona za koje je certifikat tipa izdat nakon 31. marta 2000.

CAT.IDE.A. 270 Megafoni

Avioni s MOPSC-om većim od 60 i kojim se prevozi najmanje jedan putnik, moraju biti opremljeni sljedećim brojem prijenosnih baterijskih megafona, koji su tokom evakuacije u hitnim slučajevima lako dostupni članovima posade za upotrebu:

- Za svaku putničku kabinu:

Tabela 1.
Broj megafona

Broj putničkih sjedišta	Broj megafona
61 do 99	1
100 ili više	2

- Za avione s više od jedne putničke kabine, u svim slučajevima kada je ukupni broj putničkih sjedišta veći od 60, potreban je najmanje jedan megafon.

CAT.IDE.A.275 Osvjetljenje i oznake za hitne slučajeve

- Avioni s MOPSC-om većim od devet, moraju biti opremljeni sistemom za osvjetljavanje u hitnim slučajevima koji ima nezavisno napajanje energijom, radi olakšavanja evakuacije aviona.
- U slučaju aviona s MOPSC-om većim od 19, sistem za osvjetljavanje u hitnim slučajevima iz tačke (a) uključuje:
 - izvore opšteg osvjetljenja kabine;

- unutrašnje osvjetljenje u područjima izlaza za hitne slučajeve u nivou poda;
- osvjetljene oznake izlaza za hitne slučajeve i znakova za određivanje položaja;
- u slučaju aviona za koje je zahtjev za certifikat tipa ili odgovarajući zahtjev bio predat prije 1. maja 1972, kada lete noću, spoljno osvjetljenje za hitne slučajeve na svim izlazima iznad krila i na izlazima na kojim se zahtijeva oprema za pomoć pri silaženju;
- u slučaju aviona za koje je zahtjev za certifikat tipa ili odgovarajući zahtjev bio predat nakon 30. aprila 1972, kada lete noću, spoljno osvjetljenje za hitne slučajeve na svim izlazima za hitne slučajeve za putnike; i
- u slučaju aviona za koje je certifikat tipa bio prvi put izdat 31. decembra 1957. ili kasnije, sistem za označavanje puta za spašavanje u blizini poda u putničkim kabinama.

- U slučaju aviona čiji je MOPSC 19 ili manje i čiji se certifikat tipa zasniva na kodeksu o plovidbenosti Agencije, sistem za osvjetljavanje u hitnim slučajevima iz tačke (a) uključuje opremu navedenu u tački (b) podtačkama 1. do 3.
- U slučaju aviona čiji je MOPSC 19 ili manje i čiji se certifikat tipa ne zasniva na kodeksu o plovidbenosti Agencije, sistem za osvjetljavanje u hitnim slučajevima iz tačke (a) uključuje opremu navedenu u tački (b) podtački 1.
- Avioni čiji je MOPSC devet ili manje, kojim se leti noću, moraju biti opremljeni izvorom za opšte osvjetljenje kabine za olakšavanje evakuacije aviona.

CAT.IDE.A.280 Odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima (ELT)

- Avioni s MOPSC-om većim od 19, moraju biti opremljeni najmanje:
 - sa dva ELT-a, od kojih je jedan automatski, ili jedan ELT i jednim uređajem za lociranje zrakoplova koji ispunjava zahtjeve iz CAT.GEN.MPA.210 u slučaju aviona za koje je individualna CofA prvi put bila izdata nakon 1. jula 2008; ili
 - jednim automatskim ELT-om ili sa dva ELT-a bilo kog tipa, ili jednim uređajem za lociranje zrakoplova koji ispunjava zahtjeve iz CAT.GEN.MPA.210 u slučaju aviona za koje je individualna CofA prvi put bila izdata 1. jula 2008. ili ranije.
- Avioni čiji je MOPSC 19 ili manji, moraju biti opremljeni najmanje:
 - jednim automatskim ELT-om ili jednim uređajem za lociranje zrakoplova koji ispunjava zahtjeve iz CAT.GEN.MPA.210, u slučaju aviona za koje je individualna CofA prvi put bila izdata nakon 1. jula 2008; ili
 - jednim ELT-om bilo kog tipa ili jednim uređajem za lociranje zrakoplova koji ispunjava zahtjeve iz CAT.GEN.MPA.210, u slučaju aviona za koje je individualna CofA prvi put bila izdata 1. jula 2008. ili ranije.
- ELT bilo kog tipa mora imati mogućnost emitiranja istovremeno na 121,5 MHz i na 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Let iznad vode

- Sljedeći avioni moraju biti opremljeni prslucima za spašavanje za svaku osobu koja se nalazi u avionu ili odgovarajućim plutajućim uređajima za svaku osobu u avionu mlađu od 24 mjeseca, smještenim na mjestu koje je lako dostupno sa sjedišta ili ležaja lica za čiju je upotrebu predviđen:
 - kopneni avioni kojim se leti iznad vode na udaljenosti većoj od 50 NM od obale ili ako polijeću ili slijeću na

- aerodrom na kom je uzletna ili prilazna putanja smještena iznad vode, tako da postoji vjerovatnoća prisilnog slijetanja na vodu; i
- 2. hidroavioni kojim se leti iznad vode.
- (b) Svaki prsluk za spašavanje ili odgovarajući pojedinačni plutajući uređaj mora biti opremljen električnim osvjetljenjem, u svrhu olakšavanja pronalaženja osoba.
- (c) Hidroavioni kojim se leti iznad vode moraju biti opremljeni:
 1. sidrom i drugom opremom potrebnom za omogućavanje privezivanja, sidrenja ili manevrisanja hidroaviona na vodi, koji su primjereni njegovoj veličini, težini i karakteristikama u vezi s njegovim upravljanjem; i
 2. opremom za davanje zvučnih signala koji su propisani u međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, kada je to primjereno.
- (d) Avioni kojim se leti iznad vode na udaljenosti od kopna odgovarajućeg za prisilno slijetanje, koja je veća od one koja odgovara sljedećem:
 1. 120 minuta leta putnom brzinom ili 400 NM, u zavisnosti od toga šta je manje, u slučaju aviona kojim se može nastaviti let do aerodroma ako kritični motor(-i) otkaze(-u) na bilo kojoj tački duž rute ili planiranog preusmjeravanja; ili
 2. za sve druge avione, 30 minuta leta putnom brzinom ili 100 NM, u zavisnosti od toga šta je manje,
 moraju biti opremljeni opremom navedenom u tački (e).
- (e) U avionima koji su u skladu sa tačkom (d) mora se nositi sljedeća oprema:
 1. dovoljan broj splavova za spašavanje za prihvatanje svih lica iz zrakoplova, koji su smješteni tako da se mogu trenutno upotrijebiti u slučaju nužde i čija je veličina dovoljna za prihvatanje svih preživjelih u slučaju gubitka jednog splava s najvećim nominalnim kapacitetom;
 2. svjetlo za određivanje položaja preživjelih u svakom splavu za spašavanje;
 3. oprema za spašavanje života primjerena predviđenom letu, uključujući sredstva za održavanje na životu; i
 4. najmanje dva ELT-a za preživljavanje (ELT(S)).
- (f) Najkasnije od 1. januara 2019. godine, avioni sa MCTOM većom od 27 000 kg, a MOPSC manjim od 19 i svi avioni sa MCTOM većom od 45 500 kg moraju biti opremljeni uređajima koji su sigurno pričvršćeni za podvodno lociranje, a koji radi na frekvenciji od 8,8 kHz $\pm$ 1 kHz, osim ako:
 - 1) avion leti po rutama na kojima ni u jednoj tački nije na rastojanju većem od 180 NM od obale, ili
 - 2) avion je opremljen otpornim i automatskim sredstvima kojim se, nakon nesreće u kojoj je avion teško oštećen, tačno određuje položaj krajnje tačke leta.

CAT.IDE.A.305 Oprema za preživljavanje

- (a) Avioni kojim se leti iznad područja u kojim bi potraga i spašavanje bili posebno teški, moraju biti opremljeni:
 1. signalnom opremom za odašiljanje signala za opasnost;
 2. najmanje jednim ELT(S)-om; i
 3. dodatnom opremom za preživljavanje za rutu kojom se leti, uzimajući u obzir broj lica u avionu.
- (b) Dodatna oprema za preživljavanje, navedena u tački (a) podtački 3, ne mora se nositi ako avion:
 1. ostaje unutar udaljenosti od područja na kom potraga i spašavanje nisu posebno teški, koja odgovara vremenu od:
 - i. 120 minuta leta putnom brzinom s jednim motorom izvan pogona (OEI) ako kritični

- motor(-i) otkaze(-u) na bilo kojoj tački duž rute ili planiranog preusmjeravanja; ili
- ii. 30 minuta leta putnom brzinom za sve ostale avione;
- 2. ostaje unutar udaljenosti od područja koja je odgovarajuća za prisilno slijetanje, koja nije veća od one koja odgovara letu u trajanju od 90 minuta putnom brzinom, za avione certificovane u skladu sa primjenjivim standardom plovibnosti.

CAT.IDE.A.325 Slušalice

- (a) Avioni moraju biti opremljeni slušalicama s ugrađenim mikrofonom ili mikrofonom koji se nosi oko vrata ili sličnim uređajem za svakog člana letачke posade na njihovim dodijeljenim radnim mjestima u pilotskoj kabini.
- (b) Avioni, kojim se leti prema IFR-u ili noću, moraju biti opremljeni tipkom za aktiviranje predajnika, na ručnoj komandi za upravljanje bočnim i uzdužnim nagibom, za svakog zahtijevanog člana letачke posade.

CAT.IDE.A.330 Radio-komunikacijska oprema

- (a) Avioni moraju biti opremljeni radio-komunikacijskom opremom koja se zahtijeva u skladu sa primjenjivim zahtjevima u pogledu zračnog prostora.
- (b) Radio-komunikacijska oprema mora imati mogućnost komunikacije na zrakoplovnoj frekvenciji za nuždu 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Ploča za izbor zvuka

Avioni kojim se leti prema IFR-u moraju biti opremljeni pločom za izbor zvuka, koja se može upotrebljavati sa svakog mjesta zahtijevanog člana letачke posade.

CAT.IDE.A.340 Radio-oprema za operacije prema VFR-u na rutama na kojim se navigacija obavlja prema vizuelnim orijentirima

Avioni kojim se leti prema VFR-u na rutama na kojim se navigacija obavlja prema vizuelnim orijentirima, moraju biti opremljeni radio-komunikacijskom opremom koja u uobičajenim uvjetima širenja radio-talasa omogućava sljedeće:

- (a) komunikaciju s odgovarajućim zemaljskim stanicama;
- (b) komunikaciju s odgovarajućim ATC stanicama s bilo koje tačke u kontroliranom zračnom prostoru unutar kojeg se namjerava letjeti; i
- (c) primanje meteoroloških informacija.

CAT.IDE.A.345 Komunikacijska i navigacijska oprema za operacije prema IFR-u ili prema VFR-u na rutama na kojim se navigacija ne obavlja prema vizuelnim orijentirima

- (a) Avioni, kojim se leti prema IFR-u ili prema VFR-u na rutama na kojim se navigacija ne može obavljati prema vizuelnim orijentirima, moraju biti opremljeni radio-komunikacijskom i navigacijskom opremom u skladu sa primjenjivim zahtjevima u pogledu zračnog prostora.
- (b) Radio-komunikacijska oprema uključuje najmanje dva nezavisna radio-komunikacijska sistema, koji su u uobičajenim operativnim uvjetima potrebni za komunikaciju s odgovarajućom zemaljskom stanicom s bilo koje tačke na ruti, uključujući odstupanja s rute.
- (c) Bez obzira na tačku (b), avioni koji se upotrebljavaju za operacije na male udaljenosti u sjevernoatlantskom zračnom prostoru, u kom se primjenjuju specifikacije minimalne navigacijske performanse (NAT MNPS), koje ne prelaze sjeverni Atlantik, moraju biti opremljeni najmanje jednim komunikacijskim sistemom velikog dometa ako su za dotični zračni prostor objavljeni alternativni komunikacijski postupci.

- (d) Avioni moraju imati dovoljnu navigacijsku opremu, kako bi se osiguralo da u slučaju kvara jednog elementa opreme u bilo kojoj fazi leta, preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju u skladu sa planom leta.
- (e) Avioni koji se upotrebljavaju za letove u kojim se planira slijetanje u IMC-u, moraju biti opremljeni odgovarajućom opremom koja omogućava vođenje do tačke od koje se može izvesti vizuelno slijetanje za svaki aerodrom na koji je planirano slijetanje u IMC-u i za bilo koji određeni alternativni aerodrom.
- (f) Za PBN operacije zrakoplov mora da ispuni certifikacione zahtjeve plovidbenosti za odgovarajuće navigacijske specifikacije.

CAT.IDE.A.350 Transponder

Avioni moraju biti opremljeni sekundarnim nadzornim radarom za izvještavanje o barometarskoj visini (SSR) i bilo kojom drugom mogućnošću SSR transpondera koja se zahtijeva za rutu kojom se leti.

CAT.IDE.A.355 Upravljanje elektronskim navigacijskim podacima

- (a) Operator može upotrebljavati samo proizvode elektronskih navigacijskih podataka koji podržavaju navigacijsku aplikaciju usklađenu sa standardima integriteta odgovarajućim za predviđenu upotrebu podataka.
- (b) Kada proizvodi elektronskih navigacijskih podataka podržavaju navigacijsku aplikaciju, potrebnu za operaciju za koju se Prilogom V (Dio SPA) zahtijeva odobrenje, operator mora nadležnom organu dokazati da primijenjeni postupak i isporučeni proizvodi ispunjavaju standarde integriteta odgovarajuće za predviđenu upotrebu podataka.
- (c) Operator mora stalno pratiti integritet postupka i proizvoda, bilo direktno ili praćenjem usklađenosti pružatelja usluga, koji su treća strana.
- (d) Operator mora obezbijediti pravovremenu raspodjelu i uključivanje trenutnih i neizmijenjenih elektronskih navigacijskih podataka svim avionima kojim su potrebni.

ODJELJAK 2.

Helikopteri

CAT.IDE.H.100 Instrumenti i oprema - uopšteno

- (a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim poddjelom, odobravaju se u skladu sa primjenjivim zahtjevima iz plovidbenosti, osim sljedećeg:
 1. rezervni osigurači;
 2. samostalne prijenosne svjetiljke;
 3. tačan mjerač vremena;
 4. držač za karte;
 5. komplet za prvu pomoć;
 6. megafoni;
 7. oprema za preživljavanje i signalizaciju;
 8. sidra i oprema za privezivanje; i
 9. uređaji za sigurnosno vezivanje djece.
- (b) Instrumenti i oprema koji se ne zahtijevaju ovim poddjelom i koji se ne moraju odobriti u skladu sa primjenjivim zahtjevima iz plovidbenosti, ali se nose u helikopteru, moraju ispunjavati sljedeće zahtjeve:
 1. letачка posada ne smije informacije dobijene iz tih instrumenata, opreme ili pribora upotrebljavati za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) ili iz stava CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 i CAT.IDE.H.345; i

2. ovi instrumenti i oprema ne smiju uticati na plovidbenost helikoptera, čak ni u slučaju njihovog kvara ili greške.
- (c) Ako opremu koristi jedan član letačke posade na svom mjestu tokom leta, ona mora biti spremna za upotrebu s tog mjesta. Kada je potrebno da jedan element opreme koristi više članova letačke posade, on mora biti postavljen tako da je spreman za upotrebu s bilo kog mjesta na kom se zahtijeva njegova upotreba.
- (d) Oni instrumenti, koje koristi bilo koji član letačke posade, moraju biti postavljeni tako da član letačke posade može lako vidjeti prikaze sa svog mjesta s najmanjim mogućim pomicanjem s mjesta i linije vida koje uobičajeno zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.
- (e) Sva zahtijevana oprema za hitne slučajeve mora biti lako dostupna za trenutnu upotrebu.

CAT.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako bilo koji instrumenti, elementi opreme ili funkcije helikoptera, koji se zahtijevaju za predviđeni let, ne rade ili ih nema, osim ako:

- (a) se helikopterom leti u skladu sa LMO-om operatora; ili
- (b) operator ima odobrenje nadležnog organa za letenje helikopterom unutar ograničenja GLMO-a.

CAT.IDE.H.115 Operativna svjetla

- (a) Helikopteri, kojim se leti danju prema VFR-u, moraju biti opremljeni sistemom svjetala za izbjegavanje sudara.
- (b) Helikopteri kojim se leti noću ili prema IFR-u, uz zahtjev iz tačke (a), moraju dodatno biti opremljeni:
 1. osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema helikoptera, radi primjerenog osvjetljavanja svih instrumenata i opreme, bitnih za sigurnu operaciju helikoptera;
 2. osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema helikoptera radi osvjetljenja u svim prostorima za putnike;
 3. samostalnom prijenosnom svjetiljkom za svakog zahtijevanog člana posade, lako dostupnom članovima posade kada sjede na svojim dodijeljenim mjestima;
 4. navigacijskim/pozicionim svjetlima;
 5. sa dva svjetla za slijetanje, od kojih se najmanje jedno može podešavati tokom leta, kako bi se osvijetlilo tlo ispred i ispod helikoptera, te tlo s obje strane helikoptera; i
 6. svjetlima koja su u skladu sa međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, ako je helikopter amfibijski.

CAT.IDE.H.125 Dnevne operacije prema VFR-u - instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

- (a) Helikopteri, kojim se leti danju prema VFR-u, moraju biti opremljeni sljedećom opremom, koja je na raspolaganju na pilotskom mjestu:
 1. Uređaji za mjerenje i pokazivanje:
 - i. magnetskog smjera;
 - ii. vremena u satima, minutama i sekundama;
 - iii. barometarske visine;
 - iv. indicirane zračne brzine;
 - v. vertikalne brzine;
 - vi. klizanja; i
 - vii. spoljne temperature zraka.
 2. Uređaj koji pokazuje kada zahtijevani instrumenti za letenje nisu odgovarajuće napajani električnom energijom.

- (b) Kada god su za operaciju potrebna dva pilota, drugi pilot mora imati na raspolaganju posebne uređaje za pokazivanje sljedećeg:
 1. barometarske visine;
 2. indicirane zračne brzine;
 3. vertikalne brzine; i
 4. klizanja.
- (c) Helikopteri s MCTOM-om većim od 3 175 kg i helikopteri kojim se leti iznad vode izvan vidnog dometa kopna, ili kada je vidljivost manja od 1 500 m, moraju biti opremljeni uređajem za mjerenje i pokazivanje:
 1. uzdužnog položaja; i
 2. smjera.
- (d) Kod helikoptera s MCTOM-om većim od 3 175 kg ili MOPSC-om većim od devet, na raspolaganju mora biti oprema za sprječavanje kvarova sistema za pokazivanje zračne brzine radi kondenzacije ili zaleđivanja.

CAT.IDE.H.130 Operacije prema IFR-u ili noću – instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Helikopteri kojim se leti prema VFR-u noću ili prema IFR-u, moraju biti opremljeni sljedećom opremom, koja je na raspolaganju na pilotskom mjestu:

- (a) Uređajima za mjerenje i pokazivanje:
 1. magnetskog smjera;
 2. vremena u satima, minutama i sekundama;
 3. indicirane zračne brzine;
 4. vertikalne brzine;
 5. klizanja;
 6. uzdužnog položaja;
 7. stabiliziranog smjera; i
 8. spoljne temperature zraka.
- (b) Dva uređaja za mjerenje i pokazivanje barometarske visine. Kod noćnih operacija prema VFR-u s jednim pilotom, jedan aneroidni visinomjer može se zamijeniti radio-visinomjerom.
- (c) Uređajem koji pokazuje kada zahtijevani instrumenti za letenje nisu odgovarajuće napajani električnom energijom.
- (d) Uređajem za sprječavanje kvarova sistema za pokazivanje zračne brzine, koji se zahtijevaju u tački (a) podtački 3. i u tački (h) podtački 2, radi kondenzacije ili zaleđivanja.
- (e) Sredstvom za obavješćavanje letačke posade o kvaru uređaja koji se zahtijeva tačkom (d), za helikoptere:
 1. za koje je individualna CofA bila izdata 1. avgusta 1999. ili kasnije; ili
 2. za koje je individualna CofA bila izdata prije 1. avgusta 1999, čiji je MCTOM veći od 3 175 kg i MOPSC veći od devet.
- (f) Rezervnim uređajem za mjerenje i pokazivanje uzdužnog položaja, koji:
 1. se neprekidno napaja tokom uobičajene operacije, te se, u slučaju potpunog kvara uobičajenog sistema za snabdijevanje električnom energijom, napaja iz izvora koji je nezavisan od uobičajenog sistema za snabdijevanje električnom energijom;
 2. djeluje nezavisno o bilo kom drugom uređaju za mjerenje i pokazivanje uzdužnog položaja;
 3. se može koristiti s bilo kog pilotskog mjesta;
 4. uključuje se automatski nakon potpunog kvara uobičajenog sistema za snabdijevanje električnom energijom;
 5. nakon potpunog kvara uobičajenog sistema za snabdijevanje električnom energijom, uzimajući u obzir druga opterećenja sistema za snabdijevanje električnom energijom u hitnim slučajevima i operativne postupke, omogućava pouzdanu operaciju

- još najmanje 30 minuta ili, u slučaju leta iznad opasnog terena ili iznad mora, onoliko vremena koliko je potrebno da se dođe do odgovarajućeg alternativnog mjesta za slijetanje, u zavisnosti od toga šta je više;
- 6. osvijetljen je na odgovarajući način tokom svih faza operacije; i
- 7. povezan je s uređajem za upozoravanje letačke posade, kada djeluje napajanjem iz svog namjenskog napajanja električnom energijom, uključujući i napajanje iz izvora energije za hitne slučajeve.
- (g) Alternativnim izvorom statičkog pritiska za uređaje za mjerenje brzine, zračne brzine i vertikalne brzine.
- (h) Kada god su za operaciju potrebna dva pilota, za drugog pilota posebnim uređajima za pokazivanje:
 1. barometarske visine;
 2. indicirane zračne brzine;
 3. vertikalne brzine;
 4. klizanja;
 5. uzdužnog položaja; i
 6. stabiliziranog smjera.
 - i. Za operacije prema IFR-u, držačem karte koji se nalazi na mjestu na kom se karta može lako čitati i na kom se ona može osvijetliti za noćne letove.

CAT.IDE.H.135 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema IFR-u

Helikopteri, kojim se obavljaju operacije prema IFR-u s jednim pilotom, moraju biti opremljeni autopilotom koji, najmanje, zadržava visinu i smjer letenja.

CAT.IDE.H.145 Radio-visinomjer

- (a) Helikopteri kojim se leti iznad vode moraju biti opremljeni radio-visinomjerom, koji može emitirati zvučno upozorenje na visini ispod unaprijed određene visine i vizuelno upozorenje na visini koju odabere pilot, kada se operacija obavlja:
 1. izvan vidnog dometa kopna;
 2. pri vidljivosti manjoj od 1 500 m;
 3. noću; ili
 4. na udaljenosti od kopna, koja odgovara vremenu dužem od tri minute letenja pri uobičajenoj putnoj brzini.

CAT.IDE.H.160 Helikopterska oprema za otkrivanje vremenskih uvjeta

Helikopteri s MOPSC-om većim od devet, kojim se leti prema IFR-u ili noću, moraju biti opremljeni helikopterskom opremom za otkrivanje vremenskih uvjeta kada trenutni meteorološki izvještaji pokazuju da se duž predviđene rute može očekivati olujno nevrijeme ili drugi opasni vremenski uvjeti, za koje se smatra da se mogu otkriti helikopterskom opremom za otkrivanje vremenskih uvjeta.

CAT.IDE.H.165 Dodatna oprema za noćne operacije u uvjetima zaleđivanja

- (a) Helikopteri, kojim se leti noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja, moraju biti opremljeni uređajem za osvijetljavanje ili otkrivanje nakupina leda.
- (b) Uređaj za osvijetljavanje nakupina leda ne smije uzrokovati blještanje ili odsjaj koji bi onemogućili članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

CAT.IDE.H.170 Sistem interfona za letačku posadu

Helikopteri, kojim leti više od jednog člana letačke posade, moraju biti opremljeni sistemom interfona za letačku posadu, uključujući kompletne slušalice i mikrofona koji se nose na glavi, za sve članova letačke posade.

CAT.IDE.H.175 Sistem interfona za člana posade

Helikopteri moraju biti opremljeni sistemom interfona za člana posade ako se u helikopteru nalazi član posade koji nije član letачke posade.

CAT.IDE.H.180 Sistem za obavješćavanje putnika

- (a) Helikopteri s MOPSC-om većim od devet moraju biti opremljeni sistemom za obavješćavanje putnika, izuzev navedenog u tački (b).
- (b) Bez obzira na tačku (a), helikopteri s MOPSC-om većim od devet i manjim od 20 izuzimaju se od zahtjeva za opremljenošću sistemom za obavješćavanje putnika, ako:
 - 1. je helikopter konstruiran bez pregradnog zida između pilota i putnika; i
 - 2. operator može dokazati da se tokom leta glas pilota može čuti i razumjeti na svim putničkim sjedištima.

CAT.IDE.H.185 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

- (a) Uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) moraju biti opremljene sljedeće vrste helikoptera:
 - 1. svi helikopteri s MCTOM-om većim od 7 000 kg; i
 - 2. helikopteri s MCTOM-om većim od 3 175 kg, za koje je individualna CofA prvi put izdata 1. januara 1987. ili kasnije.
- (b) CVR mora imati mogućnost zadržavanja podatka snimljenih tokom najmanje:
 - 1. dva posljednja sata, za helikoptere iz tačke (a) podtačke 1. i tačke (a) podtačke 2, ako je individualna CofA prvi put izdata 1. januara 2016. ili kasnije;
 - 2. posljednji sat za helikoptere iz tačke (a) podtačke 1, kada je individualna CofA prvi put izdata 1. avgusta 1999. ili kasnije i prije 1. januara 2016;
 - 3. posljednjih 30 minuta za helikoptere iz tačke (a) podtačke 1, kada je individualna CofA prvi put izdata prije 1. avgusta 1999; ili
 - 4. posljednjih 30 minuta za helikoptere iz tačke (a) podtačke 2, kada je individualna CofA prvi put izdata prije 1. januara 2016.
- (c) Najkasnije od 1. januara 2019.godine, CVR snima i na drugim medijima osim na magnetnim trakama ili magnetnim žicama.
- (d) CVR, uz navođenje vremena, snima:
 - 1. glasovnu komunikaciju odaslanu ili primljenu radio-šanicom u pilotskoj kabini;
 - 2. glasovnu komunikaciju članova letачke posade upotrebom sistema interfona i sistema za obavješćavanje putnika, ako su ugrađeni;
 - 3. zvučnu okolinu pilotske kabini, uključujući, bez prekidanja:
 - i. za helikoptere, za koje je individualna CofA prvi put izdata 1. avgusta 1999. ili kasnije, zvučne signale primljene iz mikrofona svakog člana posade;
 - ii. za helikoptere, za koje je individualna CofA prvi put izdata prije 1. avgusta 1999, zvučne signale primljene iz mikrofona svakog člana posade, ako je moguće;
 - 4. glasovne ili zvučne signale kojim se identificiraju pomagala za navigaciju ili prilaženje, koji se šalju u slušalice ili zvučnik.
- (e) CVR počinje snimati prije nego što se helikopter počne kretati na svoj pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se helikopter više ne može kretati na vlastiti pogon.
- (f) Osim zahtjeva iz tačke (d), za helikoptere iz tačke (a) podtačke 2, za koje je individualna CofA bila prvi put izdata 1. avgusta 1999. ili kasnije:

- 1. CVR počinje automatski snimati prije nego što se helikopter počne kretati na vlastiti pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se helikopter više ne može kretati na vlastiti pogon; i
 - 2. u zavisnosti od raspoloživosti električne energije, CVR počinje snimati što je prije moguće tokom provjera u pilotskoj kabini prije pokretanja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini odmah nakon gašenja motora na kraju leta.
- (g) ako se CVR ne može izbaciti, CVR mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 01. januara 2020. godine, podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se CVR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.

CAT.IDE.H.190 Uređaji za snimanje podataka o letu

- (a) Sljedeći helikopteri moraju biti opremljeni FDR-om, koji koristi digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i za koji je na raspolaganju metoda brzog dohvata tih podataka s medija na koji su pohranjeni:
 - 1. helikopteri s MCTOM-om većim od 3 175 kg, za koje je individualna CofA prvi put izdata 1. avgusta 1999. ili kasnije;
 - 2. helikopteri s MCTOM-om većim od 7 000 kg ili s MOPSC-om većim od devet, za koje je individualna CofA prvi put izdata 1. januara 1989. ili kasnije, ali prije 1. avgusta 1999.
- (b) FDR snima parametre koji su potrebni za tačno određivanje:
 - 1. putanje leta, brzine, uzdužnog položaja, snage motora, operacije i konfiguracije, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tokom najmanje prethodnih 10 sati, za helikoptere iz tačke (a) podtačke 1. za koje je individualna CofA prvi put izdata 1. januara 2016. ili kasnije;
 - 2. putanje leta, brzine, uzdužnog položaja, snage motora i operacije, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tokom najmanje prethodnih osam sati, za helikoptere iz tačke (a) podtačke 1, za koje je individualna CofA prvi put izdata prije 1. januara 2016;
 - 3. putanje leta, brzine, uzdužnog položaja, snage motora i operacije, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tokom najmanje prethodnih pet sati, za helikoptere iz tačke (a) podtačke 2.
- (c) Podaci se dobivaju iz izvora u helikopteru koji omogućavaju tačnu korelaciju s informacijama koje se prikazuju letачkoj posadi.
- (d) FDR počinje automatski snimati podatke prije nego što se helikopter može kretati na svoj pogon i automatski prestaje snimati nakon što se helikopter više ne može kretati na vlastiti pogon.
- (e) ako se FDR ne može izbaciti, FDR mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 01. januara 2020. godine podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se FDR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.

CAT.IDE.H.195 Snimanje podatkovnih veza

- (a) Helikopteri za koje je individualna CofA prvi put izdata 8. aprila 2014. ili kasnije, koji imaju mogućnost komunikacije putem podatkovnih veza i koji moraju biti opremljeni CVR-om, snimaju pomoću uređaja za snimanje, kada je to primjenjivo, sljedeće:
 - 1. poruke u okviru komunikacije putem podatkovne veze, povezane s komunikacijama s ATS-om, koje se šalju u

- 1. ima jednu tačku za otkopčavanje; i
 - 2. na sjedištima letачke posade i na sjedištima za najmanji zahtijevani broj članova kabinske posade, uključuje dvije ramene trake i sigurnosni pojas, koji se mogu upotrebljavati nezavisno.
- CAT.IDE.H.210 Znakovi za vezivanje sigurnosnih pojaseva i zabranu pušenja**
- Helikopteri, u kojim sa sjedišta letачke posade nisu vidljiva sva putnička sjedišta, moraju biti opremljeni uređajem kojim se svim putnicima i kabinskom osoblju pokazuje kada moraju zavezati sigurnosne pojaseve i kada pušenje nije dopušteno.
- CAT.IDE.H.220 Komplet za prvu pomoć**
- (a) Helikopteri moraju biti opremljeni najmanje jednim kompletom za prvu pomoć.
 - (b) Kompleti za prvu pomoć:
 - 1. moraju biti lako dostupni za upotrebu;
 - 2. moraju se obnavljati.
- CAT.IDE.H.240 Dodatni kisik – helikopteri bez održavanja pritiska**
- Helikopteri bez održavanja pritiska, kojim se obavljaju operacije na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, moraju biti opremljeni dodatnom opremom za kisik, kojom se mogu pohraniti i razdijeliti zalihe kisika, u skladu sa sljedećim tabelama:

Tabela 1.

Minimalni zahtjevi za kisik za kompleksne helikoptere bez održavanja pritiska

Snabdijevanje za	Trajanje i barometarska visina kabine
1. Lica koja su na svojoj dužnosti u pilotskoj kabini i sjede na sjedištima u pilotskoj kabini i članove posade koji pomažu letачkoj posadi pri njihovim dužnostima	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 10 000 ft.
2. Zahtijevane članove kabinske posade	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft i za svaki period duži od 30 minuta na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, ali ne iznad 13 000 ft.
3. Dodatne članove posade i 100% putnika (1)	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft.
4.10 % putnika (1)	Cijelo vrijeme leta nakon 30 minuta na barometarskim visinama većim od 10 000 ft, ali ne većima od 13 000 ft.

(1) Broj putnika u Tabeli 1. odnosi se na putnike koji se zaista prevoze u helikopteru, uključujući lica mlađa od 24 mjeseca.

Tabela 2.

Minimalni zahtjevi za kisik za nekompleksne helikoptere bez održavanja pritiska

Snabdijevanje za	Trajanje i barometarska visina kabine
1. Lica koja su na svojoj dužnosti u pilotskoj kabini i sjede na sjedištima u pilotskoj kabini, članove posade koji pomažu letачkoj posadi pri njihovim dužnostima i zahtijevane članove kabinske posade	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft i za svaki period duži od 30 minuta na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, ali ne iznad 13 000 ft.
2. Dodatne članove posade i 100% putnika (1)	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft.
3.10 % putnika (1)	Cijelo vrijeme leta nakon 30 minuta na barometarskim visinama većim od 10 000 ft, ali ne većima od 13 000 ft.

(1) Broj putnika u Tabeli 2. odnosi se na putnike koji se zaista prevoze u helikopteru, uključujući lica mlađa od 24 mjeseca.

CAT.IDE.H.200 Kombinirani uređaj za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini

Usklađenost sa zahtjevima za CVR i FDR može se postići upotrebom jednog kombiniranog uređaja za snimanje.

CAT.IDE.H.205 Sjedišta, sigurnosni pojasevi, sigurnosni sistemi vezivanja i uređaji za sigurnosno vezivanje djece

- (a) Helikopteri moraju biti opremljeni:
 - 1. sjedištem ili ležajem za svaku osobu u helikopteru staru 24 mjeseca ili više;
 - 2. sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedištu i pojasevima za vezivanje za svaki ležaj;
 - 3. sigurnosnim pojasom sa sistemom za zadržavanje gornjeg dijela trupa na svakom putničkom sjedištu za svakog putnika starog 24 mjeseca i više, za helikoptere za koje je individualna CofA prvi put izdata 1. avgusta 1999. ili kasnije;
 - 4. uređajem za sigurnosno vezivanje djece (CRD) za svaku osobu u helikopteru mlađu od 24 mjeseca;
 - 5. sigurnosnim pojasom sa sistemom za zadržavanje gornjeg dijela trupa, s ugrađenim uređajem koji pri brzom usporavanju automatski zadržava gornji dio trupa lica koje sjedi na tom sjedištu, na svakom sjedištu letачke posade;
 - 6. sigurnosnim pojasom sa sistemom za zadržavanje gornjeg dijela trupa na svakom sjedištu za najmanji zahtijevani broj članova kabinske posade.
- (b) Sigurnosni pojas sa sistemom za zadržavanje gornjeg dijela trupa:

CAT.IDE.H.250 Ručni aparati za gašenje požara

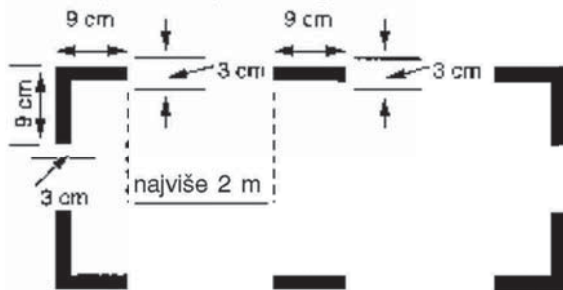
- Helikopteri moraju biti opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara u pilotskoj kabini.
- Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara mora biti smješten u svakoj kuhinji koja se ne nalazi u glavnoj putničkoj kabini ili lako dostupan za upotrebu u njoj.
- Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara mora biti na raspolaganju za upotrebu u svakome odjeljku za teret kom članovi posade mogu pristupiti tokom leta.
- Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara moraju biti primjereni vrsti požara koji se može dogoditi u odjeljku u kom se predviđa upotreba aparata, a u odjeljcima u kojim se nalaze ljudi moraju biti takvi da se opasnost od koncentracije štetnog gasa svede na najmanju moguću mjeru.
- Helikopteri moraju biti opremljeni najmanje brojem ručnih aparata za gašenje požara u skladu sa Tabelom 1, koji su smješteni na odgovarajući način kako bi bili primjereno dostupni za upotrebu u svakoj putničkoj kabini.

Tabela 1.
Broj ručnih aparata za gašenje požara

MOPSC	Broj aparata za gašenje požara
7 - 30	1
31 - 60	2
61 - 200	3

CAT.IDE.H.260 Označavanje mjesta za prodor u helikopter

Ako su na trupu helikoptera označena mjesta odgovarajuća za prodor spasilačkih ekipa u helikopter u hitnim slučajevima, takva se mjesta označuju na način prikazan na Slici 1.



CAT.IDE.H.270 Megafoni

Helikopteri s MOPSC-om većim od 19 moraju biti opremljeni jednim prijenosnim baterijskim megafonom, koji je tokom evakuacije u hitnim slučajevima lako dostupan članovima posade za upotrebu.

CAT.IDE.H.275 Osvjetljenje i oznake za hitne slučajeve

- Helikopteri s MOPSC-om većim od 19, moraju biti opremljeni:
 - sistemom za osvjetljenje u hitnim slučajevima koji ima nezavisno napajanje energijom, za obezbjeđivanja izvora opšteg osvjetljenja kabine i za olakšavanja evakuacije helikoptera; i
 - oznakama izlaza za hitne slučajeve i znakovima za određivanje položaja koji su vidljivi pri dnevnom svjetlu ili u mraku.
- Helikopteri moraju biti opremljeni oznakama izlaza za hitne slučajeve koji su vidljivi pri dnevnom svjetlu ili u mraku:
 - u klasi performanse 1 ili 2 na letovima iznad vode na udaljenosti od kopna, koja odgovara vremenu dužem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini;

- u klasi performanse 3 na letovima iznad vode, na udaljenosti koja odgovara vremenu dužem od tri minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini.

CAT.IDE.H.280 Odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima (ELT)

- Helikopteri moraju biti opremljeni najmanje jednim automatskim ELT-om.
- Helikopteri kojim se leti u klasi performanse 1 ili 2, koji se upotrebljavaju za operacije na moru za letove iznad vode u neprijateljskom okruženju i na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu dužem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, moraju biti opremljeni ELT-om koji se automatski aktivira (ELT(AD)).
- ELT bilo kog tipa mora imati mogućnost emitovanja istovremeno na 121,5 MHz i na 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Prsluci za spašavanje

- Helikopteri moraju biti opremljeni prslucima za spašavanje za svaku osobu koja se nalazi u helikopteru ili odgovarajućim plutajućim uređajima za svaku osobu u helikopteru mlađu od 24 mjeseca, smještenim na mjestu koje je lako dostupno sa sjedišta ili ležaja lica za čiju je upotrebu predviđen, kada se obavljaju operacije u:
 - klasi performanse 1 ili 2 na letovima iznad vode na udaljenosti od kopna, koja odgovara vremenu dužem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini;
 - klasi performanse 3 na letovima iznad vode, izvan autorotacione udaljenosti od kopna;
 - klasi performanse 2 ili 3 kada se polijeće ili slijeće na aerodrom ili operativnu površinu na kojim je putanja polijetanja ili putanja slijetanja iznad vode.
- Svaki prsluk za spašavanje ili odgovarajući pojedinačni plutajući uređaj mora biti opremljen električnim osvjetljenjem, u svrhu olakšavanja pronalaženja osoba.

CAT.IDE.H.295 Odijela za preživljavanje za posadu

Svaki član posade mora na sebi imati odijelo za preživljavanje, kada se obavljaju operacije:

- u klasi performanse 1 ili 2 na letovima iznad vode, kao podrška operacijama na moru, na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu dužem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, kada meteorološki izvještaji ili prognoze, koje su na raspolaganju vodi zrakoplova, pokazuju da će temperatura mora tokom leta biti niža od plus 10 °C, ili kada procijenjeno vrijeme za spašavanje premašuje procijenjeno vrijeme za preživljavanje;
- u klasi performanse 3 na letovima iznad vode, izvan autorotacijske udaljenosti od kopna ili udaljenosti od kopna za sigurno prisilno slijetanje, kada meteorološki izvještaji ili prognoze, koje su na raspolaganju vodi zrakoplova, pokazuju da će temperatura mora tokom leta biti niža od plus 10 °C.

CAT.IDE.H.300 Splavovi za spašavanje, ELT-ovi za preživljavanje i oprema za preživljavanje na produženim letovima iznad vode

Helikopteri kojim se leti:

- u klasi performanse 1 ili 2 na letovima iznad vode na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu dužem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini;
- u klasi performanse 3 na letovima iznad vode na udaljenosti koja odgovara vremenu dužem od tri minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, moraju biti opremljeni:
 - u slučaju helikoptera u kom se prevozi manje od 12 osoba, najmanje jednim splavom za spašavanje, čiji nominalni kapacitet nije manji od maksimalnog broja

- lica u helikopteru, koji je spremljen tako da u hitnim slučajevima omogućava trenutnu upotrebu;
2. u slučaju helikoptera u kom se prevozi više od 11 lica, najmanje sa dva splava za spašavanje koji su spremljeni tako da u hitnim slučajevima omogućavaju trenutnu upotrebu, i koji su oba zajedno dovoljni za prihvata svih lica koja se mogu nalaziti u helikopteru i, ako se jedan od njih izgubi, preostali splav(ovi) za spašavanje ima(ju) kapacitet preko-račena dovoljan za prihvata svih lica u helikopteru;
 3. najmanje jednim ELT-om za preživljavanje (ELT(S)) za svaki zahtijevani splav za spašavanje;
 - i
 4. opremom za spašavanje života, uključujući sredstva za održavanje na životu, kako je primjereno za predviđeni let.

CAT.IDE.H.305 Oprema za preživljavanje

Helikopteri kojim se leti iznad područja u kojim bi potraga i spašavanje bili posebno teški, moraju biti opremljeni:

- (a) signalnom opremom za odašiljanje signala za opasnost;
- (b) najmanje jednim ELT(S)-om; i
- (c) dodatnom opremom za preživljavanje za rutu kojom se leti, uzimajući u obzir broj lica u helikopteru.

CAT.IDE.H.310 Dodatni zahtjevi za helikoptere kojim se obavljaju operacije na moru u neprijateljskom morskom području

Helikopteri, kojim se obavljaju operacije na moru u neprijateljskom morskom području, na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu dužem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, moraju ispunjavati sljedeće zahtjeve:

- (a) Kada meteorološki izvještaji ili prognoze, koji su na raspolaganju vodi zrakoplova, pokazuju da će temperatura mora tokom leta biti niža od plus 10 °C, ili kada procijenjeno vrijeme za spašavanje premašuje izračunato vrijeme za preživljavanje, ili se planira obavljanje leta noću, sva lica u helikopteru moraju na sebi imati odijelo za preživljavanje.
- (b) Svi splavovi za spašavanje, koji se nose u helikopteru u skladu sa stavom CAT.IDE.H.300, moraju biti smješteni tako da se mogu upotrijebiti u morskim uvjetima, u kojim su bile ocijenjene karakteristike helikoptera povezane s prisilnim slijetanju na vodu, plutanjem i uravnoteženjem, kako bi se ispunili zahtjevi u pogledu prisilnog slijetanja na vodu za certificiranje.
- (c) Helikopteri moraju biti opremljeni sistemom za osvjetljenje u hitnim slučajevima koji ima nezavisno napajanje energijom, za obezbjeđivanje izvora opšteg osvjetljenja kabine i za olakšavanja evakuacije helikoptera.
- (d) Svi izlazi za hitne slučajeve, uključujući izlaze za hitne slučajeve za posadu, kao i sredstva za njihovo otvaranje, moraju biti uočljivo označeni za vođenje lica u helikopteru koja upotrebljavaju izlaze pri dnevnom svjetlu ili u mraku. Ove oznake su konstruirane tako da ostaju vidljive ako se helikopter prevrne i kabina potopi.
- (e) Sva vrata koja se ne mogu izbaciti a koja su projektovana kao izlaz za nuždu u slučaju prisilnog slijetanja na vodu, moraju imati napravu za njihovo zadržavanje u otvorenom položaju do maksimuma koji se zahtijeva pri ocjenjivanju za prisilno slijetanje na vodu i plutanje, tako da ne ometaju izlaženje ljudi iz helikoptera u svim uvjetima na moru.
- (f) Sva vrata, prozori ili drugi otvori u putničkoj kabini, koji su ocijenjeni kao odgovarajući za potrebe podvodnog spašavanja, moraju biti opremljeni tako da se lako upotrebljavaju u hitnim slučajevima.

- (g) Prsluci za spašavanje se moraju stalno nositi, osim ako putnik ili član posade ima na sebi integrisano odijelo za preživljavanje koje ispunjava grupni zahtjev za odijelo za preživljavanje i za prsluk za spašavanje.

CAT.IDE.H.315 Helikopteri certificovani za operacije na vodi – razna oprema

Helikopteri certificovani za operacije na vodi moraju biti opremljeni:

- (a) sidrom i drugom opremom potrebnom za omogućavanje privezivanja, sidrenja ili manevrisanja helikoptera na vodi, koji su primjereni njegovoj veličini, težini i karakteristikama u vezi s njegovim upravljanjem; i
- (b) opremom za davanje zvučnih signala koji su propisani u međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, kada je to primjereno.

CAT.IDE.H.320 Svi helikopteri na letovima iznad vode – prisilno slijetanje na vodu

- (a) Helikopteri moraju biti konstruisani za slijetanje na vodu ili certificovani za prisilno slijetanje na vodu, u skladu sa relevantnim propisima o plovidbenosti, kada se upotrebljavaju za operacije klase performanse 1 ili 2 za letove iznad vode u neprijateljskom okruženju na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu dužem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini.
- (b) Helikopteri moraju biti konstruisani za slijetanje na vodu ili certificovani za prisilno slijetanje na vodu u skladu sa relevantnim propisima o plovidbenosti, ili moraju imati opremu za plutanje za hitne slučajeve kada se njima obavljaju operacije u:
 1. u klasi performanse 1 ili 2 na letovima iznad vode u okruženju koje nije opasno, na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu dužem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini;
 2. u klasi performanse 2, kada polijeću ili slijeću iznad vode, osim u slučaju operacija helikopterske hitne medicinske pomoći (HEMS) kada se radi minimiziranja izloženosti, slijetanje ili polijetanje na operativnoj površini HEMS-a smještenoj u gusto naseljenom području, obavlja iznad vode;
 3. u klasi performanse 3 na letovima iznad vode na udaljenosti od kopna koja je veća od sigurne udaljenosti za prisilno slijetanje.

CAT.IDE.H.325 Slušalice

Kada god se zahtijeva radio-komunikacijski i/ili radio-navigacijski sistem, helikopteri moraju biti opremljeni slušalicama s ugrađenim mikrofonom ili sličnim uređajem i tipkom za aktiviranje predajnika na komandama leta, za svakog zahtijevanog pilota i/ili člana posade na njihovim dodijeljenim radnim mjestima.

CAT.IDE.H.330 Radio-komunikacijska oprema

- (a) Helikopteri moraju biti opremljeni radio-komunikacijskom opremom koja se zahtijeva u skladu sa primjenjivim zahtjevima u pogledu zračnog prostora.
- (b) Radio-komunikacijska oprema mora imati mogućnost komunikacije na zrakoplovnoj frekvenciji za nuždu 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Ploča za izbor zvuka

Helikopteri, kojim se leti prema IFR-u, moraju biti opremljeni pločom za izbor zvuka, koja se može upotrebljavati s mjesta svakog zahtijevanog člana letačke posade.

CAT.IDE.H.340 Radio-oprema za operacije prema VFR-u na rutama na kojim se navigacija obavlja prema vizuelnim orijentirima

Helikopteri, kojim se leti prema VFR-u na rutama na kojim se navigacija može obavljati prema vizuelnim orijentirima, moraju biti opremljeni radio-komunikacijskom opremom, koja u uobičajenim uvjetima širenja radio-talasa mora omogućavati sljedeće:

- (a) komunikaciju s odgovarajućim zemaljskim stanicama;
- (b) komunikaciju s odgovarajućim ATC stanicama s bilo koje tačke u kontroliranom zračnom prostoru unutar kojeg se namjerava letjeti; i
- (c) primanje meteoroloških informacija.

CAT.IDE.H.345 Komunikacijska i navigacijska oprema za operacije prema IFR-u ili prema VFR-u na rutama na kojim se navigacija ne obavlja prema vizuelnim orijentirima

- (a) Helikopteri, kojim se leti prema IFR-u ili prema VFR-u na rutama na kojim se navigacija ne može obavljati prema vizuelnim orijentirima, moraju biti opremljeni radio-komunikacijskom i navigacijskom opremom, u skladu sa primjenjivim zahtjevima u pogledu zračnog prostora.
- (b) Radio-komunikacijska oprema uključuje najmanje dva nezavisna radio-komunikacijska sistema, koji su u uobičajenim operativnim uvjetima potrebni za komunikaciju s odgovarajućom zemaljskom stanicom s bilo koje tačke na ruti, uključujući odstupanja s rute.
- (c) Helikopteri moraju imati dovoljnu navigacionu opremu kako bi se osiguralo da, u slučaju kvara jednog elementa opreme u bilo kojoj fazi leta, preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju, u skladu sa planom leta.
- (d) Helikopteri, koji se upotrebljavaju za letove u kojim se planira slijetanje u IMC-u, moraju biti opremljeni odgovarajućom opremom koja omogućava vođenje do tačke od koje se može izvesti vizuelno slijetanje za svaki aerodrom na koji je planirano slijetanje u IMC-u i za bilo koji određeni alternativni aerodrom.
- (e) Za PBN operacije zrakoplov mora ispuniti zahtjeve certifikacione plovidbenosti za odgovarajuće specifikacije navigacije.

CAT.IDE.A.350 Transponder

Helikopteri moraju biti opremljeni sekundarnim nadzornim radarom za izvještavanje o barometarskoj visini (SSR) i bilo kojom drugom mogućnošću SSR transpondera koja se zahtijeva za rutu kojom se leti.

ODJELJAK 3.

Jedrilice

CAT.IDE.S.100 Instrumenti i oprema – uopšteno

- (a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim pododjeljkom odobravaju se u skladu sa Pravilnikom o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ("Službeni glasnik BiH", broj 44/14) ako:
 - 1. ih upotrebljava letачka posada za upravljanje putanjom leta;
 - 2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz CAT.IDE.S.140;
 - 3. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz CAT.IDE.S.145; ili
 - 4. su ugrađeni u jedrilicu.
- (b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim poddjelom, nije potrebno odobriti kao opremu:
 - 1. ručna prijenosna svjetiljka;
 - 2. tačni mjerač vremena; i
 - 3. oprema za preživljavanje i signalizaciju.

(c) Instrumenti i oprema koji se ne zahtijevaju ovim poddjelom, te sva druga oprema koja se ne zahtijeva drugim primjenjivim prilozima, ali se nosi na zrakoplovu, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:

- 1. informacije koje se dostavljaju tim instrumentima, opremom ili dodatnom opremom, letачka posada ne upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10); i
- 2. instrumenti i oprema ne utiču na plovidbenost zrakoplova, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.
- (d) Instrumenti i oprema spremni su za upotrebu ili su dostupni s mjesta na kom sjedi član letачke posade koji ih treba upotrebljavati.
- (e) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu upotrebu.

CAT.IDE.S.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako bilo koji instrumenti, elementi opreme ili funkcije jedrilice, koji se zahtijevaju za predviđeni let, nisu ispravni ili nedostaju, osim ako se jedrilicom ne upravlja u skladu sa listom minimalne opreme.

CAT.IDE.S.110 Operacije prema pravilima VFR-a – instrumenti za letenje i navigaciju

- (a) Jedrilice, kojim se upravlja prema pravilima VFR-a tokom dana, opremljene su uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 - 1. magnetnog smjera, u slučaju jedrilica s pomoćnim motorom;
 - 2. vremena u satima, minutama i sekundama;
 - 3. visine pritiska, i
 - 4. naznačene brzine.
- (b) Jedrilice kojim se upravlja u uvjetima kada jedrilicu nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz tačke (a) opremljeni su i uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 - 1. vertikalne brzine;
 - 2. položaja ili skretanja i klizanja; i
 - 3. magnetnog smjera.

CAT.IDE.S.115 Letovi u oblacima – instrumenti za letenje i navigaciju

Jedrilice namijenjene letovima u oblacima opremljene su uređajem za mjerenje i prikazivanje:

- (a) magnetnog smjera;
- (b) vremena u satima, minutama i sekundama;
- (c) visine pritiska,
- (d) naznačene brzine;
- (e) vertikalne brzine; i
- (f) položaja ili skretanja i klizanja.

CAT.IDE.S.120 Sjedišta i sistem vezivanja

- (a) Jedrilice su opremljene:
 - 1. sjedištem za svaku ukrcanu osobu; i
 - 2. sigurnosnim pojasom sa sistemom vezivanja gornjeg dijela trupa za svako sjedište, u skladu sa priručnikom o letenju zrakoplova (AFM).
- (b) Sigurnosni pojas sa sistemom za zadržavanje gornjeg dijela trupa koji ima jednu tačku za otpočinjanje.

CAT.IDE.S.125 Dodatni kisik

Jedrilice namijenjene letovima na visinama pritiska iznad 10 000 ft opremljene su uređajem za pohranjivanje i raspodjelu kisika i nose dovoljno kisika za disanje za snabdijevanje:

- (a) članova posade za svaki period duži od 30 minuta ako će visina pritiska biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i

- (b) svih članova posade i putnika za svaki period u kom će visina pritiska biti iznad 13 000 ft.

CAT.IDE.S.130 Let iznad vode

Vođa zrakoplova jedrilice, namijenjene letovima iznad vode, utvrđuje rizike za preživljavanje lica iz jedrilice u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovu čega odlučuje o prijevozu:

- (a) prsluka za spašavanje ili istovjetnog posebnog uređaja za plutanje za sva lica u jedrilici koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedišta lica za čiju su upotrebu predviđeni;
- (b) odašiljača signala s mjesta nesreće (ELT) ili ličnog lokacijskog uređaja (PLB) koji na sebi ima član posade ili putnik i koji mora moći odašiljati signale istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz; i
- (c) opreme za davanje signala za pomoć pri izvođenju leta:
1. iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan udaljenosti za jedrenje; ili
 2. gdje je uzletna ili prilazna putanja smještena iznad vode, tako da bi se u slučaju nesreće moralo prisilno sletjeti na vodu.

CAT.IDE.S.135 Oprema za preživljavanje

Jedrilice namijenjene letovima iznad područja na kojim bi potraga i spašavanje bili posebno teški, opremljeni su signalnim uređajima i opremom za spašavanje primjerenom području koje je potrebno preletjeti.

CAT.IDE.S.140 Oprema za radio-komunikaciju

- (a) Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kom lete, jedrilice su opremljene opremom za radio-komunikaciju, pomoću koje se mora moći izvoditi dvosmjerna komunikacija s aeronautičkim stanicama ili na frekvencijama koje su u skladu sa zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Opremom za radio-komunikaciju, ako se zahtijeva tačkom (a), omogućava se komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.

CAT.IDE.S.145 Navigacijska oprema

Jedrilice su opremljene svom navigacijskom opremom potrebnom za rad u skladu sa:

- (a) planom leta (ATS), po potrebi; i
- (b) primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.

CAT.IDE.S.150 Transponder

Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kom lete, jedrilice su opremljene transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa svim zahtijevanim mogućnostima.

ODJELJAK 4

Baloni

CAT.IDE.B.100 Instrumenti i oprema – uopšteno

- (a) Instrumenti i oprema, koji se zahtijevaju ovim pododjeljkom, odobravaju se u skladu sa Pravilnikom o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ("Službeni glasnik BiH", broj 44/14) ako:
1. ih upotrebljava letačka posada za utvrđivanje putanje leta;
 2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz CAT.IDE.B.155; ili
 3. su ugrađeni u balon.
- (b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim poddijelom, nije potrebno odobriti kao opremu:
1. ručna prijenosna svjetiljka;
 2. tačni mjerač vremena;

3. pribor za prvu pomoć;
 4. oprema za preživljavanje i signalizaciju;
 5. alternativni izvori paljenja;
 6. vatrogasni pokrivač ili vatrootporni zaklopac;
 7. uže za bacanje; i
 8. nož.
- (c) Instrumenti i oprema koji se ne zahtijevaju ovim poddijelom, te sva druga oprema koja se ne zahtijeva drugim primjenjivim prilozima, ali se nosi na zrakoplovu, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:
1. informacije koje se dostavljaju tim instrumentima, opremom ili dodatnom opremom, letačka posada ne upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10); i
 2. instrumenti i oprema ne utiču na plovidbenost balona, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.
- (d) Instrumenti i oprema spremni su za upotrebu ili su dostupni s mjesta na kom sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.
- (e) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu upotrebu.

CAT.IDE.B.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako bilo koji instrumenti, elementi opreme ili funkcije balona, koji se zahtijevaju za predviđeni let, nisu ispravni, osim ako se balonom ne upravlja u skladu sa listom minimalne opreme:

CAT.IDE.B.110 Operativna svjetla

Baloni koji lete noću opremljeni su:

- (a) svjetlima za izbjegavanje sudara;
- (b) sredstvima za primjereno osvijetljenje svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad balona; i
- (c) ručnom prijenosnom svjetiljkom.

CAT.IDE.B.115 Operacije prema pravilima VFR-a – instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Baloni, kojim se upravlja po pravilima VFR-a, moraju biti opremljeni:

- (a) uređajem za prikazivanje smjera zanosu; i
- (b) spravama za mjerenje i prikazivanje:
1. vremena u satima, minutama i sekundama;
 2. vertikalne brzine ako se zahtijeva u skladu sa priručnikom o letenju zrakoplova (AFM);
 3. visine pritiska ako se zahtijeva u skladu sa priručnikom o letenju zrakoplova, zahtjevima za zračni prostor ili ako se visina treba nadzirati radi upotrebe kisika. i
 4. osim kod balona uzgonjenih gasom, pritisak svakog dovoda gasa za izgaranje.

CAT.IDE.B.120 Sistemi za vezivanje

Baloni sa posebnim spremnikom za vodu zrakoplova trebaju biti opremljeni sistemom za vezivanje za vodu zrakoplova.

CAT.IDE.B.125 Pribor za prvu pomoć

- (a) baloni moraju biti opremljeni priborom za prvu pomoć.
- (b) Dodatan pribor za prvu pomoć nalazi se u pomoćnom vozilu.
- (c) Pribor za prvu pomoć:
1. lako je dostupan za upotrebu; i
 2. dopunjuje se.

CAT.IDE.B.130 Dodatni kisik

Baloni, namijenjeni letovima na visinama pritiska iznad 10 000 ft, opremljeni su uređajem za pohranjivanje i raspodjelu kisika i nose dovoljno kisika za disanje za snabdijevanje:

- (a) članova posade za svaki period duži od 30 minuta ako će visina pritiska biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i
- (b) svih članova posade i putnika za svaki period u kom će visina pritiska biti iznad 13 000 ft.

CAT.IDE.B.135 Ručni aparati za gašenje požara

Baloni su opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara ako se to zahtijeva primjenjivijim certifikacionim zahtjevima.

CAT.IDE.B.140 Let iznad vode

Vođa zrakoplova – balona, namijenjenog letovima iznad vode, utvrđuje rizike za preživljavanje lica iz balona u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovu čega odlučuje o prijevozu:

- (a) prsluka za spašavanje ili istovjetnog posebnog uređaja za plutanje za sva lica u balonu mlađa od 24 mjeseca, koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa mjesta lica za čiju su upotrebu predviđeni;
- (b) odašiljača signala s mjesta nesreće (ELT) ili ličnog lokacijskog uređaja (PLB) koji na sebi ima član posade ili putnik i koji mora moći odašiljati signale istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz; i
- (c) opreme za davanje signala za pomoć.

CAT.IDE.B.145 Oprema za preživljavanje

Baloni, namijenjeni letovima iznad područja na kojim bi potraga i spašavanje bili posebno teški, opremljeni su signalnim uređajima i opremom za spašavanje primjerenom području koje je potrebno preletjeti.

CAT.IDE.B.150 Razna oprema

- (a) Baloni su opremljeni zaštitnim rukavicama za sve članove posade.
- (b) Baloni uzgonjeni vrućim zrakom i miješani baloni opremljeni su:
 - 1. alternativnim izvorom paljenja;
 - 2. uređajem za mjerenje i prikazivanje količine goriva;
 - 3. vatrogasnim pokrivačem ili vatrootpornim zaklopcem; i
 - 4. užetom za bacanje najmanje dužine od 25 m.
- (c) Baloni uzgonjeni gasom opremljeni su:
 - 1. nožem; i
 - 2. užetom za bacanje najmanje dužine od 20 m izrađenog od prirodnih vlakana ili elektrostatički provodljivog materijala.

CAT.IDE.B.155 Oprema za radio-komunikaciju

- (a) Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kom lete, baloni su opremljeni opremom za radio-komunikaciju, pomoću koje se mora moći izvoditi dvosmjerna komunikacija s aeronautičkim stanicama ili na frekvencijama koje su u skladu sa zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Opremom za radio-komunikaciju, ako se zahtijeva tačkom (a), omogućava se komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.

CAT.IDE.B.160 Transponder

Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kom lete, baloni su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa svim zahtijevanim mogućnostima.

PRILOG V**POSEBNA ODOBRENJA****[DIO-SPA]****PODDIO A****OPŠTI ZAHTJEVI****SPA.GEN.100 Nadležni organ**

- (a) Nadležni organ za izdavanje posebnog odobrenja:
 - 1. za komercijalnog operatora, organ države članice u kojoj operator ima glavno mjesto poslovanja;
 - 2. za nekomercijalnog operatora, organ države u kojoj je operator osnovan ili ima stalno boravište.
- (b) Bez obzira na tačku (a) podtačku 2, primjenjivi uvjeti iz ovog Priloga za odobrenje sljedećih operacija ne primjenjuju se na nekomercijalnog operatora koji upravlja zrakoplovom registriranim u trećoj zemlji ako je država registracije treća zemlja koja je izdala ta odobrenja:
 - 1. navigacija zasnovana na performansama (PBN);
 - 2. specifikacije za minimalne navigacijske mogućnosti (MNPS);
 - 3. minimum smanjenog vertikalnog razdvajanja zračnog prostora (RVSM).

SPA.GEN.105 Zahtjev za posebno odobrenje

- (a) Operator, koji podnosi zahtjev za prvobitno izdavanje posebnog odobrenja, dostavlja nadležnom organu dokumentaciju koja se zahtijeva u odgovarajućem poddjelu, zajedno sa sljedećim informacijama:
 - 1. ime, adresa i adresa za dostavu poštanskih pošiljki podnosioca zahtjeva;
 - 2. opis predviđene operacije.
- (b) Operator dostavlja nadležnom organu sljedeće dokaze:
 - 1. dokaz o usklađenosti sa zahtjevima odgovarajućeg poddjela;
 - 2. dokaz da su u obzir uzeti odgovarajući elementi određeni u obaveznom dijelu podataka o operativnoj podobnosti utvrđenih u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ("Službeni glasnik BiH", broj 18/15).
- (c) Operator čuva evidencije koje se odnose na tačke (a) i (b) najmanje tokom trajanja operacije za koju se zahtijeva posebno odobrenje, ili, prema potrebi, u skladu sa Prilogom III (dio-ORO).

SPA.GEN.110 Povlastice operatora koji ima posebno odobrenje

Raspon aktivnosti za čije obavljanje operator ima odobrenje dokumentuje se i navodi:

- (a) za operatore koji imaju certifikat zračnog prometa (AOC) u operativnim specifikacijama AOC -a.
- (b) za ostale operatore u spisku posebnih odobrenja.

SPA.GEN.115 Promjene posebnog odobrenja

Kada promjene utiču na uvjete posebnog odobrenja, operator mora nadležnom organu dostaviti relevantnu dokumentaciju i dobiti prethodno odobrenje za operaciju.

SPA.GEN.120 Trajna valjanost posebnog odobrenja

Posebna odobrenja izdaju se na neograničeni rok i ostaju valjana dok operator ispunjava zahtjeve povezane s posebnim odobrenjem i poštuje odgovarajuće elemente definirane u obaveznom dijelu podataka o operativnoj podobnosti utvrđenih u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija ("Službeni glasnik BiH", broj 18/15).

PODDIO B
OPERACIJE PRI KOJIM SE KORISTI NAVIGACIJA
ZASNOVANA NA PERFORMANSAMA (PBN)
SPA.PBN.100 PBN Operacije

- a) Odobrenje je potrebno za svaku od sljedećih PBN specifikacija:
 - 1) RNP AR APCH
 - 2) RNP 0.3 za operacije helikopterom
- b) Odobrenjem za RNP AR APCN operacije dopuštene su operacije u skladu sa javnim postupcima instrumentalnog prilaza koje ispunjavaju primjenjive ICAO kriterije za projektovanje postupaka.
- c) Posebno odobrenje za određeni postupak RNP AR APCN i RNP 0.3 zahtijeva se za privatne instrumentalne postupke prilaza ili za bilo koji javni postupak instrumentalnog prilaza koji ne ispunjava primjenjive ICAO kriterijume za projektovanje postupaka ili ako je tako zahtijevano u Zborniku zrakoplovnih podataka (AIR) ili od strane nadležnog organa.

SPA.PBN.105 Operativno odobrenje za PBN

Kako od nadležnog tijela dobio posebno odobrenje za PBN, operator dostavlja dokaze da:

- a) relevantno odobrenja plovidbenosti, koji je odgovara-jući za predviđenu PBN operaciju, navedeno je u AFM ili u drugom dokumentu koji je odobren od strane certifikacijskog nadležnog tijela kao dio procjene plovidbenosti ili je zasnovano na takvom odobrenju;
- b) uspostavljen je program za osposobljavanje letačkog osoblja i odgovarajućeg osoblja uključenog u pripremu leta;
- c) izvršena je ocjena sigurnosti;
- d) uspostavljeni su operativni postupci, navodeći:
 - 1) opremu koja se mora nalaziti u zrakoplovu, uključujući njihove operativna ograničenja i odgovarajuće unose u listu minimalne opreme (MEL),
 - 2) sastav, kvalifikacije i iskustvo letačkog osoblja,
 - 3) postupke u uobičajenim, neuobičajenim i neizvjesnim situacijama, i
 - 4) upravljanje elektronskim navigacijskim podacima.
- e) lista događaja o kojima treba podnijeti izvještaj je navedena;
- f) upravljanje programom nadzora RNP je uspostavljen za RNP AR APCN operacije, ako je primjenjivo.

PODDIO C
OPERACIJE SA SPECIFICIRANOM MINIMALNOM
NAVIGACIJSKOM PERFORMANSOM (MNPS)
SPA.MNPS.100 MNPS Operacije

Zrakoplovom se mogu obavljati operacije u određenom zračnom prostoru u kom se primjenjuju specifikacije minimalne navigacijske performanse (MNPS), u skladu sa regionalnim dopunskim postupcima, kada su uspostavljene specifikacije minimalne navigacijske performanse samo ako je operator dobio odobrenje nadležnog organa za obavljanje takvih operacija.

SPA.MNPS.105 Operativno odobrenje za MNPS

Kako bi od nadležnog organa dobio operativno odobrenje za MNPS, operator dostavlja dokaze:

- (a) da navigacijska oprema ispunjava zahtjeve u pogledu performanse;
- (b) da su navigacijski zasloni, indikatori i komande vidljivi i upravljivi za bilo kog pilota kada sjedi na svom radnom mjestu;
- (c) da je uspostavljen program osposobljavanja za članove letačke posade koji su uključeni u obavljanje tih operacija;
- (d) da su uspostavljeni operativni postupci, navodeći:

1. opremu koja se mora nositi u zrakoplovu, uključujući njena operativna ograničenja i odgovarajuće unose u LMO-u;
2. sastav letačke posade i zahtjeve u pogledu njihovog iskustva;
3. uobičajene postupke;
4. postupke u vanrednim situacijama, uključujući one koje je odredio nadležni organ odgovorno za dotični zračni prostor;
5. praćenje i prijavljivanje nezgoda.

PODDIO D
OPERACIJE U ZRAČNOM PROSTORU SA SMANJENIM
MINIMUMIMA VERTIKALNOG RAZDVAJANJA
(RVSM)

SPA.RVSM.100 RVSM Operacije

Zrakoplovom se mogu obavljati operacije u određenom zračnom prostoru u kom se između nivoa leta (FL) 290 i (FL) 410, uključivo, primjenjuje minimum vertikalnog razdvajanja od 300 m (1 000 ft) samo ako je operator dobio odobrenje nadležnog organa za obavljanje takvih operacija.

SPA.RVSM.105 Operativno odobrenje za RVSM

Kako bi od nadležnog organa dobio operativno odobrenje za RVSM, operator dostavlja dokaze:

- (a) da je dobio odgovarajuće odobrenje plovidbenosti za RVSM;
- (b) da su uspostavljeni postupci za praćenje i prijavljivanje grešaka pri održavanju visine;
- (c) da je uspostavljen program osposobljavanja za članove letačke posade koji su uključeni u obavljanje tih operacija;
- (d) da su uspostavljeni operativni postupci, navodeći:
 1. opremu koja se mora nositi u zrakoplovu, uključujući njena operativna ograničenja i odgovarajuće unose u LMO-u;
 2. sastav letačke posade i zahtjeve u pogledu njihovog iskustva;
 3. planiranje leta;
 4. postupke prije uzlijetanja;
 5. postupke prije ulaza u RVSM zračni prostor;
 6. postupke tokom leta;
 7. postupke poslije leta;
 8. prijavljivanje nezgoda;
 9. posebne regionalne operativne postupke.

SPA.RVSM.110 Zahtjevi u pogledu opreme za RVSM

Zrakoplov koji se upotrebljava za RVSM zračni prostor mora biti opremljen:

- (a) sa dva nezavisna sistema za mjerenje visine;
- (b) sistemom za upozoravanje na visinu.
- (c) automatskim sistemom za kontrolu visine;
- (d) transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa sistemom za javljanje podatka o visini, koji se može spojiti sa sistemom za mjerenje visine koji se koristi za kontrolu visine.

SPA.RVSM.115 Greške RVSM-a u vezi s održavanjem visine

- (a) Operator izvještava o evidentiranim ili saopštenim greškama u vezi s održavanjem visine, koje su uzrokovane kvarom opreme zrakoplova ili su operativne prirode, a koje su jednake ili veće od:
 1. ukupne vertikalne greške (TVE), koja je ± 90 m (± 300 ft);
 2. greške sistema za mjerenje visine (ASE), koja je ± 75 m (± 245 ft); i
 3. dodijeljenog odstupanja od visine (AAD), koje je ± 90 m (± 30 ft).

- (b) Izvještaji o ovakvim događajima šalju se nadležnom organu u roku od 72 sata. Izvještaji uključuju početnu analizu uzročnih činilaca i mjere koje su preduzete za sprječavanje ponavljanja događaja.
- (c) Kada evidentira grešku održavanja visine ili o njoj primi obavještenje, operator trenutno preduzima mjere za otklanjanje uvjeta koji su uzrokovali greške i podnosi izvještaj o daljim mjerama, ako nadležni organ to zahtijeva.

PODDIO E

OPERACIJE U UVJETIMA SMANJENE VIDLJIVOSTI (LVO)

SPA.LVO.100 Operacije pri smanjenoj vidljivosti

Operator može obavljati sljedeće operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO) samo ako ima odobrenje nadležnog organa:

- (a) operaciju uzlijetanja u uvjetima smanjene vidljivosti (LVTO);
- (b) operaciju kategorije niže od standardne kategorije I (LTS CAT I);
- (c) operaciju standardne kategorije II (CAT II);
- (d) operaciju kategorije koja nije standardna kategorija II (OTS CAT II);
- (e) operaciju standardne kategorije III (CAT III);
- (f) operaciju prilaza upotrebom sistem poboljšane vidljivosti (EVS) za koju se primjenjuje operativno odobrenje za smanjivanje minimalne vidljivosti duž poletno-sletne staze (RVR) za najviše jednu trećinu objavljenog RVR-a.

SPA.LVO.105 Odobrenje LVO-a

Kako bi dobio odobrenje nadležnog organa za LVO, operator mora dokazati usklađenost sa zahtjevima iz ovog poddjela.

SPA.LVO.110 Opšti operativni zahtjevi

- (a) Operator može obavljati operacije kategorije LTS CAT I samo:
 - 1. ako je svaki predmetni zrakoplov certifikovan za obavljanje operacija kategorije CAT II; i
 - 2. ako se prilaz obavlja:
 - i. s uključenim autopilotom do automatskog slijetanja, koji mora biti odobren za operacije kategorije CAT IIIA; ili
 - ii. upotrebom odobrenog sistema za navođenje pri slijetanju u visini glave (HUDLS) do najmanje 150 ft iznad praga.
- (b) Operator može obavljati operacije kategorija CAT II, OTS CAT II ili CAT III samo:
 - 1. ako je svaki predmetni zrakoplov certifikovan za operacije s visinom odluke (DH) ispod 200 ft, ili bez DH, i ako je opremljen u skladu sa primjenjivim zahtjevima u pogledu plovidbenosti;
 - 2. ako je uspostavljen i ako se održava sistem za snimanje uspješnog ili neuspješnog prilaženja i/ili automatskog slijetanja, radi praćenja cjelokupne sigurnosti operacije;
 - 3. ako je DH utvrđen pomoću radio-visinomjera;
 - 4. ako se letačka posada sastoji od najmanje dva pilota;
 - 5. ako se sve izrečene visine ispod 200 ft iznad elevacije praga aerodroma utvrđuju radio-visinomjerom.
- (c) Operator može obavljati operacije pristupa upotrebom EVS-a samo:
 - 1. ako je EVS certifikovan za namjene ovog poddjela i ako kombinuje slike infracrvenog senzora i informacije o letu na HUD-u;
 - 2. ako se za operacije s RVR-om ispod 550 m letačka posada sastoji od najmanje dva pilota;

- 3. ako se za operacije kategorije CAT I prirodni vizuelni orijentiri poletno-sletne staze postižu na najmanje 100 ft iznad elevacije praga aerodroma;
- 4. ako se za postupak prilaza s vertikalnim vođenjem (APV) i operacije nepreciznog prilaza (NPA), koje se obavljaju tehnikom CDFA, prirodni vizuelni orijentiri poletno-sletne staze postižu na najmanje 200 ft iznad elevacije praga aerodroma i ako su ispunjeni sljedeći zahtjevi:
 - i. prilaz se obavlja upotrebom odobrenog načina vertikalnog vođenja putanje leta;
 - ii. dio prilaza od preletišta završnog prilaženja (FAF) do praga poletno-sletne staze je ravan i razlika između smjera završnog prilaženja i centralne linije poletno-sletne staze nije veća od 2°;
 - iii. putanja završnog prilaženja je objavljena i nije veća od 3,7°;
 - iv. nisu premašene maksimalne komponente bočnog vjetra utvrđene tokom certifikacije EVS-a.

SPA.LVO.115 Zahtjevi u pogledu aerodroma

- (a) Operator ne može upotrebljavati aerodrom za LVO-e, ako je vidljivost ispod 800 m, osim:
 - 1. ako je aerodrom za takve operacije odobrila država u kojoj se aerodrom nalazi; i
 - 2. ako su uspostavljeni postupci smanjene vidljivosti (LVP).
- (b) Ako operator odabere aerodrom na kom se ne upotrebljava izraz LVP, mora se uvjeriti da postoje odgovarajući postupci koji ispunjavaju zahtjeve LVP-a na aerodromu. Ova situacija mora biti jasno navedena u operativnom priručniku ili priručniku o postupcima, uključujući smjernice za letačku posadu o tome kako će utvrditi da postoje odgovarajući postupci za LVP.

SPA.LVO.120 Osposobljavanje i kvalifikacije letačke posade

Operator osigurava da, prije obavljanja LVO-a:

- (a) svaki član letačke posade:
 - 1. ispunjava zahtjeve iz operativnog priručnika u pogledu osposobljavanja i provjera, uključujući osposobljavanje na simulatoru leta za osposobljavanje (FSTD) pri obavljanju operacija do graničnih vrijednosti RVR/VIS-a (vidljivost) i DH-a specifičnih za operaciju i tip zrakoplova;
 - 2. kvalificiran je u skladu sa standardima propisanim u operativnom priručniku;
- (b) osposobljavanje i provjeravanje se obavljaju u skladu sa detaljnim nastavnim planom.

SPA.LVO.125 Operativni postupci

- (a) Operator uspostavlja postupke i uputstva koji se upotrebljavaju za LVO-e. Ti su postupci i uputstva uključeni u operativni priručnik ili priručnik o postupcima i sadrže zadatke članova letačke posade tokom taksiranja, uzlijetanja, prilaženja, ravnjanja, slijetanja, zaustavljanja i neuspjelog prilaženja, prema potrebi.
- (b) Prije započinjanja LVO-a, glavni pilot/vođa zrakoplova mora se uvjeriti:
 - 1. da je status vizuelne i nevizuelne opreme dovoljan;
 - 2. da su na snazi odgovarajući LVP-i u skladu sa informacijama primljenim od službe operativnih usluga u zračnom prometu (ATS);
 - 3. da su članovi letačke posade pravilno kvalificirani.

SPA.LVO.130 Minimalna oprema

- (a) Operator uključuje minimalnu opremu, koja mora biti u ispravnom stanju na početku obavljanja LVO-a, u skladu sa

letačkim priručnikom zrakoplova (AFM) ili drugim odobrenim dokumentom u operativnom priručniku ili priručniku o postupcima, kako je primjenjivo.

(b) Glavni pilot/voda zrakoplova mora se uvjeriti da su status zrakoplova i relevantnih sistema u njemu odgovarajući za posebnu operaciju koju namjerava izvesti.

PODDIO F
OPERACIJE POVEĆANOG DOLETA S DVMOTORNIM AVIONIMA (ETOPS)
SPA.ETOPS.100 ETOPS

U operacijama komercijalnog zračnog prijevoza, dvomotor-nim avionima se obavljaju operacije izvan praga udaljenosti određene u skladu sa stavom CAT.OP.MPA.140, samo ako je nadležni organ operatoru izdao operativno odobrenje za ETOPS.

SPA.ETOPS.105 Operativno odobrenje za ETOPS

- Kako bi od nadležnog organa dobio operativno odobrenje za ETOPS, operator mora dostaviti dokaz:
- (a) da za kombinaciju aviona/motora ima odobrenje projekta tipa i pouzdanosti za ETOPS, za predviđenu operaciju;
 - (b) da je uspostavljen program osposobljavanja za članove letačke posade i drugo operativno osoblje uključeno u ove operacije i da su članovi letačke posade i drugo uključeno operativno osoblje primjereno kvalificirani za obavljanje predviđene operacije;
 - (c) da su organizacija i iskustvo operatora odgovarajući za podršku predviđene operacije;
 - (d) da su uspostavljeni operativni postupci.

SPA.ETOPS.110 Alternativni ETOPS aerodrom na ruti

- (a) Alternativni ETOPS aerodrom na ruti smatra se odgovarajućim ako je aerodrom u očekivano vrijeme upotrebe na raspolaganju i ako je opremljen potrebnim pomoćnim uslugama, kao što su operativne usluge u zračnom prometu (ATS), dovoljna rasvjeta, komunikacije, meteorološki izvještaji, navigacijska podrška i službe za hitne slučajeve i, ako ima na raspolaganju, najmanje jedan postupak instrumentalnog prilaženja.
- (b) Prije obavljanja ETOPS leta, operator osigurava da je dostupan odgovarajući alternativni ETOPS aerodrom na ruti, bilo unutar vremena preusmjeravanja koje je odobrio operator ili unutar vremena preusmjeravanja koje se zasniva na statusu upotrebljivosti aviona dobijenom na osnovu LMO-a, u zavisnosti od toga šta je kraće.
- (c) Operator navodi u operativnom planu leta i ATS planu leta bilo koji(-e) zahtijevani(-e) alternativni(-e) ETOPS aerodrom(-e) na ruti.

SPA.ETOPS.115 Minimumi za planiranje alternativnog ETOPS aerodroma na ruti

- (a) Operator bira aerodrom kao alternativni ETOPS aerodrom na ruti samo kada odgovarajući meteorološki izvještaji ili prognoze, ili bilo koja njihova kombinacija, pokazuju da će u periodu od predviđenog vremena slijetanja do jedan sat nakon najkasnijeg mogućeg vremena slijetanja, uvjeti biti na planiranim minimumima ili iznad planiranih minimuma izračunatih dodavanjem dodatnih ograničenja iz Tabele 1.
- (b) Operator mora u operativni priručnik uključiti metodu za određivanje operativnih minimuma na planiranom alternativnom ETOPS aerodromu na ruti.

Tabela 1.

Minimumi za planiranje alternativnog ETOPS aerodroma na ruti

Vrsta prilaženja	Minimumi za planiranje
Precizno prilaženje	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m (1)

Neprecizno prilaženje ili kružno prilaženje	MDA/H + 400 ft (1) RVR/VIS + 1 500 m
(1) VIS: vidljivost; MDA/H: minimalna apsolutna visina/visina poniranja.	

PODDIO G
PRIJEVOZ OPASNIH ROBA
SPA.DG.100 Prijevoz opasnog tereta

Osim kako je predviđeno u Prilogu IV (Dio CAT), Prilogu VI (Dio NCC), Prilogu VII (Dio NCO) i Prilogu VIII (Dio SPO), operator može obavljati zračni prijevoz opasnog tereta samo ako ima odobrenje nadležnog organa.

SPA.DG.105 Odobrenje za prijevoz opasnih roba

- Kako bi dobio odobrenje za prijevoz opasnih roba, operator mora, u skladu sa tehničkim uputstvima:
- (a) uspostaviti i održavati program osposobljavanja za svo uključeno osoblje i dokazati nadležnom organu da je sve osoblje odgovarajuće osposobljeno;
 - (b) uspostaviti operativne postupke, kako bi omogućio sigurno rukovanje opasnim robama u svim fazama zračnog prijevoza, koji sadrže informacije i uputstva o:
 - 1. politici operatora u pogledu prijevoza opasnih roba;
 - 2. zahtjevima za prihvatanje, rukovanje, utovar, smještaj i razdvajanje opasnih roba;
 - 3. mjerama koje se preduzimaju u slučaju nesreće ili nezgode zrakoplova kada se prevoze opasne robe;
 - 4. reakcijama u hitnim situacijama koje uključuju opasne robe;
 - 5. odstranjivanju bilo kog mogućeg onečišćenja;
 - 6. dužnostima svog uključenog osoblja, posebno u vezi sa zemaljskim opsluživanjem i opsluživanjem zrakoplova;
 - 7. pregledu radi otkrivanja oštećenja, curenja ili onečišćenja;
 - 8. obavještanju o nesrećama i nezgodama s opasnim robama.
- SPA.DG.110 Informacije i dokumentacija o opasnim robama**
- Operator mora, u skladu sa tehničkim uputstvima:
- (a) glavnom pilotu/vodi zrakoplova osigurati pisane informacije:
 - 1. o opasnim robama koje će se prevoziti u zrakoplovu;
 - 2. za upotrebu pri preduzimanju mjera u hitnim slučajevima tokom leta;
 - (b) koristiti kontrolnu listu provjere za prihvatanje;
 - (c) osigurati da je opasna roba praćena zahtijevanom prevoznom ispravom (ispravama) za opasnu robu, kako ju je izradilo lice koje daje opasnu robu za zračni prijevoz, osim kada se informacije koje se odnose na opasnu robu daju u elektronskom obliku;
 - (d) kada je prevozna isprava predata u pisanom obliku, osigurati da se kopija isprave zadrži na zemlji gdje će joj se moći pristupiti u razumnom periodu, dok roba ne stigne na konačno odredište;
 - (e) osigurati da se kopija informacija, datih glavnom pilotu/vodi zrakoplova, zadrži na zemlji, i da se toj kopiji ili informacijama, koje su u njoj sadržane, može trenutno pristupiti na aerodromima posljednjeg odlaska i sljedećeg planiranog dolaska do kraja leta na koji se informacije odnose;
 - (f) čuvati kontrolnu listu za prihvatanje, prevoznu ispravu i informacije date glavnom pilotu/vodi zrakoplova najmanje tri mjeseca nakon završetka leta;
 - (g) čuvati evidencije o osposobljavanju osoblja najmanje tri godine.

PODDIO H
HELIKOPTERSKE OPERACIJE UPOTREBOM SISTEMA
ZA NOĆNO GLEDANJE

SPA.NVIS.100 Operacije pomoću sistema za noćno gledanje (NVIS)

- (a) Helikopterima se mogu obavljati noćne operacije prema VFR-u upotrebom NVIS-a samo ako operator ima odobrenje nadležnog organa.
- (b) Za dobijanje odobrenja od nadležnog organa, operator mora:
 - 1. obavljati operacije u komercijalnom zračnom prijevozu (CAT) i imati CAT AOC u skladu sa Prilogom III (Dio ORO);
 - 2. dokazati nadležnom organu:
 - i. usklađenost s primjenjivim zahtjevima sadržanim u ovom poddjelu;
 - ii. uspješnu integraciju svih elemenata NVIS-a.

SPA.NVIS.110 Zahtjevi u pogledu opreme za NVIS operacije

- (a) Prije obavljanja NVIS operacija, za svaki helikopter i za svu povezanu opremu za NVIS mora biti izdato relevantno odobrenje plovidbenosti u skladu sa Pravilnikom o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ("Službeni glasnik BiH", broj 44/14).
- (b) Radio-visinomjer. Helikopter mora biti opremljen radio-visinomjerom koji može emitirati zvučno upozorenje na visini ispod unaprijed određene visine, te glasovno i vizuelno upozorenje na visini koju odabere pilot, koji se mogu trenutno prepoznati tokom svih faza NVIS leta.
- (c) Osvjetljenje zrakoplova kompatibilno sa NVIS-om. Za ublažavanje smanjenih perifernih vizuelnih pokazatelja i radi potrebe za poboljšanjem sagledavanja situacije, potrebno je osigurati sljedeće:
 - 1. reflektorsko osvjetljenje ploče s instrumentima koje je kompatibilno s NVIS-om, ako je instalirano, kojim se mogu osvijetliti svi bitni instrumenti za let;
 - 2. funkcionalna svjetla kompatibilna sa NVIS-om;
 - 3. prenosivu bljeskalicu kompatibilnu sa NVIS-om; i
 - 4. način otklanjanja ili gašenja unutrašnjih svjetala koja nisu kompatibilna s NVIS-om.
- (d) Dodatna oprema za NVIS. Potrebno je osigurati sljedeću dodatnu opremu za NVIS:
 - 1. rezervni ili sekundarni izvor energije za naočale za noćno gledanje (NVG);
 - 2. kacigu s odgovarajućim nastavom za NVG.
- (e) Svi zahtijevani NVG-i za NVIS let moraju pripadati istoj vrsti, generaciji i modelu.
- (f) Kontinuirana plovidbenost
 - 1. Postupci za kontinuiranu plovidbenost uključuju informacije potrebne za obavljanje tekućeg održavanja i inspekcija opreme za NVIS ugrađene u helikopter i obuhvataju najmanje sljedeće:
 - i. vjetrobropska stakla i prozirne plohe helikoptera;
 - ii. rasvjetu za NVIS;
 - iii. NVG-e; i
 - iv. bilo koju dodatnu opremu za podršku operacija NVIS.
 - 2. Bilo kakve naknadne izmjene ili održavanje zrakoplova moraju biti u skladu sa odobrenjem plovidbenosti NVIS-a.

SPA.NVIS.120 Operativni minimumi NVIS-a

- (a) Operacije se ne obavljaju ispod vremenskih minimuma VFR-a za vrstu noćnih operacija koje se obavljaju.

- (b) Operator određuje minimalnu visinu prelaza od koje se let može nastaviti prelazom na potpomognuti let/iz potpomognutog leta.

SPA.NVIS.130 Zahtjevi u pogledu posade za operacije NVIS

- (a) Izbor: Operator uspostavlja kriterijume za izbor članova posade za zadatke povezane s NVIS-om.
- (b) Iskustvo: Minimalno iskustvo za vođu zrakoplova ne smije biti manje od 20 sati noćnog leta helikopterom prema VFR-u u ulozi glavnog pilota/vođa zrakoplova prije započinjanja osposobljavanja.
- (c) Operativno osposobljavanje. Svi piloti moraju imati završeno operativno osposobljavanje u skladu sa postupcima NVIS-a sadržanim u operativnom priručniku.
- (d) Nedavno iskustvo. Svi piloti i članovi tehničke posade za NVIS, koji obavljaju operacije NVIS, moraju imati izvedena tri NVIS leta u posljednjih 90 dana. Nedavno iskustvo se može ponovo uspostaviti letom za vježbu u helikopteru ili na odobrenom simulatoru cijelog leta (FFS), koji uključuje elemente iz tačke (f) podtačke 1.
- (e) Sastav posade. Minimalna posada je najveća između posada navedenih:
 - 1. u letačkom priručniku zrakoplova (AFM);
 - 2. za osnovnu djelatnost; ili
 - 3. u operativnom odobrenju za operacije NVIS.
- (f) Osposobljavanje i provjeravanje posade
 - 1. Osposobljavanje i provjeravanje se obavlja u skladu sa detaljnim nastavnim planom koji je odobrio nadležni organ i koji je uključen u operativni priručnik.
 - 2. Članovi posade
 - i. Programima osposobljavanja posade: unapređuje se znanje o radnim uvjetima i opremi za NVIS; unapređuje se koordinacija posade; uključene su mjere za minimiziranje rizika povezanih s dolaženjem u uvjetima smanjene vidljivosti te s uobičajenim i hitnim postupcima NVIS-a.
 - ii. Mjere iz tačke (f) podtačke 2. alineje i, ocjenjuju se tokom:
 - (A) noćnih provjera stručnosti; i
 - (B) linijskih provjera.

SPA.NVIS.140 Informacije i dokumentacija

Operator osigurava da se, kao dio njegovog postupka analize i upravljanja rizikom, minimizuju rizici povezani s okruženjem NVIS-a, tako da se u operativnom priručniku navede: izbor, sastav i osposobljavanje posada; nivoi kriterija za opremu i otpremu; operativni postupci i minimumi, tako da su opisane uobičajene i moguće neuobičajene operacije i odgovarajuće ublažavanje.

PODDIO I

HELIKOPTERSKE OPERACIJE S VITLOM

SPA.HHO.100 Helikopterske operacije s vitlom (HHO)

- (a) Helikopteri se mogu upotrebljavati za potrebe CAT operacija s vitlom samo ako operator ima odobrenje nadležnog organa.
- (b) Za dobijanje takvog odobrenja od nadležnog organa, operator mora:
 - 1. obavljati operacije u komercijalnom zračnom prijevozu (CAT) i imati CAT AOC u skladu sa Prilogom III (Dio ORO);
 - 2. dokazati nadležnom organu usklađenost sa zahtjevima sadržanim u ovom poddjelu.

SPA.HHO.110 Zahtjevi u pogledu opreme za HHO

- (a) Za ugradnju sve helikopterske opreme za operacije s vitlom, uključujući svu radio-opremu u skladu sa stavom SPA.HHO.115 i sve naknadne izmjene, mora biti izdato

odobrenje plovidbenosti za predviđenu funkciju. Pomoćna oprema mora biti konstruirana i ispitana u skladu sa odgovarajućim standardom, kako to zahtijeva nadležni organ.

- (b) Uputstva za održavanje opreme i sistema HHO-a utvrđuje operator u saradnji s proizvođačem i one su uključene u program operatora za održavanje helikoptera, kako se zahtijeva Pravilnikom o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ("Službeni glasnik BiH", broj 44/14).

SPA.HHO.115 Komunikacija za HHO

Mora se uspostaviti dvosmjerna radio-komunikacija sa organizacijom za koju se obavlja HHO i, kada je to moguće, komunikacija sa zemaljskim osobljem na području HHO-a za:

- (a) dnevne i noćne operacije na moru;
- (b) noćne operacije na kopnu, osim za HHO na operativnoj površini helikopterske hitne medicinske pomoći (HEMS).

SPA.HHO.125 Zahtjevi u pogledu performanse za HHO

Osim za HHO na operativnoj površini HEMS-a, HHO mora imati mogućnost da, u slučaju otkaza kritičnog motora, s preostalim motorom (motorima) održi odgovarajuću snagu ne dovodeći u opasnosti osobu(-e)/teret obješene o vitlo, treće strane ili imovinu.

SPA.HHO.130 Zahtjevi u pogledu posade za HHO

- (a) Izbor: Operator uspostavlja kriterije za izbor članova letačke posade za zadatke povezane s HHO-om, uzimajući u obzir prethodno iskustvo.
- (b) Iskustvo: Minimalno iskustvo za vođu zrakoplova, koji obavlja HHO letove, ne smije biti manje od:
 - 1. Na moru:
 - i. 1 000 sati kao glavni pilot/vođa zrakoplova ili 1 000 sati kao kopilot u HHO-u, od čega 200 sati kao vođa zrakoplova pod nadzorom; i
 - ii. 50 ciklusa s vitlom izvedenih na moru, od čega 20 ciklusa izvedenih noću ako se obavljaju noćne operacije, pri čemu ciklus s vitlom znači jedan ciklus spuštanja i podizanja kuke vitla.
 - 2. Na kopnu:
 - i. 500 sati kao glavni pilot/vođa zrakoplova ili 500 sati kao kopilot u HHO-u, od čega 100 sati kao vođa zrakoplova pod nadzorom;
 - ii. 200 sati operativnog iskustva na helikopterima, stečenog u operativnim uvjetima sličnim predviđenoj operaciji; i
 - iii. 50 ciklusa s vitlom, od čega 20 ciklusa izvedenih noću ako se obavljaju noćne operacije.
- (c) Operativno osposobljavanje i iskustvo. Uspješno završeno osposobljavanje, u skladu sa postupcima HHO-a sadržanim u operativnom priručniku, i relevantno iskustvo u ulozi i u uvjetima u kojim se obavljaju HHO-i.
- (d) Nedavno iskustvo. Svi piloti i članovi posade HHO-a moraju imati u posljednjih 90 dana:
 - 1. pri obavljanju dnevnih operacija: bilo koju kombinaciju od tri dnevna ili noćna ciklusa s vitlom, od kojih svaki uključuje prelaz u lebdenje i iz lebdenja;
 - 2. pri obavljanju noćnih operacija: tri noćna ciklusa s vitlom, od kojih svaki uključuje prelaz u lebdenje i iz lebdenja.
- (e) Sastav posade. Minimalna posada za dnevne i noćne operacije mora biti navedena u operativnom priručniku. Minimalna posada zavisi od tipa helikoptera, vremenskih prilika, vrsti zadataka i, osim toga, za operacije na moru, o okruženju mjesta obavljanja HHO-a, stanju mora i kretanju

plavlina. U svakom slučaju, minimalna posada se sastoji najmanje od jednog pilota i jednog člana posade za HHO.

- (f) Osposobljavanje i provjeravanje posade
 - 1. Osposobljavanje i provjeravanje se obavljaju u skladu sa detaljnim nastavnim planom koji je odobrio nadležni organ i koji je uključen u operativni priručnik.
 - 2. Članovi posade:
 - i. Programima osposobljavanja posade: unapređuje se znanje o radnim uvjetima i opremi za HHO; unapređuje se koordinacija posade; uključene su mjere za minimiziranje rizika povezanih s uobičajenim i hitnim postupcima HHO-a i elektrostatičkim pražnjenjem.
 - ii. Mjere iz tačke (f) podtačke 2. alineje i ocjenjuju se tokom dnevnih provjera stručnosti u vizuelnim meteorološkim uvjetima (VMC) ili tokom noćnih provjera stručnosti u VMC-u ako operator obavlja noćne HHO-e.

SPA.HHO.135 Informiranje putnika HHO-a

Prije bilo kog leta ili niza letova u okviru HHO-a, putnicima HHO-a se moraju dati uputstva, te ih se mora upoznati s opasnostima od elektrostatičkog pražnjenja i s drugim aspektima HHO-a.

SPA.HHO.140 Informacije i dokumentacija

- (a) Operator osigurava da se, kao dio njegovog postupka analize i upravljanja rizikom, minimizuju rizici povezani s okruženjem HHO-a, tako da se u operativnom priručniku navede: izbor, sastav i osposobljavanje posada; nivoi kriterija za opremu i otpremu; operativni postupci i minimumi, tako da su opisane uobičajene i moguće neuobičajene operacije i odgovarajuće ublažavanje.
- (b) Relevantni izvodi iz operativnog priručnika stavljaju se na raspolaganje organizaciji za koju se obavlja HHO.

PODDIO J

OPERACIJE HELIKOPTERSKE HITNE MEDICINSKE POMOĆI

SPA.HEMS.100 Operacije helikopterske hitne medicinske pomoći (HEMS)

- (a) Helikopteri se mogu upotrebljavati za potrebe operacija HEMS-a samo ako operator ima odobrenje nadležnog organa.
- (b) Za dobijanje takvog odobrenja od nadležnog organa, operator mora:
 - 1. obavljati operacije u komercijalnom zračnom prijevozu (CAT) i imati CAT AOC u skladu sa Prilogom III (Dio ORO);
 - 2. dokazati nadležnom organu usklađenost sa zahtjevima sadržanim u ovom poddjelu.

SPA.HEMS.110 Zahtjevi u pogledu opreme za operacije HEMS-a

Ugradnja sve namjenske helikopterske medicinske opreme i bilo koje naknadne izmjene te, prema potrebi, njena upotreba, moraju biti odobreni u skladu sa Pravilnikom o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ("Službeni glasnik BiH", broj 44/14).

SPA.HEMS.115 Komunikacija

Osim zahtjeva iz odjeljka CAT.IDE.H, helikopteri kojim se obavljaju letovi za potrebe HEMS-a moraju imati komunikacijsku opremu s mogućnošću dvosmjerne komunikacije sa organizacijom za koju se obavlja HEMS i, kada je to moguće, za komunikaciju sa osobljem zemaljske hitne službe.

SPA.HERMS.120 Operativni minimumi HERMS-a

- (a) Letovi HERMS-a, koji se obavljaju u klasi performansi 1 i 2, moraju poštivati vremenske minimume iz Tabele 1. za otpremu i za fazu leta HERMS-a na ruti. U slučaju da se tokom faze leta na ruti vremenski uvjeti pogoršaju na vrijednosti ispod navedenih minimuma za bazu oblaka ili vidljivost, helikopteri, koji su certificirani samo za letove u uvjetima VMC-a, moraju napustiti let ili se vratiti u bazu. Helikopteri koji su opremljeni i certificirani za operacije u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC), mogu napustiti let, vratiti se u bazu ili u potpunosti preći na let koji se obavlja prema instrumentalnim pravilima letenja (IFR) pod uvjetom da je letačka posada za to primjereno kvalificirana.

Tabela 1.
Operativni minimumi za HERMS

2 PILOTA		1 PILOT	
DAN			
Baza oblaka	Vidljivost	Baza oblaka	Vidljivost
500 ft i više	Kako je određeno u primjenjivim minimumima VFR-a za zračni prostor	500 ft i više	Kako je određeno u primjenjivim minimumima VFR-a za zračni prostor
499 – 400 ft	1 000 m (1)	499 – 400 ft	2 000 m
399 – 300 ft	2 000 m	399 – 300 ft	3 000 m
NOĆ			
Baza oblaka	Vidljivost	Baza oblaka	Vidljivost
1 200 ft (2)	2 500 m	1 200 ft (2)	3 000 m

(1) U fazi na ruti, ako je kopno u vidnom dometu, vidljivost se može tokom kratkih perioda smanjiti do 800 m ako se helikopterom upravlja brzinom koja na odgovarajući način omogućava pravovremeno zapažanje bilo kakvih prepreka i izbjegavanje sudara.

(2) U fazi na ruti, tokom kratkih perioda, baza oblaka se može sniziti na 1 000 ft.

- (b) Vremenski minimumi za otpremu i za fazu leta HERMS-a na ruti koji se obavlja u klasi performanse 3 su: baza oblaka 600 ft i vidljivost 1 500 m. Ako je kopno u vidnom dometu, vidljivost se može tokom kratkih perioda smanjiti do 800 m ako se helikopterom upravlja brzinom koja na odgovarajući način omogućava pravovremeno zapažanje bilo kakvih prepreka i izbjegavanje sudara.

SPA.HERMS.125 Zahtjevi u pogledu performanse za operacije HERMS-a

- (a) Operacije klase performanse 3 ne smiju se obavljati iznad opasne okoline.
- (b) Uzlijetanje i slijetanje
- Helikopterima, kojim se obavljaju operacije na područje završnog prilaza i polijetanja (FATO) ili s FATO-a u okviru bolnice koja je smještena u gusto naseljenom neprijateljskom okruženju i koja se upotrebljava kao operativna baza za HERMS, moraju se obavljati operacije u skladu sa zahtjevima za klasu performanse 1.
 - Helikopterima, kojim se obavljaju operacije na FATO ili s FATO-a koji je smješten u gusto naseljenom neprijateljskom okruženju i nije operativna baza za HERMS, moraju se obavljati operacije u skladu sa zahtjevima za klasu performanse 1, osim ako operator ima odobrenje u skladu sa stavom CAT.POL.H.225.
 - Helikopterima, kojim se obavljaju operacije na ili s operativne površine za HERMS smještene u neprijateljskom okruženju, moraju se obavljati operacije u skladu sa zahtjevima za klasu performanse 2 i oni se izuzimaju od zahtjeva za odobrenje iz stava CAT.POL.H.305 tačke (a) pod uvjetom da je dokazana

usklađenost sa stavom CAT.POL.H.305 tačkom (b) podtačkom 2. i tačkom (b) podtačkom 3.

4. Operativna površina za HERMS mora biti dovoljno velika kako bi se osigurala odgovarajuća udaljenost od svih prepreka. Za noćne operacije, operativna površina mora biti osvijetljena, kako bi se omogućilo prepoznavanje same operativne površine i bilo kakvih prepreka.

SPA.HERMS.130 Zahtjevi u pogledu posade

- (a) Izbor: Operator uspostavlja kriterije za izbor članova letačke posade za zadatke povezane s HERMS-om, uzimajući u obzir prethodno iskustvo.
- (b) Iskustvo: Minimalno iskustvo za vođu zrakoplova koji obavlja letove HERMS-a ne smije biti manje od:
- ili:
 - 1 000 sati kao glavni pilot/vođa zrakoplova, od čega 500 sati kao glavni pilot/vođa zrakoplova; ili
 - 1 000 sati kao kopilot u operacijama HERMS-a, od čega 500 sati kao vođa zrakoplova pod nadzorom i 100 sati kao glavni pilot/vođa zrakoplova;
 - 500 sati operativnog iskustva na helikopterima, stečenog u operativnim uvjetima sličnim predviđenoj operaciji; i
 - za pilote koji obavljaju noćne operacije, 20 sati VMC-a tokom noći kao glavni pilot/vođa zrakoplova.
- (c) Operativno osposobljavanje. Uspješno završeno operativno osposobljavanje u skladu sa postupcima HERMS-a sadržanim u operativnom priručniku.
- (d) Nedavno iskustvo. Svi piloti koji obavljaju operacije HERMS-a, moraju imati u posljednjih šest mjeseci obavljeno najmanje 30 minuta letenja isključivo pomoću instrumenata u helikopteru ili na FSTD-u.
- (e) Sastav posade
- Dnevni let. Minimalna posada za dnevne operacije sastoji se od jednog pilota i jednog člana tehničke posade HERMS-a.
 - Taj se broj može smanjiti na samo jednog pilota:
 - kada se na operativnoj površini HERMS-a od vođa zrakoplova zahtijeva da donese dodatni medicinski materijal. U takvom slučaju, član tehničke posade HERMS-a može ostati, kako bi pružio pomoć bolesnim ili povrijeđenim licima dok vođa zrakoplova obavlja ovaj let;
 - kada nakon dolaska na operativnu površinu HERMS-a, postavljanje nosila onemogućava članu tehničke posade HERMS-a da zauzme prednje sjedište; ili
 - kada je tokom leta putniku medicinske struke potrebna pomoć člana tehničke posade HERMS-a.
 - U slučaju iz alineje i, primjenjuju se operativni minimumi koji su određeni primjenjivim zahtjevima za zračni prostor; ne primjenjuju se operativni minimumi za HERMS sadržani u Tabeli 1. iz stava SPA.HERMS.120.
 - Vođa zrakoplova može sletjeti na operativnu površinu HERMS-a bez člana tehničke posade, koji mu pomaže s prednjeg sjedišta, samo u slučaju opisanom u alineji i. podtački (A).
 - Noćni let. Minimalna posada tokom noći sastoji se od:
 - dva pilota; ili

- ii. jednog pilota i jednog člana tehničke posade HEMS-a u određenim geografskim područjima koje je operator odredio u operativnom priručniku, uzimajući u obzir sljedeće:
 - (A) odgovarajuće orijentire na tlu;
 - (B) sistem za praćenje leta tokom misije HEMS-a;
 - (C) pouzdanost opreme za izvještavanje o vremenu;
 - (D) listu minimalne opreme za HEMS;
 - (E) kontinuitet koncepcije posade;
 - (F) minimalnu kvalifikaciju posade, početno i periodično osposobljavanje;
 - (G) operativne postupke, uključujući koordinaciju posade;
 - (H) vremenske minimume; i
 - (I) dodatne aspekte radi posebnih lokalnih uvjeta.
- (f) Osposobljavanje i provjeravanje posade
 - 1. Osposobljavanje i provjeravanje obavljaju se u skladu sa detaljnim nastavnim planom koji je odobrio nadležni organ i koji je uključen u operativni priručnik.
 - 2. Članovi posade
 - i. Programima osposobljavanja posade: unapređuje se znanje o radnim uvjetima i opremi za HEMS; unapređuje se koordinacija posade; uključene su mjere za minimiziranje rizika povezanih s prelazom u uvjetima smanjene vidljivosti na ruti, izborom operativne površine HEMS-a i profila prilaženje i odlaska.
 - ii. Mjere iz tačke (f) podtačke 2. alineje i, ocjenjuju se tokom:
 - (A) dnevnih provjera stručnosti u VMC-u ili tokom noćnih provjera stručnosti u VMC-u ako operator obavlja noćne operacije HEMS-a; i
 - (B) linijskih provjera.

SPA.HEMS.135 Informiranje putnika medicinske struke i drugog osoblja HEMS-a

- (a) Putnik medicinske struke. Prije bilo kog leta ili niza letova u okviru HEMS-a, putnicima medicinske struke moraju se dati uputstva, kako bi se osiguralo da su upoznati s radnim okruženjem i opremom HEMS-a, kako bi u helikopteru mogli koristiti medicinsku opremu i opremu za hitnu pomoć, te kako bi mogli učestvovati u uobičajenim i hitnim postupcima ulaznja i izlaznja.
- (b) Osoblje zemaljske hitne službe. Operator preduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da je osoblje zemaljske hitne službe upoznato s radnim okruženjem i opremom HEMS-a, te s rizicima povezanim sa zemaljskim operacijama na operativnoj površini HEMS-a.
- (c) Pacijent. Bez obzira na stav CAT.OP.MPA.170, informiranje se obavlja samo ako to omogućava zdravstveno stanje.

SPA.HEMS.140 Informacije i dokumentacija

- (a) Operator osigurava da se, kao dio njegovog postupka analize i upravljanja rizikom, minimizuju rizici povezani s okruženjem HEMS-a, tako da se u operativnom priručniku navede: izbor, sastav i osposobljavanje posada; nivoi kriterija za opremu i otpremu; operativni postupci i minimumi, tako da su opisane uobičajene i moguće neuobičajene operacije i odgovarajuće ublažavanje.
- (b) Relevantni izvodi iz operativnog priručnika stavljaju se na raspolaganje organizaciji za koju se obavlja HEMS.

SPA.HEMS.145 Oprema operativne baze HEMS-a

- (a) Ako se od članova posade zahtijeva da budu u pripravnosti s vremenom odziva kraćim od 45 minuta, u blizini svake operativne baze mora se osigurati namjenski prikladan smještaj.
- (b) U svakoj operativnoj bazi piloti moraju imati opremu za dobijanje informacija o trenutnom vremenu i vremenskih prognoza, te zadovoljavajuće komunikacije s odgovarajućom jedinicom operativnih usluga u zračnom prometu (ATS). Na raspolaganju mora biti odgovarajuća oprema za planiranje svih zadataka.

SPA.HEMS.150 Zaliha goriva

- (a) Kada se misija HEMS-a obavlja prema VFR-u unutar lokalnog i određenog geografskog područja, može se primijeniti standardno planiranje goriva, pod uvjetom da je operator odredio konačnu rezervu goriva za obezbjeđivanje da na završetku misije količina preostalog goriva nije manja od količine goriva dovoljne za:
 - 1. 30 minuta letenja u uobičajenim putnim uvjetima; ili
 - 2. 20 minuta letenja uobičajenom putnom brzinom ako se operacija obavlja unutar područja na kom su obezbijeđene trajne i odgovarajuće površine za slijetanje, kao mjera predostrožnosti.

SPA.HEMS.155 Punjenje goriva dok su putnici u helikopteru ili se ukrcajavu ili iskrcavaju

Kada vođa zrakoplova smatra da je potrebno napuniti gorivo dok su putnici u helikopteru, to se može obaviti bilo sa zaustavljenim rotorima ili s rotorima u vrtnji, ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

- (a) vrata na onoj strani helikoptera, na kojoj se obavlja punjenje, ostaju zatvorena;
- (b) vrata na onoj strani helikoptera, na kojoj se ne obavlja punjenje, ostaju otvorena, ako to dopušta vrijeme;
- (c) odgovarajuća oprema za gašenje požara smještena je tako da je, u slučaju požara, trenutno na raspolaganju; i
- (d) u slučaju požara, trenutno je na raspolaganju dovoljno osoblja za iznošenje pacijenata iz helikoptera.

PRILOG VI

NEKOMERCIJALNE ZRAČNE OPERACIJE S KOMPLEKSNIIM ZRAKOPLOVIMA NA MOTORNI POGON

[DIO NCC]

PODDIO A

OPŠTI ZAHTRAJEVI

NCC.GEN.100 Nadležni organ

Nadležni organ je organ koji imenuje država članica u kojoj operator ima glavno mjesto poslovanja ili stalno boravište.

NCC.GEN.105 Odgovornosti posade

- (a) Član posade odgovoran je za ispravno obavljanje svojih dužnosti koje su:
 - 1. u vezi sa sigurnošću zrakoplova i lica u njemu; i
 - 2. navedene u uputstvima i postupcima u operativnom priručniku.
- (b) U ključnoj fazi leta ili kad god vođa zrakoplova to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, član posade sjedi na svom dodijeljenom mjestu i izvodi samo one radnje koje su potrebne za siguran rad zrakoplova.
- (c) Član letačke posade tokom je leta na svom mjestu vezan sigurnosnim pojasom.
- (d) Cijelo vrijeme leta za upravljačem zrakoplova ostaje najmanje jedan osposobljeni član letačke posade.
- (e) Član posade ne obavlja dužnosti u zrakoplovu:

1. ako zna ili sumnja da pati od iscrpljenosti, kako je navedeno u tački 7.f. Priloga IV, Dodatak 1. Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) ili se na neki drugi način ne osjeća dovoljno dobro, zbog čega let može biti ugrožen; ili
 2. ako je pod uticajem psihoaktivnih materija ili alkohola, odnosno, ostalih razloga kako je navedeno u tački 7.g. Priloga IV, Dodatak 1. Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10).
- (f) Član posade koji obavlja dužnosti za više operatora:
1. vodi posebne evidencije u vezi s vremenima letenja i radnog vremena i uvjetima za odmor kako je navedeno u Prilogu III (Dio ORO), poddjelu FTL ovog pravilnika; i
 2. svakom operatoru dostavlja podatke potrebne za planiranje radnji u skladu sa primjenjivim zahtjevima FTL.
- (g) Član posade vodi zrakoplova prijavljuje:
1. sve manjkavosti, zatajenja, kvarove ili oštećenja za koje vjeruje da mogu uticati na sposobnost za zračnu plovību ili siguran rad zrakoplova, uključujući sisteme za slučaj nužde; i
 2. svaki incident, koji je ugrozio ili je mogao ugroziti sigurnost operacije.
- NCC.GEN.106 Odgovornosti i ovlaštenja vođe zrakoplova**
- (a) Vođa zrakoplova odgovoran je:
1. za sigurnost zrakoplova i svih članova posade, putnika i tereta u zrakoplovu nad operacijama zrakoplova kako je navedeno u tački 1.c. Priloga IV, Dodatak 1. Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10);
 2. za početak, nastavak, kraj ili preusmjeravanje leta u interesu sigurnosti;
 3. za osiguravanje da se poštuju sva uputstva, operativni postupci i kontrolne liste u skladu sa operativnim priručnikom kako je navedeno u tački 1.b. Priloga IV, Dodatak 1. Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10);
 4. za započinjanje leta samo ako je uvjeren da su ispunjena sva sljedeća operativna ograničenja navedena u tački 2.a.3 Priloga IV, Dodatak 1. Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10):
 - i. zrakoplov je sposoban za zračni promet;
 - ii. zrakoplov je propisno registriran;
 - iii. instrumenti i oprema potrebni za izvođenje odgovarajućeg leta ugrađeni su u zrakoplov i djeluju, osim ako lista minimalne opreme (LMO) ili istovjetan dokument dopušta djelovanje s opremom koja ne radi kako se zahtijeva u NCC.IDE.A.105 ili NCC.IDE.H.105;
 - iv. masa zrakoplova i centar gravitacije takvi su da omogućavaju izvođenje leta u okviru ograničenja iz dokumentacije o zračnoj plovidbi;
 - v. sav ručni i predati prtljag i teret pravilno su ukrcani i obezbijeđeni;
 - vi. operativna ograničenja za zrakoplov iz priručnika o letenju zrakoplova (AFM) neće biti prekoračena za vrijeme leta;
 - vii. svi članovi letačke posade imaju važeću dozvolu u skladu sa Pravilnikom o letačkom osoblju;
 - viii. članovi letačke posade imaju ispravna ovlaštenja i ispunjavaju zahtjeve u pogledu osposobljenosti i zadnjeg iskustva; i
 - ix. bilo koja baza navigacijskih podataka potrebna za PBN odgovarajuća i važeća.
5. da ne započinje let ako bilo koji član letačke posade nije sposoban da obavlja dužnosti zbog, na primjer, povreda, bolesti, iscrpljenosti ili posljedica djelovanja psihoaktivnih materija;
6. da let nastavlja samo do najbližeg vremenski spremnog aerodroma ili operativnog mjesta ako je sposobnost bilo kog člana letačke posade za obavljanje dužnosti bitno smanjena zbog iscrpljenosti, bolesti ili manjka kisika;
7. da odlučuje o prihvatanju zrakoplova s kvarovima u skladu sa listom odstupanja od konfiguracije (CDL) ili listom minimalne opreme (LMO), po potrebi;
8. da zapisuje podatke o upotrebi i sve poznate ili očekivane kvarove na zrakoplovu pri završetku leta ili serije letova u tehničku knjigu zrakoplova ili dnevnik putovanja zrakoplova; i
9. za obezbjeđivanje da uređaji za snimanje leta:
- i. tokom leta nisu onesposobljeni ili isključeni;
 - ii. da u slučaju događaja, izuzev nesreće ili ozbiljnog incidenta, moraju da izvještaj o događaju podnesu u skladu sa ORO.GEN.160(a), a zapisi uređaja za snimanje podataka u letu ne smiju biti obrisani;
 - iii. u slučaju nesreće ili ozbiljnog incidenta, ili ako je čuvanje zapisa uređaja za snimanje podataka u letu zahtijevano od strane nadležnog organa za istrage:
 - (A) zapisi uređaja za snimanje u letu ne smiju biti namjerno izbrisani;
 - (B) uređaj za snimanje podataka u letu isključiti se odmah nakon završetka leta; i
 - (C) da se prije napuštanja pilotske kabine preduzmu mjere predostrožnosti kako bi se sačuvali zapisi sa uređaja za snimanje podataka u letu.
- (b) Vođa zrakoplova ima ovlaštenje odbiti prevoženje ili iskrcati bilo koju osobu, prtljag ili teret koji može predstavljati potencijalnu opasnost za sigurnost zrakoplova i lica koja se u njemu nalaze.
- (c) Vođa zrakoplova čim prije odgovarajućoj službi zračnog prometa (ATS) prijavljuje bilo kakve nastale opasne vremenske uvjete ili uvjete letenja koji mogu uticati na sigurnost drugog zrakoplova.
- (d) Nezavisno o odredbama iz tačke (a) podtačke 6, pri operaciji s višočlanom posadom vođa zrakoplova može nastaviti let preko najbližeg vremenski spremnog aerodroma ako su uspostavljeni adekvatni postupci koji smanjuju rizik.
- (e) Vođa zrakoplova, u slučajevima nužde koji zahtijevaju donošenje odluke i djelovanje bez odlaganja, preduzima sve radnje koje smatra neophodnim u skladu sa tačkom 7.d Priloga IV, Dodatak 1. Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj

- 45/10). U takvim slučajevima može radi sigurnosti odstupati od pravila, operativnih postupaka i metoda.
- (f) Vođa zrakoplova nadležnom organu šalje bez odlaganja izvještaj o nezakonitom ometanju i obavještava naznačeni lokalni nadležni organ.
- (g) Vođa zrakoplova obavještava najbliži odgovarajući nadležni organ najbržim dostupnim sredstvima o svim nesrećama, u kojim je zrakoplov učestvovao, koje su za posljedicu imale ozbiljnu povredu ili smrt bilo kog lica ili znatno oštećenje zrakoplova ili imovine.

NCC.GEN.110 Usklađenost sa zakonima, propisima i postupcima

- (a) Vođa zrakoplova poštuje zakone, propise i postupke država u kojim se operacije izvode.
- (b) Vođa zrakoplova upoznat je sa zakonima, propisima i postupcima kojim se uređuje obavljanje njegovih zadataka i koji se primjenjuju na područja preleta, aerodroma ili operativnih mjesta koja će koristiti, te povezane zrakoplovne navigacione uređaje kako je navedeno u tački 1.a Priloga IV, Dodatak 1. Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10).

NCC.GEN.115 Zajednički jezik

Operator osigurava da svi članovi posade mogu komunicirati na zajedničkom jeziku.

NCC.GEN.119 Taksiranje zrakoplova

Operator utvrđuje postupke za taksiranje kojim se garantuju sigurne operacije i povećava sigurnost na pistama.

NCC.GEN.120 Taksiranje aviona

Operator osigurava da avion na tlu aerodroma taksira samo ako je lice za upravljačem:

- (a) primjereno kvalificirani pilot, ili
- (b) imenovano od strane operatora, i:
1. osposobljeno za taksiranje aviona;
 2. osposobljeno za korištenje radio-telefona, ako se zahtijeva radio-komunikacija;
 3. primilo uputstva u vezi s tlocrtnom aerodroma, rutama, znakovima, oznakama, svjetlima i znakovima, uputstvima, frazeologijom i postupcima kontrole zračnog prometa; i
 4. sposobno ispuniti operativne standarde koji su potrebni za sigurno kretanje aviona na aerodromu.

NCC.GEN.125 Upotreba rotora - helikopteri

Rotor helikoptera uključen je za potrebu letenja samo ako je za upravljačem kvalificirani pilot.

NCC.GEN.130 Prijenosni elektronski uređaji

Operator nikome u zrakoplovu ne dopušta upotrebu prijenosnog elektronskog uređaja koji bi mogao štetno uticati na rad zrakoplovnih sistema i opreme.

NCC.GEN.135 Podaci o opremi za hitne slučajeve i preživljavanje u zrakoplovu

Operator u svakom trenutku ima na raspolaganju liste s podacima o opremi za hitne slučajeve i preživljavanje, koje se nalaze u zrakoplovu radi neposrednog obavještavanja centara za koordinaciju spašavanja.

NCC.GEN.140 Dokumenti, priručnici i informacije koje treba imati u zrakoplovu

- (a) Na svakom letu u zrakoplovu se nalaze originali ili kopije sljedećih dokumenata, priručnika i informacija, osim ako nije navedeno drugačije.

1. AFM ili istovjetan dokument/i;
 2. originalna potvrda o registraciji zrakoplova;
 3. originalna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA);
 4. potvrda o zaštiti od buke;
 5. izjava kako je navedena u Prilogu III (Dio ORO), ORO.DEC.100 ovog pravilnika;
 6. lista posebnih odobrenja ako postoji;
 7. dozvola za radio-stanicu u zrakoplovu ako postoji;
 8. potvrda/potvrde o osiguranju od odgovornosti prema trećim licima;
 9. dnevnik putovanja ili istovjetan dokument za zrakoplov;
 10. pojedinosti o planu leta, koji se predaje kontroli zračnog prometa ako postoje;
 11. aktuelne i primjerene zrakoplovne karte za zračnu rutu predviđenog leta i sve zračne rute za koje se opravdano može očekivati da bi let mogao biti preusmjeren;
 12. informacije o postupcima i vizuelnim znakovima kojim se koristi presretač i presretnuti zrakoplov;
 13. informacije o službama za potragu i spašavanje za područje predviđenog leta;
 14. važeći dijelovi operativnog priručnika koji se odnose na dužnosti članova posade, a koji su lako dostupni članovima posade;
 15. LMO ili CDL;
 16. primjerena dokumentacija za izvještavanje NOTAM (obavještenja pilotu) i AIS (služba za aeronautičke podatke);
 17. primjereni meteorološki podaci;
 18. spiskovi tereta i/ili putnika ako postoje; i
 19. sva druga dokumentacija koja se odnosi na let ili je zahtijevaju države obuhvaćene letom.
- (b) U slučaju gubitka ili krađe dokumenata koji su navedeni u tački (a) podtački 2. do tačke (a) podtačke 8, operacija se može nastaviti dok zrakoplov ne stigne na svoje odredište ili na mjesto gdje se može nabaviti zamjenski dokument.

NCC.GEN.145 Čuvanje, izrada i upotreba zapisa uređaja za snimanje podataka o letu

- (a) Nakon nesreće, ozbiljnog incidenta ili događaja, koja je utvrđena od strane istražnog organa, operator zrakoplova čuva originalne snimljene podatke u roku od 60 dana, osim ako istražni organ ne naloži drugačije.
- (b) Operator sprovodi operativna provjeravanja i vrednovanja zapisa uređaja za snimanje podataka o letu (FDR), zapisa uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) i zapisa podatkovnih veza kako bi osigurao stalnu ispravnost uređaja za snimanje.
- (c) Operator čuva snimke koje se odnose na period operativnog vremena FDR-a, u skladu sa zahtjevima iz NCC.IDE.A.165 ili NCC.IDE.H.165, a osim toga, u svrhu provjeravanja i održavanja FDR-a, a u vrijeme testiranja smije se izbrisati do sat vremena najstarijeg snimljenog materijala.
- (d) Operator čuva i održava dokumentaciju koja sadrži podatke neophodne za pretvaranje neobrađenih podataka FDR-a u parametre koji su izraženi u tehničkim jedinicama.
- (e) Operator stavlja na raspolaganje sve zapise uređaja za snimanje podataka o letu koji su bili sačuvani ako je tako odredio nadležni organ.
- (f) Ne dovodeći u pitanje Pravilnik o istraživanju nesreća i ozbiljnih incidenata zrakoplova ("Službeni glasnik BiH", broj 30/14):
1. Osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini, zapisi uređaja za

snimanje zvuka u pilotskoj kabini ne smiju se objaviti ili koristiti osim:

- i. ako je propisan postupak koji se odnosi na rukovanje zapisima sa uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini i njihovim transkriptima,
 - ii. uz prethodnu saglasnost svih članova posade i osoblja za održavanje na koje se zapisi odnose.
 - iii. ako je upotrebljavaju samo za održavanje ili unapređenje sigurnosti.
- 1a. kada se zapis uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini koristi u svrhu osiguravanja ispravnosti uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini, operator mora osigurati privatnost zapisa uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini i zapisi uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini neće biti objavljeni ili korišteni u druge svrhe osim za osiguravanje ispravnosti uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini
2. zapisi uređaja za snimanje podataka o letu ili zapisi podatkovnih veza upotrebljavaju se samo za istraživanje nesreće ili nezgode koje se moraju obavezno prijaviti ako:
- i. te zapise operator upotrebljava isključivo u svrhu plovidbenosti ili održavanja;
 - ii. se ti zapisi upotrebljavaju anonimno; ili
 - iii. su ti zapisi otkriveni po sigurnosnim postupcima.

NCC.GEN.150 Prijevoz opasnog tereta

- (a) Prijevoz opasnog tereta zrakom sprovodi se u skladu sa Prilogom 18. Čikaškoj konvenciji kako je zadnje izmijenjena i proširena Tehničkim uputstvima za siguran zračni prijevoz opasnog tereta (dokument ICAO 9284-AN/905), uključujući dopune i dodatke ili ispravke.
- (b) Opasni teret prevozi operator odobren u skladu sa Prilogom V (Dio SPA), poddjelom G. ovog pravilnika, osim ako:
 1. nije podložan tehničkim uputstvima u skladu sa dijelom 1. tih uputstava; ili
 2. ga prevoze putnici ili članovi posade ili je u prtljagu, u skladu s dijelom 8. tehničkih uputstava.
- (c) Operator utvrđuje postupke kojim obezbjeđuje da su preduzete sve razumne mjere za sprječavanje nenamjernog prijevoza opasnog tereta na zrakoplovu.
- (d) Operator osoblju pruža potrebne informacije koje omogućavaju da osoblje izvodi svoje obaveze kako to zahtijevaju tehnička uputstva.
- (e) Operator, u skladu sa tehničkim uputstvima, bez odlaganja obavještava nadležni organ i odgovarajući nadležni organ države događaja u slučaju nezgoda i nesreća koje uključuju opasan teret.
- (f) Operator osigurava da se u skladu sa tehničkim uputstvima putnicima pružaju informacije o opasnom teretu.
- (g) Operator osigurava da se u skladu sa tehničkim uputstvima na mjestima za prihvatanje tereta nalaze obavještenja sa informacijama o prijevozu opasnog tereta.

PODDIO B

OPERATIVNI POSTUPCI

NCC.OP.100 Upotreba aerodroma i operativnih mjesta

Operator upotrebljava samo aerodrome i operativna mjesta koja su odgovarajuća za dotični tip zrakoplova i operacije.

NCC.OP.105 Specifikacija izolovanih aerodroma — avioni

Operator pri izboru alternativnih aerodroma i politike planiranja goriva aerodrom smatra izolovanim aerodromom ako je vrijeme letenja do najbližeg odgovarajućeg alternativnog određeniog aerodroma:

- (a) za avione pokretane klipnim motorima više od 60 minuta ili
- (b) za avione pokretane turbinskim motorima više od 90 minuta.

NCC.OP.110 Operativni minimumi aerodroma — uopšteno

- (a) Za letove prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR) operator utvrđuje operativne minimume za svaki odlazak, određište ili alternativni aerodrom koji namjerava upotrijebiti. Ti minimumi:
 1. nisu manji od minimuma koje je utvrdila država u kojoj se aerodrom nalazi, osim kada ta država to posebno odobri; i
 2. kada se izvode operacije pri smanjenoj vidljivosti, odobrava ih nadležni organ u skladu sa Prilogom V (Dio SPA), poddio E ovog pravilnika.
- (b) Operator, pri utvrđivanju operativnih minimuma za aerodrom, uzima u obzir sljedeće:
 1. tip, performanse zrakoplova i karakteristike upravljanja njime;
 2. sastav, stručnost i iskustvo letачke posade;
 3. dimenzije i karakteristike poletno-sletne staze, završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO) koja se mogu izabrati za upotrebu;
 4. primjerenost i performanse raspoloživih vizuelnih i nevizuelnih zemaljskih sredstava;
 5. raspoloživu opremu u zrakoplovu u svrhu navigacije i/ili kontrole putanje letenja, tokom polijetanja, prilaženja, izravnavanja zrakoplova, slijetanja, rulanja i neuspjelog prilaženja;
 6. prepreke u području prilaženja, neuspjelog prilaženja i početnog penjanja, koje su potrebne za izvršavanje postupaka u vanrednim situacijama;
 7. najmanju dopuštenu nadmorsku/relativnu visinu leta iznad prepreka za postupke instrumentalnog prilaženja;
 8. sredstva za određivanje i izvještavanje o meteorološkim uvjetima; i
 9. tehniku letenja kojom se koristi za vrijeme završnog prilaženja.
- (c) Minimumi za posebnu vrstu postupka prilaženja i slijetanja primjenjuju se samo ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:
 1. zemaljska oprema, koja je potrebna za predviđeni postupak, djeluje;
 2. zrakoplovni sistemi za tu vrstu prilaženja djeluju;
 3. ispunjeni su potrebni uvjeti za izvođenje zrakoplova; i
 4. posada je primjereno osposobljena.

NCC.OP.111 Operativni minimumi aerodroma — operacije NPA, APV, CAT I

- (a) Visina odluke (DH), namijenjena za neprecizno prilaženje (NPA), koja se izvodi tehnikom završnog prilaženja sa stalnim spuštanjem (CDFA), postupak prilaženja s okomitim vođenjem (APV) ili operaciju kategorije I (CAT I) nije niža od najviše od navedenih vrijednosti:
 1. minimalne visine do koje se sredstva za prilaženje mogu upotrebljavati bez potrebnih vizuelnih oznaka;
 2. visine nadvisivanja prepreka (OCH) za kategoriju zrakoplova;
 3. visine odluke objavljenog postupka prilaženja, po potrebi;
 4. minimuma sistema koji je naveden u Tabeli 1; ili
 5. minimuma visine odluke iz priručnika o letanju zrakoplova ili istovjetnih dokumenta ako je navedeno.
- (b) Minimalna visina spuštanja (MDH) za operaciju nepreciznog prilaženja (NPA), koja se ne izvodi tehnikom završnog prilaženja sa stalnim spuštanjem, nije niža od najviše od navedenih vrijednosti:
 1. OCH-a za kategoriju zrakoplova;
 2. minimuma sistema koji je naveden u Tabeli 1; ili
 3. minimalne visine spuštanja navedene u AFM-u ako je navedena.

Tabela 1.

Oprema	Najmanji DH/MDH (ft)
Sistem za instrumentalno slijetanje (ILS)	200
Globalni navigacijski satelitski sistem (GNSS)/satelitski sistem proširivanja (SBAS) (bočno precizno prilaženje s okomitim vođenjem (LPV))	200
GNSS (bočna navigacija (LNAV))	250
GNSS/barometarska vertikalna navigacija (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Lokalizator (LOC) s opremom za mjerenje udaljenosti ili bez nje (DME)	250
Prilaženje pomoću nadzornog radara (SRA) (završetak na " NM)	250
SRA (završetak na 1 NM)	300
SRA (završetak na 2 NM ili više)	350
VHF svesmjerni radio-far (VOR)	300
VOR/DME	250
Neusmjereni radio-far (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF tragač smjera (VDF)	350

NCC.OP.112 Operativni minimumi aerodroma — operacije kruženja avionima

- (a) MDH za operacije kruženja avionima nije niži od najviše od navedenih vrijednosti:
- objavljene relativne visine leta prepreka (OCH) za kruženje za kategoriju aviona;
 - najmanje visine kruženja iz Tabele 1; ili
 - DH/MDH prethodnog postupka instrumentalnog prilaženja.
- (b) Minimalna vidljivost za operacije kruženja avionima nije niža od najviše od navedenih vrijednosti:
- vidljivosti pri kruženju za kategoriju aviona ako je objavljena;
 - najmanje vidljivosti iz Tabele 2; ili
 - vidljivosti uzduž poletno-sletne staze/pretvorene meteorološke vidljivosti (RVR/SMV) prethodnog postupka instrumentalnog prilaženja.

Tabela 2.

MDH i minimalna vidljivost za kruženje u odnosu na kategoriju aviona

	Kategorija aviona			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimalna meteorološka vidljivost (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 Operativni minimumi aerodroma — operacije kruženja helikopterima na kopnu

MDH za operacije kruženja helikopterima na kopnu nije niži od 250 ft, a meteorološka vidljivost nije niža od 800 m.

NCC.OP.115 Postupci za odlazak i prilaženje

- (a) Vođa zrakoplova koristi se postupcima za odlazak i prilaženje koje je utvrdila država aerodroma ako su takvi postupci objavljeni za predviđenu poletno-sletnu stazu ili završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO).
- (b) Nezavisno od tačke (a), vođa zrakoplova prihvata odobrenje kontrole zračnog prometa (ATC) da odstupi od objavljenog postupka, samo:

- pod uvjetom da su uzeti u obzir kriteriji za nadvisivanje prepreka i da se u cjelosti vodi računa o operativnim uvjetima; ili
 - ako ga jedinica ATC-a usmjerava preko radara.
- (c) U svakom slučaju, segment završnog prilaženja izvodi se vizuelno u skladu sa objavljenim postupcima za prilaženje.

NCC.OP.116 Navigacija zasnovana na performansama (PBN) — avioni i helikopteri

Kada se na planiranoj ruti ili u postupku letenja zahtijeva PBN, operator mora da osigura da su:

- a) Relevantne specifikacije PBN navedene u AFM ili drugom dokumentu koji je odobren od strane certifikacionog nadležnog organa kao dio procjene plovidbenosti ili je zasnovan na takvom odobrenju.
- b) da se zrakoplovom upravlja u skladu sa relevantnim navigacijskim specifikacijama i ograničenjima iz AFM ili drugog gore navedenog dokumenta.

NCC.OP.120 Postupci za smanjenje buke

Operator razvija operativne postupke uzimajući u obzir potrebu smanjenja uticaja buke zrakoplova, te istovremeno obezbjeđuje da sigurnost ima prednost nad smanjivanjem buke.

NCC.OP.125 Minimalna visina za nadvisivanje prepreka — letovi IFR

- (a) Operator navodi metodu za utvrđivanje minimalnih visina letenja za sve segmente rute na kojoj se leti koje osiguravaju propisano nadvisivanje terena prema pravilima IFR-a.
- (b) Na osnovu te metode operator utvrđuje minimalne visine leta za svaki let. Minimalne visine letenja nisu niže od visina koje objavi država iznad koje se leti.

NCC.OP.130 Snabdijevanje gorivom i uljem — avioni

- (a) Vođa zrakoplova započinje let samo ako je na avionu dovoljno goriva i ulja:
- za letove prema pravilima vizuelnog letenja (VFR):
 - danju: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 30 minuta letenja na normalnoj visini leta; ili
 - noću: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 45 minuta letenja na normalnoj visini leta;
 - za letove prema pravilima IFR-a:
 - kada alternativno odredište nije potrebno: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 45 minuta letenja na normalnoj visini leta; ili
 - kada je alternativno odredište potrebno: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje, alternativnog aerodroma i nakon najmanje još za 45 minuta letenja na normalnoj visini leta.
- (b) Pri izračunavanju goriva potrebnog i za nepredviđene situacije uzimaju se u obzir sljedeći faktori:
- prognozirani meteorološki uvjeti;
 - predviđene rute ATC-a i kašnjenja u prometu;
 - postupci pri gubitku pritiska ili kvaru jednog motora na ruti, po potrebi; i
 - bilo koja druga okolnost koja može dovesti do kašnjenja slijetanja aviona ili povećanja potrošnje goriva i/ili ulja.
- (c) Ništa ne sprječava promjenu plana letenja za vrijeme leta kako bi se let preusmjerio do drugog odredišta, pod uvjetom da se mogu ispuniti svi zahtjevi od tačke ponovnog planiranja leta.

NCC.OP.131 Snabdijevanje gorivom i uljem — helikopteri

- (a) Vođa zrakoplova započinje let samo ako je na helikopteru dovoljno goriva i ulja:
1. za letove prema pravilima VFR-a: za let do aerodroma/operativnog mjesta predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 20 minuta letenja pri brzini koja omogućava najveći dolet; i
 2. za letove prema pravilima IFR-a:
 - i. ako nije potrebna alternativna ruta ili nije dostupan vremenski spreman aerodrom, za let do aerodroma/operativnog mjesta predviđenog za slijetanje i nakon još za 30 minuta letenja pri brzini čekanja na 450 m (1 500 ft) iznad određenišnog aerodroma/operativnog mjesta pri standardnim temperaturnim uvjetima, te za prilaženje i slijetanje; ili
 - ii. ako se zahtijeva alternativni aerodrom/operativno mjesto, za let do aerodroma/operativnog mjesta predviđenog za slijetanje, te izvođenje prilaženja i neuspjelog prilaženja i nakon:
 - (A) za letenje do navedenog alternativnog aerodroma/operativnog mjesta; i
 - (B) još za 30 minuta letenja pri brzini čekanja 450 m (1 500 ft) iznad alternativnog aerodroma/operativnog mjesta pri standardnim temperaturnim uvjetima, te za prilaženje i slijetanje.
- (b) Pri izračunavanju goriva potrebnog i za nepredviđene situacije uzimaju se u obzir sljedeći faktori:
1. prognozirani meteorološki uvjeti;
 2. predviđene rute ATC-a i kašnjenja u prometu;
 3. postupci pri gubitku pritiska ili kvaru jednog motora na ruti, po potrebi; i
 4. bilo koja druga okolnost koja može dovesti do kašnjenja slijetanja zrakoplova ili povećanja potrošnje goriva i/ili ulja.
- (c) Ništa ne sprječava promjenu plana letenja za vrijeme leta kako bi se let preusmjerio do drugog odredišta, pod uvjetom da se mogu ispuniti svi zahtjevi od tačke ponovnog planiranja leta.

NCC.OP.135 Slaganje prtljaga i tereta

Operator utvrđuje postupke kojim osigurava da:

- (a) se u putnički odjeljak unosi samo ručni prtljag koji se može složiti na odgovarajući i siguran način; i
- (b) su sav prtljag i teret u zrakoplovu, koji mogu uzrokovati povredu ili štetu, ili zakrčiti prolaze ili izlaze ako nisu na svom mjestu složeni tako da sprječavaju pomicanje.

NCC.OP.140 Davanje uputstava putnicima

Vođa zrakoplova osigurava da:

- (a) su putnici prije polijetanja upoznati s lokacijom i upotrebom:
1. sigurnosnih pojaseva,
 2. izlaza za nuždu, i
 3. kartona s uputstvima u slučaju nužde, i po potrebi:
 4. prsluka za spašavanje,
 5. opreme za raspodjelu kisika,
 6. čamaca za spašavanje, i
 7. ostale opreme u slučaju nužde namijenjene za upotrebu putnika; i
- (b) u slučaju nužde tokom leta, putnicima se daju uputstva o mjerama koje mogu biti primjerene u datim okolnostima.

NCC.OP.145 Priprema leta

- (a) Prije početka leta vođa zrakoplova svim razumnim raspoloživim sredstvima provjerava da su svemirska

oprema, opremana zemlji i/ili vodi, uključujući komunikacijsku opremu i sredstva za navigaciju, raspoloživi na zadatom letu i direktno potrebni za siguran rad zrakoplova, odgovarajući vrsti operacije u okviru koje se let izvodi.

- (b) Prije početka leta vođa zrakoplova upoznat je sa svim raspoloživim meteorološkim podacima koji su primjereni za predviđeni let. Priprema za let izvan bliže okoline mjesta odlaska i za sve letove prema pravilima IFR-a uključuje:
1. proučavanje raspoloživih aktualnih vremenskih izvještaja i prognoza; i
 2. planiranje alternativnog postupka pripreme zbog predviđanja mogućnosti da se let zbog vremenskih uvjeta ne može završiti po planu.

NCC.OP.150 Alternativni aerodromi za polijetanje — avioni

- (a) Za letove prema pravilima IFR-a, vođa zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan vremenski spreman alternativni aerodrom za polijetanje ako su vremenski uvjeti na aerodromu odlaska na nivou ili ispod primjenjivih operativnih minimuma aerodroma ili ako je nemoguće vratiti se na aerodrom odlaska zbog ostalih razloga.
- (b) Alternativni aerodrom za polijetanje udaljen je od aerodroma odlaska najviše:
1. za avione s dva motora: najviše jedan sat letenja pri putnoj brzini s jednim motorom u standardnim uvjetima bez vjetrova; i
 2. za avione s tri ili više motora: najviše dva sata letenja pri putnoj brzini s jednim neispravnim motorom (OEI) u skladu sa priručnikom o letenju zrakoplova pri standardnim uvjetima bez vjetrova.
- (c) Za aerodrom koji se odabere kao alternativni aerodrom za polijetanje, raspoloživim informacijama naznačuje se da će pri predviđenom vremenu upotrebe uvjeti za tu operaciju biti na nivou ili iznad operativnih minimuma aerodroma.

NCC.OP.151 Aerodromi alternativnih odredišta — avioni

Za letove prema pravilima IFR-a, vođa zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan vremenski spreman aerodrom alternativnog odredišta, osim ako:

- (a) raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da za period od jednog sata prije do jednog sata kasnije nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, pri čemu se u obzir uzima kraći period, prilaženje i slijetanje mogu se izvesti u vizuelnim meteorološkim uvjetima (VMC); ili
- (b) mjesto predviđeno za slijetanje je izolovano i:
1. za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja; i
 2. raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u periodu od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska vladati sljedeći meteorološki uvjeti:
 - i. baza oblaka najmanje 300 m (1 000 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaženja; i
 - ii. vidljivost najmanje 5,5 km ili 4 km veća od minimuma za postupak.

NCC.OP.152 Aerodromi alternativnih odredišta — helikopteri

Za letove prema pravilima IFR-a, vođa zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan vremenski spreman aerodrom alternativnog odredišta, osim ako:

- (a) za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja i aktualni raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u periodu od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska ili od

stvarnog vremena polaska do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska, pri čemu se u obzir uzima kraći period, vladati sljedeći meteorološki uvjeti:

1. baza oblaka najmanje 120 m (400 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilazanja; i
 2. vidljivost najmanje 1 500 m veća od minimuma za postupak; ili
- (b) mjesto predviđeno za slijetanje je izolovano i:
1. za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilazanja;
 2. raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u periodu od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska vladati sljedeći meteorološki uvjeti:
 - i. baza oblaka najmanje 120 m (400 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilazanja;
 - ii. vidljivost najmanje 1 500 m veća od minimuma za postupak; i
 3. za odredište na moru utvrđena je tačka bez povratka (PNR).

NCC.OP.153 Odredišni aerodrom – postupak instrumentalnog prilaza

Vođa zrakoplova mora da osigura dovoljno sredstava koji su dostupni za navigaciju i slijetanje na odredišni aerodrom ili bilo koji alternativni odredišni aerodrom u slučaju gubitka sposobnosti za predviđenu operaciju prilaza i slijetanja.

NCC.OP.155 Punjenje goriva dok se putnici ukrcavaju, nalaze u zrakoplovu ili se iskrcavaju

- (a) Zrakoplovi se ne pune gorivom Avgas ili gorivom široke frakcije ili mješavinom tih vrsta goriva dok se putnici ukrcavaju, iskrcavaju ili su u zrakoplovu.
- (b) Za sve druge vrste goriva preduzimaju se neophodne mjere opreza, a u zrakoplovu mora biti odgovarajuće osposobljeno osoblje koje je spremno za započinjanje i izvođenje evakuacije zrakoplova najpraktičnijim i najbržim raspoloživim sredstvima.

NCC.OP.160 Upotreba slušalice

- (a) Svi članovi letačke posade, koji moraju biti u pilotskoj kabini, nose slušalice s mikrofonom na ručici ili odgovarajući uređaj. Slušalice se upotrebljavaju kao glavni uređaj za glasovnu komunikaciju sa službom zračnog prometa (ATS):
 1. na zemlji:
 - i. pri primanju odobrenja za odlazak od kontrole zračnog prometa (ATC) putem glasovne komunikacije; i
 - ii. kad su motori upaljeni;
 2. tokom leta:
 - i. ispod prelazne apsolutne visine; ili
 - ii. 10 000 ft, koja je vrijednost veća; i
 3. kad god vođa zrakoplova to smatra potrebnim.
- (b) U uvjetima iz tačke (a) mikrofoni na ručici ili odgovarajući uređaj u položaju su kojim se omogućava upotreba za dvosmjernu radio-komunikaciju.

NCC.OP.165 Prijevoz putnika

Operator utvrđuje postupke kojim osigurava da:

- (a) putnici su smješteni na sjedištima gdje, u slučaju hitne evakuacije, mogu najbolje pomoći, a ne ometaju evakuaciju iz zrakoplova;
- (b) prije i tokom taksiranja, polijetanja i slijetanja ili kad god vođa zrakoplova to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, svaki je putnik u zrakoplovu na svom sjedištu ili ležaju

pravilno vezan sigurnosnim pojasom ili uređajem za ograničavanje kretanja; i

- (c) višestruko zauzimanje sjedišta dopušteno je samo na određenim sjedištima zrakoplova na kojim sjede jedno odraslo lice i jedno dijete koje je pravilno vezano pomoćnim pojasom ili drugim uređajem za ograničavanje kretanja.

NCC.OP.170 Osiguravanje putničkog odjeljka i kuhinje/a u zrakoplovu

Vođa zrakoplova osigurava da:

- (a) svi izlazi i putovi za izlaz prije taksiranja, polijetanja i slijetanja slobodni su od prepreka; i
- (b) prije polijetanja i slijetanja i kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, sva oprema i prtljag su ispravno osigurani.

NCC.OP.175 Pušenje u zrakoplovu

Vođa zrakoplova ne dopušta pušenje u zrakoplovu:

- (a) kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti;
- (b) za vrijeme punjenja zrakoplova gorivom;
- (c) dok je zrakoplov na tlu, osim ako je operator odredio postupke kojim se smanjuju rizici za vrijeme operacija na zemlji;
- (d) izvan označenih pušačkih zona, u prolazu (prolazima) ili u klozetu (klozetima);
- (e) u odjeljcima za teret i/ili drugim prostorima u kojim se prevozi teret koji nije pohranjen u ambalaži otpornoj na vatru ili pokriven platnom otpornim na vatru; i
- (f) u dijelovima putničkih odjeljaka u koje se dovodi kisik.

NCC.OP.180 Meteorološki uvjeti

- (a) Vođa zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima VFR-a samo ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će vremenski uvjeti tokom rute i na predviđenom odredištu pri predviđenom vremenu upotrebe biti na nivou ili iznad primjenjivih operativnih minimuma za letove prema pravilima VFR-a.
- (b) Vođa zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima IFR-a prema aerodromu planiranog odredišta ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da su vremenski uvjeti na odredištu u predviđeno vrijeme dolaska ili barem na jednome aerodromu alternativnog odredišta na nivou ili iznad primjenjivih operativnih minimuma.
- (c) Ako let sadrži segmente VFR i IFR, primjenjuju se, u obimu u kome je to nužno, meteorološki podaci iz tačaka (a) i (b).

NCC.OP.185 Led i druga onečišćenja – postupci na zemlji

- (a) Operator utvrđuje postupke koje treba slijediti kada je potrebno odlediti ili spriječiti zaleđivanje zrakoplova i obaviti preglede zrakoplova s tim u vezi, kako bi se omogućio siguran rad zrakoplova.
- (b) Vođa zrakoplova započinje polijetanje samo ako je zrakoplov čist od bilo kakvih naslaga koje mogu štetno djelovati na izvođenje ili mogućnost kontroliranja zrakoplova, osim u skladu sa postupcima iz tačke (a) u priručniku o letenju zrakoplova.

NCC.OP.190 Led i druga onečišćenja – postupci tokom leta

- (a) Operator utvrđuje postupke za letove u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja.
- (b) Vođa zrakoplova započinje let ili namjerno leti u očekivane ili stvarne uvjete zaleđivanja samo ako je zrakoplov certifikovan i opremljen za takve uvjete kako je navedeno u tački 2.a.5 Priloga IV, Dodatak 1. Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10).

- (c) Ako zaleđivanje premaši intenzivnost zaleđivanja za koje je zrakoplov certifikovan ili ako zrakoplov koji nije certifikovan za let u poznatim uvjetima zaleđivanja naleti na zaleđivanje, vođa zrakoplova bez odlaganja napušta uvjete zaleđivanja mijenjanjem nivoa i/ili rute, i po potrebi obavještava kontrolu zračnog prometa (ATC) o slučaju hitnosti.

NCC.OP.195 Uvjeti za polijetanje

Vođa zrakoplova prije započinjanja polijetanja uvjerava se da:

- (a) u skladu sa podacima koje ima na raspolaganju, vrijeme na aerodromu ili operativnom mjestu i uvjeti poletno-sletne staze ili završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO), kojim se namjerava koristiti, neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak; i
- (b) primjenjivi operativni minimumi aerodroma biće ispunjeni.

NCC.OP.200 Simulirane situacije tokom leta

- (a) Vođa zrakoplova osigurava da se prijevozom putnika ili tereta ne simuliraju:
1. situacije za koje je potrebna primjena postupaka za neobične situacije ili u slučaju nužde; ili
 2. letovi u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC).
- (b) Nezavisno od tačke (a), takve se situacije mogu simulirati s pilotima studentima na zrakoplovu za vrijeme leta za osposobljavanje ako ih izvodi odobrena organizacija za osposobljavanje.

NCC.OP.205 Raspolaganje gorivom tokom leta

- (a) Operator utvrđuje postupke kojim omogućava da se tokom leta obavljaju provjere goriva i upravljanje gorivom.
- (b) Vođa zrakoplova redovno provjerava da količina preostalog iskoristivog goriva tokom leta nije manja od količine goriva koja je potrebna da se nastavi letjeti do vremenski spremnog aerodroma ili operativnog mjesta, pri čemu planirana rezerva goriva mora ostati u skladu sa zahtjevima iz NCC.OP.130 ili NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Upotreba dodatnog kisika

Vođa zrakoplova osigurava da on i članovi letačke posade, koji su uključeni u obavljanje dužnosti neophodnih za siguran rad zrakoplova, tokom leta upotrebljavaju dodatni kisik svaki put kada kabina premaši visinu 10 000 ft duže od 30 minuta i kada kabina premaši visinu 13 000 ft.

NCC.OP.215 Otkrivanje blizine tla

Kada član letačke posade ili sistem za upozorenje blizine tla primijeti nepredviđenu blizinu tla, pilot koji upravlja zrakoplovom odmah započinje s korektivnim radnjama radi uspostavljanja sigurnih uvjeta za let.

NCC.OP.220 Sistem za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS)

Kada je ACAS ugrađen i funkcionalan, operator utvrđuje operativne postupke i programe osposobljavanja kako bi letačka posada bila odgovajuće osposobljena za izbjegavanje sudara u zraku i za korištenje ACAS II. Kada se ACAS II koristi, ovi postupci i obuka moraju biti u skladu sa Pravilnikom o zajedničkim zahtjevima za upotrebu zračnog prostora i operativnim postupcima za izbjegavanje sudara u letu.

NCC.OP.225 Uvjeti za prilaženje i slijetanje

Vođa zrakoplova prije započinjanja prilaženja za slijetanje uvjerava se da, u skladu sa podacima koje ima na raspolaganju, vrijeme na aerodromu i operativnom mjestu i uvjeti poletno-sletne staze ili završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO) kojim se namjerava koristiti, neće spriječiti sigurno prilaženje, slijetanje ili neuspjelo prilaženje.

NCC.OP.230 Započinjanie i nastavak prilaženja

- (a) Vođa zrakoplova može započeti instrumentalno prilaženje bez obzira na javljenu vidljivost uzduž poletno-sletne staze/vidljivost (RVR/VIS).
- (b) Ako je javljeni RVR/VIS manji od primjenjivog minimuma, prilaženje se ne nastavlja:
1. ispod 1 000 ft iznad aerodroma; ili
 2. u segmentu završnog prilaženja ako je nadmorska/relativna visina odluke (DA/H) ili minimalna nadmorska/relativna visina spuštanja (MDA/H) viša od 1 000 ft iznad aerodroma.
- (c) Ako RVR nije dostupan, vrijednosti za RVR mogu se izvesti preračunavanjem javljene vidljivosti.
- (d) Ako nakon prelaska 1 000 ft iznad aerodroma, javljeni RVR/VIS padne ispod minimuma koji se primjenjuje, prilaženje se može nastaviti do DA/H ili MDA/H.
- (e) Prilaženje se može nastaviti ispod DA/H ili MDA/H, te se spuštanje može završiti pod uvjetom da su na DA/H ili MDA/H uspostavljene i održavane vizuelne oznake koje su odgovarajuće za vrstu postupka prilaženja i predviđene poletno-sletne staze.
- (f) Zona dodira RVR uvijek se nadzire.

PODDIO C

IZVEDBENE KARAKTERISTIKE ZRAKOPLOVA I OPERATIVNA OGRANIČENJA

NCC.POL.100 Operativna ograničenja — svi zrakoplovi

- (a) Tokom svih faza operacije opterećenje, masa i položaj centra gravitacije (CG) zrakoplova ispunjavaju sva ograničenja navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM) ili u operativnom priručniku ako je on više ograničavajući.
- (b) Oznake, spiskovi, oznake instrumenata ili njihove kombinacije, koji sadrže operativna ograničenja propisana priručnikom o letenju zrakoplova za vizuelnu prezentaciju, prikazani su na zrakoplovu.

NCC.POL.105 Masa i ravnoteža, opterećenje

- (a) Operator utvrđuje masu i centar gravitacije (CG) za svaki zrakoplov stvarnim vaganjem prije nego što ga pusti u pogon. Zbirne učinke izmjena i popravaka na masu i ravnotežu potrebno je uzeti u obzir i primjereno dokumentovati. Zrakoplov se ponovo vaga ako učinak izmjena na masu i ravnotežu nije tačno poznat.
- (b) Vaganje obavlja ili proizvođač zrakoplova ili odobrena organizacija za održavanje.
- (c) Operator stvarnim vaganjem, uključujući svu prtljagu posade, ili korištenjem standardnih masa utvrđuje masu svih operativnih dijelova i članova posade koja je uključena u suvu operativnu masu zrakoplova. Određuje se uticaj njihovog smještaja na centar gravitacije u zrakoplovu. Pri korištenju standardne mase za utvrđivanje suve operativne mase članova posade upotrebljavaju se sljedeće vrijednosti mase:
- (1) 85 kg, uključujući ručnu prtljagu, za članove letačke posade/tehničkog osoblja; i
 - (2) 75 kg za članove kabinske posade.
- (d) Operator utvrđuje postupke kojim se omogućava da vođa zrakoplova odredi masu tereta koji se prevozi, uključujući balast:
1. stvarnim vaganjem;
 2. određivanjem mase tereta koji se prevozi u skladu sa standardnim masama putnika i prtljaga; ili
 3. izračunom mase putnika na osnovu izjave svakog putnika ili u ime svakog putnika, dodajući toj vrijednosti unaprijed određenu masu za ručni prtljag i

odjeću ako je broj raspoloživih putničkih sjedišta na zrakoplovu:

- i. manji od deset za avione; ili
- ii. manji od šest za helikoptere.

- (e) Pri korištenju standardne mase upotrebljavaju se sljedeće vrijednosti mase.
1. za putnike vrijednosti iz Tabele 1. i 2, pri čemu je uključen ručni prtljag i masa svakog djeteta koje putuje s odraslom osobom na jednom sjedištu:

Tabela 1.

Standardne mase za putnike — zrakoplov s ukupnim brojem putničkih sjedišta od 20 ili više

Putnička sjedišta:	20 i više		30 i više
	Muškarci	Žene	Svi odrasli
Odrasli	88 kg	70 kg	84 kg
Djeca	35 kg	35 kg	35 kg

Tabela 2.

Standardne mase za putnike — zrakoplov s ukupnim brojem putničkih sjedišta od 19 ili manje

Putnička sjedišta	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Muškarci	104 kg	96 kg	92 kg
Žene	86 kg	78 kg	74 kg
Djeca	35 kg	35 kg	35 kg

2. za prtljag:

- i. za avione, ako je ukupni broj raspoloživih putničkih sjedišta na avionu 20 ili više, standardne vrijednosti mase za prijavljeni prtljag iz Tabele 3;

Tabela 3.

Standardne mase za prtljag — avioni s ukupnim brojem putničkih sjedišta od 20 ili više

Vrsta leta	Standardna masa prtljaga
Domaći	11 kg
Unutar evropske regije	13 kg
Međukontinentalni	15 kg
Svi ostali	13 kg

- ii. za helikoptere, ako je ukupni broj raspoloživih putničkih sjedišta na helikopteru 20 ili više, standardna vrijednost mase za prijavljeni prtljag koja iznosi 13 kg;

- (f) Za zrakoplove s 19 putničkih sjedišta ili manje stvarna masa prijavljenog prtljaga određuje se:
1. vaganjem; ili
 2. izračunavanjem na osnovu izjave svakog putnika ili u ime svakog putnika. Ako to nije izvedivo, upotrebljava se minimalna standardna masa koja iznosi 13 kg.
- (g) Operator utvrđuje postupke kojim se omogućava da vođa zrakoplova odredi masu utočenog goriva upotrebljavajući stvarnu gustoću ili, ako ona nije poznata, gustoću izračunatu u skladu sa metodom koja je navedena u operativnom priručniku.
- (h) Vođa zrakoplova osigurava da je punjenje:
1. zrakoplova obavljeno pod nadzorom kvalificiranog osoblja; i
 2. teret koji se prevozi u skladu sa podacima za izračunavanje mase i ravnoteže zrakoplova.
- (i) Operator utvrđuje postupke kojim se omogućava da vođa zrakoplova ispunjava dodatna konstrukcijska ograničenja, kao što su ograničenje u vezi s jačinom poda, najvećim opterećenjem po dužnom metru, najvećom masom za odjeljak za teret i ograničenje u vezi s najvećim brojem sjedišta.

- (j) Operator u operativnom priručniku navodi načela i metode koji se odnose na opterećenje i na sistem mase i ravnoteže, koji ispunjavaju zahtjeve iz tačaka od (a) do (i). Ovim sistemom obuhvataju se sve vrste planiranih operacija.

NCC.POL.110 Podaci i dokumentacija o masi i ravnoteži

- (a) Operator prije svakog leta utvrđuje podatke o masi i ravnoteži, te priprema dokumentaciju o masi i ravnoteži u kojoj se navodi teret i njegov raspored, tako da ne prelaze ograničenja za masu i ravnotežu zrakoplova. Dokumentacija za masu i ravnotežu sadrži sljedeće podatke:
1. registraciju zrakoplova i vrstu;
 2. identifikacijski broj leta i datum, po potrebi;
 3. ime vođe zrakoplova;
 4. ime lica koje je pripremio dokument;
 5. suvu operativnu masu i odgovarajući CG zrakoplova;
 6. masu goriva pri polijetanju i masu goriva za putovanje;
 7. masu drugih potrošnih materijala osim goriva, po potrebi;
 8. komponente tereta, uključujući putnike, prtljag, teret i balast;
 9. masu pri polijetanju, masu pri slijetanju i masu bez goriva;
 10. položaje CG-a u zrakoplovu koji se primjenjuju; i
 11. ograničavajuće vrijednosti mase i CG-a.
- (b) Kada se podaci i dokumentacija za masu i ravnotežu izrađuju pomoću računarskog sistema za masu i ravnotežu, operator provjerava cjelovitost izlaznih podataka.
- (c) Ako vođa zrakoplova ne nadzire utovar zrakoplova, lice koje nadzire utovar zrakoplova svojeručnim potpisom ili na istovjetan način potvrđuje da su teret i njegov raspored u skladu sa dokumentacijom za masu i ravnotežu koju je pripremio vođa zrakoplova. Vođa zrakoplova vlastoručnim potpisom ili na istovjetan način potvrđuje prihvata.
- (d) Operator navodi postupke za promjene tereta u zadnji tren i osigurava:
1. da se, nakon ispunjavanja dokumentacije za masu i ravnotežu, u dokumente za planiranje leta, koji sadrže dokumentaciju za masu i ravnotežu, unesu sve promjene u zadnji tren;
 2. da se tačno navede najveća dopuštena promjena broja putnika ili tereta u zadnji tren; i
 3. pripremu nove dokumentacije za masu i ravnotežu ako se taj najveći broj premaši.

NCC.POL.111 Podaci i dokumentacija o masi i ravnoteži — olakšice

Nezavisno od tačke (a) podtačke 5. iz NCC.POL.110, položaj se CG-a ne treba navesti u dokumentaciji za masu i ravnotežu ako je raspored tereta u skladu sa unaprijed izračunatom tabelom za ravnotežu ili ako je moguće dokazati da je za planirane operacije moguće obezbijediti pravilnu ravnotežu, nezavisno o stvarnom teretu.

NCC.POL.115 Izvođenje — uopšteno

Vođa zrakoplova upravlja zrakoplovom samo ako performanse zrakoplova omogućavaju ispunjavanje zahtjeva u vezi s pravilima letenja i svih drugih ograničenja koja se primjenjuju na let, korišteni zračni prostor, aerodrome ili operativna mjesta, vodeći računa o tačnosti svih upotrijebljenih karata i mapa.

NCC.POL.120 Ograničenja mase pri polijetanju — avioni

Operator osigurava da:

- (a) masa aviona na početku polijetanja ne premašuje ograničenja mase:
1. pri polijetanju u skladu sa zahtjevima iz NCC.POL.125;

2. na ruti s jednim neispravnim motorom (OEI) u skladu sa zahtjevima iz NCC.POL.130; i
 3. pri slijetanju u skladu sa zahtjevima iz NCC.POL.135, dopuštajući očekivana smanjenja mase s odmicanjem leta i ispuštanje goriva u zrak.
- (b) masa na početku polijetanja nikad ne premašuje najveću masu pri polijetanju koja je navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM) za visinu pritiska koja je primjerena nadmorskoj visini aerodroma ili operativnog mjesta, a ako se upotrebljava kao mjerilo za određivanje najveće mase pri polijetanju, po bilo kojim drugim lokalnim atmosferskim uvjetima; i
- (c) predviđena masa pri očekivanom vremenu slijetanja na aerodromu ili operativnom mjestu predviđenom za slijetanje ili na bilo kom aerodromu alternativnog odredišta nikad ne premašuje najveću masu pri slijetanju koja je navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM) za visinu pritiska koja je primjerena nadmorskoj visini tih aerodroma ili operativnih mjesta ako se upotrebljava kao mjerilo za određivanje najveće mase pri slijetanju, po bilo kojim drugim lokalnim atmosferskim uvjetima.

NCC.POL.125 Polijetanje — avioni

- (a) Pri određivanju najviše mase pri polijetanju vođa zrakoplova uzima u obzir sljedeće:
1. izračunata dužina za polijetanje ne prelazi raspoloživu dužinu za polijetanje, pri čemu dužina čistine ne prelazi polovinu raspoložive staze za polijetanje;
 2. izračunati uzletni zalet ne prelazi raspoloživi uzletni zalet;
 3. jedna vrijednost V_1 upotrebljava se za prekinuto i neprekinuto polijetanje, pri čemu je vrijednost V_1 navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM); i
 4. na mokroj ili kontaminiranoj stazi, masa pri polijetanju ne prelazi masu koja je dopuštena za polijetanje na suvoj stazi pod istim uvjetima.
- (b) S izuzetkom aviona na turboelisni pogon i najvišom dopuštenom masom od 5 700 kg ili manjom pri uzlijetanju, u slučaju kvara motora za vrijeme polijetanja, vođa zrakoplova osigurava da avion može:
1. prekinuti uzlijetanje i zaustaviti se u okviru raspoložive udaljenosti za ubrzavanje i zaustavljanje ili poletno-sletne staze; ili
 2. nastaviti polijetanje i nadvisiti sve prepreke u smjeru putanje leta u primjerenom razmaku dok avion nije u poziciji da ispuni zahtjeve iz NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Na ruti — jedan motor u kvaru — avioni

Vođa zrakoplova osigurava da u slučaju kvara bilo kog motora na bilo kojoj tački rute, zrakoplov s više motora mora imati mogućnost da nastavi let do odgovarajućeg aerodroma ili operativnog mjesta, a da ni u kojoj tački ne leti ispod minimalne visine za nadvisivanje prepreka.

NCC.POL.135 Slijetanje — avioni

Vođa zrakoplova osigurava da na svakom aerodromu ili operativnom mjestu, nakon nadvisivanja svih prepreka na prilaznoj putanji na sigurnoj visini, avion mora imati mogućnost sletjeti i zaustaviti se; hidro-avion mora imati mogućnost doći do zadovoljavajuće niske brzine u okviru raspoložive dužine za slijetanje. Poštuju se odstupanja radi očekivanih razlika u tehnikama prilaženja i slijetanja ako se nisu poštovala pri planiranju podataka o izvođenju.

PODDIO D

INSTRUMENTI, PODACI I OPREMA

ODJELJAK 1.

Avioni

NCC.IDE.A.100 Instrumenti i oprema — uopšteno

- (a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim poddijelom odobravaju se u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:
1. ih upotrebljava letačka posada za upravljanje putanjom leta;
 2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCC.IDE.A.245;
 3. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCC.IDE.A.250; ili
 4. su ugrađeni u avion.
- (b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim poddijelom, nije potrebno odobriti kao opremu:
1. rezervni osigurači,
 2. ručne prijenosne svjetiljke,
 3. tačni mjerač vremena,
 4. držač karte,
 5. pribor za prvu pomoć,
 6. oprema za preživljavanje i signalizaciju,
 7. sidro i oprema za vezanje, i
 8. uređaj za osiguravanje djece.
- (c) Instrumenti i oprema, koji se ne zahtijevaju ovim poddijelom, te sva druga oprema koja se ne zahtijeva drugim primjenjivim prilozima, ali se nosi na zrakoplovu, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:
1. informacije koje se dostavljaju tim instrumentima, opremom ili dodatnom opremom, letačka posada ne upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I, Dodatak 1. Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) ili NCC.IDE.A.245 i NCC.IDE.A.250; i
 2. instrumenti i oprema ne utiču na plovidbenost aviona, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.
- (d) Instrumenti i oprema spremni su za upotrebu ili su dostupni s mjesta na kom sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.
- (e) Oni instrumenti kojim se koristi član letačke posade raspoređeni su tako da dopuštaju članu letačke posade da jasno vidi oznake sa svog mjesta, s najmanjim mogućim odmakom s položaja i linije vida, koju obično zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.
- (f) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu upotrebu.

NCC.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata aviona, predmeta opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let neispravan ili nedostaje, osim ako:

- (a) avionom se upravlja u skladu sa listom minimalne opreme (LMO);
- (b) ima odobrenje nadležnog organa da upravlja avionom u okviru ograničenja glavne liste minimalne opreme (GLMO); ili
- (c) avion ima dozvolu za letenje koja je izdata u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCC.IDE.A.110 Rezervni električni osigurači

Avioni su opremljeni rezervnim električnim osiguračima, jačine potrebne za potpunu zaštitu električnog kola, za zamjenu osigurača koje je dopušteno zamijeniti tokom leta.

NCC.IDE.A.115 Operativna svjetla

- Avioni koji lete noću opremljeni su:
- (a) sistemom svjetala za izbjegavanje sudara;
 - (b) navigacijskim/pozicionim svjetlima;
 - (c) svjetlima za slijetanje;
 - (d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema aviona radi primjerenog osvjetljenja svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad aviona;
 - (e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema aviona radi osvjetljenja u svim putničkim odjeljcima;
 - (f) ručnom prijenosnom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i
 - (g) svjetlima koja su u skladu sa međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru ako se avion vodi kao hidro-avion.

NCC.IDE.A.120 Operacije prema pravilima VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

- (a) Avioni kojim se upravlja prema pravilima VFR-a tokom dana opremljeni su uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 - 1. magnetnog smjera,
 - 2. vremena u satima, minutama i sekundama,
 - 3. visine pritiska,
 - 4. naznačene brzine,
 - 5. klizanja, i
 - 6. Mahovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem.
- (b) Avioni, kojim se upravlja u vizuelnim meteorološkim uvjetima (VMC) iznad vode i izvan vidokruga kopna, u vizuelnim meteorološkim uvjetima noću (VMC) ili u uvjetima kada avion nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz tačke (a) opremljeni su i:
 - 1. uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 - i. skretanja i klizanja,
 - ii. položaja,
 - iii. vertikalne brzine, i
 - iv. stabilizovanog smjera,
 - 2. uređajem za pokazivanje nedovoljnog snabdijevanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata; i
 - 3. uređajem za sprječavanje kvarova na sistemu za pokazivanje brzine, u skladu sa zahtjevima iz tačke (a) podtačke 4, zbog kondenzacije ili zaleđivanja.
- (c) Kad god su za operaciju potrebna dva pilota, avioni su opremljeni dodatnim posebnim uređajem za prikazivanje:
 - 1. visine pritiska,
 - 2. naznačene brzine,
 - 3. klizanja, skretanja i klizanja, po potrebi,
 - 4. položaja, po potrebi,
 - 5. vertikalne brzine, po potrebi,
 - 6. stabilizovanog smjera, po potrebi, i
 - 7. Mahovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem, po potrebi.

NCC.IDE.A.125 Operacije prema pravilima IFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

- Avioni koji lete prema pravilima IFR-a opremljeni su:
- (a) uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 - 1. magnetnog smjera,
 - 2. vremena u satima, minutama i sekundama,
 - 3. visine pritiska,
 - 4. naznačene brzine,
 - 5. vertikalne brzine,
 - 6. skretanja i klizanja,
 - 7. položaja,
 - 8. stabilizovanog smjera,

- 9. spoljne temperature zraka, i
- 10. Mahovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem;
- (b) uređajem za pokazivanje nedovoljnog snabdijevanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata;
- (c) kad god su za operaciju potrebna dva pilota, dodatnim posebnim uređajem za drugog pilota za prikazivanje:
 - 1. visine pritiska,
 - 2. naznačene brzine,
 - 3. vertikalne brzine,
 - 4. skretanja i klizanja,
 - 5. položaja,
 - 6. stabilizovanog smjera i
 - 7. Mahovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem, po potrebi;
- (d) uređajem za sprječavanje kvarova na sistemima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz tačke (a) podtačke 4. i tačke (c) podtačke 2. zbog kondenzacije ili zaleđivanja;
- (e) alternativnim izvorom statičnog pritiska;
- (f) držačem karte, koji se nalazi na mjestu na kom se kartu lako čita i na kom se ona može osvijetliti za noćne letove;
- (g) drugim posebnim uređajem za mjerenje i prikazivanje visine; i
- (h) snabdijevanjem električnom energijom, nezavisno od glavnog sistema za snabdijevanje električnom energijom, za potrebe djelovanja i osvjetljenja sistema za prikaz položaja za najmanje 30 minuta. Snabdijevanje električnom energijom automatski se uključuje nakon potpunog kvara uobičajenog sistema za snabdijevanje električnom energijom i na instrumentu se jasno prikazuje da se umjetni horizont napaja iz sistema za snabdijevanje električnom energijom u slučaju nužde.

NCC.IDE.A.130 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema pravilima IFR-a

Avioni koji lete prema pravilima IFR-a s jednim pilotom opremljeni su automatskim pilotom koji može barem zadržati visinu i smjer.

NCC.IDE.A.135 Sistem za upozoravanje i prepoznavanje terena (TAWS)

Turbinski avioni s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg ili najvećim operativnim brojem putničkih sjedišta (MOPSC) većim od devet sjedišta opremljeni su sistemom TAWS koji ispunjava zahtjeve za:

- (a) opremu klase A u skladu sa prihvatljivim standardom u slučaju aviona kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata nakon 1. januara 2011; ili
- (b) opremu klase B u skladu sa prihvatljivim standardom u slučaju aviona kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata 1. januara 2011. ili prije.

NCC.IDE.A.140 Sistem za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS)

Osim ako Pravilnikom o zajedničkim zahtjevima za upotrebu zračnog prostora i operativnim postupcima za izbjegavanje sudara u letu nije predviđeno drugačije, turbinski avioni s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg ili najvećim operativnim brojem putničkih sjedišta (MOPSC) većim od 19 sjedišta opremljeni su sistemom ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Vremenski radar u zrakoplovu

Sljedeći avioni opremljeni su vremenskim radarom u zrakoplovu ako zrakoplov leti noću ili u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) u područjima gdje se može očekivati da tokom rute nastane grmljavinsko nevrijeme ili drugi potencijalno opasni vremenski uvjeti, za koje se smatra da se mogu otkriti vremenskim radarom u zrakoplovu.

- (a) avioni s kabinom pod pritiskom;
- (b) avioni s kabinom koja nije pod pritiskom s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg; i
- (c) avioni s kabinom koja nije pod pritiskom s najvećim operativnim brojem putničkih sjedišta (MOPSC) većim od 9 sjedišta

NCC.IDE.A.150 Dodatna oprema za letenje noću u uvjetima zaleđivanja

- (a) Avioni koji lete noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja opremljeni su sredstvima koja osvijetljavaju ili otkrivaju stvaranje leda.
- (b) Sredstva koja osvijetljavaju stvaranje leda ne uzrokuju bljesak ili odsjaj koji bi onemogućio članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

NCC.IDE.A.155 Sistem interfona za letačku posadu

Avioni, kojim upravlja posada s više od jednog člana, opremljeni su sistemom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone kojim se koriste svi članovi letačke posade.

NCC.IDE.A.160 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

- (a) Sljedeći avioni opremljeni su uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR):
 - 1. avioni s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 27 000 kg, kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata 1. januara 2016. ili kasnije; i
 - 2. avioni s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 2 250 kg:
 - i. certificirani za operaciju s minimalnom posadom koja uključuje najmanje dva pilota;
 - ii. opremljeni motorom/motorima s turbomlaznim pogonom ili više od jednog motora s turboelinsnim pogonom; i
 - iii. za koje je potvrda o tipu prvi put izdata 1. januara 2016. ili kasnije.
- (b) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) mora moći zadržati snimljene podatke tokom najmanje:
 - 1) posljednjih 25 sati za avione čija je MCTOM veća od 27 000 kg i prvi izdati pojedinačni CofA na ili poslije 1. januara 2021. godine,
 - 2) posljednjih 2 u svim drugim slučajevima.
- (c) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) vremenskim redoslijedom snima:
 - 1. glasovnu komunikaciju poslatu ili primljenu u pilotsku kabinu radio-vezom;
 - 2. glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini koji se koriste sistemom interfona i sistemom za obavješćavanje putnika ako je ugrađen;
 - 3. zvukove okoline u pilotskoj kabini, uključujući bez prekidanja zvučne signale, primljene sa svakog mikrofona na ručici i mikrofona u maski koji se upotrebljavaju; i
 - 4. glasovne ili zvučne signale za prepoznavanje pomoćnih sredstava za navigaciju ili prilaženje koji se odašilju u slušalicu ili zvučnik.
- (d) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) automatski počinje snimati prije nego što se avion počne

kretati na svoj pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se avion više ne može kretati vlastitim pogonom.

- (e) Osim zahtjeva iz tačke (d), u zavisnosti od raspoloživosti električne energije, uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) počinje snimati što je ranije moguće tokom provjera u pilotskoj kabini prije paljenja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini odmah nakon gašenja motora na kraju leta.
- (f) ako se CVR ne može izbaciti, CVR mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. januara 2020. godine, podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se CVR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.

NCC.IDE.A.165 Uređaj za snimanje podataka o letu

- (a) Avioni s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg, kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata 1. januara 2016. ili kasnije, opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu (FDR) koji upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i za koje postoji metoda kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika.
- (b) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) snima parametre koji su potrebni za precizno utvrđivanje putanje leta aviona, brzine, položaja, snage motora, konfiguracije i rada zrakoplova, te mora moći zadržati snimljene podatke tokom najmanje prethodnih 25 sati.
- (c) Podaci se dobijaju iz izvora u avionu koji omogućavaju tačno podudaranje s podacima prikazanim letačkoj posadi.
- (d) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) automatski počinje snimati podatke prije nego što se avion može kretati vlastitim pogonom i automatski prestaje snimati kada se avion više ne može kretati vlastitim pogonom.
- (e) ako se FDR ne može izbaciti, FDR mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. januara 2020. godine, podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se FDR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.

NCC.IDE.A.170 Zapis podatkovnih veza

- (a) Avioni, kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata 1. januara 2016. ili kasnije, a koji imaju mogućnost komunikacije putem podatkovnih veza i moraju biti opremljeni uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR), uređajem za snimanje snimaju, po potrebi:
 - 1. komunikacijske poruke putem podatkovnih veza povezane s komunikacijom službe zračnog prometa (ATS), uključujući poruke koje se primjenjuju na sljedeće aplikacije:
 - i. uspostavljanje podatkovne veze;
 - ii. komunikaciju među kontrolorom i pilotom;
 - iii. usmjereni nadzor;
 - iv. informacije o letu;
 - v. nadzor nad odašiljanjem iz zrakoplova, ako je moguće, s obzirom na strukturu sistema;
 - vi. podatke o operativnom nadzoru leta, ako je moguće, s obzirom na strukturu sistema; i
 - vii. grafiku, ako je moguće, s obzirom na strukturu sistema;
 - 2. informacije koje omogućavaju povezanost sa svim povezanim zapisima o komunikaciji putem podatkovne veze koji se pohranjuju posebno od aviona; i

3. informacije o vremenu i prioritetu komunikacijskih poruka putem podatkovne veze, uzimajući u obzir strukturu sistema.
- (b) Uređaj za snimanje upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i informacija i metodu kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika. Metodom snimanja omogućava se podudaranje s podacima koji su snimljeni na zemlji.
- (c) Uređaj za snimanje mora moći zadržati snimljene podatke najmanje za period jednak periodu utvrđenom u NCC.IDE.A.160 za uređaje za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).
- (d) ako se uređaj za snimanje ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. januara 2020. godine, podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se uređaj za snimanje može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.
- (e) Zahtjevi koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje jednaki su zahtjevima koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) iz NCC.IDE.A.160 u tačkama (d) i (e).

NCC.IDE.A.175 Kombinirani uređaj za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini

Usklađenost sa zahtjevima za uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) i uređaja za snimanje podataka o letu (FDR) moguće je postići:

- (a) jednim kombiniranim uređajem za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini ako avion mora biti opremljen uređajem CVR ili FDR; ili
- (b) dva kombinirana uređaja za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini ako avion mora biti opremljen uređajem CVR i FDR.

NCC.IDE.A.180 Sjedišta, sigurnosni pojasevi, sistemi vezivanja i uređaji za osiguravanje djece

- (a) Avioni su opremljeni:
 1. sjedištem ili ležajem za sva lica u zrakoplovu starosti od 24 mjeseca ili više;
 2. sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedištu i zadržavajućim pojasevima za svaki ležaj;
 3. uređajem za osiguravanje djece (CRD) za sva lica u zrakoplovu mlađa od 24 mjeseca;
 4. sigurnosnim pojasom sa sistemom vezivanja gornjeg dijela trupa koji uključuje uređaj za automatsko zadržavanje trupa lica koje na tom mjestu sjedi u slučaju brzog usporavanja:
 - i. na svakom sjedištu letачke posade i na svim sjedištima pored pilotskog; i
 - ii. na svakom sjedištu posmatrača u pilotskoj kabini; i
 5. sigurnosnim pojasom sa sistemom vezivanja gornjeg dijela trupa na sjedištima najmanjeg zahtijevanog broja kabinske posade u slučaju aviona kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata nakon 31. decembra 1980.
- (b) Sigurnosni pojas sa sistemom vezivanja gornjeg dijela trupa:
 1. ima jednostepeno otkopčavanje i
 2. na sjedištima letачke posade, za najmanji zahtijevani broj kabinske posade, dvije trake za rame i sigurnosni pojas koji se može upotrebljavati nezavisno.
 3. na sjedalima letачke posade i na svakom sjedištu koje se nalazi pored pilotskog sjedišta:
 - i. dvije trake za rame i sigurnosni pojas koji se može upotrebljavati nezavisno,

- ii. dijagonalna traka preko ramena i sigurnosni pojas koji se može upotrebljavati za sljedeće avione:

- A) avioni sa MCTOM manjim od 5 700 kg i MOPSC manjim od devet, koji su u skladu sa dinamičkim uvjetima prinudnog slijetanja, a koji su utvrđeni u primjenjivim certifikacionim specifikacijama.
- B) avioni sa MCTOM manjim od 5 700 kg i MOPSC manjim od devet, koji nisu u skladu sa dinamičkim uvjetima prinudnog slijetanja, a koji su utvrđeni u primjenjivim certifikacionim specifikacijama i imaju posebna CofA prvi put izdat prije 25. avgusta 2016.

NCC.IDE.A.185 Znakovi za vezivanje sigurnosnih pojaseva i zabranjeno pušenje

Avioni, u kojim sva putnička mjesta nisu vidljiva sa sjedišta letачke posade, opremljeni su uređajem za upozorenje putnicima i kabinskoj posadi kada treba zavezati sigurnosne pojaseve i kada je zabranjeno pušenje.

NCC.IDE.A.190 Pribor za prvu pomoć

- (a) Avioni su opremljeni priborima za prvu pomoć u skladu sa Tabelom 1.

Tabela 1.
Broj potrebnih pribora za prvu pomoć

Broj ugrađenih putničkih sjedišta	Broj potrebnih pribora za prvu pomoć
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
501 ili više	6

- (b) Pribori za prvu pomoć:
 1. lako su dostupni za upotrebu i
 2. dopunjuju se.

NCC.IDE.A.195 Dodatni kisik — avioni s kabinom pod pritiskom

- (a) Avioni s kabinom pod pritiskom, namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva snabdijevanje kisikom u skladu sa tačkom (b), opremljeni su uređajem za pohranjivanje i raspodjelu kisika koji može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.
- (b) Avioni s kabinom pod pritiskom, namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojim je visina pritiska u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft, nose dovoljno kisika za disanje za snabdijevanje:
 1. svih članova posade i:
 - i. 100% putnika za svaki period ako visina pritiska kabine prelazi 15 000 ft, ali ni u kom slučaju manje od desetominutnog snabdijevanja;
 - ii. najmanje 30% putnika za svaki period ako će pri gubitku pritiska i uzimajući u obzir okolnosti leta visina pritiska u putničkom odjeljku biti između 14 000 ft i 15 000 ft; i
 - iii. najmanje 10% putnika za svaki period duži od 30 minuta ako će visina pritiska u putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 14 000 ft;
 2. svih lica putničkog odjeljka za najmanje 10 minuta za avione namijenjene letovima na visinama pritiska iznad 25 000 ft, ili namijenjene letovima ispod te

visine, ali u uvjetima u kojim se unutar četiri minute ne mogu spustiti na visinu pritiska od 13 000 ft.

- (c) Avioni s kabinom pod pritiskom, namijenjeni letovima iznad 25 000 ft, nadalje su opremljeni:
1. uređajem za upozorenje letačke posade o gubitku pritiska; i
 2. maskama za članove letačke posade koje se brzo stavljaju.

NCC.IDE.A.200 Dodatni kisik – avioni s kabinom koja nije pod pritiskom

- (a) Avioni s kabinom, koja nije pod pritiskom, namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva snabdijevanje kisikom u skladu sa tačkom (b), opremljeni su uređajem za pohranjivanje i raspodjelu kisika koji može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.
- (b) Avioni s kabinom, koja nije pod pritiskom, namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojim je visina pritiska u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft, nose dovoljno kisika za disanje za snabdijevanje:
1. svih članova posade i najmanje 10% putnika za svaki period duži od 30 minuta ako će visina pritiska u putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i
 2. svih članova posade i putnika za svaki period u kom će visina pritiska u putničkim odjeljcima biti iznad 13 000 ft.

NCC.IDE.A.205 Ručni aparati za gašenje požara

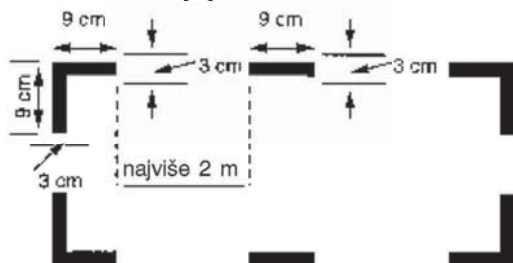
- (a) Avioni su opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara:
1. u pilotskoj kabini; i
 2. u svakom putničkom odjeljku koji je odvojen od pilotske kabine, osim ako je odjeljak dostupan letačkoj posadi.
- (b) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara odgovara vrsti požara koji može nastati u odjeljku gdje se aparat namjerava upotrebljavati i kako bi se opasnost od koncentracije štetnog gasa svela na najmanju mjeru u odjeljcima u kojim borave lica.

NCC.IDE.A.206 Protivpožarne sjekire i željezne poluge

- (a) Avioni s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg ili najvećim operativnim brojem putničkih sjedišta (MOPSC) većim od devet sjedišta opremljeni su najmanje jednom protivpožarnom sjekirou ili željeznom polugou smještenou u pilotskoj kabini.
- (b) Za avione s najvećim operativnim brojem putničkih sjedišta (MOPSC) više od 200 sjedišta dodatna protivpožarna sjekira ili željezna poluga ugrađena je u ili u blizini kuhinje koja se nalazi u stražnjem dijelu zrakoplova.
- (c) Protivpožarne sjekire i željezne poluge u putničkom odjeljku nisu vidljive putnicima.

NCC.IDE.A.210 Oznake mjesta za razbijanje

Ako su na avionu naznačena mjesta na trupu odgovarajuća za prodor spasilačkih ekipa u zrakoplov u slučaju nužde, takva su mjesta označena kako je prikazano na Slici 1.



NCC.IDE.A.215 Odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT)

- (a) Avioni su opremljeni:
1. odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste ili uređajem za lociranje koji ispunjava zahtjeve iz Priloga IV (Dio CAT), CAT.GEN.MPA.210 ovog pravilnika, ako je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata 1. jula 2008. ili prije;
 2. automatskim odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT) ili uređajem za lociranje koji ispunjava zahtjeve iz Priloga IV (Dio CAT), CAT.GEN.MPA.210 ovog pravilnika, ako je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata nakon 1. jula 2008.
- (b) Odašiljači signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste moraju moći odašiljati signale istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Let iznad vode

- (a) Sljedeći avioni opremljeni su prslukou za spašavanje za sva lica u zrakoplovu ili istovjetnim posebnim uređajem za plutanje za sva lica u zrakoplovu mlađa od 24 mjeseca, smještenim na mjestu koje je dostupno sa sjedišta ili ležaja lica za čiju su upotrebu predviđeni:
1. kopneni zrakoplovi namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od više od 50 NM od obale ili polijetanja ili slijetanja na aerodromu ili operativnom mjestu, na kom je, po mišljenju vođe zrakoplova, uzletna ili prilazna putanja smještena iznad vode, tako da bi u slučaju nesreće zrakoplov mogao prisilno sletjeti na vodu; i
 2. hidro-avioni namijenjeni letovima iznad vode.
- (b) Svaki prsluk za spašavanje ili istovjetan poseban uređaj za plutanje opremljen je uređajem električnog osvjetljavanja za namjenu lociranja osoba.
- (c) Hidro-avioni namijenjeni letovima iznad vode opremljeni su:
1. sidrom ili drugom opremou koja je nužna za omogućivanje vezanja, sidrenja ili manevrisanja avionom na vodi, primjerenim veličini i težini aviona, te karakteristikama u vezi s njegovim upravljanjem; i
 2. opremou za davanje zvučnih signala, kako je propisano međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, po potrebi.
- (d) Vođa zrakoplova namijenjenog letovima na udaljenosti od kopna primjerenim za prisilno slijetanje većou od 30 minuta pri uobičajenoj putnoj brzini ili 50 NM, koja je vrijednost manja, utvrđuje rizike za preživljavanje lica iz aviona u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovu čega odlučuje o prijevozu:
1. opreme za davanje signala za pomoć;
 2. dovoljnog broja čamaca za spašavanje za prijevoz svih lica iz zrakoplova koji su smješteni tako da omogućavaju njihovu upotrebu u slučaju nužde; i
 3. opreme za spašavanje koja sadrži sredstva za održavanje na životu primjerene predviđenom letu.

NCC.IDE.A.230 Oprema za preživljavanje

- (a) Avioni, namijenjeni letovima iznad područja na kojim bi potraga i spašavanje bili posebno teški, opremljeni su:
1. signalnom opremou za davanje signala za pomoć;
 2. najmanje jednim odašiljačem za preživljavanje ELT(S); i
 3. dodatnom opremou za preživljavanje za rutu kojom će se letjeti, uzimajući u obzir broj lica u avionu.

- (b) Na avionu nije potrebno nositi dodatnu opremu za preživljavanje koja je navedena u tački (a) podtački 3 ako zrakoplov:
1. ostaje unutar udaljenosti od područja na kom potraga i spašavanje nisu posebno teški i koje odgovara:
 - i. 120 minuta putničkom brzinom s jednim motorom u kvaru (OEI) za avione koji mogu nastaviti let do aerodroma pri kvaru kritičnog motora/kritičnih motora na bilo kojoj tački rute ili ruta planiranog odstupanja; ili
 - ii. 30 minuta putničkom brzinom za sve ostale avione;
 - ili
 2. ostaje unutar udaljenosti ne većoj od 90 minuta pri putnoj brzini od područja primjerenog za prisilno slijetanje, za avione certificovane u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCC.IDE.A.240 Slušalice

- (a) Avioni su opremljeni slušalicama s mikrofonom na ručici ili odgovarajućim uređajem za svakog člana letачke posade na dodijeljenom mu mjestu u pilotskoj kabini.
- (b) Avioni koji lete prema pravilima IFR-a ili noću opremljeni su dugmetom za prijenos na ručnoj komandi za upravljanje bočnim i uzdužnim nagibom za svakog zahtijevanog člana letачke posade.

NCC.IDE.A.245 Oprema za radio-komunikaciju

- (a) Avioni koji lete prema pravilima IFR-a ili noću, ili ako je to u skladu sa primjenjivim zahtjevima za zračni prostor, opremljeni su opremom za radio-komunikaciju kojom se u uobičajenim uvjetima radio-prijenosa mora moći:
 1. izvoditi dvosmjerna komunikacija za potrebe kontrole aerodroma;
 2. primati meteorološke podatke bilo kada tokom leta;
 3. izvoditi dvosmjerna komunikacija bilo kada tokom leta s aeronautičkim stanicama na frekvencijama koje propisuje nadležni organ; i
 4. omogućiti komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.
- (b) Ako se zahtijeva više od jednog kompleta opreme za komunikaciju, svaka je nezavisna od druge opreme do mjere da kvar jedne opreme neće dovesti do kvara na drugoj opremi.

NCC.IDE.A.250 Navigacijska oprema

- (a) Avioni su opremljeni navigacijskom opremom kojom će se omogućiti nastavak leta u skladu s:
 1. planom leta (ATS), po potrebi; i
 2. primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Avioni imaju dovoljnu navigacijsku opremu kojom se osigurava da, u slučaju kvara jednog predmeta opreme u bilo kojoj fazi leta, preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju u skladu sa tačkom (a) ili sigurno izvođenje odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.
- (c) Avioni namijenjeni letovima prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC), opremljeni su odgovarajućom opremom kojom se može obaviti vođenje do tačke s koje se može izvesti vizuelno slijetanje. Tom opremom mora se moći obaviti takvo vođenje za svaki aerodrom na kom se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.
- (d) Za PBN operacije zrakoplov mora ispuniti certifikacione zahtjeve plovidbenosti za odgovarajuće navigacijske specifikacije.

NCC.IDE.A.255 Transponder

Avioni su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) za obavješćavanje o visini i drugim transponderom SSR sa karakteristikama koje se zahtijevaju za rutu kojom se leti.

NCC.IDE.A.260 Upravljanje elektronskim navigacijskim podacima

- (a) Operator se koristi samo podatkovnim proizvodima elektronske navigacije koji podržavaju navigacijsku aplikaciju u skladu sa standardima cjelovitosti koji su odgovarajući primjerenoj upotrebi podataka.
- (b) Ako podatkovni proizvodi elektronske navigacije podržavaju navigacijsku aplikaciju potrebnu za operaciju za koju je u skladu sa Prilogom V (Dio SPA) ovog pravilnika potrebno odobrenje, operator nadležnom organu dokazuje da su primijenjeni postupak i isporučeni proizvodi u skladu sa standardima cjelovitosti koji su odgovarajući primjerenoj upotrebi podataka.
- (c) Operator neprekidno prati postupak i proizvode direktno ili praćenjem usklađenosti pružatelja usluga, koji su treće strane.
- (d) Operator osigurava pravovremenu raspodjelu i uključivanje aktuelnih i neizmijenjenih elektronskih navigacijskih podataka svim avionima kojim su potrebni.

ODJELJAK 2.

Helikopteri

NCC.IDE.H.100 Instrumenti i oprema — uopšteno

- (a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim poddjelom odobravaju se u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:
 1. ih upotrebljava letачka posada za upravljanje putanjom leta;
 2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCC.IDE.H.245;
 3. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCC.IDE.H.250; ili
 4. su ugrađeni u helikopter.
- (b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim poddjelom, nije potrebno odobriti kao opremu:
 1. ručna prijenosna svjetiljka,
 2. tačni mjerač vremena,
 3. držač karte,
 4. pribor za prvu pomoć,
 5. oprema za preživljavanje i signalizaciju,
 6. sidro i oprema za vezanje; i
 7. uređaj za osiguravanje djece.
- (c) Instrumenti i oprema koji se ne zahtijevaju ovim poddjelom, te sva druga oprema koja se ne zahtijeva drugim primjenjivim prilozima, ali se nosi na zrakoplovu, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:
 1. informacije koje se dostavljaju tim instrumentima, opremom ili dodatnom opremom, letачka posada ne upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) ili NCC.IDE.H.245 i NCC.IDE.H.250; i
 2. instrumenti i oprema ne utiču na plovidbenost helikoptera, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.
- (d) Instrumenti i oprema spremni su za upotrebu ili su dostupni s mjesta na kom sjedi član letачke posade koji ih treba upotrebljavati.

- (e) Oni instrumenti kojim se koristi član letačke posade raspoređeni su tako da dopuštaju članu letačke posade da jasno vidi oznake sa svog mjesta, s najmanjim mogućim odmakom s položaja i linije vida, koju obično zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.
- (f) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu upotrebu.

NCC.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata helikoptera, predmeta opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let neispravan ili nedostaje, osim ako:

- (a) helikopterom se upravlja u skladu sa listom minimalne opreme (LMO);
- (b) operator ima odobrenje nadležnog organa da upravlja helikopterom u okviru ograničenja glavne liste minimalne opreme (GLMO); ili
- (c) helikopter ima dozvolu za letenje koja je izdata u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCC.IDE.H.115 Operativna svjetla

Helikopteri koji lete noću opremljeni su:

- (a) sistemom svjetala za izbjegavanje sudara;
- (b) navigacijskim/pozicionim svjetlima;
- (c) svjetlima za slijetanje;
- (d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema helikoptera, radi primjerenog osvjetljenja svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad helikoptera;
- (e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema helikoptera radi osvjetljenja u svim putničkim odjeljcima;
- (f) ručnom prijenosnom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i
- (g) svjetlima koja su u skladu sa međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru ako je helikopter amfibijski.

NCC.IDE.H.120 Operacije prema pravilima VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

- (a) Helikopteri kojim se upravlja prema pravilima VFR-a tokom dana opremljeni su uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 1. magnetnog smjera,
 2. vremena u satima, minutama i sekundama,
 3. visine pritiska,
 4. naznačene brzine, i
 5. klizanja.
- (b) Helikopteri, kojim se upravlja u vizuelnim meteorološkim uvjetima (VMC) iznad vode i izvan vidokruga kopna, u vizuelnim meteorološkim uvjetima noću (VMC) kada je vidljivost manja od 1 500 m ili u uvjetima kada helikopter nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz tačke (a) opremljeni su i:
 1. uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 - i. položaja,
 - ii. vertikalne brzine, i
 - iii. stabilizovanog smjera,
 2. uređajem za pokazivanje nedovoljnog snabdijevanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata, i
 3. uređajem za sprječavanje kvarova na sistemu za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz tačke (a) podtačke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.
- (c) Kad god su za operaciju potrebna dva pilota, helikopteri su opremljeni dodatnim posebnim uređajem za prikazivanje:
 1. visine pritiska,
 2. naznačene brzine,
 3. klizanja,
 4. položaja, po potrebi,
 5. vertikalne brzine, po potrebi, i

- 6. stabilizovanog smjera, po potrebi.

NCC.IDE.H.125 Operacije prema pravilima IFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a opremljeni su:

- (a) uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 1. magnetnog smjera,
 2. vremena u satima, minutama i sekundama,
 3. visine pritiska,
 4. naznačene brzine,
 5. vertikalne brzine,
 6. klizanja,
 7. položaja,
 8. stabilizovanog smjera, i
 9. spoljne temperature zraka;
- (b) uređajem za pokazivanje nedovoljnog snabdijevanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata;
- (c) kad god su za operaciju potrebna dva pilota, dodatnim posebnim uređajem za prikazivanje:
 1. visine pritiska,
 2. naznačene brzine,
 3. vertikalne brzine,
 4. klizanja,
 5. položaja, i
 6. stabilizovanog smjera;
- (d) uređajem za sprječavanje kvarova na sistemima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz tačke (a) podtačke 4. i tačke (c) podtačke 2. zbog kondenzacije ili zaleđivanja;
- (e) alternativnim izvorom statičnog pritiska;
- (f) držačem karte, koji se nalazi na mjestu na kom se kartu lako čita i na kom se ona može osvijetliti za noćne letove; i
- (g) dodatnim uređajem za mjerenje i prikazivanje položaja kao pomoćnim instrumentom.

NCC.IDE.H.130 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema pravilima IFR-a

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a s jednim pilotom opremljeni su automatskim pilotom koji može barem zadržati visinu i smjer.

NCC.IDE.H.145 Vremenski radar u zrakoplovu

Helikopteri s najvećim operativnim brojem putničkih sjedišta (MOPSC) većim od 9 sjedišta i koji lete prema pravilima IFR-a ili noću opremljeni su vremenskim radarom za otkrivanje vremenskih uvjeta ako aktuelni vremenski izvještaji pokazuju da se može očekivati da tokom rute nastane grmljavinsko nevrijeme ili drugi potencijalno opasni vremenski uvjeti, za koje se smatra da se mogu otkriti vremenskim radarom.

NCC.IDE.H.150 Dodatna oprema za letenje noću u uvjetima zaleđivanja

- (a) Helikopteri koji lete noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja opremljeni su sredstvima koja osvijetljavaju ili otkrivaju stvaranje leda.
- (b) Sredstva koja osvijetljavaju stvaranje leda ne uzrokuju bljesak ili odsjaj koji bi onemogućio članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

NCC.IDE.H.155 Sistem interfona za letačku posadu

Helikopteri kojim upravlja posada s više od jednog člana opremljeni su sistemom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone kojim se koriste svi članovi letačke posade.

NCC.IDE.H.160 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

- (a) Helikopteri s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 7 000 kg, kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata 1.

- januara 2016. ili kasnije, opremljeni su uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).
- (b) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) mora moći zadržati snimljene podatke tokom najmanje prethodna 2 sata.
 - (c) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) vremenskim redoslijedom snima:
 1. glasovnu komunikaciju poslatu ili primljenu u pilotsku kabinu radio-vezom;
 2. glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini koji se koriste sistemom interfona i sistemom za obavješćavanje putnika ako je ugrađen;
 3. zvukove okoline u pilotskoj kabini, uključujući bez prekidanja zvučne signale, primljene sa svakog mikrofona posade; i
 4. glasovne ili zvučne signale za prepoznavanje pomoćnih sredstava za navigaciju ili prilaženje koji se odašilju u slušalicu ili zvučnik.
 - (d) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) automatski počinje snimati prije nego što se helikopter počne kretati na svoj pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se helikopter više ne može kretati vlastitim pogonom.
 - (e) Osim zahtjeva iz tačke (d), u zavisnosti od raspoloživosti električne energije, uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) počinje snimati što je ranije moguće tokom provjera u pilotskoj kabini prije paljenja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini odmah nakon gašenja motora na kraju leta.
 - (f) ako se CVR ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. januara 2020. godine, podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se CVR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.

NCC.IDE.H.165 Uređaj za snimanje podataka o letu

- (a) Helikopteri s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 3 175 kg, kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata 1. januara 2016. ili kasnije opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu (FDR) koji upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i za koje postoji metoda kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika.
- (b) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) snima parametre koji su potrebni za precizno utvrđivanje putanje leta helikoptera, brzine, položaja, snage motora, konfiguracije i rada helikoptera, te mora moći zadržati snimljene podatke tokom najmanje prethodnih 10 sati.
- (c) Podaci se dobivaju iz izvora u helikopteru koji omogućavaju tačno podudaranje s podacima prikazanim letačkoj posadi.
- (d) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) automatski počinje snimati podatke prije nego što se helikopter može kretati vlastitim pogonom i automatski prestaje snimati kada se helikopter više ne može kretati vlastitim pogonom.
- (e) Ako se FDR ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. januara 2020. godine, podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se FDR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.

NCC.IDE.H.170 Zapisi podatkovnih veza

- (a) Helikopteri, kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata 1. januara 2016. ili kasnije, a koji imaju mogućnost komunikacije putem podatkovnih veza i moraju biti opremljeni uređajem za

snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR), uređajem za snimanje snimaju, po potrebi:

1. komunikacijske poruke putem podatkovnih veza povezane s komunikacijom službe zračnog prometa (ATS), uključujući poruke koje se primjenjuju na sljedeće aplikacije:
 - i. uspostavljanje podatkovne veze;
 - ii. komunikaciju među kontrolorom i pilotom;
 - iii. usmjereni nadzor;
 - iv. informacije o letu;
 - v. nadzor nad odašiljanjem iz zrakoplova, ako je moguće, s obzirom na strukturu sistema;
 - vi. podatke o operativnom nadzoru leta, ako je moguće, s obzirom na strukturu sistema; i
 - vii. grafiku, ako je moguće, s obzirom na strukturu sistema;
 2. informacije koje omogućavaju povezanost sa svim povezanim zapisima o komunikaciji putem podatkovne veze koji se pohranjuju posebno od helikoptera; i
 3. informacije o vremenu i prioritetu komunikacijskih poruka putem podatkovne veze, uzimajući u obzir strukturu sistema.
- (b) Uređaj za snimanje upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i informacija i metodu kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika. Metodom snimanja omogućava se povezivanje s podacima koji su snimljeni na zemlji.
 - (c) Uređaj za snimanje mora moći zadržati snimljene podatke najmanje za period jednak periodu utvrđenom u NCC.IDE.H.160 za uređaje za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).
 - (d) Ako se uređaj za snimanje ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. januara 2020. godine podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se uređaj za snimanje može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.
 - (e) Zahtjevi, koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje, jednaki su zahtjevima koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) iz NCC.IDE.A.160 u tačkama (d) i (e).

NCC.IDE.H.175 Kombinirani uređaj za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini

Usklađenost sa zahtjevima za uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) i uređaja za snimanje podataka o letu (FDR) moguće je postići jednim kombiniranim uređajem za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini.

NCC.IDE.H.180 Sjedišta, sigurnosni pojasevi, sistemi vezivanja i uređaji za osiguravanje djece

- (a) Helikopteri su opremljeni:
 1. sjedištem ili ležajem za sva lica u zrakoplovu starosti od 24 mjeseca ili više;
 2. sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedištu i zadržavajućim pojasevima za svaki ležaj;
 3. za helikoptere kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata nakon 31. decembra 2012, sigurnosnim pojasom sa sistemom vezivanja gornjeg dijela trupa za svakog putnika starosti od 24 mjeseca ili više;
 4. uređajem za osiguravanjem djece (CRD) za sva lica u zrakoplovu mlađa od 24 mjeseca;
 5. sigurnosnim pojasom sa sistemom vezivanja gornjeg dijela trupa, koji uključuje uređaj za automatsko

zadržavanje trupa lica koje na tom mjestu sjedi u slučaju brzog usporavanja na svakom sjedištu letачke posade; i

6. sigurnosnim pojasom sa sistemom vezivanja gornjeg dijela trupa na sjedištima najmanjeg zahtijevanog broja kabinske posade u slučaju helikoptera kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata nakon 31. decembra 1980.
- (b) Sigurnosni pojas sa sistemom vezivanja gornjeg dijela trupa:
 1. ima jednostepeno otkopčavanje; i
 2. na sjedištima letачke posade, svim sjedištima pored pilotskog i na sjedištima najmanjeg zahtijevanog broja kabinske posade uključuje dvije trake za remen i sigurnosni pojas koji se može upotrebljavati nezavisno.

NCC.IDE.H.185 Znakovi za vezivanje sigurnosnih pojaseva i zabranjeno pušenje

Helikopteri u kojim sva putnička mjesta nisu vidljiva sa sjedišta letачke posade opremljeni su uređajem za upozorenje putnicima i kabinskoj posadi kada treba zavezati sigurnosne pojaseve i kada je zabranjeno pušenje.

NCC.IDE.H.190 Pribor za prvu pomoć

- (a) Helikopteri su opremljeni najmanje jednim priborom za prvu pomoć.
- (b) Pribor/i za prvu pomoć:
 1. lako su dostupni za upotrebu; i
 2. dopunjuju se.

NCC.IDE.H.200 Dodatni kisik – helikopteri s kabinom koja nije pod pritiskom

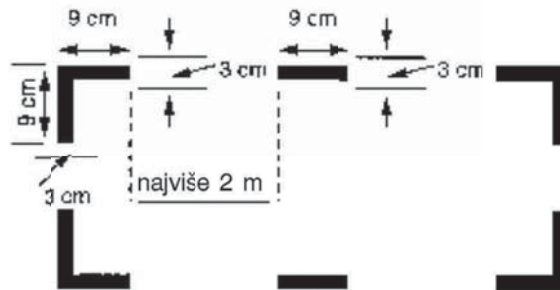
- (a) Helikopteri s kabinom koja nije pod pritiskom, namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva snabdijevanje kisikom u skladu sa tačkom (b), opremljeni su uređajem za pohranjivanje i raspodjelu kisika koji može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.
- (b) Helikopteri s kabinom koja nije pod pritiskom, namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojim je visina pritiska u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft, nose dovoljno kisika za disanje za snabdijevanje:
 1. svih članova posade i najmanje 10% putnika za svaki period duži od 30 minuta ako će visina pritiska u putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i
 2. svih članova posade i putnika za svaki period u kom će visina pritiska u putničkom odjeljku biti iznad 13 000 ft.

NCC.IDE.H.205 Ručni aparati za gašenje požara

- (a) Helikopteri su opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara:
 1. u pilotskoj kabini; i
 2. u svakom putničkom odjeljku koji je odvojen od pilotske kabine, osim ako je odjeljak dostupan letачkoj posadi.
- (b) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara odgovara vrsti požara koji može nastati u odjeljku gdje se aparat namjerava upotrebljavati i kako bi se opasnost od koncentracije štetnog gasa svela na najmanju mjeru u odjeljcima u kojim borave lica.

NCC.IDE.H.210 Oznake mjesta za razbijanje

Ako su na helikopteru naznačena mjesta na trupu odgovarajuća za prodor spasilačkih ekipa u helikopter u slučaju nužde, takva su mjesta označena kako je prikazano na Slici 1.



NCC.IDE.H.215 Odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT)

- (a) Helikopteri su opremljeni najmanje jednim automatskim odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT).
- (b) Helikopteri namijenjeni letovima iznad vode u operacijama na moru u nepovoljnom okruženju i na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let, opremljeni su odašiljačem ELT (ELT(AD)) koji se automatski aktivira.
- (c) Odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste mora moći odašiljati signale istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Prsluci za spašavanje

- (a) Helikopteri su opremljeni prslukom za spašavanje za sva lica u helikopteru ili istovjetnim posebnim uređajem za plutanje za sva lica u zrakoplovu mlađa od 24 mjeseca koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedišta ili ležaja lica za čiju su upotrebu predviđeni ako:
 1. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let;
 2. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan autorotacijske udaljenosti, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let; ili
 3. polijeću ili slijeću na aerodromu ili operativnom mjestu na kom je uzletna ili prilazna putanja iznad vode.
- (b) Svaki prsluk za spašavanje ili istovjetan posebni uređaj za plutanje opremljen je uređajem električnog osvjetljavanja za namjenu lociranja osoba.

NCC.IDE.H.226 Odijelo za preživljavanje posade

Svaki član posade nosi odijelo za preživljavanje:

- (a) pri izvođenju operacija na letovima iznad vode u operacijama na moru na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let i ako:
 1. vremenski izvještaj ili prognoze koje vođa zrakoplova ima na raspolaganju pokazuju da će temperatura mora tokom leta biti manja od 10°C, ili
 2. predviđeno vrijeme za spašavanje premašuje predviđeno vrijeme za preživljavanje;
 ili
- (b) tako odluči vođa zrakoplova na osnovu ocjene rizika uzimajući u obzir sljedeće uvjete:
 1. letovi iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan autorotacijske udaljenosti ili udaljenosti za sigurno prisilno slijetanje, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let; i

2. vremenski izvještaj ili prognoze koje vođa zrakoplova ima na raspolaganju pokazuju da će temperatura mora tokom leta biti manja od 10°C.

NCC.IDE.H.227 Čamci za spašavanje, odašiljači za preživljavanje ELT i oprema za preživljavanje za duge letove iznad vode

Helikopteri namijenjeni:

- (a) letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let; ili
- (b) letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 3 minute letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let i ako tako odluču vođa zrakoplova na osnovu ocjene rizika, opremljeni su:
 - 1. u slučaju helikoptera na kojim je manje od 12 osoba, najmanje jednim čamcem za spašavanje s nominalnim kapacitetom koji odgovara najmanje najvećem broju lica u helikopteru, a smješten je tako da omogućava brzu upotrebu u slučaju nužde;
 - 2. u slučaju helikoptera na kojim je više od 11 osoba, najmanje sa dva čamca za spašavanje, koji su smješteni tako da omogućavaju brzu upotrebu u slučaju nužde, a zajedno su dovoljni da smjeste sva lica koja se mogu prevoziti u helikopteru, pri čemu u slučaju gubitka jednog čamca za spašavanje preostali čamci za spašavanje raspolazu dovoljnim kapacitetom za smještaj svih lica u helikopteru;
 - 3. najmanje jednim odašiljačem za preživljavanje ELT (ELT(S)) za svaki zahtijevani čamac za spašavanje; i
 - 4. opremom za spašavanje primjerenom predviđenoj letu, uključujući sredstva za održavanje na životu.

NCC.IDE.H.230 Oprema za preživljavanje

Helikopteri namijenjeni letovima iznad područja na kojim bi potraga i spašavanje bili posebno teški opremljeni su:

- (a) signalnom opremom za davanje signala za pomoć;
- (b) najmanje jednim odašiljačem za preživljavanje ELT (ELT(S)); i
- (c) dodatnom opremom za preživljavanje za rutu kojom će se letjeti, uzimajući u obzir broj lica u helikopteru.

NCC.IDE.H.231 Dodatni zahtjevi za helikoptere koji izvođe operacije na moru u nepovoljnom morskom području

Helikopteri namijenjeni operacijama na moru u nepovoljnom morskom području na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:

- (a) Ako vremenski izvještaj ili prognoze koje vođa zrakoplova ima na raspolaganju pokazuju da će temperatura mora tokom leta biti manja od 10°C, predviđeno vrijeme za spašavanje premašuje predviđeno vrijeme za preživljavanje ili ako se planira da se let izvodi noću, sva lica u helikopteru nose odijelo za preživljavanje.
- (b) Svi čamci za spašavanje koji se prevoze u skladu sa NCC.IDE.H.227, ugrađeni su tako da su upotrebljivi u uvjetima na moru u kojim su svojstva helikoptera pri prisilnom slijetanju na vodi, njegova svojstva plutanja i svojstva povezana s njegovim uravnoteživanjem ocijenjena radi ispunjavanja zahtjeva za prisilno slijetanje na vodi namijenjenih certifikovanju.
- (c) Helikopter je opremljen sistemom za osvjjetljavanje u slučaju nužde nezavisnim izvorom električne energije za opšte osvjjetljenje kabine radi olakšavanja evakuacije helikoptera.

- (d) Svi izlazi za nuždu, uključujući izlaze za nuždu za posadu, i njihova sredstva za otvaranje, vidno su označeni za vođenje lica u helikopteru koja izlaze upotrebljavaju pri dnevnoj svjetlosti ili u tami. Takve oznake osmišljene su tako da ostanu vidljive ako se helikopter prevrne i kabina potopi.
- (e) Sva vrata koja nije moguće izbaciti označena kao izlazi za nuždu pri prisilnom slijetanju na vodi, opremljena su sredstvima za njihovo pričvršćivanje u otvorenom položaju da ne ometaju lica koja napuštaju helikopter u svim uvjetima na moru sve do najzahtjevnijih koje je potrebno ocijeniti za prisilno slijetanje i plutanje.
- (f) Sva vrata, prozori i drugi otvori u putničkom odjeljku predviđeni za bijeg pod vodom opremljeni su tako da se mogu upotrijebiti u nuždi.
- (g) Prsluci za spašavanje nose se cijelo vrijeme osim ako putnik ili član posade na sebi ima integrirano odijelo za preživljavanje koje ispunjava zahtjeve za odijelo za preživljavanje i prsluk za spašavanje.

NCC.IDE.H.232 Helikopteri certifikovani za operacije na vodi — razna oprema

Helikopteri certifikovani za operacije na vodi opremljeni su:

- (a) sidrom ili drugom opremom koja je nužna za omogućivanje vezanja, sidrenja ili manevrisanja helikopterom na vodi, primjerenim veličini i težini helikoptera, te karakteristikama u vezi s njegovim upravljanjem; i
- (b) opremom za davanje zvučnih signala kako je propisano međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, po potrebi.

NCC.IDE.H.235 Svi helikopteri na letovima iznad vode — prisilno slijetanje na vodi

Helikopteri su osmišljeni za slijetanje na vodi ili certifikovani za prisilno slijetanje na vodi u skladu sa odgovarajućom oznakom o sposobnosti za let ili opremljeni nužnom opremom za plutanje na vodi ako su namijenjeni letovima iznad vode u nepovoljnom okruženju na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini.

NCC.IDE.H.240 Slušalice

Ako se zahtijeva radio-komunikacija i/ili radio-navigacijski sistem, helikopteri su opremljeni slušalicama s mikrofonom na ručici ili odgovarajućim uređajem i dugmetom za prijenos za upravljačem svakog zahtijevanog pilota i/ili člana letačke posade na dodijeljenom mu mjestu.

NCC.IDE.H.245 Oprema za radio-komunikaciju

- (a) Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a ili noću, ili ako je to u skladu sa primjenjivim zahtjevima za zračni prostor, opremljeni su opremom za radio-komunikaciju kojom se u uobičajenim uvjetima radio-prijenosa mora moći:
 - 1. izvoditi dvosmjerna komunikacija za potrebe kontrole aerodroma;
 - 2. primati meteorološki podaci;
 - 3. izvoditi dvosmjerna komunikacija bilo kada tokom leta s aeronautičkim stanicama na frekvencijama koje propisuje nadležni organ; i
 - 4. omogućiti komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.
- (b) Ako se zahtijeva više od jednog kompleta opreme za komunikaciju, svaka je nezavisna od druge opreme do mjere da kvar jedne opreme neće dovesti do kvara na drugoj opremi.
- (c) Ako se zahtijeva radio-komunikacijski sistem, helikopteri su opremljeni sistemom interfona za letačku posadu u skladu sa zahtjevima iz NCC.IDE.H.155 i dugmetom za prijenos za upravljačem svakog zahtijevanog pilota i člana letačke posade na dodijeljenom mu mjestu.

NCC.IDE.H.250 Navigacijska oprema

- (a) Helikopteri su opremljeni navigacijskom opremom kojom će se omogućiti nastavak leta u skladu s:
 1. planom leta (ATS); po potrebi; i
 2. primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Helikopteri imaju dovoljnu navigacijsku opremu kojom se osigurava da u slučaju kvara jednog predmeta opreme u bilo kojoj fazi leta preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju u skladu sa tačkom (a) ili sigurno izvođenje odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.
- (c) Helikopteri namijenjeni letovima, prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC), opremljeni su navigacijskom opremom kojom se može obaviti vođenje do tačke s koje se može izvršiti vizuelno slijetanje. Tom opremom mora se moći obaviti takvo vođenje za svaki aerodrom na kom se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.
- (d) Za PBN operacije zrakoplov mora ispuniti certifikacione zahtjeve plovidbenosti za odgovarajuće navigacijske specifikacije.

NCC.IDE.H.255 Transponder

Helikopteri su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) za obavješćavanje o visini i drugim transponderom SSR s karakteristikama koje se zahtijevaju za rutu kojom se leti.

PRIOLOG VII

NEKOMERCIJALNE ZRAČNE OPERACIJE ZRAKOPLOVIMA KOJI NISU KOMPLEKSNI ZRAKOPLOVI NA MOTORNI POGON

[DIO NCO]

PODDIO A

OPŠTI ZAHTEJEVI

NCO.GEN.100 Nadležni organ

- (a) Nadležni organ je organ koji imenuje država članica u kojoj je zrakoplov registriran.
- (b) Ako je zrakoplov registriran u trećoj zemlji, nadležni organ je organ koji imenuje država članica u kojoj operator ima glavno mjesto poslovanja ili stalno boravište.

NCO.GEN.101 Postupci usklađivanja

Operator može za uspostavljanje usklađenosti s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima osim postupaka usklađivanja, koje je donijela Agencija, upotrijebiti i druge postupke usklađivanja.

NCO.GEN.102 Motorne jedrilice, jedrilice s pomoćnim motorom i miješani baloni

- (a) Motorne jedrilice namijenjene su letovima u skladu sa zahtjevima za:
 1. zrakoplove na motorni pogon i
 2. jedrilice namijenjene letovima bez upotrebe motora.
- (b) Motorne jedrilice opremljene su u skladu sa zahtjevima koji se primjenjuju na avione, osim ako je u Poddijelu D navedeno drugačije.
- (c) Jedrilice s pomoćnim motorom, izuzev motornih jedrilica, namijenjene su letovima i opremljene su u skladu sa zahtjevima koji se primjenjuju na jedrilice.
- (d) Miješanim balonima upravlja se u skladu sa zahtjevima za balone uzgonjenim vrućim zrakom.

NCO.GEN.103 Uvodni letovi

Uvodni letovi na koje se upućuje u članu 6. tački 4a. podtački (c) ovog pravilnika kada se sprovede u skladu sa ovim prilogom, ti letovi:

- (a) počinju i završavaju na istom aerodromu ili operativnoj površini, osim kod balona i jedrilica;
- (b) izvode se po danu prema pravilima VFR-a;
- (c) pod nadzorom lica koje je imenovano kao odgovorno za njihovu sigurnost; i
- (d) su usklađeni sa svim drugim uvjetima koje je utvrdio nadležni organ.

NCO.GEN.105 Odgovornosti i ovlaštenja vođe zrakoplova

- (a) Vođa zrakoplova odgovoran je:
 1. za sigurnost zrakoplova i svih članova posade, putnika i tereta u zrakoplovu nad operacijama zrakoplova kako je navedeno u tački 1.c. Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10);
 2. za početak, nastavak, kraj ili preusmjeravanje leta u interesu sigurnosti;
 3. za obezbjeđivanje da se poštuju svi operativni postupci i kontrolne liste kako je navedeno u tački 1.b. Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10);
 4. za započinjanje leta samo ako je uvjeren da su ispunjena sva sljedeća operativna ograničenja navedena u tački 2.a.3 Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10):
 - i. zrakoplov je sposoban za zračni promet;
 - ii. zrakoplov je propisno registriran;
 - iii. instrumenti i oprema potrebni za izvođenje odgovarajućeg leta ugrađeni su u zrakoplov i djeluju, osim ako lista minimalne opreme (LMO) ili istovjetan dokument, po potrebi, dopušta djelovanje s opremom koja ne radi kako se zahtijeva u NCO.IDE.A.105, NCO.IDE. H.105, NCO.IDE.S.105 ili NCO.IDE.B.105;
 - iv. masa zrakoplova i, osim u slučaju balona, centar gravitacije takvi su da omogućavaju izvođenje leta u okviru ograničenja iz dokumentacije o zračnoj plovidbi;
 - v. sva oprema, prtljag i teret pravilno su ukrcani i obezbijeđeni i evakuacija u nuždi je moguća; i
 - vi. operativna ograničenja za zrakoplov iz priručnika o letenju zrakoplova (AFM) neće biti prekoračena za vrijeme leta;
 - vii. bilo koja navigacijska baza podata za PBN odgovarajuća i trenutno važeća (aktuelna)
 5. da ne započinje let ako nije sposoban da obavlja dužnosti zbog, na primjer povreda, bolesti, iscrpljenosti ili posljedica djelovanja psihoaktivnih materija;
 6. da let nastavlja samo do najbližeg vremenski spremnog aerodroma ili operativnog mjesta ako je njegova sposobnost za obavljanje dužnosti bitno smanjena zbog iscrpljenosti, bolesti ili manjka kisika;

7. da odlučuje o prihvatanju zrakoplova s kvarovima, u skladu sa listom odstupanja od konfiguracije (CDL) ili listom minimalne opreme (LMO), po potrebi; i
 8. da zapisuje podatke o upotrebi i sve poznate ili očekivane kvarove na zrakoplovu pri završetku leta ili serije letova u tehničku knjigu zrakoplova ili dnevnik putovanja zrakoplova.
- (b) Vođa zrakoplova osigurava da u ključnoj fazi leta ili kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, svi članove posade sjede na svom dodijeljenom mjestu i izvode samo one radnje koje su potrebne za siguran rad zrakoplova.
 - (c) Vođa zrakoplova ima ovlaštenje odbiti prevoženje ili iskrcati bilo koju osobu, prtljag ili teret koji može predstavljati potencijalnu opasnost za sigurnost zrakoplova i lica koja se u njemu nalaze.
 - (d) Vođa zrakoplova čim prije odgovarajućoj službi zračnog prometa (ATS) prijavljuje bilo kakve nastale opasne vremenske uvjete ili uvjete letenja koji mogu uticati na sigurnost drugog zrakoplova.
 - (e) Vođa zrakoplova, u slučajevima nužde koji zahtijevaju donošenje odluke i djelovanje bez odlaganja, preduzima sve radnje koje smatra neophodnim u skladu sa tačkom 7.d Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10). U takvim slučajevima može radi sigurnosti odstupati od pravila, operativnih postupaka i metoda.
 - (f) Vođa zrakoplova tokom leta:
 1. osim u slučaju balona, na svom je mjestu vezan sigurnosnim pojasom i
 2. cijelo vrijeme ostaje za upravljačem zrakoplova, osim ako upravljač preuzme drugi pilot.
 - (g) Vođa zrakoplova nadležnom organu šalje bez odlaganja izvještaj o nezakonitom ometanju i obavještava naznačeni lokalni nadležni organ.
 - (h) Vođa zrakoplova obavještava najbliži odgovarajući nadležni organ najbržim dostupnim sredstvima o svim nesrećama, u kojim je zrakoplov učestvovao, koje su za posljedicu imale ozbiljnu povredu ili smrt bilo kog lica ili znatno oštećenje zrakoplova ili imovine.

NCO.GEN.106 Odgovornosti i ovlaštenja vođe zrakoplova — baloni

Vođa zrakoplova - balona uz stav NCO.GEN.105:

- (a) je odgovoran za upućivanje prije leta svih lica koja pomažu pri napuhavanju i ispuhavanju kupole;
- (b) osigurava da niko ne puši u balonu niti u njegovoj direktnoj blizini; i
- (c) osigurava da lica koja pomažu pri napuhavanju i ispuhavanju kupole nose odgovarajuću zaštitnu odjeću.

NCO.GEN.110 Usklađenost sa zakonima, propisima i postupcima

- (a) Vođa zrakoplova poštuje zakone, propise i postupke država u kojim se operacije izvode.
- (b) Vođa zrakoplova upoznat je sa zakonima, propisima i postupcima kojim se uređuje obavljanje njegovih zadataka i koji se primjenjuju na područja preleta, aerodroma ili operativnih mjesta koja će koristiti te povezane zrakoplovne navigacione uređaje, kako je navedeno u tački 1.a Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10).

NCO.GEN.115 Taksiranje aviona

Taksiranje aviona na tlu aerodroma dopušteno je samo ako je lice za upravljačem:

- (a) primjereno kvalificirani pilot ili
- (b) imenovano od strane operatora i:
 1. osposobljeno za taksiranje aviona;
 2. osposobljeno za korištenje radio-telefona ako se zahtijeva radio-komunikacija;
 3. primilo uputstva u vezi s tlocrtom aerodroma, rutama, znakovima, oznakama, svjetlima i znakovima, uputstvima, frazeologijom i postupcima kontrole zračnog prometa; i
 4. sposobno ispuniti operativne standarde koji su potrebni za sigurno kretanje aviona na aerodromu.

NCO.GEN.120 Upotreba rotora - helikopteri

Rotor helikoptera uključen je za potrebu letenja samo ako je za upravljačem kvalificirani pilot.

NCO.GEN.125 Prijenosni elektronski uređaji

Vođa zrakoplova nikome u zrakoplovu ne dopušta upotrebu prijenosnog elektronskog uređaja koji bi mogao štetno uticati na rad zrakoplovnih sistema i opreme.

NCO.GEN.130 Podaci o opremi za hitne slučajeve i preživljavanje u zrakoplovu

Operator u svakom trenutku ima na raspolaganju liste s podacima o opremi za hitne slučajeve i preživljavanje, koje se nalaze u zrakoplovu, dostupne za neposredno obavješćavanje centara za koordinaciju spašavanja, osim za zrakoplove koji polijeću i slijeću na istom aerodromu/operativnom mjestu.

NCO.GEN.135 Dokumenti, priručnici i informacije koje treba imati u zrakoplovu

- (a) Na svakom se letu u zrakoplovu nalaze originali ili kopije sljedećih dokumenata, priručnika i informacija, osim ako nije navedeno drugačije.
 1. AFM ili istovjetan dokument/i;
 2. originalna potvrda o registraciji zrakoplova;
 3. originalna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA);
 4. potvrda o zaštiti od buke, po potrebi;
 5. lista posebnih odobrenja ako postoji;
 6. dozvola za radio-stanicu u zrakoplovu ako postoji;
 7. potvrda/potvrde o osiguranju od odgovornosti prema trećim licima;
 8. dnevnik putovanja ili istovjetan dokument za zrakoplov;
 9. pojedinosti o planu leta, koji se predaje kontroli zračnog prometa ako postoje;
 10. aktuelne i primjerene zrakoplovne karte za zračnu rutu područja predviđenog leta i sve zračne rute za koje se opravdano može očekivati da bi let mogao biti preusmjeren;
 11. informacije o postupcima i vizuelnim znakovima kojim se koristi presretač i presretnuti zrakoplov;
 12. LMO ili CDL, po potrebi; i
 13. sva druga dokumentacija koja se odnosi na let ili je zahtijevaju države obuhvaćene letom.
- (b) Nezavisno od tačke (a), na letovima:
 1. za koje su polijetanje i slijetanje predviđeni na istom aerodromu/operativnom mjestu; ili
 2. koji ostaju na udaljenosti ili području koje je odredio nadležni organ,
 dokumenti i informacije iz tačke (a) podtačke 2. do tačke (a) podtačke 8. mogu se zadržati na aerodromu ili operativnom mjestu.

- (c) Nezavisno od tačke (a), na letovima s balonima ili jedrilicama s pomoćnim motorom, izuzev motornih jedrilica (TMG), dokumenti i informacije iz tačke (a) podtačke 2. do tačke (a) podtačke 11. i tačke (a) podtačke 11. do tačke (a) podtačke 13. mogu se prevoziti u pratećem vozilu.
- (d) Vođa zrakoplova u razumnom roku, od kada je nadležni organ zatražio da to učini, predočava dokumentaciju koja se mora držati u zrakoplovu.

NCO.GEN.140 Prijevoz opasnog tereta

- (a) Prijevoz opasnog tereta zrakom sprovodi se u skladu sa Prilogom 18. Čikaškoj konvenciji kako je zadnje izmijenjena i proširena Tehničkim uputstvima za siguran zračni prijevoz opasnog tereta (dokument ICAO 9284-AN/905), uključujući dopune i dodatke ili ispravke.
- (b) Opasni teret prevozi operator odobren u skladu sa Prilogom V (Dio SPA), poddijelom G. ovog pravilnika, osim ako:
 1. nije podložen Tehničkim uputstvima u skladu sa dijelom 1. tih uputstava; ili
 2. ga prevoze putnici ili vođa zrakoplova ili je u prtljagu u skladu sa dijelom 8. Tehničkih uputstava;
 3. ga prevoze operatori zrakoplovi tipa ELA2.
- (c) Operator preduzima sve razumne mjere za sprječavanje nenamjernoga prijevoza opasnog tereta na zrakoplovu.
- (d) Vođa zrakoplova u skladu sa Tehničkim uputstvima bez odlaganja obavještava nadležni organ i odgovarajući nadležni organ države događaja u slučaju nezgoda i nesreća koje uključuju opasan teret.
- (e) Vođa zrakoplova osigurava da se u skladu sa Tehničkim uputstvima putnicima pružaju informacije o opasnom teretu.
- (f) Prihvatljiva količina predmeta i materija koji se obično svrstava pod opasne materije, a koja se koriste za omogućavanje sigurnosti leta, pri čemu njihovo nošenje u zrakoplovu je preporučljivo iz razloga provremene upotrebe istih u operativne svrhe, trebaju, smatraju se odobrenim u skladu sa paragrafom 1.2.2.1(a) Tehničke instrukcije. Ovo se odnosi na predmeti i materije koji, bez obzira da li trebaju ili ne trebaju da se nalaze na zrakoplovu ili su namijenjeni za upotrebu, a u vezi određenog leta.

Za izvođenje pakovanja i utovar prethodno navedenih predmeta i materijala u zrakoplov odgovoran je vođa zrakoplova, na takav način da se smanji rizik za članove posade, putnike, teret ili na zrakoplov tokom izvođenja operacija.

NCO.GEN.145 Hitni odgovor na sigurnosni problem

Operator sprovodi:

- (a) sve sigurnosne mjere koje nalaže nadležni organ u skladu sa ARO.GEN.135(c); i
- (b) sve odgovarajuće obavezne sigurnosne podatke koje je izdala Agencija, uključujući plovidbene zahtjeve.

NCO.GEN.150 Dnevnik putovanja

Podaci o zrakoplovu, njegovoj posadi i svakom putovanju čuvaju se za svaki let ili serije letova u obliku dnevnika putovanja ili istovjetnog dokumenta.

NCO.GEN.155 Lista minimalne opreme

- (a) Moguće je izraditi listu minimalne opreme uzimajući u obzir sljedeće:
 1. u dokumentu se predviđa rad zrakoplova, prema navedenim uvjetima, pomoću određenih instrumenata, predmeta opreme ili funkcija koje ne rade na početku leta;
 2. dokumenti se pripremaju za svaki posebni zrakoplov, uzimajući u obzir operatorove relevantne uvjete za rad i održavanje; i
 3. lista minimalne opreme zasniva se na relevantnoj glavnoj listi minimalne opreme (GLMO), kako je

definirano u podacima utvrđenim u skladu sa Pravilnikom Komisije i nije manje ograničavajuća od GLMO-a.

- (b) O listi minimalne opreme i svim njenim izmjenama i dopunama obavještava se nadležni organ.

PODDIO B

OPERATIVNI POSTUPCI

NCO.OP.100 Upotreba aerodroma i operativnih mjesta

Vođa zrakoplova upotrebljava samo aerodrome i operativna mjesta koja su odgovarajuća za dotični tip zrakoplova i operacije.

NCO.OP.105 Specifikacija izolovanih aerodroma — avioni

Vođa zrakoplova pri izboru alternativnih aerodroma i politike planiranja goriva aerodrom smatra izolovanim aerodromom ako je vrijeme letenja do najbližeg odgovarajućeg alternativnog odredišnog aerodroma:

- (a) za avione pokretane klipnim motorima više od 60 minuta ili
- (b) za avione pokretane turbinskim motorima više od 90 minuta.

NCO.OP.110 Operativni minimumi aerodroma — avioni i helikopteri

- (a) Za letove prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR) vođa zrakoplova bira i upotrebljava operativne minimume za svaki odlazak, odredište ili alternativni aerodrom. Ti minimumi:
 1. nisu manji od minimuma koje je utvrdila država u kojoj se aerodrom nalazi, osim kada ta država to posebno odobri; i
 2. kada se izvode operacije pri smanjenoj vidljivosti, odobrava ih nadležni organ u skladu sa Prilogom V (Dio SPA), poddijelom E. ovog pravilnika.
- (b) Pri izboru operativnih minimuma aerodroma vođa zrakoplova uzima u obzir sljedeće:
 1. tip, performanse zrakoplova i karakteristike upravljanja njime;
 2. svoju stručnost i svoje iskustvo;
 3. dimenzije i karakteristike poletno-sletne staze, završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO) koji se mogu izabrati za upotrebu;
 4. primjerenost i performanse raspoloživih vizuelnih i nevizuelnih zemaljskih sredstava;
 5. raspoloživu opremu u zrakoplovu u svrhu navigacije i/ili kontrole putanje letenja, tokom polijetanja, prilaženja, izravnavanja zrakoplova, slijetanja, rulanja i neuspjelog prilaženja;
 6. prepreke u području prilaženja, neuspjelog prilaženja i početnog penjanja, koje su potrebne za izvršavanje postupaka u vanrednim situacijama;
 7. najmanju dopuštenu nadmorsku/relativnu visinu leta iznad prepreka za postupke instrumentalnog prilaženja;
 8. sredstva za određivanje i izvještavanje o meteorološkim uvjetima; i
 9. tehnika letenja kojom se koristi za vrijeme završnog prilaženja.
- (c) Minimumi za posebnu vrstu postupka prilaženja i slijetanja upotrebljavaju se samo ako:
 1. zemaljska oprema, koja je potrebna za predviđeni postupak, djeluje;
 2. zrakoplovni sistemi za tu vrstu prilaženja djeluju;
 3. su ispunjeni potrebni uvjeti za izvođenje zrakoplova; i
 4. je pilot primjereno osposobljen.

NCO.OP.111 Operativni minimumi aerodroma — operacije NPA, APV, CAT I

- (a) Visina odluke (DH) namijenjena za neprecizno prilaženje (NPA), koja se izvodi tehnikom završnog prilaženja sa stalnim spuštanjem (CDFA), postupak prilaženja s okomitim

vođenjem (APV) ili operaciju kategorije I (CAT I) nije niža od najviše od navedenih vrijednosti:

1. minimalne visine do koje se sredstva za prilaženje mogu upotrebljavati bez potrebnih vizuelnih oznaka;
2. visine nadvisivanja prepreka (OCH) za kategoriju zrakoplova;
3. visine odluke objavljenog postupka prilaženja, po potrebi;
4. minimuma sistema koji je naveden u Tabeli 1; ili
5. minimuma visine odluke iz priručnika o letenju zrakoplova ili istovjetnog dokumenta ako je navedeno.

- (b) Minimalna visina spuštanja (MDH) za operaciju nepreciznog prilaženja (NPA), koja se ne izvodi tehnikom završnog prilaženja sa stalnim spuštanjem, nije niža od najviše od navedenih vrijednosti:
1. OCH-a za kategoriju zrakoplova;
 2. minimuma sistema koji je naveden u Tabeli 1; ili
 3. minimalne visine spuštanja navedene u AFM-u ako je navedena.

Tabela 1.
Minimumi sistema

Oprema	Najmanji DH/MDH (ft)
Sistem za instrumentalno slijetanje (ILS)	200
Globalni navigacijski satelitski sistem (GNSS)/satelitski sistem proširivanja (SBAS) (bočno precizno prilaženje s okomitim vođenjem (LPV))	200
GNSS (bočna navigacija (LNAV))	250
GNSS/barometarska vertikalna navigacija (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Lokalizator (LOC) s opremom za mjerenje udaljenosti ili bez nje (DME)	250
Prilaženje pomoću nadzornog radara (SRA) (završetak na " NM)	250
SRA (završetak na 1 NM)	300
SRA (završetak na 2 NM ili više)	350
VHF svesmjerni radio-far (VOR)	300
VOR/DME	250
Neusmjereni radio-far (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF tragač smjera (VDF)	350

NCO.OP.112 Operativni minimumi aerodroma — operacije kruženja avionima

- (a) MDH za operacije kruženja avionima nije niži od najviše od navedenih vrijednosti:
1. objavljene relativne visine leta prepreka (OCH) za kruženje za kategoriju aviona;
 2. najmanje visine kruženja iz Tabele 1. ili
 3. DH/MDH prethodnog postupka instrumentalnog prilaženja.
- (b) Minimalna vidljivost za operacije kruženja avionima nije niža od najviše od navedenih vrijednosti:
1. vidljivosti pri kruženju za kategoriju aviona ako je objavljena;
 2. najmanje vidljivosti iz Tabele 2. ili
 3. vidljivosti uzduž poletno-sletne staze/pretvorene meteorološke vidljivosti (RVR/SMV) prethodnog postupka instrumentalnog prilaženja.

Tabela 1.

MDH i minimalna vidljivost za kruženje u odnosu na kategoriju aviona

	Kategorija aviona			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimalna meteorološka vidljivost (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCO.OP.113 Operativni minimumi aerodroma — operacije kruženja helikopterima na kopnu

MDH za operacije kruženja helikopterima na kopnu nije niži od 250 ft, a meteorološka vidljivost nije niža od 800 m.

NCO.OP.115 Postupci za odlazak i prilaženje — avion i helikopteri

- (a) Vođa zrakoplova koristi se postupcima za odlazak i prilaženje koje je utvrdila država aerodroma ako su takvi postupci objavljeni za predviđenu poletno-sletnu stazu ili završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO).
- (b) Vođa zrakoplova može odstupiti od objavljenе odlazne rute, dolazne rute ili postupka prilaženja:
1. pod uvjetom da se mogu uzeti u obzir kriteriji za nadvisivanje prepreka, da se u cjelosti vodi računa o operativnim uvjetima i da se poštuju sva odobrenja kontrole zračnog prometa (ATC); ili
 2. samo ako ga jedinica ATC-a usmjerava preko radara.

NCO.OP.116 Navigacija zasnovana na performansama zrakoplova (PBN) – avion i helikopteri

Kada se na ruti ili u postupku letenja zahtjeva PBN, vođa zrakoplova dužan je osigurati:

- a) relevantne PBN navigacijske specifikacije koje su navedene u AFM ili u drugom dokumentu koji je odobren od strane certifikacionog tijela kao dio procjene plovidbenosti ili je zasnovan na takvom odobrenju.
- b) da se zrakoplovom vrše operacije u skladu sa relevantnim navigacijskim specifikacijama i ograničenjima iz AFM ili drugog dokumenta koji je prethodno naveden.

NCO.OP.120 Postupci za smanjenje buke — avion i helikopteri i jedrilice s pomoćnim motorom

Vođa zrakoplova uzima u obzir objavljene postupke za smanjenje buke da se smanji uticaj buke zrakoplova, te istovremeno omogućava da sigurnost ima prednost nad smanjivanjem buke.

NCO.OP.121 Postupci za smanjenje buke — baloni

Vođa zrakoplova uzima u obzir operativne postupke da se smanji uticaj buke sistema grijanja, te istovremeno omogućava da sigurnost ima prednost nad smanjivanjem buke.

NCO.OP.125 Snabdijevanje gorivom i uljem — avion i

- (a) Vođa zrakoplova započinje let samo ako je na avionu dovoljno goriva i ulja:
1. za letove prema pravilima vizuelnog letenja (VFR):
 - i. danju: polijetanje i slijetanje na istom aerodromu/mjestu za slijetanje i uvijek u vidokrugu tog aerodroma/mjesta za slijetanje, za letenje po planiranoj ruti i nakon najmanje još za 10 minuta letenja na normalnoj visini leta;
 - ii. danju: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 30 minuta letenja na normalnoj visini leta; ili
 - iii. noću: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 45 minuta letenja na normalnoj visini leta;
 2. za letove prema pravilima IFR-a:

- i. kada alternativno odredište nije potrebno: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 45 minuta letenja na normalnoj visini leta; ili
 - ii. kada je alternativno odredište potrebno: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje, alternativnog aerodroma i nakon najmanje još za 45 minuta letenja na normalnoj visini leta.
- (b) Pri izračunavanju goriva potrebnog i za nepredviđene situacije uzimaju se u obzir sljedeći faktori:
1. prognozirani meteorološki uvjeti;
 2. predviđene rute ATC-a i kašnjenja u prometu;
 3. postupci pri gubitku pritiska ili kvaru jednog motora na ruti, po potrebi; i
 4. bilo koja druga okolnost koja može dovesti do kašnjenja slijetanja aviona ili povećanja potrošnje goriva i/ili ulja.
- (c) Ništa ne sprječava promjenu plana letenja za vrijeme leta kako bi se let preusmjerio do drugog odredišta, pod uvjetom da se mogu ispuniti svi zahtjevi od tačke ponovnog planiranja leta.

NCO.OP.126 Snabdijevanje gorivom i uljem — helikopteri

- (a) Vođa zrakoplova započinje let samo ako je na helikopteru dovoljno goriva i ulja:
1. za letove prema pravilima VFR-a: za let do aerodroma/operativnog mjesta predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 20 minuta letenja pri brzini koja omogućava najveći domet i
 2. za letove prema pravilima IFR-a:
 - i ako nije potrebna alternativna ruta ili nije dostupan vremenski spreman aerodrom, za let do aerodroma/operativnog mjesta predviđenog za slijetanje i nakon još za 30 minuta letenja pri brzini čekanja na 450 m (1 500 ft) iznad odredišnog aerodroma/operativnog mjesta pri standardnim temperaturnim uvjetima, te za prilaženje i slijetanje; ili
 - ii ako se zahtijeva alternativni aerodrom/operativno mjesto, za let do aerodroma/operativnog mjesta predviđenog za slijetanje, te izvođenje prilaženja i neuspjelog prilaženja i nakon:
 - (A) za letenje do navedenog alternativnog aerodroma/operativnog mjesta; i
 - (B) još za 30 minuta letenja pri brzini čekanja 450 m (1 500 ft) iznad alternativnog aerodroma/operativnog mjesta pri standardnim temperaturnim uvjetima, te za prilaženje i slijetanje.
- (b) Pri izračunavanju goriva potrebnog i za nepredviđene situacije uzimaju se u obzir sljedeći faktori:
1. prognozirani meteorološki uvjeti;
 2. predviđene rute ATC-a i kašnjenja u prometu;
 3. postupci pri gubitku pritiska ili kvaru jednog motora na ruti, po potrebi; i
 4. bilo koja druga okolnost koja može dovesti do kašnjenja slijetanja zrakoplova ili povećanja potrošnje goriva i/ili ulja.
- (c) Ništa ne sprječava promjenu plana letenja za vrijeme leta kako bi se let preusmjerio do drugog odredišta, pod uvjetom da se mogu ispuniti svi zahtjevi od tačke ponovnog planiranja leta.

NCO.OP.127 Snabdijevanje i planiranje goriva i balasta — baloni

- (a) Vođa zrakoplova započinje let samo ako je rezerva goriva ili balasta dovoljna za 30 minuta letenja.

- (b) Zalihe goriva ili balasta izračunavaju se na osnovu najmanje jednog od sljedećih operativnih uvjeta prema kojim se let izvodi:
1. podataka proizvođača balona;
 2. predviđene mase;
 3. očekivanih meteoroloških uvjeta; i
 4. postupaka i ograničenja izvođača navigacijskih službi zračnog prometa.

NCO.OP.130 Davanje uputstava putnicima

Vođa zrakoplova osigurava da prije ili, ako je potrebno, tokom leta putnici dobiju uputstva u vezi s opremom i postupcima u slučaju nužde.

NCO.OP.135 Priprema leta

- (a) Prije početka leta vođa zrakoplova svim razumnim raspoloživim sredstvima provjerava da je svemirska oprema, oprema na zemlji i/ili vodi, uključujući komunika-cijske uređaje i sredstva za navigaciju, raspoloživi na zadanom letu i direktno potrebni za siguran rad zrakoplova, odgovarajući vrsti operacije u okviru koje se let izvodi.
- (b) Prije početka leta vođa zrakoplova upoznat je sa svim raspoloživim meteorološkim podacima koji su primjereni za predviđeni let. Priprema za let izvan bliže okoline mjesta odlaska i za sve letove prema pravilima IFR-a uključuje:
1. proučavanje raspoloživih aktualnih vremenskih izvještaja i prognoza; i
 2. planiranje alternativnog postupka pripreme zbog predviđanja mogućnost da se let zbog vremenskih uvjeta ne može završiti po planu.

NCO.OP.140 Aerodromi alternativnih odredišta — avioni

Za letove prema pravilima IFR-a, vođa zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan vremenski spreman aerodrom alternativnog odredišta, osim ako:

- (a) raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da za period od jednog sata prije do jednog sata kasnije nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, pri čemu se u obzir uzima kraći period, prilaženje i slijetanje mogu se izvesti u vizuelnim meteorološkim uvjetima (VMC); ili
- (b) mjesto predviđeno za slijetanje je izolovano i:
1. za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja; i
 2. raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u periodu od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska vladati sljedeći meteorološki uvjeti:
 - i. baza oblaka najmanje 300 m (1 000 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaženja; i
 - ii. vidljivost najmanje 5,5 km ili 4 km veća od minimuma za postupak.

NCO.OP.141 Aerodromi alternativnih odredišta — helikopteri

Za letove prema pravilima IFR-a, vođa zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan vremenski spreman aerodrom alternativnog odredišta, osim ako:

- (a) za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja i aktualni raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u periodu od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska ili od stvarnog vremena polaska do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska, pri čemu se u obzir uzima kraći period, vladati sljedeći meteorološki uvjeti:
1. baza oblaka najmanje 120 m (400 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaženja; i

2. vidljivost najmanje 1 500 m veća od minimuma za postupak; ili
- (b) mjesto predviđeno za slijetanje je izolovano i:
 1. za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja;
 2. raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u periodu od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska vladati sljedeći meteorološki uvjeti:
 - i. baza oblaka najmanje 120 m (400 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaženja;
 - ii. vidljivost najmanje 1 500 m veća od minimuma za postupak; i
 3. za odredište na moru utvrđena je tačka bez povratka (PNR).

NCO.OP.142 Odredišni aerodrom – postupak instrumentalnog prilaza

Vođa zrakoplova treba da osigura da su odgovarajuća sredstva dostupna za navigaciju i slijetanje na odredišni aerodrom ili na bilo koji alternativni aerodrom u slučaju gubitka mogućnosti za planirani prilaz i operacije slijetanja.

NCO.OP.145 Punjenje goriva dok se putnici ukrcavaju, nalaze u zrakoplovu ili se iskrcavaju

- (a) Zrakoplovi se ne pune gorivom Avgas ili gorivom široke frakcije ili mješavinom tih vrsta goriva dok se putnici ukrcavaju, iskrcavaju ili su u zrakoplovu.
- (b) Za sve druge vrste goriva zrakoplovi se ne pune drugim vrstama goriva dok se putnici ukrcavaju, iskrcavaju ili su u zrakoplovu ako vođa zrakoplova nije prisutan ili drugo osposobljeno osoblje koje je spremno za započinjanje i izvođenje evakuacije zrakoplova najpraktičnijim i najbržim raspoloživim sredstvima.

NCO.OP.150 Prijevoz putnika

Vođa zrakoplova osigurava da se prije i tokom taksiranja, polijetanja i slijetanja ili kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, svaki putnik u zrakoplovu nalazi na svom sjedištu ili ležaju pravilno vezan sigurnosnim pojasom ili uređajem za ograničavanje kretanja, osim u slučaju balona.

NCO.OP.155 Pušenje u zrakoplovu — avioni i helikopteri

Vođa zrakoplova ne dopušta pušenje u zrakoplovu:

- (a) kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti; i
- (b) za vrijeme punjenja zrakoplova gorivom.

NCO.OP.156 Pušenje u zrakoplovu — jedrilice i baloni

U jedrilici ili balonu pušenje nije dopušteno.

NCO.OP.160 Meteorološki uvjeti

- (a) Vođa zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima VFR-a samo ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će vremenski uvjeti tokom rute i na predviđenom odredištu pri predviđenom vremenu upotrebe biti na nivou ili iznad primjenjivih operativnih minimuma za letove prema pravilima VFR-a.
- (b) Vođa zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima IFR-a prema aerodromu planiranog odredišta ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da su vremenski uvjeti na odredištu u predviđeno vrijeme dolaska ili barem na jednome aerodromu alternativnog odredišta, na nivou ili iznad primjenjivih operativnih minimuma.
- (c) Ako let sadrži segmente VFR i IFR, primjenjuju se, u obimu u kojem je to nužno, meteorološki podaci iz tačaka (a) i (b).

NCO.OP.165 Led i druga onečišćenja— postupci na zemlji

Vođa zrakoplova započinje polijetanje samo ako je zrakoplov čist od bilo kakvih naslaga koje mogu štetno djelovati na izvođenje ili mogućnost kontroliranja zrakoplova, osim u skladu sa priručnikom o letenju zrakoplova.

NCO.OP.170 Led i druga onečišćenja— postupci tokom leta

- (a) Vođa zrakoplova započinje let ili namjerno leti u očekivane ili stvarne uvjete zaleđivanja samo ako je zrakoplov certifikovan i opremljen za takve uvjete kako je navedeno u tački 2.a.5 Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10).
- (b) Ako zaleđivanje premaši intenzivnost zaleđivanja za koje je zrakoplov certifikovan ili ako zrakoplov koji nije certifikovan za let u poznatim uvjetima zaleđivanja naleti na zaleđivanje, vođa zrakoplova bez odlaganja napušta uvjete zaleđivanja mijenjanjem nivoa i/ili rute, i po potrebi obavještava kontrolu zračnog prometa (ATC) o slučaju nužde.

NCO.OP.175 Uvjeti za polijetanje — avioni i helikopteri

Vođa zrakoplova prije započinjanja polijetanja uvjerava se da

- (a) u skladu sa podacima koje ima na raspolaganju, vrijeme na aerodromu ili operativnom mjestu i uvjeti poletno-sletne staze ili završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO) kojim se namjerava koristiti, neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak; i
- (b) primjenjivi operativni minimumi aerodroma biće ispunjeni.

NCO.OP.176 Uvjeti za polijetanje — baloni

Vođa zrakoplova - balona prije započinjanja leta uvjerava se da, u skladu sa podacima koje ima na raspolaganju, vrijeme na operativnom mjestu ili aerodromu neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak.

NCO.OP.180 Simulirane situacije tokom leta

- (a) Vođa zrakoplova osigurava da se prijevozom putnika ili tereta ne simuliraju:
 1. situacije za koje je potrebna primjena postupaka za neobične situacije ili u slučaju nužde; ili
 2. letovi u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC).
- (b) Nezavisno od tačke (a), takve se situacije mogu simulirati s pilotima studentima na zrakoplovu za vrijeme leta za osposobljavanje ako ih izvodi odobrena organizacija za osposobljavanje.

NCO.OP.185 Raspolaganje gorivom tokom leta

Vođa zrakoplova redovno provjerava da količina preostalog iskoristivog goriva ili, za balone balasta, tokom leta nije manja od količine goriva ili balasta koja je potrebna da se nastavi letjeti do vremenski spremnog aerodroma ili operativnog mjesta, pri čemu planirana rezerva goriva mora ostati u skladu sa zahtjevima iz NCO.OP.125, NCO.OP.126 ili NCO.OP.127.

NCO.OP.190 Upotreba dodatnog kisika

- a) Vođa zrakoplova mora da osigura da svi članovi letačke posade, koji su uključeni u izvršavanje dužnosti neophodnih za siguran rad zrakoplova, tokom leta kontinualno upotrebljavaju dodatni kisik kada god utvrdi da bi nedostatak kisika na predviđenoj visini leta mogao dovesti do narušavanja sposobnosti letačkog osoblja, te mora osigurati da je dodatni kisik dostupan putnicima kada bi nedostatak kisika mogao štetno uticati na njih.

- b) U bilo kojem drugom slučaju kada vođa zrakoplova ne može utvrditi kako bi nedostatak kisika mogao uticati na osobe koje nalaze u zrakoplovu, mora osigurati da:
- 1) svi članovi letačke posade koji su uključeni u obavljanje dužnosti neophodnih za siguran rad zrakoplova tokom leta upotrebljavaju dodatni kisik u svakom periodu dužem od 30 minuta kada barometarska visina u putničkoj kabini bude između 10 000 ft i 13 000 ft, i
 - 2) sve osobe u zrakoplovu koriste dodatni kisik za svaki period kada barometarska visina u putničkoj kabini premaši visinu od 13 000 ft.

NCO.OP.195 Otkrivanje blizine tla

Kada vođa zrakoplova ili sistem za upozorenje blizine tla primijeti nepredviđenu blizinu tla, vođa zrakoplova odmah započinje s korektivnim radnjama radi uspostavljanja sigurnih uvjeta za let.

NCO.OP.200 Sistem za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS II)

Kada se koristi sistem ACAS II operativni postupci i osposobljavanje moraju biti u skladu sa Pravilnikom o zajedničkim zahtjevima za upotrebu zračnog prostora i operativnim postupcima za izbjegavanje sudara u letu.

NCO.OP.205 Uvjeti za prilaženje i slijetanje — avioni i helikopteri

Vođa zrakoplova prije započinjanja prilaženja za slijetanje uvjerava se da, u skladu sa podacima koje ima na raspolaganju, vrijeme na aerodromu i operativnom mjestu i uvjeti poletno-sletne staze ili završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO) kojim se namjerava koristiti, neće spriječiti sigurno prilaženje, slijetanje ili neuspjelo prilaženje.

NCO.OP.210 Započinjanie i nastavak prilaženja — avioni i helikopteri

- (a) Vođa zrakoplova može započeti instrumentalno prilaženje bez obzira na javljenu vidljivost uzduž poletno-sletne staze/vidljivost (RVR/VIS).
- (b) Ako je javljeni RVR/VIS manji od primjenjivog minimuma, prilaženje se ne nastavlja:
 1. ispod 1 000 ft iznad aerodroma; ili
 2. u segmentu završnog prilaženja ako je nadmorska/relativna visina odluke (DA/H) ili minimalna nadmorska/relativna visina spuštanja (MDA/H) viša od 1 000 ft iznad aerodroma.
- (c) Ako RVR nije dostupan, vrijednosti za RVR mogu se izvesti preračunavanjem javljene vidljivosti.
- (d) Ako nakon prelaska 1 000 ft iznad aerodroma javljeni RVR/VIS padne ispod minimuma koji se primjenjuje, prilaženje se može nastaviti do DA/H ili MDA/H.
- (e) Prilaženje se može nastaviti ispod DA/H ili MDA/H, te se spuštanje može završiti pod uvjetom da su na DA/H ili MDA/H uspostavljene i održavane vizuelne oznake koje su odgovarajuće za vrstu postupka prilaženja i predviđene poletno-sletne staze.
- (f) Zona dodira RVR uvijek se nadzire.

NCO.OP.215 Operativna ograničenja — baloni uzgonjeni vrućim zrakom

- (a) Balon uzgonjen na vrući zrak ne slijeće noću, osim u slučaju nužde.
- (b) Balon uzgonjen na vrući zrak može poletjeti po noći, uz uvjet da nosi dovoljno goriva za slijetanje po danu.

NCO.OP.220 Sistem za izbjegavanje udara u zraku (ACAS II)

Kada se upotrebljava ACAS II, vođa zrakoplova mora primjenjivati odgovarajuće operativne postupke i biti osposobljen kako je zahtijevano.

PODDIO C IZVEDBENE KARAKTERISTIKE ZRAKOPLOVA I OPERATIVNA OGRANIČENJA

NCO.POL.100 Operativna ograničenja — svi zrakoplovi

- (a) Tokom svih faza operacije, opterećenje, masa i, osim u slučaju balona, položaj centra gravitacije (CG) zrakoplova ispunjavaju sva ograničenja navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM) ili u istovjetnom dokumentu.
- (b) Oznake, spiskovi, oznake instrumenata ili njihove kombinacije, koji sadrže operativna ograničenja propisana priručnikom o letenju zrakoplova za vizuelnu prezentaciju, prikazani su na zrakoplovu.

NCO.POL.105 Vaganje

- (a) Operator osigurava da su masa i, osim u slučaju balona, centar gravitacije (CG) za svaki zrakoplov utvrđeni stvarnim vaganjem prije nego što ga pusti u pogon. Zbirne učinke izmjena i popravaka na masu i ravnotežu potrebno je uzeti u obzir i primjereno dokumentirati. Navedene informacije stavljaju se na raspolaganje vođi zrakoplova. Zrakoplov se ponovo vaga ako učinak izmjena na masu i ravnotežu nije tačno poznat.
- (b) Vaganje obavlja:
 1. za avione i helikoptere, proizvođač zrakoplova ili odobrena organizacija za održavanje; i
 2. za jedrilice i balone, proizvođač zrakoplova ili se vrši u skladu sa Pravilnikom o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ("Službeni glasnik BiH", broj 44/14), po potrebi.

NCO.POL.110 Izvođenje — uopšteno

Vođa zrakoplova upravlja zrakoplovom samo ako performanse zrakoplova omogućavaju ispunjavanje zahtjeva u vezi s pravilima letenja i svih drugih ograničenja koja se primjenjuju na let, korišteni zračni prostor, aerodrome ili operativna mjesta, vodeći računa o tačnosti svih upotrijebljenih karata i mapa.

PODDIO D INSTRUMENTI, PODACI I OPREMA ODJELJAK 1.

Avioni

NCO.IDE.A.100 Instrumenti i oprema — uopšteno

- (a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim pododjeljkom odobravaju se u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:
 1. ih upotrebljava letačka posada za upravljanje putanjom leta;
 2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCO.IDE.A.190;
 3. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCO.IDE.A.195; ili
 4. su ugrađeni u avion.
- (b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim pododjeljkom, nije potrebno odobriti kao opremu:
 1. rezervni osigurači,
 2. ručne prijenosne svjetiljke,
 3. tačni mjerač vremena,
 4. pribor za prvu pomoć,
 5. oprema za preživljavanje i signalizaciju,

6. sidro i oprema za vezanje, i
7. uređaj za osiguravanje djece.
- (c) Instrumenti i oprema koji se ne zahtijevaju ovim pododjeljkom, te sva druga oprema koja se ne zahtijeva drugim primjenjivim priložima, ali se nosi na zrakoplovu, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:
 1. informacije koje se dostavljaju tim instrumentima ili opremom, letačka posada ne upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) ili NCO.IDE.A.190 i NCO.IDE.A.195; i
 2. instrumenti i oprema ne utiču na plovidbenost aviona, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.
- (d) Instrumenti i oprema spremni su za upotrebu ili su dostupni s mjesta na kom sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.
- (e) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu upotrebu.

NCO.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata aviona, predmeta opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let neispravan ili nedostaje, osim ako:

- (a) avionom se upravlja u skladu sa listom minimalne opreme ako je utvrđena; ili
- (b) avion ima dozvolu za letenje koja je izdata u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCO.IDE.A.110 Rezervni električni osigurači

Avioni su opremljeni rezervnim električnim osiguračima, jačine potrebne za potpunu zaštitu električnog kola, za zamjenu osigurača koje je dopušteno zamijeniti tokom leta.

NCO.IDE.A.115 Operativna svjetla

Avioni koji lete noću opremljeni su:

- (a) sistemom svjetala za izbjegavanje sudara;
- (b) navigacijskim/pozicionim svjetlima;
- (c) svjetlima za slijetanje;
- (d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema aviona, radi primjerenog osvjetljenja svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad aviona;
- (e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema aviona radi osvjetljenja u svim putničkim odjeljcima;
- (f) ručnom prijenosnom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i
- (g) svjetlima koja su u skladu sa međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru ako se avion vodi kao hidro-avion.

NCO.IDE.A.120 Operacije prema pravilima VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

- (a) Avioni kojim se upravlja prema pravilima VFR-a tokom dana opremljeni su uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 1. magnetnog smjera,
 2. vremena u satima, minutama i sekundama,
 3. visine pritiska,
 4. naznačene brzine, i
 5. Mahovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem.
- (b) Avioni kojim se upravlja u vizuelnim meteorološkim uvjetima (VMC) noću, ili u uvjetima kada avion nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz tačke (a) opremljeni su i:
 1. uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 - i. skretanja i klizanja,

- ii. položaja,
- iii. vertikalne brzine, i
- iv. stabiliziranog smjera;

- i
2. uređajem za pokazivanje nedovoljnog snabdijevanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata.
- (c) Avioni kojim se upravlja u uvjetima kada ih nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz tačke (a) i tačke (b), opremljeni su i uređajem za sprječavanje kvarova na sistemima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz tačke (a) podtačke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

NCO.IDE.A.125 Operacije prema pravilima IFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Zrakoplovi koji lete prema pravilima IFR-a opremljeni su:

- (a) uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 1. magnetnog smjera,
 2. vremena u satima, minutama i sekundama,
 3. visine pritiska,
 4. naznačene brzine,
 5. vertikalne brzine,
 6. skretanja i klizanja,
 7. položaja,
 8. stabilizovanog smjera,
 9. spoljne temperature zraka, i
 10. Mahovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem;
- (b) uređajem za pokazivanje nedovoljnog snabdijevanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata; i
- (c) uređajem za sprječavanje kvarova na sistemu za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz tačke (a) podtačke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

NCO.IDE.A.130 Sistem za upozoravanje i prepoznavanje terena (TAWS)

Turbinski avioni certificovani za najveći broj putničkih sjedišta veći od devet sjedišta opremljeni su sistemom TAWS koji ispunjava zahtjeve za:

- (a) opremu klase A, u skladu sa prihvatljivim standardom u slučaju aviona kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata nakon 1. januara 2011; ili
- (b) opremu klase B, u skladu sa prihvatljivim standardom u slučaju aviona kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata 1. januara 2011. ili prije.

NCO.IDE.A.135 Sistem interfona za letačku posadu

Avioni kojim upravlja posada s više od jednog člana opremljeni su sistemom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone kojim se koriste svi članovi letačke posade.

NCO.IDE.A.140 Sjedišta, sigurnosni pojasevi, sistemi vezivanja i uređaji za osiguravanje djece

- (a) Avioni su opremljeni:
 1. sjedištem ili ležajem za sva lica u zrakoplovu starosti od 24 mjeseca ili više;
 2. sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedištu i zadržavajućim pojasevima za svaki ležaj;
 3. uređajem za osiguravanje djece (CRD) za sva lica u zrakoplovu mlađa od 24 mjeseca; i
 4. sigurnosnim pojasom sa sistemom vezivanja gornjeg dijela trupa na svakom sjedištu letačke posade s jednostepenim otkopčavanjem za avione čiji je CofA prvi put izdat 25. avgusta 2016. ili poslije.

NCO.IDE.A.145 Pribor za prvu pomoć

- (a) Avioni su opremljeni priborom za prvu pomoć.
- (b) Pribor za prvu pomoć:
 1. lako je dostupan za upotrebu; i
 2. dopunjuje se.

NCO.IDE.A.150 Dodatni kisik — avioni s kabinom pod pritiskom

- (a) Avioni s kabinom pod pritiskom, namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva snabdijevanje kisikom u skladu sa tačkom (b), opremljeni su uređajem za pohranjivanje i raspodjelu kisika koji može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.
- (b) Avioni s kabinom pod pritiskom, namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojim je visina pritiska u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft, nose dovoljno kisika za disanje za snabdijevanje:
 1. svih članova posade i:
 - i. 100% putnika za svaki period ako visina pritiska kabine prelazi 15 000 ft, ali ni u kom slučaju manje od desetominutnog snabdije-vanja;
 - ii. najmanje 30% putnika za svaki period ako će pri gubitku pritiska i uzimajući u obzir okolnosti leta visina pritiska u putničkom odjeljku biti između 14 000 ft i 15 000 ft; i
 - iii. najmanje 10% putnika za svaki period duži od 30 minuta ako će visina pritiska u putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 14 000 ft;
 - i
 2. svih lica putničkog odjeljka za najmanje 10 minuta za avione namijenjene letovima na visinama pritiska iznad 25 000 ft, ili namijenjene letovima ispod te visine, ali u uvjetima u kojim se unutar četiri minute ne mogu spustiti na visinu pritiska od 13 000 ft.
- (c) Avioni s kabinom pod pritiskom namijenjeni letovima iznad 25 000 ft opremljeni su i uređajem za upozorenje letačke posade o gubitku pritiska.

NCO.IDE.A.155 Dodatni kisik – avioni s kabinom koja nije pod pritiskom

- (a) Avioni s kabinom koja nije pod pritiskom, namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva snabdijevanje kisikom u skladu sa NCO.OP.190, moraju biti opremljeni sa uređajem za pohranjivanje i raspodjelu kisika koji može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.
- (b) Avioni s kabinom koja nije pod pritiskom, namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojim je visina pritiska u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft, nose dovoljno kisika za disanje za snabdijevanje:
 1. svih članova posade i najmanje 10% putnika za svaki period duži od 30 minuta ako će visina pritiska u putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i
 2. svih članova posade i putnika za svaki period u kom će visina pritiska u putničkom odjeljku biti iznad 13 000 ft.

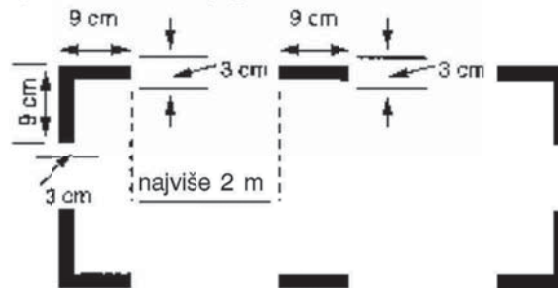
NCO.IDE.A.160 Ručni aparati za gašenje požara

- (a) Avioni, izuzev motornih jedrilica (TMG) i aviona tipa ELA 1 opremljeni su najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara.
 1. u pilotskoj kabini; i
 2. u svakom putničkom odjeljku koji je odvojen od pilotske kabine, osim ako je odjeljak dostupan letačkoj posadi.
- (b) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara odgovara vrsti požara koji može nastati u odjeljku gdje se aparat namjerava upotrebljavati i kako bi se

opasnost od koncentracije štetnog gasa svela na najmanju mjeru u odjeljcima u kojim borave lica.

NCO.IDE.A.165 Oznake mjesta za razbijanje

Ako su na avionu naznačena mjesta na trupu odgovarajuća za prodor spasilačkih ekipa u zrakoplov u slučaju nužde, takva su mjesta označena kako je prikazano na Slici 1.

**NCO.IDE.A.170 Odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT)**

- (a) Avioni su opremljeni:
 1. odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste ako je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata 1. jula 2008. ili prije;
 2. automatskim odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT) ako je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata nakon 1. jula 2008; ili
 3. odašiljačem za preživljavanje ELT (ELT(S)) ili ličnim lokacijskim uređajem (PLB) koji na sebi ima član posade ili putnik ako je zrakoplov certifikovan za najveći broj putničkih sjedišta od šest sjedišta ili manje.
- (b) Odašiljači signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste i lični lokacijski uređaji (PLB) moraju moći odašiljati signale istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Let iznad vode

- (a) Sljedeći avioni opremljeni su prslukom za spašavanje za sva lica u zrakoplovu ili istovjetnim posebnim uređajem za plutanje za sva lica u zrakoplovu mlađa od 24 mjeseca koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedišta ili ležaja lica za čiju su upotrebu predviđeni:
 1. zrakoplovi s jednim motorom ako:
 - i. lete iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan udaljenosti za jedrenje; ili
 - ii. polijeću ili slijeću na aerodrom ili operativno mjesto na kom je, po mišljenju vode zrakoplova, uzletna ili prilazna putanja smještena iznad vode, tako da bi u slučaju nesreće zrakoplov mogao prisilno sletjeti na vodu;
 2. hidro-avioni namijenjeni letovima iznad vode; i
 3. avioni, namijenjeni za letove na udaljenosti od kopna primjerenog za prisilno slijetanje većoj od 30 minuta pri uobičajenoj putnoj brzini ili 50 NM, koja je vrijednost manja.
- (b) Hidro-avioni namijenjeni letovima iznad vode opremljeni su:
 1. jednim sidrom;
 2. vodenim sidrom (drogue) ako je potrebno kao pomoć pri manevrisanju; i
 3. opremom za davanje zvučnih signala, kako je propisano međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, po potrebi.
- (c) Voda zrakoplova namijenjenog letovima na udaljenosti od kopna primjerenim za prisilno slijetanje većoj od 30 minuta

pri uobičajenoj putnoj brzini ili 50 NM, koja je vrijednost manja, utvrđuje rizike za preživljavanje lica iz aviona u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovu čega odlučuje o prijevozu:

1. opreme za davanje signala za pomoć;
2. dovoljnog broja čamaca za spašavanje za prijevoz svih lica iz zrakoplova koji su smješteni tako da omogućavaju njihovu upotrebu u slučaju nužde; i
3. opreme za spašavanje koja sadrži sredstva za održavanje na životu primjerene predviđenom letu.

NCO.IDE.A.180 Oprema za preživljavanje

Avioni namijenjeni letovima iznad područja na kojim bi potraga i spašavanje bili posebno teški, opremljeni su signalnim uređajima i opremom za spašavanje primjerenom području koje je potrebno preletjeti, uključujući sredstva za održavanje na životu.

NCO.IDE.A.190 Oprema za radio-komunikaciju

- (a) Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kom lete, avioni su opremljeni opremom za radio-komunikaciju pomoću koje se mora moći izvoditi dvosmjerna komunikacija s aeronautičkim stanicama na frekvencijama koje su u skladu sa zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Opremom za radio-komunikaciju, ako se zahtijeva tačkom (a), omogućava se komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.
- (c) Ako se zahtijeva više od jednog kompleta opreme za komunikaciju, svaka je nezavisna od druge opreme do mjere da kvar jedne opreme neće dovesti do kvara na drugoj opremi.

NCO.IDE.A.195 Navigacijska oprema

- (a) Avioni namijenjeni letovima na rutama na kojim se ne može letjeti prema vizuelnim oznakama na zemlji opremljeni su svom potrebnom navigacijskom opremom kojom se omogućava nastavak leta u skladu sa:
 1. planom leta ATS, po potrebi; i
 2. primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Avioni imaju dovoljnu navigacijsku opremu kojom se osigurava da, u slučaju kvara jednog predmeta opreme u bilo kojoj fazi leta, preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju u skladu sa tačkom (a) ili sigurno izvođenje odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.
- (c) Avioni, namijenjeni letovima prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC), opremljeni su odgovarajućom opremom kojom se može obaviti vođenje do tačke s koje se može izvesti vizuelno slijetanje. Tom opremom mora se moći obaviti takvo vođenje za svaki aerodrom na kom se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.
- (d) Za PBN operacije zrakoplov mora ispuniti certifikacione zahtjeve plovidbenosti za odgovarajuće navigacijske specifikacije.

NCO.IDE.A.200 Transponder

Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kom lete, avioni su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa svim zahtjevanim mogućnostima.

ODJELJAK 2.

Helikopteri

NCO.IDE.H.100 Instrumenti i oprema — uopšteno

- (a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim pododjeljkom odobravaju se u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:
 1. ih upotrebljava letačka posada za upravljanje putanjom leta;

2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCO.IDE.H.190;
 3. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCO.IDE.H.195; ili
 4. su ugrađeni u helikopter.
- (b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim pododjeljkom, nije potrebno odobriti kao opremu:
 1. ručne prijenosne svjetiljke,
 2. tačni mjerač vremena,
 3. pribor za prvu pomoć,
 4. oprema za preživljavanje i signalizaciju,
 5. sidro i oprema za vezanje; i
 6. uređaj za osiguravanje djece.
 - (c) Instrumenti i oprema koji se ne zahtijevaju ovim pododjeljkom, te sva druga oprema koja se ne zahtijeva drugim primjenjivim prilozima, ali se nosi na zrakoplovu, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:
 1. informacije koje se dostavljaju tim instrumentima ili opremom, letačka posada ne upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) ili NCO.IDE.H.190 i NCO.IDE.H.195; i
 2. instrumenti i oprema ne utiču na plovidbenost helikoptera, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.
 - (d) Instrumenti i oprema spremni su za upotrebu ili su dostupni s mjesta na kom sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.
 - (e) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu upotrebu.

NCO.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata helikoptera, predmeta opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let neispravan ili nedostaje, osim ako:

- (a) helikopterom se upravlja u skladu sa listom minimalne opreme ako je utvrđena; ili
- (b) helikopter ima dozvolu za letenje koja je izdata u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCO.IDE.H.115 Operativna svjetla

Helikopteri koji lete noću opremljeni su:

- (a) sistemom svjetala za izbjegavanje sudara;
- (b) navigacijskim/pozicionim svjetlima;
- (c) svjetlima za slijetanje;
- (d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema helikoptera, radi primjerenog osvjetljenja svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad helikoptera;
- (e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema helikoptera radi osvjetljenja u svim putničkim odjeljcima;
- (f) ručnom prijenosnom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i
- (g) svjetlima koja su u skladu sa međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru ako je helikopter amfibijski.

NCO.IDE.H.120 Operacije prema pravilima VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

- (a) Helikopteri, kojim se upravlja prema pravilima VFR-a tokom dana, opremljeni su uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 1. magnetnog smjera,
 2. vremena u satima, minutama i sekundama,
 3. visine pritiska,
 4. naznačene brzine, i
 5. klizanja.

- (b) Helikopteri, kojim se upravlja u vizuelnim meteorološkim uvjetima (VMC) noću, ili kada je vidljivost manja od 1 500 m, ili u uvjetima kada helikopter nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz tačke (a) opremljeni su i:
1. uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 - i. položaja,
 - ii. vertikalne brzine, i
 - iii. stabilizovanog smjera;
 2. uređajem za pokazivanje nedovoljnog snabdijevanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata.
- (c) Helikopteri kojim se upravlja kada je vidljivost manja od 1 500 m, ili u uvjetima kada helikopter nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz tačaka (a) i (b) opremljeni su i uređajem za sprječavanje kvarova na sistemima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz tačke (a) podtačke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

NCO.IDE.H.125 Operacije prema pravilima IFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a opremljeni su:

- (a) uređajem za mjerenje i prikazivanje:
1. magnetnog smjera,
 2. vremena u satima, minutama i sekundama,
 3. visine pritiska,
 4. naznačene brzine,
 5. vertikalne brzine,
 6. klizanja,
 7. položaja,
 8. stabilizovanog smjera, i
 9. spoljne temperature zraka;
- (b) uređajem za pokazivanje nedovoljnog snabdijevanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata;
- (c) uređajem za sprječavanje kvarova na sistemu za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz tačke (a) podtačke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja; i
- (d) dodatnim uređajem za mjerenje i prikazivanje položaja kao pomoćnim instrumentom.

NCO.IDE.H.126 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema pravilima IFR-a

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a s jednim pilotom opremljeni su automatskim pilotom koji može barem zadržati visinu i smjer.

NCO.IDE.H.135 Sistem interfona za letaćku posadu

Helikopteri, kojim upravlja posada s više od jednog člana, opremljeni su sistemom interfona za letaćku posadu, uključujući slušalice i mikrofone kojim se koriste svi članovi letaćke posade.

NCO.IDE.H.140 Sjedišta, sigurnosni pojasevi, sistemi vezivanja, i uređaji za osiguravanje djece

- (a) Helikopteri su opremljeni:
1. sjedištem ili ležajem za sva lica u zrakoplovu starosti od 24 mjeseca ili više;
 2. sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedištu i zadržavajućim pojasevima za svaki ležaj;
 3. za helikoptere kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata nakon 31. decembra 2012, sigurnosnim pojasom sa sistemom vezivanja gornjeg dijela trupa za svakog putnika starosti od 24 mjeseca ili više;
 4. uređajem za osiguravanje djece za sva lica u zrakoplovu mlađa od 24 mjeseca; i
 5. sigurnosnim pojasom sa sistemom vezivanja gornjeg dijela trupa koji uključuje uređaj za automatsko zadržavanje trupa lica koje na tom mjestu sjedi u

slučaju brzog usporavanja na svakom sjedištu letaćke posade.

- (b) Sigurnosni pojas sa sistemom vezivanja gornjeg dijela trupa ima jednostepeno otkopčavanje.

NCO.IDE.H.145 Pribor za prvu pomoć

- (a) Helikopteri su opremljeni priborom za prvu pomoć.
- (b) Pribor za prvu pomoć:
1. lako je dostupan za upotrebu; i
 2. dopunjuje se.

NCO.IDE.H.155 Dodatni kisik – helikopteri s kabinom koja nije pod pritiskom

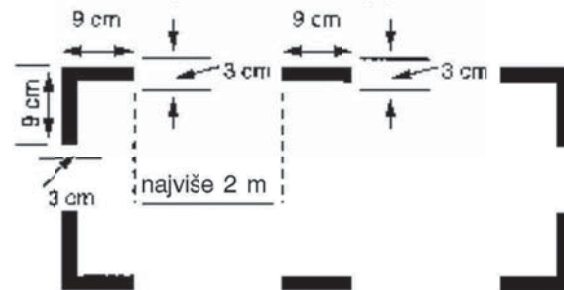
- (a) Helikopteri s kabinom koja nije pod pritiskom, namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva snabdijevanje kisikom u skladu sa NCO.OP.190, moraju biti opremljeni sa uređajem za pohranjivanje i raspodjelu kisika koji može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

NCO.IDE.H.160 Ručni aparati za gašenje požara

- (a) Helikopteri, izuzev helikoptera tipa ELA 2, opremljeni su najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara:
1. u pilotskoj kabini; i
 2. u svakom putničkom odjeljku koji je odvojen od pilotske kabine, osim ako je odjeljak dostupan letaćkoj posadi.
- (b) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara odgovara vrsti požara koji može nastati u odjeljku gdje se aparat namjerava upotrebljavati i kako bi se opasnost od koncentracije štetnog gasa svela na najmanju mjeru u odjeljcima u kojim borave lica.

NCO.IDE.H.165 Oznake mjesta za razbijanje

Ako su na helikopteru naznačena mjesta na trupu odgovarajuća za prodor spasičakih ekipa u helikopter u slučaju nužde, takva su mjesta označena kako je prikazano na Slici 1.



NCO.IDE.H.170 Odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT)

- (a) Helikopteri certificovani za najveći broj putničkih sjedišta veći od šest sjedišta opremljeni su:
1. automatskim odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT); i
 2. jednim odašiljačem za preživljavanje ELT (ELT(S)) u čamcu za spašavanje ili prsluku za spašavanje ako je helikopter namijenjen letovima na udaljenosti od kopna većoj od 3 minute letenja pri uobičajenoj putnoj brzini.
- (b) Helikopteri certificovani za najveći broj putničkih sjedišta od šest ili manje opremljeni su odašiljačem za preživljavanje (ELT(S)) ili ličnim lokacijskim uređajem (PLB), koji na sebi ima član posade ili putnik.
- (c) Odašiljači signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste i lični lokacijski uređaji (PLB) moraju moći odašiljati signale istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Let iznad vode

- (a) Helikopteri su opremljeni prslukom za spašavanje za sva lica u helikopteru ili istovjetnim posebnim uređajem za plutanje za sva lica u helikopteru mlađa od 24 mjeseca koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedišta ili ležaja lica za čiju su upotrebu predviđeni ako:
1. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan autorotacijske udaljenosti, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let; ili
 2. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let; ili
 3. polijeću ili slijeću na aerodromu ili operativnom mjestu na kom je uzletna ili prilazna putanja iznad vode.
- (b) Svaki prsluk za spašavanje ili istovjetan poseban uređaj za plutanje opremljen je uređajem električnog osvjetljavanja za namjenu lociranja osoba.
- (c) Vođa zrakoplova, namijenjenog letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 30 minuta pri uobičajenoj putnoj brzini ili 50 NM, koja je vrijednost manja, utvrđuje rizike za preživljavanje lica iz helikoptera u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovu čega odlučuje o prijevozu:
1. opreme za davanje signala za pomoć;
 2. dovoljnog broja čamaca za spašavanje za prijevoz svih lica iz zrakoplova koji su smješteni tako da omogućavaju njihovu upotrebu u slučaju nužde; i
 3. opreme za spašavanje koja sadrži sredstva za održavanje na životu primjerene predviđenom letu.
- (d) Vođa zrakoplova, pri donošenju odluke o potrebi nošenja prsluka za spašavanje iz tačke (a) od strane svih lica u helikopteru, utvrđuje rizike za preživljavanje lica iz helikoptera u slučaju prisilnog slijetanja na vodi.

NCO.IDE.H.180 Oprema za preživljavanje

Helikopteri namijenjeni letovima iznad područja na kojim bi potraga i spašavanje bili posebno teški, opremljeni su signalnim uređajima i opremom za spašavanje primjerenom području koje je potrebno preletjeti, uključujući sredstva za održavanje na životu.

NCO.IDE.H.185 Svi helikopteri na letovima iznad vode — prisilno slijetanje na vodi

Helikopteri koji lete iznad vode u nepovoljnom okruženju u udaljenosti od kopna većoj od 50 NM:

- (a) dizajnirani su za slijetanje na vodi u skladu sa odgovarajućom oznakom o sposobnosti za let;
- (b) certifikovani su za prisilno slijetanje na vodi u skladu sa odgovarajućom oznakom o sposobnosti za let; ili
- (c) opremljeni su nužnom opremom za plutanje na vodi.

NCO.IDE.H.190 Oprema za radio-komunikaciju

- (a) Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kom lete, helikopteri su opremljeni opremom za radio-komunikaciju, pomoću koje se mora moći izvoditi dvosmjerna komunikacija s aeronautičkim stanicama na frekvencijama koje su u skladu sa zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Opremom za radio-komunikaciju, ako se zahtijeva tačkom (a), omogućava se komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.
- (c) Ako se zahtijeva više od jednog kompleta opreme za komunikaciju, svaka je nezavisna od druge opreme do mjere da kvar jedne opreme neće dovesti do kvara na drugoj opremi.

- (d) Ako se zahtijeva radio-komunikacijski sistem, helikopteri su opremljeni sistemom interfona za letačku posadu u skladu sa zahtjevima iz NCO.IDE.H.135 i dugmetom za prijenos za upravljačem svakog zahtijevanog pilota i/ili člana letačke posade na svom mjestu.

NCO.IDE.H.195 Navigacijska oprema

- (a) Helikopteri namijenjeni letovima na rutama na kojim se ne može letjeti prema vizuelnim oznakama na zemlji opremljeni su potrebnom navigacijskom opremom kojom će se omogućiti nastavak leta u skladu s:
1. planom leta (ATS), po potrebi; i
 2. primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Helikopteri imaju dovoljnu navigacijsku opremu kojom se osigurava da u slučaju kvara jednog predmeta opreme u bilo kojoj fazi leta preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju u skladu sa tačkom (a) ili sigurno izvođenje odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.
- (c) Helikopteri namijenjeni letovima, prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC), opremljeni su navigacijskom opremom kojom se može obaviti vođenje do tačke s koje se može izvesti vizuelno slijetanje. Tom opremom mora se moći obaviti takvo vođenje za svaki aerodrom na kom se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.
- (d) Za PBN operacije zrakoplov mora ispuniti certifikacione zahtjeve plovidbenosti za odgovarajuće specifikacije navigacije.

NCO.IDE.H.200 Transponder

Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kom lete, helikopteri su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa svim zahtijevanim mogućnostima.

ODJELJAK 3.

Jedrilice

NCO.IDE.S.100 Instrumenti i oprema — uopšteno

- (a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim pododjeljkom odobravaju se u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:
1. ih upotrebljava letačka posada za upravljanje putanjom leta;
 2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCO.IDE.S.145;
 3. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCO.IDE.S.150; ili
 4. su ugrađeni u jedrilicu.
- (b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim pododjeljkom, nije potrebno odobriti kao opremu:
1. ručne prijenosne svjetiljke,
 2. tačni mjerač vremena,
 3. opremu za preživljavanje i signalizaciju.
- (c) Instrumenti i oprema, koji se ne zahtijevaju ovim pododjeljkom, te sva druga oprema koja se ne zahtijeva drugim prilozima, ali se nosi na zrakoplovu, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:
1. informacije koje se dostavljaju tim instrumentima ili opremom, letačka posada ne upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10); i
 2. instrumenti i oprema ne utiču na plovidbenost jedrilice, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.

- (d) Instrumenti i oprema spremni su za upotrebu ili su dostupni s mjesta na kom sjedi član letачke posade koji ih treba upotrebljavati.
- (e) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu upotrebu.

NCO.IDE.S.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata jedrilice, predmeta opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let, neispravan ili nedostaje, osim ako:

- (a) jedrilicom se upravlja u skladu sa listom minimalne opreme ako je utvrđena; ili
- (b) jedrilica ima dozvolu za letenje koja je izdata u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCO.IDE.S.115 Operacije prema pravilima VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju

- (a) Jedrilice kojim se upravlja prema pravilima VFR-a tokom dana opremljeni su uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 1. magnetnog smjera, u slučaju jedrilica s pomoćnim motorom,
 2. vremena u satima, minutama i sekundama,
 3. visine pritiska, i
 4. naznačene brzine.
- (b) Jedrilice kojim se upravlja u uvjetima kada jedrilicu nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz tačke (a) opremljeni su i uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 1. vertikalne brzine,
 2. položaja ili skretanja i klizanja, te
 3. magnetnog smjera.

NCO.IDE.S.120 Letovi u oblacima — instrumenti za letenje i navigaciju

Jedrilice namijenjene letovima u oblacima opremljene su uređajem za mjerenje i prikazivanje:

- (a) magnetnog smjera,
- (b) vremena u satima, minutama i sekundama,
- (c) visine pritiska,
- (d) naznačene brzine,
- (e) vertikalne brzine, i
- (f) položaja ili skretanja i klizanja.

NCO.IDE.S.125 Sjedišta i sistemi vezivanja

- (a) Jedrilice su opremljene:
 1. sjedištem za sva lica u jedrilici i
 2. sigurnosnim pojasom sa sistemom vezivanja gornjeg dijela trupa za svako sjedište u skladu sa priručnikom o letenju zrakoplova (AFM).
- (b) Sigurnosni pojas sa sistemom vezivanja gornjeg dijela trupa ima jednostepeno otkopčavanje.

NCO.IDE.S.130 Dodatni kisik

Jedrilicama, kojima se upravlja na visinama za koje se zahtijeva snabdijevanje kisikom u skladu sa NCO.OP.190, moraju biti opremljene sa uređajem za pohranjivanje i raspodjelu kisika koji može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

NCO.IDE.S.135 Let iznad vode

Vođa zrakoplova jedrilice namijenjene letovima iznad vode utvrđuje rizike za preživljavanje lica iz jedrilice u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovu čega odlučuje o prijevozu:

- (a) prsluka za spašavanje ili istovjetnog posebnog uređaja za plutanje za sva lica u jedrilici koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedišta lica za čiju su upotrebu predviđeni;
- (b) odašiljača signala s mjesta nesreće (ELT) ili ličnog lokacijskog uređaja (PLB) koji na sebi ima član posade ili

putnik i koji mora moći odašiljati signale istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz; i

- (c) opreme za davanje signala za pomoć pri izvođenju leta:
 1. iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan udaljenosti za jedrenje, ili
 2. gdje je uzletna ili prilazna putanja smještena iznad vode, tako da bi u slučaju nesreće jedrilica morala prisilno sletjeti na vodu.

NCO.IDE.S.140 Oprema za preživljavanje

Jedrilice namijenjene letovima iznad područja, na kojim bi potraga i spašavanje bili posebno teški, opremljene su signalnim uređajima i opremom za spašavanje primjerenom području koje je potrebno preletjeti.

NCO.IDE.S.145 Oprema za radio-komunikaciju

- (a) Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kom lete, jedrilice su opremljene opremom za radio-komunikaciju, pomoću koje se mora moći izvoditi dvosmjerna komunikacija s aeronautičkim stanicama ili na frekvencijama, koje su u skladu sa zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Opremom za radio-komunikaciju, ako se zahtijeva tačkom (a), omogućava se komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.

NCO.IDE.S.150 Navigacijska oprema

Jedrilice su opremljene svom navigacijskom opremom potrebnom za nastavak leta u skladu s:

- (a) planom leta (ATS), po potrebi; i
- (b) primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.

NCO.IDE.S.155 Transponder

Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kom lete, jedrilice su opremljene transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa svim zahtijevanim mogućnostima.

ODJELJAK 4.

Baloni

NCO.IDE.B.100 Instrumenti i oprema — uopšteno

- (a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim pododjeljkom odobravaju se u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:
 1. ih upotrebljava letачka posada za utvrđivanje putanje leta;
 2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCO.IDE.B.145; ili
 3. su ugrađeni u balon.
- (b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim pododjeljkom, nije potrebno odobriti kao opremu:
 1. ručne prijenosne svjetiljke,
 2. tačni mjerač vremena,
 3. pribor za prvu pomoć,
 4. oprema za preživljavanje i signalizaciju.
- (c) Instrumenti i oprema, koji se ne zahtijevaju ovim pododjeljkom, te sva druga oprema koja se ne zahtijeva drugim prilozima, ali se nosi na zrakoplovu, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:
 1. informacije koje se dostavljaju tim instrumentima ili opremom, letачka posada ne upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10); i
 2. instrumenti i oprema ne utiču na plovidbenost balona, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.

- (d) Instrumenti i oprema spremni su za upotrebu ili su dostupni s mjesta koje je dodijeljeno članu letačke posade koji ih treba upotrebljavati.
- (e) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu upotrebu.

NCO.IDE.B.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata balona, predmeta opreme ili funkcija, koji se zahtijevaju za predviđeni let, neispravan ili nedostaje, osim ako:

- (a) balonom se upravlja u skladu sa listom minimalne opreme ako je utvrđena; ili
- (b) balon ima dozvolu za letenje koja je izdata u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCO.IDE.B.110 Operativna svjetla

Baloni koji lete noću opremljeni su:

- (a) svjetlima za izbjegavanje sudara;
- (b) sredstvima za primjereno osvjjetljenje svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad balona; i
- (c) ručnom prijenosnom svjetiljkom.

NCO.IDE.B.115 Operacije prema pravilima VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Baloni koji lete prema pravilima VFR-a danju opremljeni su:

- (a) uređajem za prikazivanje smjera zanosu, i
- (b) uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 1. vremena u satima, minutama i sekundama,
 2. vertikalne brzine ako se zahtijeva u skladu sa priručnikom o letenju zrakoplova (AFM), i
 3. visine pritiska ako se zahtijeva u skladu sa priručnikom o letenju zrakoplova, zahtjevima za zračni prostor ili ako se visina treba nadzirati radi upotrebe kisika.

NCO.IDE.B.120 Pribor za prvu pomoć

- (a) Baloni su opremljeni priborom za prvu pomoć.
- (b) Pribor za prvu pomoć:
 1. lako je dostupan za upotrebu; i
 2. dopunjuje se.

NCO.IDE.B.121 Dodatni kisik

Baloni, namijenjeni letovima na visinama pritiska iznad 10 000 ft, opremljeni su uređajem za pohranjivanje i raspodjelu kisika i nose dovoljno kisika za disanje za snabdijevanje:

- (a) članova posade za svaki period duži od 30 minuta ako će visina pritiska biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i
- (b) svih članova posade i putnika za svaki period u kom će visina pritiska biti iznad 13 000 ft.

NCO.IDE.B.125 Ručni aparati za gašenje požara

Baloni uzgonjeni na vrući zrak trebaju biti opremljeni barem jednim ručnim aparatom za gašenje požara ako to zahtijevaju primjenjive certifikacijske specifikacije.

NCO.IDE.B.130 Let iznad vode

Vođa zrakoplova - balona namijenjen letovima iznad vode utvrđuje rizike za preživljavanje lica iz balona u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovu čega odlučuje o prijevozu:

- (a) prsluka za spašavanje ili istovjetnog posebnog uređaja za plutanje za sva lica u balonu mlađa od 24 mjeseca koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa mjesta lica za čiju su upotrebu predviđeni;
- (b) odašiljača signala s mjesta nesreće (ELT), koji mora moći odašiljati signale istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz ako je na njemu više od šest osoba;
- (c) odašiljača signala s mjesta nesreće (ELT) ili ličnog lokacijskog uređaja (PLB), koji na sebi ima član posade ili putnik i koji mora moći odašiljati signale istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz ako je na njemu do šest osoba; i

- (d) opreme za davanje signala za pomoć.

NCO.IDE.B.135 Oprema za preživljavanje

Baloni namijenjeni letovima iznad područja na kojim bi potraga i spašavanje bili posebno teški, opremljeni su signalnim uređajima i opremom za spašavanje primjerenom području koje je potrebno preletjeti.

NCO.IDE.B.140 Razna oprema

- (a) Baloni su opremljeni zaštitnim rukavicama za sve članove posade.
- (b) Baloni uzgonjeni vrućim zrakom i miješani baloni opremljeni su:
 1. alternativnim izvorom paljenja;
 2. uređajem za mjerenje i prikazivanje količine goriva;
 3. vatrogasnim pokrivačem ili vatrootpornim zaklopcem; i
 4. užetom za bacanje najmanje dužine od 25 m.
- (c) Baloni uzgonjeni gasom opremljeni su:
 1. nožem; i
 2. užetom za bacanje najmanje dužine od 20 m izrađenog od prirodnih vlakana ili elektrostatički provodljivog materijala.

NCO.IDE.S.145 Oprema za radio-komunikaciju

- (a) Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kom lete, baloni su opremljeni opremom za radio-komunikaciju, pomoću koje se mora moći izvoditi dvosmjerna komunikacija s aeronautičkim stanicama ili na frekvencijama koje su u skladu sa zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Opremom za radio-komunikaciju, ako se zahtijeva tačkom (a), omogućava se komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.

NCO.IDE.B.150 Transponder

Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kom lete, baloni su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa svim zahtijevanim mogućnostima.

PODDIO E

POSEBNI ZAHTEJEVI

ODJELJAK 1.

Upošteno

NCO.SPEC. 100 Obim

Ovaj poddio uspostavlja posebne zahtjeve kojih se treba pridržavati vođa zrakoplova koji sprovodi nekomercijalne specijalizirane operacije zrakoplovima koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon.

NCO.SPEC.105 Kontrolna lista

- (a) Prije započinjanja specijalizirane operacije, vođa zrakoplova sprovodi procjenu rizika, procjenjujući kompleksnost aktivnosti radi utvrđivanja opasnosti i povezanih rizika koji su svojstveni toj operaciji i uspostavlja mjere za njihovo ublažavanje.
- (b) Specijalizirana operacija vrši se u skladu sa kontrolnom listom. Vođa zrakoplova na osnovu procjene rizika uspostavlja takvu kontrolnu listu koja je odgovarajuća za korištenu specijaliziranu aktivnost i zrakoplov, vodeći računa o svakom odjeljku ovog poddjela.
- (c) Kontrolna lista, relevantna za dužnosti vođe zrakoplova, članova posade i stručnjaka zadatka, spremna je i dostupna na svakom letu.
- (d) Kontrolna lista se redovno pregleda i ažurira, po potrebi.

NCO.SPEC.110 Odgovornosti i ovlaštenja vođe zrakoplova

Kada su god u operaciju uključeni članovi posade ili stručnjak zadatka, vođa zrakoplova

- (a) obezbjeđuje usklađenost članova posade i stručnjaka zadatka sa stavovima NCO.SPEC.115 i NCO.SPEC.120;
- (b) ne započinje let ako bilo koji član posade ili stručnjak zadatka, zbog bilo kog razloga, poput povrede, bolesti, umora ili učinka bilo koje psihoaktivne materije, nije sposoban za izvršavanje svojih dužnosti;
- (c) ne nastavlja let dalje od najbližeg aerodroma ili operativne površine na koju je moguće slijetanje, s obzirom na vremenske prilike, kada je sposobnost za izvršavanje dužnosti bilo kog člana posade ili stručnjaka zadatka značajno smanjena zbog uzroka poput umora, bolesti ili nedostatka kisika;
- (d) osigurava da se članovi posade i stručnjaci zadatka pridržavaju zakona, pravilnika i procedura država u kojim se operacije sprovode;
- (e) osigurava da svi članovi posade i stručnjaci zadatka mogu međusobno komunicirati na zajedničkom jeziku; i
- (f) osigurava da stručnjaci zadatka i članovi posade tokom leta upotrebljavaju dodatni kisik neprekidno kad god utvrdi da na visini namjeravanog leta može doći do nedostatka kisika, koja može uzrokovati narušavanje sposobnosti posade i štetno uticati na stručnjake zadatka. Ako vođa zrakoplova ne može utvrditi kako nedostatak kisika može uticati na osobe u zrakoplovu, mora osigurati da stručnjaci zadatka i članovi posade koriste dodatni kisik neprekidno svaki put kada kabina premaši visinu 10 000 ft duže od 30 minuta i svaki put kada kabina premaši visinu 13 000 ft.

NCO.SPEC.115 Odgovornosti posade

- (a) Član posade odgovoran je za pravilno obavljanje svojih dužnosti. Dužnosti posade naznačene su u kontrolnoj listi.
- (b) Osim kod balona, tokom kritičnih faza leta ili kada to god vođa zrakoplova u interesu sigurnosti smatra nužnim, članovi posade se vezuju na svojim dodijeljenim sjedištima osim ako u kontrolnoj listi drugačije nije određeno.
- (c) Članovi letачke posade tokom leta imaju svoj sigurnosni pojas pričvršćen dok se nalaze na svom mjestu.
- (d) Tokom leta barem se jedan kvalificirani član letачke posade u svakom trenutku nalazi za kontrolama zrakoplova.
- (e) Član posade ne obavlja zadatke u zrakoplovu:
 1. ako zna ili sumnja da pati od umora na što je upućeno u tački 7.f Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) ili se na drugi način osjeća nesposobnim za izvršavanje svojih dužnosti; ili
 2. kada je pod djelovanjem psihoaktivnih materija ili alkohola ili zbog bilo kog drugog razloga iz tačke 7.g Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10).
- (f) Član posade, koji obavlja dužnosti za više od jednog operatora:
 1. vodi vlastitu evidenciju o vremenu provedenom na letu i na dužnosti, te o periodima odmora, kako je navedeno u Prilogu III (Dio ORO), poddjelu FTL ovog pravilnika, po potrebi; i
 2. svakom operatoru dostavlja podatke potrebne za planiranje aktivnosti u skladu sa primjenjivim zahtjevima ograničenja vremena provedenog na letu.
- (g) Član posade vodi zrakoplova prijavljuje:
 1. svaku grešku, otkaz, kvar i oštećenje za koje smatra da mogu uticati na plovidbenost ili sigurno letenje zrakoplovom, uključujući sisteme za hitne slučajeve,

ako o njima nije već izvještaj podnio drugi član posade; i

2. svaki incident koji ugrožava ili bi mogao ugrožavati sigurnost operacije.

NCO.SPEC.120 Odgovornosti stručnjaka zadatka

- (a) Stručnjak zadatka odgovoran je za pravilno obavljanje svojih zadataka. Dužnosti stručnjaka zadatka utvrđene su u kontrolnoj listi.
- (b) Osim kod balona, tokom kritičnih faza leta ili kada to god vođa zrakoplova u interesu sigurnosti smatra nužnim, stručnjak zadatka se vezuje na svom dodijeljenom sjedištu osim ako u kontrolnoj listi nije određeno drugačije.
- (c) Stručnjak zadatka osigurava da je vezan tokom izvršavanja specijaliziranih zadataka dok su spoljna vrata otvorena ili uklonjena.
- (d) Stručnjak zadatka vođu zrakoplova obavještava o:
 1. svakoj greški, otkazu, kvaru i oštećenju za koje smatra da mogu uticati na plovidbenost ili sigurno letenje zrakoplovom, uključujući sisteme za hitne slučajeve, ako o njima nije već izvještaj podnio drugi član posade; i
 2. svakom incidentu koji ugrožava ili bi mogao ugrožavati sigurnost operacije.

NCO.SPEC.125 Sigurnosna uputstva

- (a) Vođa zrakoplova prije polijetanja stručnjaku zadatka daje uputstva o:
 1. opremi i postupcima u slučaju nužde;
 2. operativnim postupcima povezanim sa specijaliziranim zadatkom prije svakog leta ili serije letova.
- (b) Uputstva iz tačke (a) podtačke 2. nisu potrebna ako je stručnjak zadatka prije početka operativne sezone u toj kalendarskoj godini poučen o operativnim postupcima.

NCO.SPEC.130 Minimalne visine nadvisivanja prepreka — letovi IFR

Vođa zrakoplova za svaki let uspostavlja minimalne visine leta koje obezbjeđuju zahtijevano nadvisivanje prepreka na svim segmentima rute kojom će se ploviti prema pravilima instrumentalnog letenja. Minimalne visine nisu niže od onih koje je objavila država preko koje se leti.

NCO.SPEC.135 Snabdijevanje gorivom i uljem — avioni

Stav NCO.OP.125 tačka (a) podtačka 1. podtačka i. ne primjenjuje se na vuču jedrilica, zrakoplovne priredbe, akrobatske ili takmičarske letove.

NCO.SPEC.140 Snabdijevanje gorivom i uljem — helikopteri

Nezavisno od NCO.OP.126 tački (a) podtački 1, vođa zrakoplova može započeti let po pravilima VFR-a po danu samo ostajući unutar 25 NM od aerodroma/operativne površine polijetanja s rezervom goriva potrebnom za najmanje 10 minuta leta pri brzini koja omogućava najdalji domet.

NCO.SPEC.145 Simulirane situacije tokom leta

Osim ako se stručnjak zadatka na zrakoplovu ne nalazi radi osposobljavanja, vođa zrakoplova osigurava da se prijevozom stručnjaka zadatka ne simuliraju:

- (a) situacije za koje je potrebna primjena postupaka za neobične situacije ili u slučaju nužde; ili
- (b) letovi u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC).

NCO.SPEC.150 Otkrivanje blizine tla

Ako je postavljen, sistem za upozorenje na blizinu tla može biti onesposobljen tokom specijaliziranih zadataka za koje je potrebno da se zrakoplovom upravlja na udaljenosti od tla koja bi pokrenula sistem za upozorenje na blizinu tla.

NCO.SPEC.155 Sistem za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS II)

Izuzetno od NCO.OP.200, sistem za izbjegavanje sudara u zraku ACAS II može biti isključen tokom specijaliziranih zadataka za koje je po prirodi operacija potrebno da se zrakoplovima upravlja na udaljenosti jednog od drugog koja bi mogla pokrenuti sistem ACAS.

NCO.SPEC.160 Prijevoz opasnog tereta

Vođa zrakoplova pri otpuštanju opasnog tereta ne upravlja zrakoplovom iznad naseljenih mjesta, gradova ili naselja ili iznad grupe ljudi na otvorenom.

NCO.SPEC.165 Prijevoz i upotreba oružja

- (a) Vođa zrakoplova osigurava da je pri prijevozu oružja, radi specijaliziranog zadatka, ono obezbijeđeno kada se ne koristi.
- (b) Stručnjak zadatka koji koristi oružje preduzima sve potrebne mjere sprječavanja dovođenja u opasnost lica u zrakoplovu ili na tlu.

NCO.SPEC.170 Kriteriji izvođenja i operativni kriterijumi — avioni

Pri upravljanju avionom na visini manjoj od 150 m (500 ft) iznad nenaseljenog područja, vođa zrakoplova, kod operacija kod kojih se ne može zadržati uravnotežen let u slučaju kritičnog kvara motora:

- (a) uspostavlja operativne postupke za svođenje posljedica kvara motora na najniži mogući nivo; i
- (b) pruža uputstva svim ukrcanim članovima posade i stručnjacima zadatka o postupcima koje je potrebno izvršiti u slučaju prisilnog slijetanja.

NCO.SPEC.175 Kriteriji izvođenja i operativni kriteriji — helikopteri

- (a) Vođa zrakoplova može upravljati zrakoplovom nad naseljenim područjem uz uvjet da:
 - 1. je helikopter certifikovan u kategoriji A ili B; i
 - 2. su uspostavljene sigurnosne mjere za sprječavanje suvišne opasnosti za lica ili imovinu na tlu.
- (b) Vođa zrakoplova:
 - 1. uspostavlja operativne postupke za svođenje posljedica kvara motora na najniži mogući nivo; i
 - 2. pruža uputstva svim ukrcanim članovima posade i stručnjacima zadatka o postupcima koje je potrebno izvršiti u slučaju prisilnog slijetanja.
- (c) Vođa zrakoplova osigurava da masa pri polijetanju, slijetanju ili lebdenju ne prelazi najveću dopuštenu masu za:
 - 1. lebdenje bez uticaja zračnog jastuka dok svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom; ili
 - 2. ako su prevladavajući uvjeti takvi da lebdenje bez uticaja zračnog jastuka nije moguće ostvariti, masa helikoptera ne prelazi najveću masu naznačenu za lebdenje pod uticajem zračnog jastuka dok svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom, uz uvjet da prevladavajući uvjeti omogućavaju lebdenje pod uticajem zračnog jastuka pri najvećoj naznačenoj masi.

ODJELJAK 2.

Operacije s podvješanim teretom na remenu s helikoptera

NCO.SPEC.HESLO.100 Kontrolna lista

Kontrolna lista za operacije s podvješanim teretom na remenu s helikoptera sadrži:

- (a) uobičajene, neuobičajene i postupke u slučaju nužde;
- (b) relevantne podatke o izvođenju;
- (c) potrebnu opremu;
- (d) sva ograničenja; i

- (e) odgovornosti i dužnosti vođe zrakoplova i, po potrebi, članova posade i stručnjaka zadatka.

NCO.SPEC.HESLO.105 Posebna oprema za operacije s podvješanim teretom na remenu s helikoptera

Helikopter je opremljen barem sa:

- (a) jednim sigurnosnim ogledalom za teret ili alternativnim uređajem kojim se može vidjeti kuka/teret; i
- (b) jednim mjeracom opterećenja, osim ako ne postoji druga metoda određivanja težine tereta.

NCO.SPEC.HESLO.110 Prijevoz opasnog tereta

Operator koji prevozi opasan teret s mjesta ili udaljenih lokacija bez posade ili na takva mjesta podnosi zahtjev nadležnom organu radi dobivanja izuzeća od odredbi Tehničkih uputstava ako nema namjeru uskladiti se sa zahtjevima tih uputstava.

ODJELJAK 3.

Operacije s ljudskim podvješanim teretom

NCO.SPEC.HEC.100 Kontrolna lista

Kontrolna lista za operacije s ljudskim podvješanim teretom sadrži:

- (a) uobičajene, neuobičajene i postupke u slučaju nužde;
- (b) relevantne podatke o izvođenju;
- (c) potrebnu opremu;
- (d) ograničenja; i
- (e) odgovornosti i dužnosti vođe zrakoplova i, po potrebi, članova posade i stručnjaka zadatka.

NCO.SPEC.HEC.105 Posebna oprema za operacije s ljudskim podvješanim teretom

- (a) Helikopter je opremljen:
 - 1. opremom za operacije s vitlom ili kukom za teret;
 - 2. jednim sigurnosnim ogledalom za teret ili alternativnim uređajem kojim se može vidjeti kuka; i
 - 3. jednim mjeracom opterećenja, osim ako ne postoji druga metoda određivanja težine tereta.
- (b) Za instalaciju sve opreme za operacije s vitlom i kukom i za sve naknadne izmjene mora biti izdato odobrenje plovidbenosti za predviđenu funkciju.

ODJELJAK 4.

Operacije padobranom

NCO.SPEC.PAR.100 Kontrolna lista

Kontrolna lista za operacije padobranom sadrži:

- (a) uobičajene, neuobičajene i postupke u slučaju nužde;
- (b) relevantne podatke o izvođenju;
- (c) potrebnu opremu;
- (d) sva ograničenja; i
- (e) odgovornosti i dužnosti vođe zrakoplova i, po potrebi, članova posade i stručnjaka zadatka.

NCO.SPEC.PAR.105 Prijevoz članova posade i stručnjaka zadatka

Zahtjevi utvrđeni u stavu NCO.SPEC.120 tački (c) ne primjenjuju se na stručnjake zadatka koji skaču padobranom.

NCO.SPEC.PAR.110 Sjedišta

Bez obzira na stav NCO.IDE.A.140 tačku (a) podtačku 1. i stav NCO.IDE.H.140 tačku (a) podtačku 1, pod zrakoplova može se koristiti kao sjedište, uz uvjet da su dostupni načini na koji se stručnjaci zadatka mogu držati ili privezati.

NCO.SPEC.PAR.115 Dodatni kisik

Nezavisno od NCO.SPEC.110 tačku (f), zahtjevi za korištenje dodatnog kisika ne primjenjuju se na članove posade, osim vođu zrakoplova, i stručnjake zadatka koji vrše dužnosti nužne za specijalizirani zadatak kada god visina kabine:

- (a) prelazi 13 000 ft na period koji nije duži od 6 minuta; ili

- (b) prelazi 15 000 ft na period koji nije duži od 3 minute.

NCO.SPEC.PAR.120 Opuštanje opasnog tereta

Nezavisno od NCO.SPEC.160, padobrancima mogu izići iz zrakoplova radi padobranske predstave nad naseljenim gradovima, mjestima ili naseljima ili iznad grupe ljudi na otvorenom uz nošenje dimnih uređaja za obuku, uz uvjet da su proizvedeni za tu svrhu.

ODJELJAK 5.

Akrobatski letovi

NCO.SPEC.ABF.100 Kontrolna lista

Kontrolna lista za akrobatske letove sadrži:

- (a) uobičajene, neuobičajene i postupke u slučaju nužde;
- (b) relevantne podatke o izvođenju;
- (c) potrebnu opremu;
- (d) ograničenja; i
- (e) odgovornosti i dužnosti vođe zrakoplova i, po potrebi, članova posade i stručnjaka zadatka.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumenti i informacije

Sljedeće dokumente i informacije naznačene u stavu NCO.GEN.135 tački (a) potrebno je nositi tokom akrobatskih letova:

- (a) pojedinosti iz predatog plana leta usluga u zračnom prometu, prema potrebi;
- (b) važeće i primjerene zrakoplovne karte za rutu/područje predloženog leta i za sve rute za koje se može razumno očekivati da bi se let mogao na njih preusmjeriti; i
- (c) informacije o postupcima i vizuelnim signalima koje koriste zrakoplovi koji presreću i zrakoplovi koji su presretani.

NCO.SPEC.ABF.110 Oprema

Na akrobatske letove ne trebaju se primjenjivati sljedeći zahtjevi opreme:

- (a) pribor prve pomoći kako je utvrđeno u stavovima NCO.IDE.A.145 i NCO.IDE.H.145;
- (b) ručni aparati za gašenje požara kako je utvrđeno u stavovima NCO.IDE.A.160 i NCO.IDE.H.180; i
- (c) odašiljači signala s mjesta nesreće (ELT) ili lični lokacijski uređaji (PLB), kako je utvrđeno u stavovima NCO.IDE.A.170 i NCO.IDE.H.170.

PRILOG VIII

SPECIJALIZIRANE OPERACIJE

(DIO SPO)

SPO.GEN.005 Raspon

- (a) Ovaj prilog primjenjuje se na sve specijalizirane operacije u kojim se zrakoplov koristi za specijalizirane aktivnosti poput poljoprivrede, fotografije, premjera, posmatranja i patroliranja, zračnog oglašavanja.
- (b) Nezavisno od tačke (a), nekomercijalne specijalizirane operacije zrakoplovima, koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, trebaju biti u skladu s Prilogom VII (Dio NCO).
- (c) Nezavisno od tačke (a), sljedeće operacije zrakoplovima, koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, mogu se sprovesti u skladu sa Prilogom VII (Dio NCO):
 - 1. letačka takmičenja ili leteće priredbe, uz uvjet da je naknada ili druga vrijedna nagrada pružena za takve letove ograničena na pokrivanje direktnih troškova i doprinos proporcionalan godišnjim troškovima, kao i da nagrade nisu veće vrijednosti od one koju je naznačio nadležni organ.
 - 2. skakanje padobranom, vuča jedrilice ili akrobatski letovi, koje vrši organizacija za osposobljavanje koja svoje sjedište ima u jednoj od država članica i odobrena je u skladu sa Pravilnikom o letačkom

osoblju, ili organizacija stvorena s ciljem unapređenja letačkog sporta ili rekreativnog letenja, uz uvjet da organizacija zrakoplovom upravlja na osnovu vlasništva ili najma bez posade, da let ne stvara dobit koja se dijeli izvan organizacije, te da, kada su god uključena lica koja nisu članovi te organizacije, takav let predstavlja tek sporednu aktivnost te organizacije.

PODDIO A

OPŠTI ZAHTEJEVI

SPO.GEN.100 Nadležni organ

Nadležni organ je organ koji imenuje država članica u kojoj operator ima glavno mjesto poslovanja ili stalno boravište.

SPO.GEN.101 Postupci usklađivanja

Operator može za uspostavljanje usklađenosti s Pravilnikom o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) i provedbenim pravilima osim postupaka usklađivanja, koje je donijela Agencija, upotrijebiti i druge postupke usklađivanja.

SPO.GEN.102 Motorne jedrilice, jedrilice s pomoćnim motorom i miješani baloni

- (a) Motorne jedrilice namijenjene su letovima u skladu sa zahtjevima za:
 - 1. avione na motorni pogon; i
 - 2. jedrilice namijenjene letovima bez upotrebe motora.
- (b) Motorne jedrilice opremljene su u skladu sa zahtjevima koji se primjenjuju na avione, osim ako je u Poddijelu D navedeno drugačije.
- (c) Jedrilicama s pomoćnim motorom, osim motornih jedrilica, upravlja se i oprema u skladu sa zahtjevima primjenjivim na jedrilice.
- (d) Miješanim balonima upravlja se u skladu sa zahtjevima primjenjivim za balone uzgonjene vrućim zrakom.

SPO.GEN.105 Odgovornosti posade

- (a) Član posade odgovoran je za pravilno obavljanje svojih dužnosti. Dužnosti posade naznačene su u standardnim operativnim postupcima i, po potrebi, u operativnom priručniku.
- (b) Osim kod balona, tokom kritičnih faza leta ili kada to god vođa zrakoplova u interesu sigurnosti smatra nužnim, član posade veže se na svom dodijeljenom sjedištu osim ako u standardnim operativnim postupcima nije određeno drugačije.
- (c) Članovi letačke posade tokom leta imaju svoj sigurnosni pojas pričvršćen dok se nalaze na svom mjestu.
- (d) Tokom leta barem se jedan kvalificirani član letačke posade u svakom trenutku nalazi za kontrolama zrakoplova.
- (e) Član posade ne obavlja zadatke u zrakoplovu:
 - 1. ako zna ili sumnja da pati od umora, na šta je upućeno u tački 7.f Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) ili se na drugi način osjeća nesposobnim za izvršavanje svojih dužnosti; ili
 - 2. kada je pod djelovanjem psihoaktivnih materija ili alkohola ili zbog bilo kog drugog razloga iz tačke 7.g Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10).
- (f) Član posade koji obavlja dužnosti za više od jednog operatora:

1. vodi vlastitu evidenciju o vremenu provedenom na letu i na dužnosti, te o periodima odmora, kako je navedeno u Prilogu III (Dio ORO), Poddijelu FTL ovog pravilnika, po potrebi; i
 2. svakom operatoru dostavlja podatke potrebne za planiranje aktivnosti u skladu sa primjenjivim zahtjevima ograničenja vremena provedenog na letu.
- (g) Član posade vodi zrakoplova prijavljuje:
1. svaku grešku, otkaz, kvar i oštećenje za koje smatra da mogu uticati na plovidbenost ili sigurno letenje zrakoplovom, uključujući sisteme za hitne slučajeve, ako o njima nije već izvještaj podnio drugi član posade; i
 2. svaki incident koji ugrožava ili bi mogao ugrožavati sigurnost operacije.

SPO.GEN.106 Odgovornosti stručnjaka zadatka

- (a) Stručnjak zadatka odgovoran je za pravilno obavljanje svojih zadataka. Dužnosti stručnjaka zadatka naznačene su u standardnim operativnim postupcima.
- (b) Osim kod balona, tokom kritičnih faza leta ili kada to god vođa zrakoplova u interesu sigurnosti smatra nužnim, stručnjak zadatka se veže na svom dodijeljenom sjedištu osim ako u standardnim operativnim postupcima nije određeno drugačije.
- (c) Stručnjak zadatka osigurava da je vezan tokom izvršavanja specijaliziranih zadataka dok su spoljna vrata otvorena ili uklonjena.
- (d) Stručnjak zadatka vodi zrakoplova prijavljuje:
 1. svaku grešku, otkaz, kvar i oštećenje za koje smatra da mogu uticati na plovidbenost ili sigurno letenje zrakoplovom, uključujući sisteme za hitne slučajeve, ako o njima nije već izvještaj podnio drugi član posade; i
 2. svaki incident koji ugrožava ili bi mogao ugrožavati sigurnost operacije.

SPO.GEN.107 Odgovornosti i ovlaštenja vođe zrakoplova

- (a) Vođa zrakoplova odgovoran je za:
 1. sigurnost zrakoplova i svih članova posade, stručnjaka zadataka i tereta u zrakoplovu na operacijama zrakoplova;
 2. početak, nastavak, kraj ili preusmjeravanje leta u interesu sigurnosti;
 3. obezbjeđenje da se poštuju svi operativni postupci i kontrolne liste, u skladu sa odgovarajućim priručnikom;
 4. započinjanje leta samo ako je uvjeren da su ispunjena sva sljedeća operativna ograničenja navedena u tački 2.a.3 Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10):
 - i. zrakoplov je sposoban za zračni promet;
 - ii. zrakoplov je propisno registriran;
 - iii. instrumenti i oprema potrebni za izvođenje odgovarajućeg leta ugrađeni su u zrakoplov i djeluju, osim ako lista minimalne opreme (LMO) ili istovjetan dokument, po potrebi, dopušta djelovanje s opremom koja ne radi kako se zahtijeva u SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 ili SPO.IDE.B.105;
 - iv. masa zrakoplova i, osim u slučaju balona, centar gravitacije takvi su da omogućavaju izvođenje leta u okviru ograničenja iz dokumentacije o zračnoj plovidbi;

- v. sva oprema i prtljag pravilno su ukrčani i obezbijeđeni; i
- vi. operativna ograničenja za zrakoplov iz priručnika o letenju zrakoplova (AFM) neće biti prekoračena za vrijeme leta;
- vii. svaka baza navigacijskih podataka koje je zahtijevana za PBN mora biti odgovarajuća i važeća;
5. ne započinjanje leta ako nije sposoban da obavlja dužnosti zbog na primjer povreda, bolesti, iscrpljenosti ili posljedica djelovanja psihoaktivnih materija;
6. nastavak leta samo do najbližeg vremenski spremnog aerodroma ili operativnog mjesta ako je njegova sposobnost za obavljanje dužnosti bitno smanjena zbog iscrpljenosti, bolesti ili manjka kisika;
7. odlučivanje o prihvatanju zrakoplova s kvarovima u skladu sa listom odstupanja od konfiguracije (CDL) ili listom minimalne opreme (LMO), po potrebi;
8. zapisivanja podataka o upotrebi i sve poznate ili očekivane kvarove na zrakoplovu pri završetku leta ili serije letova u tehničku knjigu zrakoplova ili dnevnik putovanja zrakoplova; i
9. osiguravanje da se, ako su postavljeni, uređaji za snimanje leta:
 - i. tokom leta nisu onesposobljeni ili isključeni; i
 - ii. u slučaju događaja, izuzev nesreće i ozbiljnog incidenta za koje se zahtijeva podnošenje izvještaja u skladu sa ORO.GEN.160(a), zapisi sa uređaja za snimanje podataka u letu ne smiju biti namjerno obrisani.
 - iii. u slučaju nesreće ili nezgode, ili ako se čuvanje zapisa sa uređaja za snimanje podataka u letu zahtijeva od strane nadležnog istražnog organa:
 - (A) zapisi sa uređaja za snimanje podataka u letu ne smiju se namjerno izbrisati;
 - (B) da se uređaj za snimanje podataka u letu deaktivira odmah nakon završetka leta; i
 - (C) da se prije napuštanja pilotske kabine preduzmu mjere predostrožnosti kako bi se sačuvali zapisi uređaja za snimanje podataka u letu.
- (b) Vođa zrakoplova ima ovlaštenje da odbije prevoženje ili iskrca bilo koju osobu ili teret koji može predstavljati potencijalnu opasnost za sigurnost zrakoplova ili lica koja se u njemu nalaze.
- (c) Vođa zrakoplova čim prije odgovarajućoj službi zračnog prometa (ATS) prijavljuje bilo kakve nastale opasne vremenske uvjete ili uvjete letenja koji mogu uticati na sigurnost drugog zrakoplova.
- (d) Nezavisno od odredbi iz tačke (a) podtačke 6, pri operaciji s višečlanom posadom vođa zrakoplova može nastaviti let preko najbližeg vremenski spremnog aerodroma ako su uspostavljeni adekvatni postupci koji smanjuju rizik.
- (e) Vođa zrakoplova, u slučajevima nužde koji zahtijevaju donošenje odluke i djelovanje bez odlaganja, preduzima sve radnje koje smatra neophodnim u skladu sa tačkom 7.d Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10). U takvim slučajevima može, u interesu sigurnosti, odstupati od pravila, operativnih postupaka i metoda.
- (f) Vođa zrakoplova nadležnom organu šalje bez odlaganja izvještaj o nezakonitom ometanju i obavještava naznačeni lokalni nadležni organ.
- (g) Vođa zrakoplova obavještava najbliži odgovarajući nadležni organ najbržim dostupnim sredstvima o svim nesrećama, u

kojim je zrakoplov učestvovao, koje su za posljedicu imale ozbiljnu povredu ili smrt bilo kog lica ili znatno oštećenje zrakoplova ili imovine.

SPO.GEN.108 Odgovornosti i ovlaštenje vođe zrakoplova — baloni

Uz stav SPO.GEN.107, vođa zrakoplova - balona:

- (a) je odgovoran za upućivanje prije leta svih lica koja pomažu pri napuhavanju i ispuhavanju kupole;
- (b) osigurava da niko ne puši u balonu niti u njegovoj direktnoj blizini; i
- (c) osigurava da lica, koja pomažu pri napuhavanju i ispuhavanju kupole, nose odgovarajuću zaštitnu odjeću.

SPO.GEN.110 Usklađenost sa zakonima, propisima i postupcima

Vođa zrakoplova, članovi posade i stručnjaci zadataka poštuju zakone, propise i postupke država u kojim se operacije izvode.

SPO.GEN.115 Zajednički jezik

Operator osigurava da svi članovi posade i stručnjaci zadataka mogu komunicirati na zajedničkom jeziku.

SPO.GEN.119 Taksiranje zrakoplova

Operator utvrđuje postupke za taksiranje zrakoplova kojim se garantuju sigurne operacije i povećava sigurnost na pistama.

SPO.GEN.120 Taksiranje aviona

Operator osigurava da avion na tlu aerodroma taksira samo ako je lice za upravljačem:

- (a) primjereno kvalificirani pilot; ili
- (b) imenovano od strane operatora i:
 - 1. osposobljeno za taksiranje aviona;
 - 2. osposobljeno za korištenje radio-telefona ako se zahtijeva radio-komunikacija;
 - 3. primilo uputstva u vezi s tlocrtom aerodroma, rutama, znakovima, oznakama, svjetlima i znakovima, uputstvima, frazeologijom i postupcima kontrole zračnog prometa; i
 - 4. sposobno ispuniti operativne standarde koji su potrebni za sigurno kretanje aviona na aerodromu.

SPO.GEN.125 Upotreba rotora

Rotor helikoptera uključen je za potrebu letenja samo ako je za upravljačem kvalificirani pilot.

SPO.GEN.130 Prijenosni elektronski uređaji

Operator nikome u zrakoplovu ne dopušta upotrebu prijenosnog elektronskog uređaja koji bi mogao štetno uticati na rad zrakoplovnih sistema i opreme.

SPO.GEN.135 Podaci o opremi za hitne slučajeve i preživljavanje u zrakoplovu

Operator u svakom trenutku ima na raspolaganju liste s podacima o opremi za hitne slučajeve i preživljavanje koje se nalaze u zrakoplovu radi neposrednog obavještanja centara za koordinaciju spašavanja.

SPO.GEN.140 Dokumenti, priručnici i informacije koje treba imati u zrakoplovu

- (a) Na svakom se letu u zrakoplovu nalaze originali ili kopije sljedećih dokumenata, priručnika i informacija, osim ako nije navedeno drugačije:
 - 1. AFM ili istovjetan dokument/i;
 - 2. originalna potvrda o registraciji zrakoplova;
 - 3. originalna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA);
 - 4. potvrda o zaštiti od buke, prema potrebi;

- 5. kopija izjave naznačenog u stavu ORO.DEC.100 i, po potrebi, kopija ovlaštenja naznačenog u stavu ORO.SPO.110;
 - 6. spisak posebnih odobrenja, prema potrebi;
 - 7. dozvola za radio-stanicu u zrakoplovu ako postoji;
 - 8. potvrda/potvrde o osiguranju od odgovornosti prema trećim licima;
 - 9. dnevnik putovanja ili istovjetan dokument za zrakoplov;
 - 10. tehnička knjiga zrakoplova u skladu sa Aneksom I (Dio M) Pravilnika o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ("Službeni glasnik BiH", broj 44/14), ako je primjenjivo;
 - 11. pojedinosti iz predatog plana leta usluga u zračnom prometu, prema potrebi;
 - 12. važeće i primjerene zrakoplovne karte za rutu/područje predloženog leta i za sve rute za koje se može razumno očekivati da bi se let mogao na njih preusmjeriti;
 - 13. informacije o postupcima i vizuelnim signalima koje koriste zrakoplovi koji presreću i zrakoplovi koje su presretani;
 - 14. informacije o službama potrage i spašavanja za područje predviđenog leta;
 - 15. važeći dijelovi operativnog priručnika koji se odnose na dužnosti članova posade i stručnjacima zadatka, a koji su lako dostupni članovima posade;
 - 16. spisak minimalne opreme ili lista odstupanja od konfiguracije, ako je primjenjivo;
 - 17. odgovarajuća dokumentacija o uputstvima iz obavještenja zrakoplovnom osoblju i usluga zrakoplovnog informiranja;
 - 18. primjereni meteorološki podaci;
 - 19. spiskovi tereta, ako postoje; i
 - 20. bilo koja druga dokumentacija koja može biti važna za let ili koju zahtijevaju države preko kojih se obavlja let.
- (b) Nezavisno od tačke (a), dokumenti i informacije iz tačke (a) podtačke 2. do tačke (a) podtačke 11. i tačke (a) podtačke 14, tačke (a) podtačke 17, tačke (a) podtačke 18. i tačke (a) podtačke 19. mogu se zadržati na aerodromu ili operativnoj površini kod letova koji:
 - 1. za koje su polijetanje i slijetanje predviđeni na istom aerodromu/operativnom mjestu; ili
 - 2. ostaju na udaljenosti ili području koje je odredio nadležni organ, u skladu sa stavom ARO.OPS.210.
 - (c) Bez obzira na tačku (a), na letovima balonima ili jedrilicama s pomoćnim motorom, osim motornih jedrilica, dokumenti i informacije iz tačke (a) podtačke 1. do tačke (a) podtačke 10. i tačke (a) podtačke 13. do tačke (a) podtačke 19. mogu se nositi u pomoćnom vozilu.
 - (d) U slučaju gubitka ili krađe dokumenata, koji su navedeni u tački (a) podtački 2. do tačke (a) podtačke 8, operacija se može nastaviti dok zrakoplov ne stigne na svoje odredište ili na mjesto gdje se može nabaviti zamjenski dokument.
 - (e) Operator u razumnom roku, od kada je nadležni organ zatražio da to učini, predočava dokumentaciju koja se mora držati u zrakoplovu.

SPO.GEN.145 Rukovođenje zapisima sa uređaja za snimanje podataka u letu: čuvanje, izrada i upotreba zapisa uređaja za snimanje podataka o letu - operacije kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon

- (a) Nakon nesreće ili ozbiljnog incidenta ili događaja za koji se zahtijeva od strane istražnog tijela, operator zrakoplova čuva

- originalne snimljene podatke u roku od 60 dana, osim ako istražni organ ne naloži drugačije.
- (b) Operator sprovodi operativna provjeravanja i vrednovanja zapisa uređaja za snimanje podataka o letu (FDR), zapisa uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) i zapisa podatkovnih veza kako bi osigurao stalnu ispravnost uređaja za snimanje.
 - (c) Operator čuva snimke koje se odnose na period operativnog vremena FDR-a u skladu sa zahtjevima iz SPO.IDE.A.145 ili SPO.IDE.H.145, a osim toga, u svrhu provjeravanja i održavanja FDR-a, a u vrijeme testiranja smije se izbrisati do sat vremena najstarijeg snimljenog materijala.
 - (d) Operator čuva i održava dokumentaciju koja sadrži podatke neophodne za pretvaranje neobrađenih podataka FDR-a u parametre koji su izraženi u tehničkim jedinicama.
 - (e) Operator stavlja na raspolaganje sve zapise uređaja za snimanje podataka o letu koji su bili sačuvani ako je tako odredio nadležni organ.
 - (f) Ne dovodeći u pitanje Pravilnik o istraživanju nesreća i ozbiljnih incidenata zrakoplova ("Službeni glasnik BiH", broj 30/14) i osim za osiguravanje ispravnosti uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini, zapisi sa uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini ne smiju se objaviti ili koristiti osim:
 - i. ako je propisan postupak koji se odnosi na rukovanje zapisima sa uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini i njihovim transkriptima;
 - ii. uz prethodnu saglasnost svih članova posade i osoblja za održavanje a na koje se zapis odnosi;
 - iii. ako se upotrebljava samo za održavanje ili unapređenje sigurnosti.
- Kada se zapisi uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini koriste za osiguravanje ispravnosti uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini, mora se osigurati privatnost zapisa uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini, i zapisi sa uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini ne smiju biti objavljeni ili korišteni u druge svrhe osim za osiguravanje ispravnosti uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini.
- (g) zapisi uređaja za snimanje podataka o letu ili zapisi podatkovnih veza upotrebljavaju se samo za istraživanje nesreće ili nezgode koje se moraju obavezno prijaviti ako:
 - 1. te zapise operator upotrebljava isključivo u svrhu plovidbenosti ili održavanja;
 - 2. se ti zapisi upotrebljavaju anonimno; ili
 - 3. su ti zapisi otkriveni po sigurnosnim postupcima.

SPO.GEN.150 Prijevoz opasnog tereta

- (a) Prijevoz opasnog tereta zrakom sprovodi se u skladu sa Prilogom 18. Čikaškoj konvenciji kako je zadnje izmijenjena i proširena Tehničkim uputstvima za siguran zračni prijevoz opasnog tereta (dokument ICAO 9284-AN/905), uključujući dopune i dodatke ili ispravke.
- (b) Opasni teret prevozi operator odobren u skladu sa Prilogom V (Dio SPA), poddijelom G. ovog pravilnika, osim ako:
 - 1. nije podložan tehničkim uputstvima u skladu sa dijelom 1. tih uputstava;
 - 2. ga prevoze stručnjaci zadataka ili članovi posade ili je u prtljagu u skladu sa dijelom 8. tehničkih uputstava;
 - 3. je potreban u zrakoplovu za specijalizirane svrhe u skladu sa tehničkim uputstvima;
 - 4. se koristi radi olakšavanja sigurnosti leta kada je njegovo nošenje u zrakoplovu razumno, kako bi se osigurala njegova pravovremena dostupnost za operativne svrhe, nezavisno o tome je li takve predmete ili materiju potrebno nositi ili su namijenjene za upotrebu u vezi s nekim određenim letom.

- (c) Operator uspostavlja postupke kako bi osigurao da su preduzete sve razumne mjere za sprječavanje nenamjernog unošenja opasnog tereta u zrakoplov.
- (d) Operator osoblju pruža potrebne informacije koje omogućavaju da osoblje izvodi svoje obaveze kako to zahtijevaju tehnička uputstva.
- (e) Operator u skladu sa tehničkim uputstvima bez odlaganja obavještava nadležni organ i odgovarajući nadležni organ države događaja u slučaju:
 - 1. nezgoda i nesreća koje uključuju opasan teret;
 - 2. pronalaska opasnog tereta koji prenose stručnjaci zadataka ili posada, ili koji se nalazi u njihovom prtljagu, kada to nije u skladu sa dijelom 8. tehničkih uputstava.
- (f) Operator osigurava da se stručnjacima zadatka pružaju informacije o opasnom teretu.
- (g) Operator osigurava da se u skladu sa tehničkim uputstvima na mjestima za prihvatanje tereta nalaze obavještenja s informacijama o prijevozu opasnog tereta.

SPO.GEN.155 Otpuštanje opasnog tereta

Operator pri otpuštanju opasnog tereta ne upravlja zrakoplovom iznad naseljenih mjesta, gradova ili naselja ili iznad grupe ljudi na otvorenom.

SPO.GEN.160 Prijevoz i upotreba oružja

- (a) Operator osigurava da je pri prevozu oružja radi specijaliziranog zadatka ono osigurano kada se ne koristi.
- (b) Stručnjak zadatka koji koristi oružje preduzima sve potrebne mjere sprječavanja dovođenja u opasnost lica u zrakoplovu ili na tlu.

SPO.GEN.165 Pristup pilotskoj kabini

Konačnu odluku o dozvoli pristupa u pilotsku kabinu donosi vođa zrakoplova i osigurava da:

- (a) pristup pilotskoj kabini ne uzrokuje odvratanje pažnje ili ometanje leta; i
- (b) su sva lica koja se prevoze u pilotskoj kabini upoznata s relevantnim sigurnosnim postupcima.

PODDIO B

OPERATIVNI POSTUPCI

SPO.OP.100 Upotreba aerodroma i operativnih mjesta

Operator upotrebljava samo aerodrome i operativna mjesta koja su odgovarajuća za dotični tip zrakoplova i operacije.

SPO.OP.105 Specifikacija izolovanih aerodroma — avioni

Operator, pri izboru alternativnih aerodroma i politike planiranja goriva, aerodrom smatra izolovanim aerodromom ako je vrijeme letenja do najbližeg odgovarajućeg alternativnog određeno aerodroma:

- (a) za avione pokretane klipnim motorima više od 60 minuta; ili
- (b) za avione pokretane turbinskim motorima više od 90 minuta.

SPO.OP.110 Operativni minimumi aerodroma — avioni i helikopteri

- (a) Za letove prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR) vođa zrakoplova bira i upotrebljava operativne minimume za svaki odlazak, odredište ili alternativni aerodrom. Ti minimumi:
 - 1. nisu manji od minimuma koje je utvrdila država u kojoj se aerodrom nalazi, osim kada ta država to posebno odobri; i
 - 2. kada se izvode operacije pri smanjenoj vidljivosti, odobrava ih nadležni organ u skladu sa Prilogom V (Dio SPA), poddijelom E ovog pravilnika.

- (b) Pri izboru operativnih minimuma aerodroma vođa zrakoplova uzima u obzir sljedeće:

- 1. tip, performanse zrakoplova i karakteristike upravljanja njime;
 - 2. sastav, stručnost i iskustvo letачke posade;
 - 3. dimenzije i karakteristike poletno-sletne staze, završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO) koja se mogu izabrati za upotrebu;
 - 4. primjerenost i performanse raspoloživih vizuelnih i nevizuelnih zemaljskih sredstava;
 - 5. raspoloživu opremu u zrakoplovu u svrhu navigacije i/ili kontrole putanje letenja, tokom polijetanja, prilaženja, izravnavanja zrakoplova, slijetanja, rulanja i neuspjelog prilaženja;
 - 6. prepreke u području prilaženja, neuspjelog prilaženja i početnog penjanja, koje su potrebne za izvršavanje postupaka u vanrednim situacijama;
 - 7. najmanju dopuštenu nadmorsku/relativnu visinu leta iznad prepreka za postupke instrumentalnog prilaženja;
 - 8. sredstva za određivanje i izvještavanje o meteorološkim uvjetima; i
 - 9. tehnika letenja kojom se koristi za vrijeme završnog prilaženja.
- (c) Minimumi za posebnu vrstu postupka prilaženja i slijetanja upotrebljavaju se ako:
- 1. zemaljska oprema, koja je potrebna za predviđeni postupak, djeluje;
 - 2. zrakoplovni sistemi za tu vrstu prilaženja djeluju;
 - 3. su ispunjeni potrebni uvjeti performansi zrakoplova; i
 - 4. letачka posada je primjereno osposobljena.

SPO.OP.111 Operativni minimumi aerodroma— operacije NPA, APV, CAT I

- (a) Visina odluke (DH) namijenjena za neprecizno prilaženje (NPA) koja se izvodi tehnikom završnog prilaženja sa stalnim spuštanjem (CDFA), postupak prilaženja s okomitim vođenjem (APV) ili operaciju kategorije I (CAT I) nije niža od najviše od navedenih vrijednosti:
- 1. minimalne visine do koje se sredstva za prilaženje mogu upotrebljavati bez potrebnih vizuelnih oznaka;
 - 2. visine nadvisivanja prepreka (OCH) za kategoriju zrakoplova;
 - 3. visine odluke objavljenog postupka prilaženja, po potrebi;
 - 4. minimuma sistema koji je naveden u Tabeli 1; ili
 - 5. minimuma visine odluke iz priručnika o letenju zrakoplova ili istovjetnog dokumenta ako je navedeno.
- (b) Minimalna visina spuštanja (MDH) za operaciju nepreciznog prilaženja (NPA), koja se ne izvodi tehnikom završnog prilaženja sa stalnim spuštanjem, nije niža od najviše od navedenih vrijednosti:
- 1. OCH-a za kategoriju zrakoplova;
 - 2. minimuma sistema koji je naveden u Tabeli 1; ili
 - 3. minimalne visine spuštanja navedene u AFM-u ako je navedena.

Tabela 1.
Minimumi sistema

Oprema	Najmanji DH/MDH (ft)
Sistem za instrumentalno slijetanje (ILS)	200
Globalni navigacijski satelitski sistem (GNSS)/satelitski sistem proširivanja (SBAS) (bočno precizno prilaženje s okomitim vođenjem (LPV))	200
GNSS (bočna navigacija (LNAV))	250
GNSS/barometarska vertikalna navigacija (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Lokalizator (LOC) s opremom za mjerenje udaljenosti ili bez nje (DME)	250

Prilaženje pomoću nadzornog radara (SRA) (završetak na " NM)	250
SRA (završetak na 1 NM)	300
SRA (završetak na 2 NM ili više)	350
VHF svesmjerni radio-far (VOR)	300
VOR/DME	250
Neusmjereni radio-far (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF tragač smjera (VDF)	350

SPO.OP.112 Operativni minimumi aerodroma — operacije kruženja avionima

- (a) MDH za operacije kruženja avionima nije niži od najviše od navedenih vrijednosti:
- 1. objavljene relativne visine leta prepreka (OCH) za kruženje za kategoriju aviona;
 - 2. najmanje visine kruženja iz Tabele 1; ili
 - 3. DH/MDH prethodnog postupka instrumentalnog prilaženja.
- (b) Minimalna vidljivost za operacije kruženja avionima nije niža od najviše od navedenih vrijednosti:
- 1. vidljivosti pri kruženju za kategoriju aviona ako je objavljena;
 - 2. najmanje vidljivosti iz Tabele 2; ili
 - 3. vidljivosti uzduž poletno-sletne staze/pretvorene meteorološke vidljivosti (RVR/SMV) prethodnog postupka instrumentalnog prilaženja.

Tabela 2.

MDH i minimalna vidljivost za kruženje u odnosu na kategoriju aviona

	Kategorija aviona			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimalna meteorološka vidljivost (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

SPO.OP.113 Operativni minimumi aerodroma — operacije kruženja helikopterima na kopnu

MDH za operacije kruženja helikopterima na kopnu nije niži od 250 ft, a meteorološka vidljivost nije niža od 800 m.

SPO.OP.115 Postupci za odlazak i prilaženje — avioni i helikopteri

- (a) Voda zrakoplova koristi se postupcima za odlazak i prilaženje koje je utvrdila država aerodroma ako su takvi postupci objavljeni za predviđenu poletno-sletnu stazu ili završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO).
- (b) Voda zrakoplova može odstupati od objavljene odlazne rute, dolazne rute ili postupka prilaženja:
- 1. pod uvjetom da se mogu uzeti u obzir kriteriji za nadvisivanje prepreka, da se u cijelosti vodi računa o operativnim uvjetima i da se poštuju sva odobrenja kontrole zračnog prometa (ATC); ili
 - 2. samo ako ga jedinica ATC-a usmjerava preko radara.
- (c) U slučaju operacija s kompleksnim zrakoplovom na motorni pogon, segment završnog prilaženja izvodi se vizuelno u skladu sa objavljenim postupcima za prilaženje.

SPO.OP.120 Postupci za smanjenje buke

Voda zrakoplova uzima u obzir objavljene postupke za smanjenje buke da se smanji uticaj buke zrakoplova, te istovremeno omogućava da sigurnost ima prednost nad smanjivanjem buke.

SPO.OP.121 Postupci za smanjenje buke — baloni

Vođa zrakoplova uzima u obzir operativne postupke da se smanji uticaj buke sistema grijanja, te istovremeno omogućava da sigurnost ima prednost nad smanjivanjem buke.

SPO.OP.125 Minimalna visina nadvisivanja prepreka — letovi IFR

- (a) Operator navodi metodu za utvrđivanje minimalnih visina letenja za sve segmente rute na kojoj se leti koje obezbjeđuju propisano nadvisivanje terena prema pravilima IFR-a.
- (b) Na osnovu te metode operator utvrđuje minimalne visine leta za svaki let. Minimalne visine nisu niže od onih koje je objavila država preko koje se leti.

SPO.OP.130 Snabdijevanje gorivom i uljem — avioni

- (a) Vođa zrakoplova započinje let samo ako je na avionu dovoljno goriva i ulja:
 - 1. za letove prema pravilima vizuelnog letenja (VFR):
 - i. danju: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 30 minuta letenja na normalnoj visini leta; ili
 - ii. noću: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 45 minuta letenja na normalnoj visini leta;
 - 2. za letove prema pravilima IFR-a:
 - i. kada alternativno odredište nije potrebno: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 45 minuta letenja na normalnoj visini leta; ili
 - ii. kada je alternativno odredište potrebno: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje, alternativnog aerodroma i nakon najmanje još za 45 minuta letenja na normalnoj visini leta.
- (b) Pri izračunavanju goriva potrebnog i za nepredviđene situacije uzimaju se u obzir sljedeći faktori:
 - 1. prognozirani meteorološki uvjeti;
 - 2. predviđene rute ATC-a i kašnjenja u prometu;
 - 3. postupci pri gubitku pritiska ili kvaru jednog motora na ruti, po potrebi; i
 - 4. bilo koja druga okolnost koja može dovesti do kašnjenja slijetanja aviona ili povećanja potrošnje goriva i/ili ulja.
- (c) Ništa ne sprječava promjenu plana letenja za vrijeme leta kako bi se let preusmjerio do drugog odredišta, pod uvjetom da se mogu ispuniti svi zahtjevi od tačke ponovnog planiranja leta.

SPO.OP.131 Snabdijevanje gorivom i uljem — helikopteri

- (a) Vođa zrakoplova započinje let samo ako je na helikopteru dovoljno goriva i ulja:
 - 1. za letove prema pravilima VFR-a:
 - i. za let do aerodroma/operativnog mjesta predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 20 minuta letenja pri brzini koja omogućava najveći domet; ili
 - ii. kod letova prema pravilima VFR-a danju, rezervu goriva za 10 minuta letenja pri brzini koja omogućava najdalji domet uz uvjet da ostaje unutar 25 NM od aerodroma/operativne površine odakle je poletio; i
 - 2. za letove prema pravilima IFR-a:
 - i. ako nije potrebna alternativna ruta ili nije dostupan vremenski spreman aerodrom, za let do aerodroma/operativnog mjesta predviđenog za slijetanje i nakon još za 30 minuta letenja pri brzini čekanja na 450 m (1 500 ft) iznad odredišnog aerodroma/operativnog mjesta pri

standardnim temperaturnim uvjetima, te za prilaženje i slijetanje; ili

- ii. ako se zahtijeva alternativni aerodrom/operativno mjesto, za let do aerodroma/operativnog mjesta predviđenog za slijetanje, te izvođenje prilaženja i neuspjelog prilaženja i nakon:
 - (A) za letenje do navedenog alternativnog aerodroma/operativnog mjesta; i
 - (B) još za 30 minuta letenja pri brzini čekanja 450 m (1 500 ft) iznad alternativnog aerodroma/operativnog mjesta pri standardnim temperaturnim uvjetima, te za prilaženje i slijetanje.
- (b) Pri izračunavanju goriva potrebnog i za nepredviđene situacije uzimaju se u obzir sljedeći faktori:
 - 1. prognozirani meteorološki uvjeti;
 - 2. predviđene rute ATC-a i kašnjenja u prometu;
 - 3. pri kvaru jednog motora na ruti, po potrebi; i
 - 4. bilo koja druga okolnost koja može dovesti do kašnjenja slijetanja zrakoplova ili povećanja potrošnje goriva i/ili ulja.
- (c) Ništa ne sprječava promjenu plana letenja za vrijeme leta kako bi se let preusmjerio do drugog odredišta, pod uvjetom da se mogu ispuniti svi zahtjevi od tačke ponovnog planiranja leta.

SPO.OP.132 Snabdijevanje i planiranje goriva i balasta — baloni

- (a) Vođa zrakoplova započinje let samo ako je rezerva goriva ili balasta dovoljna za 30 minuta letenja.
- (b) Zalihe goriva, gasa ili balasta izračunavaju se na osnovu najmanje jednog od sljedećih operativnih uvjeta prema kojim se let izvodi:
 - 1. podataka proizvođača balona;
 - 2. predviđene mase;
 - 3. očekivanih meteoroloških uvjeta; i
 - 4. postupaka i ograničenja izvođača navigacijskih službi zračnog prometa.

SPO.OP.135 Davanje sigurnosnih uputstava

- (a) Operator obezbjeđuje da stručnjaci zadataka prije polijetanja dobiju uputstva o:
 - 1. opremi i postupcima u slučaju nužde;
 - 2. operativnim postupcima povezanim sa specijaliziranim zadatkom prije svakog leta ili serije letova
- (b) Uputstva iz tačke (a) podtačke 2. mogu se zamijeniti početnim i periodičnim osposobljavanjem. U takvim slučajevima operator takođe utvrđuje zahtjeve nedavnog iskustva.

SPO.OP.140 Priprema leta

- (a) Prije početka leta vođa zrakoplova svim razumnim raspoloživim sredstvima provjerava da je svemirska oprema, oprema na zemlji i/ili vodi, uključujući komunikacijske uređaje i sredstva za navigaciju, raspoloživi na zadanom letu i direktno potrebni za siguran rad zrakoplova, odgovarajući vrsti operacije u okviru koje se let izvodi.
- (b) Prije početka leta vođa zrakoplova upoznat je sa svim raspoloživim meteorološkim podacima koji su primjereni za predviđeni let. Priprema za let izvan bliže okoline mjesta odlaska i za sve letove prema pravilima IFR-a uključuje:
 - 1. proučavanje raspoloživih aktuelnih vremenskih izvještaja i prognoza; i
 - 2. planiranje alternativnog postupka pripreme zbog predviđanja mogućnosti da se let zbog vremenskih uvjeta ne može završiti po planu.

SPO.OP.145 Alternativni aerodromi za polijetanje — kompleksni avioni na motorni pogon

- (a) Za letove prema pravilima IFR-a, vođa zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan vremenski spreman alternativni aerodrom za polijetanje ako su vremenski uvjeti na aerodromu odlaska na nivou ili ispod primjenjivih operativnih minimuma aerodroma ili ako je nemoguće vratiti se na aerodrom odlaska zbog ostalih razloga.
- (b) Alternativni aerodrom za polijetanje udaljen je od aerodroma odlaska najviše:
 - 1. za avione s dva motora: najviše jedan sat letenja pri putnoj brzini s jednim motorom u standardnim uvjetima bez vjetera; i
 - 2. za avione s tri ili više motora: najviše dva sata letenja pri putnoj brzini s jednim neispravnim motorom (OEI) u skladu sa priručnikom o letenju zrakoplova pri standardnim uvjetima bez vjetera.
- (c) Za aerodrom koji se odabere kao alternativni aerodrom za polijetanje raspoloživim informacijama naznačuje se da će pri predviđenom vremenu upotrebe uvjeti za tu operaciju biti na nivou ili iznad operativnih minimuma aerodroma.

SPO.OP.150 Aerodromi alternativnih odredišta — avioni

Za letove prema pravilima IFR-a, vođa zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan vremenski spreman aerodrom alternativnog odredišta, osim ako:

- (a) raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da za period od jednog sata prije do jednog sata kasnije nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, pri čemu se u obzir uzima kraći period, prilaženje i slijetanje mogu se izvesti u vizuelnim meteorološkim uvjetima (VMC); ili
- (b) mjesto predviđeno za slijetanje je izolovano i:
 - 1. za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja; i
 - 2. raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u periodu od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od vremena stvarnog odlaska do 2 sata nakon procijenjenog vremena dolaska, koji je god period kraći:
 - i. baza oblaka najmanje 300 m (1 000 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaženja; i
 - ii. vidljivost najmanje 5,5 km ili 4 km veća od minimuma za postupak.

SPO.OP.151 Aerodromi alternativnih odredišta — helikopteri

Za letove prema pravilima IFR-a, vođa zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan vremenski spreman aerodrom alternativnog odredišta, osim ako:

- (a) za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja i aktuelni raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u periodu od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska ili od stvarnog vremena polaska do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska, pri čemu se u obzir uzima kraći period, vladati sljedeći meteorološki uvjeti:
 - 1. baza oblaka najmanje 120 m (400 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaženja; i
 - 2. vidljivost najmanje 1 500 m veća od minimuma za postupak; ili
- (b) mjesto predviđeno za slijetanje je izolovano i:
 - 1. za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja;
 - 2. raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u periodu od dva sata prije do dva sata nakon

predviđenog vremena dolaska vladati sljedeći meteorološki uvjeti:

- i. baza oblaka najmanje 120 m (400 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaženja;
 - ii. vidljivost najmanje 1 500 m veća od minimuma za postupak; i
3. za odredište na moru utvrđena je tačka bez povratka (PNR).

SPO.OP.152 Odredišni aerodrom — postupak instrumentalnog prilaza

Vođa zrakoplova treba da osigura da su odgovarajući načini dostupni za navigaciju i slijetanje na odredišni aerodrom ili na bilo koji alternativni aerodrom u slučaju gubitka mogućnosti za namjeravani operacije prilaza i slijetanja.

SPO.OP.155 Punjenje goriva dok se putnici ukrcavaju, nalaze u zrakoplovu ili se iskrcavaju

- (a) Zrakoplovi se ne pune gorivom Avgas ili gorivom široke frakcije ili mješavinom tih vrsta goriva dok se putnici ukrcavaju, iskrcavaju ili su u zrakoplovu.
- (b) Za sve druge vrste goriva preduzimaju se neophodne mjere opreza, a u zrakoplovu mora biti primjereno osposobljeno osoblje koje je spremno za započinjanje i izvođenje evakuacije zrakoplova najpraktičnijim i najbržim raspoloživim sredstvima.

SPO.OP.160 Upotreba slušalica

Osim kod balona, svi članovi letačke posade, koji moraju biti u pilotskoj kabini, nose slušalice s mikrofonom na ručici ili odgovarajući uređaj, te ih koristiti kao primarni uređaj za komunikaciju s uslugama u zračnom prometu, drugim članovima posade i stručnjacima zadatka.

SPO.OP.165 Pušenje

Vođa zrakoplova ne dopušta pušenje u zrakoplovu niti za vrijeme punjenja ili pražnjenja zrakoplova gorivom.

SPO.OP.170 Meteorološki uvjeti

- (a) Vođa zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima VFR-a samo ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će vremenski uvjeti tokom rute i na predviđenom odredištu pri predviđenom vremenu upotrebe biti na nivou ili iznad primjenjivih operativnih minimuma za letove prema pravilima VFR-a.
- (b) Vođa zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima IFR-a prema aerodromu planiranog odredišta ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da su vremenski uvjeti na odredištu u predviđeno vrijeme dolaska ili barem na jednome aerodromu alternativnog odredišta, na nivou ili iznad primjenjivih operativnih minimuma.
- (c) Ako let sadrži segmente VFR i IFR, primjenjuju se, u obimu u komu je to nužno, meteorološki podaci iz tačaka (a) i (b).

SPO.OP.175 Led i druga onečišćenja — postupci na zemlji

- (a) Vođa zrakoplova započinje polijetanje samo ako je zrakoplov čist od bilo kakvih naslaga koje mogu štetno djelovati na izvođenje ili mogućnost kontroliranja zrakoplova, osim u skladu sa priručnikom o letenju zrakoplova.
- (b) U slučaju operacija kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon, operator utvrđuje postupke koje treba slijediti kada je potrebno odlediti ili spriječiti zaleđivanje zrakoplova i obaviti preglede zrakoplova s time u vezi kako bi se omogućio siguran rad zrakoplova.

SPO.OP.176 Led i druga onečišćenja — postupci tokom leta

- (a) Vođa zrakoplova započinje let ili namjerno leti u očekivane ili stvarne uvjete zaleđivanja samo ako je zrakoplov certifikovan i opremljen za takve uvjete kako je navedeno u tački 2.a.5 Priloga IV, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10).
- (b) Ako zaleđivanje premaši intenzivnost zaleđivanja za koje je zrakoplov certifikovan ili ako zrakoplov koji nije certifikovan za let u poznatim uvjetima zaleđivanja naleti na zaleđivanje, vođa zrakoplova bez odlaganja napušta uvjete zaleđivanja mijenjanjem nivoa i/ili rute i, po potrebi, obavještava kontrolu zračnog prometa (ATC) o slučaju nužde.
- (c) U slučaju operacija kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon, operator utvrđuje postupke za letove u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja.

SPO.OP.180 Uvjeti za polijetanje — avioni i helikopteri

Vođa zrakoplova prije započinjanja polijetanja uvjerava se da:

- (a) u skladu sa podacima koje ima na raspolaganju, vrijeme na aerodromu ili operativnom mjestu i uvjeti poletno-sletne staze ili završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO), kojim se namjerava koristiti, neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak; i
- (b) primjenjivi operativni minimumi aerodroma biće ispunjeni.

SPO.OP.181 Uvjeti za polijetanje — baloni

Vođa zrakoplova - balona prije započinjanja leta uvjerava se da, u skladu sa podacima koje ima na raspolaganju, vrijeme na operativnom mjestu ili aerodromu neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak.

SPO.OP.185 Simulirane situacije tokom leta

Osim ako se stručnjak zadatka na zrakoplovu ne nalazi radi osposobljavanja, vođa zrakoplova osigurava da se prijevozom stručnjaka zadatka ne simuliraju:

- a) situacije za koje je potrebna primjena postupaka za neobične situacije ili u slučaju nužde; ili
- b) letovi u instrumentalnim meteorološkim uslovima (IMC).

SPO.OP.190 Raspolaganje gorivom tokom leta

- (a) Operator kompleksnog zrakoplova na motorni pogon osigurava da se tokom leta obavljaju provjere goriva i upravljanje gorivom.
- (b) Vođa zrakoplova redovno provjerava da količina preostalog iskoristivog goriva tokom leta nije manja od količine goriva koja je potrebna da se nastavi letjeti do vremenski spremnog aerodroma ili operativnog mjesta, pri čemu planirana rezerva goriva mora ostati u skladu sa zahtjevima iz SPO.OP.130 ili SPO.OP.131.

SPO.OP.195 Upotreba dodatnog kisika

- (a) Operator osigurava da stručnjaci zadatka i članovi letачke posade kontinuirano upotrebljavaju dodatni kisik svaki put kada kabina premaši visinu 10 000 ft duže od 30 minuta i kada kabina premaši visinu 13 000 ft, osim ako drugačije nije odobrio nadležni organ u skladu sa standardnim operativnim postupcima.
- (b) Bez obzira na tačku (a) i osim kod operacija padobranom, kratki izleti određenog trajanja iznad 13 000 ft bez korištenja dodatnog kisika na nekompleksnim avionima i helikopterima mogu se izvoditi uz prethodno odobrenje nadležnog organa na osnovu sljedećeg:
 1. trajanje izleta iznad 13 000 ft nije duže od 10 minuta, a ako je potreban duži period, strogo je ograničeno na

- vrijeme potrebno za postizanje specijaliziranog zadatka;
2. let se ne izvodi iznad 16 000 ft;
3. sigurnosna uputstva u skladu sa stavom SPO.OP.135 sadrže odgovarajuće informacije članovima posade i stručnjacima zadatka o učincima hipoksije;
4. standardni operativni postupci za predmetnu operaciju odražavaju tačke 1, 2. i 3;
5. prethodno iskustvo operatora u sprovođenju operacija iznad 13 000 ft bez korištenja dodatnog kisika;
6. pojedinačno iskustvo članova posade i stručnjaka zadatka i njihovo psihološko prilagođavanje na visoke visine; i
7. visina baze na kojoj je sjedište operatora ili s koje se operacije izvode.

SPO.OP.200 Otkrivanje blizine tla

- (a) Kada član letачke posade ili sistem za upozorenje blizine tla primijeti nepredviđenu blizinu tla, pilot koji upravlja zrakoplovom odmah započinje s korektivnim radnjama radi uspostavljanja sigurnih uvjeta za let.
- (b) Sistem za upozorenje na blizinu tla može biti onesposobljen tokom specijaliziranih zadataka za koje je potrebno da se zrakoplovom upravlja na udaljenosti od tla koja bi pokrenula sistem za upozorenje na blizinu tla.

SPO.OP.205 Sistem za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS)

- (a) Kada je ACAS ugrađen i funkcionalan, operator utvrđuje operativne postupke i programe osposobljavanja kako bi letачka posada bila odgovajuće osposobljena za izbjegavanje sudara u zraku i za korištenje ACAS II opreme.
- (b) Sistem za izbjegavanje sudara u zraku ACAS II može biti isključen tokom specijaliziranih zadataka za koje je po prirodi operacija potrebno da se zrakoplovima upravlja na udaljenosti jednog od drugog koja bi mogla pokrenuti sistem ACAS.

SPO.OP.210 Uvjeti za prilaženje i slijetanje — avioni i helikopteri

Vođa zrakoplova prije započinjanja prilaženja za slijetanje uvjerava se da, u skladu sa podacima koje ima na raspolaganju, vrijeme na aerodromu i operativnom mjestu i uvjeti poletno-sletne staze ili završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO) kojim se namjerava koristiti, neće spriječiti sigurno prilaženje, slijetanje ili neuspjelo prilaženje.

SPO.OP.215 Zapčinjanje i nastavak prilaza — avioni i helikopteri

- (a) Vođa zrakoplova može započeti instrumentalno prilaženje bez obzira na javljenu vidljivost uzduž poletno-sletne staze/vidljivost (RVR/VIS).
- (b) Ako je javljeni RVR/VIS manji od primjenjivog minimuma, prilaženje se ne nastavlja:
 1. ispod 1 000 ft iznad aerodroma; ili
 2. u segmentu završnog prilaženja ako je nadmorska/relativna visina odluke (DA/H) ili minimalna nadmorska/relativna visina spuštanja (MDA/H) viša od 1 000 ft iznad aerodroma.
- (c) Ako RVR nije dostupan, vrijednosti za RVR mogu se izvesti preračunavanjem javljene vidljivosti.
- (d) Ako nakon prelaska 1 000 ft iznad aerodroma javljeni RVR/VIS padne ispod minimuma koji se primjenjuje, prilaženje se može nastaviti do DA/H ili MDA/H.
- (e) Prilaženje se može nastaviti ispod DA/H ili MDA/H, te se spuštanje može završiti pod uvjetom da su na DA/H ili MDA/H uspostavljene i održavane vizuelne oznake koje su odgovarajuće za vrstu postupka prilaženja i predviđene poletno-sletne staze.

- (f) Zona dodira RVR uvijek se nadzire.

SPO.OP.225 Operativna ograničenja — baloni uzgonjeni vrućim zrakom

- (a) Balon uzgonjen vrućim zrakom ne smije sletjeti tokom noći osim u slučajevima nužde.
- (b) Balon uzgonjen vrućim zrakom može poletjeti tokom noći pod uvjetom da na njemu ima dovoljno goriva za slijetanje tokom dana.

SPO.OP.230 Standardni operativni postupci

- (a) Prije započinjanja specijalizirane operacije operator sprovodi procjenu rizika, procjenjujući složenost aktivnosti radi utvrđivanja opasnosti i rizika povezanih s operacijom i uspostavlja mjere njihovog ublažavanja.
- (b) Na osnovu procjene rizika operator uspostavlja standardne operativne postupke odgovarajuće za specijaliziranu aktivnost i zrakoplov koji se koriste, vodeći računa o zahtjevima poddijela E. Standardni operativni postupci dio su operativnog priručnika ili posebnog dokumenta. Standardni operativni postupci redovno se pregledavaju i po potrebi ažuriraju.
- (c) Operator utvrđuje da se specijalizirane operacije obavljaju samo u skladu sa standardnim operativnim postupcima.

PODDIO C

IZVEDBENE KARAKTERISTIKE ZRAKOPLOVA I OPERATIVNA OGRANIČENJA

SPO.POL.100 Operativna ograničenja — svi zrakoplovi

- (a) Tokom svih faza operacije, opterećenje, masa i, osim u slučaju balona, položaj centra gravitacije (CG) zrakoplova ispunjavaju sva ograničenja navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM).
- (b) Oznake, spiskovi, oznake instrumenata ili njihove kombinacije, koji sadrže operativna ograničenja propisana priručnikom o letenju zrakoplova za vizuelnu prezentaciju, prikazani su na zrakoplovu.

SPO.POL.105 Masa i ravnoteža

- (a) Operator utvrđuje masu, osim u slučajevima balona, i centar gravitacije (CG) za svaki zrakoplov stvarnim vaganjem prije nego što ga pusti u pogon. Zbirne učinke izmjena i popravaka na masu i ravnotežu potrebno je uzeti u obzir i primjereno dokumentovati. Navedene informacije stavljaju se na raspolaganje vodi zrakoplova. Zrakoplov se ponovo vaga ako učinak izmjena na masu i ravnotežu nije tačno poznat.
- (b) Vaganje obavlja:
1. za avione i helikoptere, proizvođač zrakoplova ili odobrena organizacija za održavanje; i
 2. za jedrilice i balone, proizvođač zrakoplova ili se vrši u skladu sa Pravilnikom o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ("Službeni glasnik BiH", broj 44/14) prema potrebi.

SPO.POL.110 Masa i sistem ravnoteže — komercijalne operacije avionima i helikopterima, te nekomercijalne operacije kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon

- (a) Operator utvrđuje sistem mase i ravnoteže za svaki let ili seriju letova:
1. suva operativna masa zrakoplova;
 2. masa tereta koji se prevozi;
 3. masa utočenog goriva;
 4. opterećenje zrakoplova i raspored tereta;
 5. masa pri polijetanju, masa pri slijetanju i masa bez goriva; i

6. položaje CG-a u zrakoplovu koji se primjenjuju.

- (b) Za letačku posadu predviđena su sredstva za imitaciju i provjeru svih izračunavanja mase i ravnoteže na osnovu elektronskih izračunavanja.
- (c) Operator utvrđuje postupke kojim se omogućava da vođa zrakoplova odredi masu utočenog goriva upotrebljavajući stvarnu gustoću, ili ako ona nije poznata, gustoću izračunatu u skladu sa metodom koja je navedena u operativnom priručniku.
- (d) Vođa zrakoplova osigurava da je punjenje:
1. zrakoplova obavljeno pod nadzorom kvalificiranog osoblja; i
 2. teret koji se prevozi u skladu sa podacima za izračunavanje mase i ravnoteže zrakoplova.
- (e) Operator u operativnom priručniku navodi načela i metode koji se odnose na opterećenje i na sistem mase i ravnoteže, koji ispunjavaju zahtjeve iz tačaka od (a) do (d). Ovaj sistem mora obuhvatati sve vrste planiranih operacija.

SPO.POL.115 Podaci i dokumentacija o masi i ravnoteži — komercijalne operacije avionima i helikopterima i nekomercijalne operacije kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon

- (a) Operator prije svakog leta utvrđuje podatke o masi i ravnoteži, te priprema dokumentaciju o masi i ravnoteži u kojoj se navodi teret i njegov raspored, tako da ne prelaze ograničenja za masu i ravnotežu zrakoplova. Dokumentacija za masu i ravnotežu sadrži sljedeće podatke:
1. registraciju zrakoplova i vrstu;
 2. identifikacijski broj leta i datum, po potrebi;
 3. ime vođe zrakoplova;
 4. ime lica koje je pripremio dokument;
 5. suvu operativnu masu i odgovarajući CG zrakoplova;
 6. masu goriva pri polijetanju i masu goriva za putovanje;
 7. masu drugih potrošnih materijala osim goriva, po potrebi;
 8. komponente tereta;
 9. masa pri polijetanju, masa pri slijetanju i masa bez goriva;
 10. položaje CG-a u zrakoplovu koji se primjenjuju; i
 11. ograničavajuće vrijednosti mase i CG-a.
- (b) Kada se podaci i dokumentacija za masu i ravnotežu izrađuju pomoću računarskog sistema za masu i ravnotežu, operator provjerava cjelovitost izlaznih podataka.

SPO.POL.116 Podaci i dokumentacija o masi i težištu — olakšice

Nezavisno od tačke (a) podtačke 5. iz SPO.POL.115, položaj se CG-a ne treba navesti u dokumentaciji za masu i ravnotežu ako je raspored tereta u skladu sa unaprijed izračunatom tabelom za ravnotežu ili ako je moguće dokazati da je za planirane operacije moguće obezbijediti pravilnu ravnotežu, nezavisno o stvarnom teretu.

SPO.POL.120 Performanse — uopšteno

Vođa zrakoplova upravlja avionom samo ako performanse zrakoplova omogućavaju ispunjavanje zahtjeva u vezi s pravilima letenja i svih drugih ograničenja koja se primjenjuju na let, korišteni zračni prostor, aerodrome ili operativna mjesta, vodeći računa o tačnosti svih upotrijebljenih karata i mapa.

SPO.POL.125 Ograničenja mase pri polijetanju — kompleksni avioni na motorni pogon

Operator osigurava da:

- (a) masa aviona na početku polijetanja ne premašuje ograničenja mase:
1. pri polijetanju u skladu sa zahtjevima iz SPO.POL.130;

2. na ruti s jednim neispravnim motorom (OEI) u skladu sa zahtjevima iz SPO.POL.135; i
 3. pri slijetanju u skladu sa zahtjevima iz SPO.POL.140; dopuštajući očekivana smanjenja mase s odmicanjem leta i ispuštanje goriva u zrak;
- (b) masa na početku polijetanja nikad ne premašuje najveću masu pri polijetanju koja je navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM) za visinu pritiska koja je primjerena nadmorskoj visini aerodroma ili operativnog mjesta, a ako se upotrebljava kao mjerilo za određivanje najveće mase pri polijetanju, po bilo kojim drugim lokalnim atmosferskim uvjetima; i
- (c) predviđena masa pri očekivanom vremenu slijetanja na aerodromu ili operativnom mjestu predviđenom za slijetanje ili na bilo kom aerodromu alternativnog odredišta nikad ne premašuje najveću masu pri slijetanju koja je navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM) za visinu pritiska koja je primjerena nadmorskoj visini tih aerodroma ili operativnih mjesta ako se upotrebljava kao mjerilo za određivanje najveće mase pri slijetanju, po bilo kojim drugim lokalnim atmosferskim uvjetima.

SPO.POL.130 Polijetanje — kompleksni avioni na motorni pogon

- (a) Pri određivanju najviše mase pri polijetanju vođa zrakoplova uzima u obzir sljedeće:
1. izračunata dužina za polijetanje ne prelazi raspoloživu dužinu za polijetanje, pri čemu dužina čistine ne prelazi polovinu raspoložive staze za polijetanje;
 2. izračunati uzletni zalet ne prelazi raspoloživi uzletni zalet;
 3. jedna vrijednost V_1 upotrebljava se za prekinuto i neprekinuto polijetanje, pri čemu je vrijednost V_1 navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM); i
 4. na mokroj ili kontaminiranoj stazi, masa pri polijetanju ne prelazi masu koja je dopuštena za polijetanje na suvoj stazi pod istim uvjetima.
- (b) S izuzetkom aviona na turboelisni pogon i najvišom dopuštenom masom od 5 700 kg ili manjom pri uzlijetanju, u slučaju kvara motora za vrijeme polijetanja, vođa zrakoplova aviona osigurava da zrakoplov može:
1. prekinuti polijetanje i zaustaviti se u okviru raspoložive udaljenosti za ubrzavanje i zaustavljanje ili poletno-sletne staze; ili
 2. nastaviti polijetanje i nadvisiti sve prepreke u smjeru putanje leta u primjerenom razmaku dok avion nije u poziciji da ispuni zahtjeve iz SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Na ruti — jedan motor izvan pogona — kompleksni avioni na motorni pogon

Vođa zrakoplova osigurava da u slučaju kvara bilo kog motora na bilo kojoj tački rute, avion s više motora mora imati mogućnost da nastavi let do odgovarajućeg aerodroma ili operativnog mjesta, a da ni u kojoj tački ne leti ispod minimalne visine za nadvisivanje prepreka.

SPO.POL.140 Slijetanje — kompleksni avioni na motorni pogon

Vođa zrakoplova osigurava da na svakom aerodromu ili operativnom mjestu, nakon nadvisivanja svih prepreka na prilaznoj putanji na sigurnoj visini, avion mora imati mogućnost sletjeti i zaustaviti se; hidro-avion mora imati mogućnost doći do zadovoljavajuće niske brzine u okviru raspoložive dužine za slijetanje. Poštuju se odstupanja radi očekivanih razlika u tehnikama prilaženja i slijetanja ako se nisu poštovala pri planiranju podataka o izvođenju.

SPO.POL.145 Izvedbene karakteristike i operativni kriteriji — avioni

Pri upravljanju avionom na visini nižoj od 150 m (500 ft) iznad nenaseljenog područja, kod upravljanja avionima koji u slučaju otkazivanja kritičnog motora ne mogu održavati uravnotežen let, operator:

- (a) utvrđuje operativne postupke za svođenje posljedica otkazivanja motora na najmanji mogući nivo;
- (b) utvrđuje program osposobljavanja za članove posade; i
- (c) osigurava da su svi ukrcani članovi posade i stručnjaci zadatka upućeni u postupke koje je potrebno izvršiti u slučaju prisilnog slijetanja.

SPO.POL.146 Izvedbene karakteristike i operativni kriteriji — helikopteri

- (a) Vođa zrakoplova može upravljati zrakoplovom nad naseljenim područjem uz uvjet da:
1. je helikopter certifikovan u kategoriji A ili B; i
 2. su uspostavljene sigurnosne mjere za sprječavanje suvišne opasnosti za lica ili imovinu na zemlji i operacije i njeni standardni operativni postupci su odobreni.
- (b) Operator:
1. utvrđuje operativne postupke za svođenje posljedica otkazivanja motora na najmanji mogući nivo;
 2. utvrđuje program osposobljavanja za članove posade; i
 3. osigurava da su svi ukrcani članovi posade i stručnjaci zadatka upućeni u postupke koje je potrebno izvršiti u slučaju prisilnog slijetanja.
- (c) Operator osigurava da masa pri polijetanju, slijetanju ili lebdenju ne prelazi najveću dopuštenu masu utvrđenu za:
1. lebdenje bez uticaja zračnog jastuka dok svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom; ili
 2. ako su prevladavajući uvjeti takvi da lebdenje bez uticaja zračnog jastuka nije moguće ostvariti, masa helikoptera ne prelazi najveću masu naznačenu za lebdenje pod uticajem zračnog jastuka dok svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom, uz uvjet da prevladavajući uvjeti omogućavaju lebdenje pod uticajem zračnog jastuka pri najvećoj naznačenoj masi.

PODDIO D INSTRUMENTI, PODACI I OPREMA ODJELJAK 1.

Avioni

SPO.IDE.A.100 Instrumenti i oprema — uopšteno

- (a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim poddijelom odobravaju se u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:
1. ih upotrebljava letачka posada za upravljanje putanjom leta;
 2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz SPO.IDE.A.215;
 3. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz SPO.IDE.A.220; ili
 4. su ugrađeni u avion.
- (b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim poddijelom, nije potrebno odobriti kao opremu:
1. rezervni osigurači;
 2. ručne prijenosne svjetiljke,
 3. tačni mjerač vremena,
 4. držač karte,
 5. pribori za prvu pomoć,
 6. oprema za preživljavanje i signalizaciju,
 7. sidro i oprema za vezanje.

- (c) Instrumenti i oprema, koji se ne zahtijevaju ovim poddjelom, te sva druga oprema koja se ne zahtijeva drugim primjenjivim priložima, ali se nosi na zrakoplovu, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:
 1. informacije koje se dostavljaju tim instrumentima, opremom ili dodatnom opremom, letačka posada ne upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10) ili SPO.IDE.A.215 i SPO.IDE.A.220;
 2. instrumenti i oprema ne utiču na plovidbenost zrakoplova, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.
- (d) Instrumenti i oprema spremni su za upotrebu ili su dostupni s mjesta na kom sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.
- (e) Oni instrumenti kojim se koristi član letačke posade raspoređeni su tako da dopuštaju članu letačke posade da jasno vidi oznake sa svog mjesta, s najmanjim mogućim odmakom s položaja i linije vida, koju obično zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.
- (f) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu upotrebu.

SPO.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata aviona, predmeta opreme ili funkcija, koji se zahtijevaju za predviđeni let, neispravan ili nedostaje, osim ako:

- (a) avionom se upravlja u skladu sa listom minimalne opreme (LMO);
- (b) operator u vezi s kompleksnim avionima na motorni pogon i avionima korištenim za komercijalne operacije ima odobrenje nadležnog organa da upravlja avionom u okviru ograničenja glavne liste minimalne opreme (GLMO); ili
- (c) avion ima dozvolu za letenje koja je izdata u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

SPO.IDE.A.110 Rezervni električni osigurači

Avioni su opremljeni rezervnim električnim osiguračima, jačine potrebne za potpunu zaštitu električnog kola, za zamjenu osigurača koje je dopušteno zamijeniti tokom leta.

SPO.IDE.A.115 Operativna svjetla

Avioni koji lete noću opremljeni su:

- (a) sistemom svjetala za izbjegavanje sudara;
- (b) navigacijskim/pozicionim svjetlima;
- (c) svjetlima za slijetanje;
- (d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema aviona, radi primjerenog osvjetljavanje svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad aviona;
- (e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema aviona radi osvjetljenja u svim putničkim odjeljcima;
- (f) ručnom prijenosnom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i
- (g) svjetlima koja su u skladu sa međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru ako se avion vodi kao hidro-avion.

SPO.IDE.A.120 Operacije prema VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

- (a) Avioni kojim se upravlja prema pravilima VFR-a tokom dana opremljeni su uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 1. magnetnog smjera;
 2. vremena u satima, minutama i sekundama;
 3. visine pritiska;
 4. naznačene brzine;

- 5. Mahovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem i
- (b) Avioni kojim se upravlja u vizuelnim meteorološkim uvjetima (VMC) noću, dodatno su, uz uvjete iz tačke (a), opremljeni:
 1. uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 - i. skretanja i klizanja,
 - ii. položaja,
 - iii. vertikalne brzine i
 - iv. stabilizovanog smjera;
 2. uređajem za pokazivanje nedovoljnog snabdijevanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata.
- (c) Kompleksni avioni na motorni pogon, koji lete pod vizuelnim meteorološkim uvjetima (VMC), te su izvan vidnog dometa kopna, uz navedeno u tačkama (a) i (b), uređajem za sprječavanje kvarova na sistemu za pokazivanje brzine zbog kondenzacije ili zaleđivanja.
- (d) Avioni kojim se upravlja u uvjetima kada ih nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz tačke (a) i tačke (b) opremljeni su i uređajem za sprječavanje kvarova na sistemima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz tačke (a) podtačke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.
- (e) Kad god su za operaciju potrebna dva pilota, avioni su opremljeni dodatnim posebnim uređajem za prikazivanje:
 1. visine pritiska,
 2. naznačene brzine,
 3. klizanja, skretanja i klizanja, po potrebi,
 4. položaja, po potrebi,
 5. vertikalne brzine, po potrebi,
 6. stabilizovanog smjera, po potrebi, i
 7. Mahovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem, po potrebi.

SPO.IDE.A.125 Operacije prema pravilima IFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Avioni koji lete prema pravilima IFR-a opremljeni su:

- (a) uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 1. magnetnog smjera,
 2. vremena u satima, minutama i sekundama,
 3. visine pritiska,
 4. naznačene brzine,
 5. vertikalne brzine,
 6. skretanja i klizanja,
 7. položaja,
 8. stabilizovanog smjera,
 9. spoljne temperature zraka i
 10. Mahovog broja - kad su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem,
- (b) uređajem za pokazivanje nedovoljnog snabdijevanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata.
- (c) kad god su za operaciju potrebna dva pilota, dodatnim posebnim uređajem za drugog pilota za prikazivanje:
 1. visine pritiska,
 2. naznačene brzine,
 3. vertikalne brzine,
 4. skretanja i klizanja,
 5. položaja,
 6. stabilizovanog smjera i
 7. Mahovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem, po potrebi;
- (d) uređajem za sprječavanje kvarova na sistemima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz tačke (a) podtačke 4. i tačke (c) podtačke 2. zbog kondenzacije ili zaleđivanja; i

- (e) kompleksni avioni na motorni pogon kojim se upravlja pod instrumentalnim pravilima letenja su, uz zahtjeve iz tačke (a), (b), (c) i (d), dodatno opremljeni:
1. alternativnim izvorom statičnog pritiska;
 2. držačem karte, koji se nalazi na mjestu na kom se kartu lako čita i na kom se ona može osvijetliti za noćne letove;
 3. drugim posebnom uređajem za mjerenje i prikazivanje visine, osim ako nije već postavljen radi usklađenosti s tačkom (e) podtačkom 1: i
 4. snabdijevanjem električnom energijom, nezavisno o glavnom sistemu za snabdijevanje električnom energijom, za potrebe djelovanja i osvjjetljenja sistema za prikaz položaja za najmanje 30 minuta. Snabdijevanje električnom energijom automatski se uključuje nakon potpunog kvara uobičajenog sistema za snabdijevanje električnom energijom i na instrumentu se jasno prikazuje da se umjetni horizont napaja iz sistema za snabdijevanje električnom energijom u slučaju nužde.

SPO.IDE.A.126 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema pravilima IFR-a

Kompleksni avioni na motorni pogon koji lete prema pravilima IFR-a s jednim pilotom opremljeni su automatskim pilotom koji može barem zadržati visinu i smjer.

SPO.IDE.A.130 Sistem za upozoravanje i prepoznavanje terena (TAWS)

Turbinski avioni s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg ili najvećim operativnim brojem putničkih sjedišta (MOPSC) većim od devet sjedišta opremljeni su sistemom TAWS koji ispunjava zahtjeve za:

- (a) opremu klase A u skladu sa prihvatljivim standardom u slučaju aviona kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata nakon 1. januara 2011; ili
- (b) opremu klase B u skladu sa prihvatljivim standardom u slučaju aviona kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata 1. januara 2011. ili prije.

SPO.IDE.A.131 Sistem za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS II)

Osim ako Pravilima letenja nije predviđeno drugačije, turbinski avioni s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg opremljeni su sistemom ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Vremenski radar u zrakoplovu — kompleksni avioni na motorni pogon

Sljedeći avioni opremljeni su vremenskim radarom u zrakoplovu ako zrakoplov leti noću ili u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) u područjima gdje se može očekivati da tokom rute nastane grmljavinsko nevrijeme ili drugi potencijalno opasni vremenski uvjeti, za koje se smatra da se mogu otkriti vremenskim radarom u zrakoplovu:

- (a) avioni s kabinom pod pritiskom;
- (b) avioni s kabinom koja nije pod pritiskom s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Dodatna oprema za letenje noću u uvjetima zaleđivanja — kompleksni avioni na motorni pogon

- (a) Avioni koji lete noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja opremljeni su sredstvima koja osvjjetljavaju ili otkrivaju stvaranje leda.

- (b) Sredstva koja osvjjetljavaju stvaranje leda ne uzrokuju bljesak ili odsjaj koji bi onemogućio članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

SPO.IDE.A.135 Sistem interfona za letačku posadu

Avioni kojim upravlja posada s više od jednog člana, opremljeni su sistemom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone kojim se koriste svi članovi letačke posade.

SPO.IDE.A.140 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

- (a) Sljedeći avioni opremljeni su uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR):

1. avioni s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 27 000 kg, kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata 1. januara 2016. ili kasnije; i
2. avioni s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 2 250 kg:
 - i. certificirani za operaciju s minimalnom posadom koja uključuje najmanje dva pilota;
 - ii. opremljeni motorom/motorima s turbomlaznim pogonom ili više od jednog motora s turboelaznim pogonom; i
 - iii. za koje je potvrda o tipu prvi put izdata 1. januara 2016. ili kasnije.

- (b) CVR mora imati mogućnost čuvanja snimljenih podataka tokom najmanje:

- 1) posljednjih 25 sati za avione čija je MCTOM veća od 27 000 kg a prvi pojedinačni CofA izdat 1 januara 2021. godine ili poslije;
- 2) posljednjih 2 sata u svim drugim slučajevima.

- (c) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) vremenskim redoslijedom snima:

1. glasovnu komunikaciju poslatu ili primljenu u pilotsku kabinu radio-vezom;
2. glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini koji se koriste sistemom interfona i sistemom za obavješćavanje putnika ako je ugrađen;
3. zvukove okoline u pilotskoj kabini, uključujući bez prekidanja zvučne signale, primljene sa svakog mikrofona na ručici i mikrofona u maski koji se upotrebljavaju; i
4. glasovne ili zvučne signale za prepoznavanje pomoćnih sredstava za navigaciju ili prilaženje koji se odašilju u slušalicu ili zvučnik.

- (d) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) automatski počinje snimati prije nego što se avion počne kretati na svoj pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se avion više ne može kretati vlastitim pogonom.

- (e) Osim zahtjeva iz tačke (d), u zavisnosti od raspoloživosti električne energije, uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) počinje snimati što je ranije moguće tokom provjera u pilotskoj kabini prije paljenja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini odmah nakon gašenja motora na kraju leta.

- (f) Ako se CVR ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. januara 2020. godine, podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se CVR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.

SPO.IDE.A.145 Uređaj za snimanje podataka o letu

- (a) Avioni s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg, kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata 1. januara 2016. ili kasnije, opremljeni su uređajem za

snimanje podataka o letu (FDR) koji upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i za koje postoji metoda kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika.

- (b) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) snima parametre koji su potrebni za precizno utvrđivanje putanje leta aviona, brzine, položaja, snage motora, konfiguracije i rada zrakoplova, te mora moći zadržati snimljene podatke tokom najmanje prethodnih 25 sati.
- (c) Podaci se dobivaju iz izvora u avionu koji omogućavaju tačno podudaranje s podacima prikazanim letačkoj posadi.
- (d) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) automatski počinje snimati podatke prije nego što se avion može kretati vlastitim pogonom i automatski prestaje snimati kada se avion više ne može kretati vlastitim pogonom.
- (e) ako se FDR ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. januara 2020. godine, podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se FDR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.

SPO.IDE.A.150 Zapisi podatkovnih veza

- (a) Avioni kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata 1. januara 2016. ili kasnije, a koji imaju mogućnost komunikacije putem podatkovnih veza i moraju biti opremljeni uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR), uređajem za snimanje snimaju, po potrebi:
 - 1. komunikacijske poruke putem podatkovnih veza povezane s komunikacijom službe zračnog prometa (ATS), uključujući poruke koje se primjenjuju na sljedeće aplikacije:
 - i. uspostavljanje podatkovne veze;
 - ii. komunikaciju među kontrolorom i pilotom;
 - iii. usmjereni nadzor;
 - iv. informacije o letu;
 - v. nadzor nad odašiljanjem iz zrakoplova, ako je moguće, s obzirom na strukturu sistema;
 - vi. podatke o operativnom nadzoru leta, ako je moguće, s obzirom na strukturu sistema; i
 - vii. grafiku, ako je moguće, s obzirom na strukturu sistema;
 - 2. informacije koje omogućavaju povezanost sa svim povezanim zapisima o komunikaciji putem podatkovne veze koji se pohranjuju odvojeno od aviona; i
 - 3. informacije o vremenu i prioritetu komunikacijskih poruka putem podatkovne veze, uzimajući u obzir strukturu sistema.
- (b) Uređaj za snimanje upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i informacija i metodu kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika. Metodom snimanja omogućava se podudaranje s podacima koji su snimljeni na zemlji.
- (c) Uređaj za snimanje mora moći zadržati snimljene podatke najmanje za period jednak periodu utvrđenom u SPO.IDE.A.140 za uređaje za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).
- (d) Ako se uređaj za snimanje ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. januara 2020. godine podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se uređaj za snimanje može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.
- (e) Zahtjevi koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje jednaki su zahtjevima koji se

primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) iz SPO.IDE.A.140 u tačkama (d) i (e).

SPO.IDE.A.155 Kombinirani uređaj za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini

Usklađenost sa zahtjevima za uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) i uređaja za snimanje podataka o letu (FDR) moguće je postići:

- (a) jednim kombiniranim uređajem za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini ako avion mora biti opremljen uređajem CVR ili FDR; ili
- (b) dva kombinirana uređaja za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini ako avion mora biti opremljen uređajem CVR i FDR.

SPO.IDE.A.160 Sjedišta, sigurnosni pojasevi, sistemi vezivanja i uređaji za osiguravanje djece

Avioni moraju biti opremljeni:

- (a) sjedištem ili mjestom za svakog ukrcanog člana posade ili stručnjaka zadatka;
- (b) sigurnosnim pojasom na svakom sjedištu i zadržavajućim spravama za svako mjesto;
- (c) kod aviona koji nisu kompleksni avioni na motorni pogon, sigurnosnim pojasom sa sistemom vezivanja gornjeg dijela trupa na sjedištu svakog člana letačke posade koji ima jednu tačku za otkopčavanje, za avione koji imaju CofA prvi put izdat 25. avgusta 2016. godine ili poslije;
- (d) kod kompleksnih aviona na motorni pogon, sigurnosnim pojasom sa sistemom za zadržavanje gornjeg dijela trupa s ugrađenim uređajem, koji pri brzom usporavanju automatski zadržava gornji dio trupa lica koje sjedi na tom sjedištu:
 - 1. na svakom sjedištu letačke posade i na bilo kom sjedištu koje se nalazi pored pilotskog sjedišta; i
 - 2. na svakom sjedištu za posmatrača smještenom u pilotskoj kabini.
- (e) sigurnosnim pojasom sa sistemom za zadržavanje gornjeg dijela trupa iz tačke (d) ima:
 - 1) jednu tačku za otkopčavanje,
 - 2) na svakom sjedištu letačke posade i na bilo kojem sjedalu koje se nalazi pored pilotskog sjedišta:
 - i. dvije ramene trake i sigurnosni pojas koji se može koristiti nezavisno, ili
 - ii. dijagonalna ramena traka i sigurnosni pojas koji se može koristiti nezavisno za sljedeće avione:
 - A) avioni, čija MCTOM manja od 5 700 kg i sa MOPSC manjim od 9, koji su u skladu sa dinamičkim uvjetima prinudnog slijetanja koji su utvrđeni u primjenjivim certifikacionim specifikacijama.
 - B) avioni, čija MCTOM manja od 5 700 kg i sa MOPSC manjim od 9, koji nisu u skladu sa dinamičkim uvjetima prinudnog slijetanja koji su utvrđeni u primjenjivim certifikacionim specifikacijama i imaju pojedinačni CofA prvi put izdat prije 25. avgusta 2016. godine.

SPO.IDE.A.165 Pribor za prvu pomoć

- (a) Avioni su opremljeni priborom za prvu pomoć.
- (b) Pribor za prvu pomoć:
 - 1. lako je dostupan za upotrebu; i
 - 2. dopunjuje se.

SPO.IDE.A.170 Dodatni kisik — avioni s kabinom pod pritiskom

- (a) Avioni s kabinom pod pritiskom, namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva snabdijevanje kisikom

u skladu sa tačkom (b), opremljeni su uređajem za pohranjivanje i raspodjelu kisika koji može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

- (b) Avioni s kabinom pod pritiskom, namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojim je visina pritiska u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft, nose dovoljno kisika za disanje za snabdijevanje:
1. za svaki period ako visina pritiska kabine prelazi 15 000 ft, ali ni u kom slučaju manje od desetominutnog snabdijevanja;
 2. za svaki period ako će pri gubitku pritiska i uzimajući u obzir okolnosti leta visina pritiska u odjeljku letačke posade i pilotskoj kabini biti između 14 000 ft i 15 000 ft;
 3. za svaki period duži od 30 minuta ako će visina pritiska u kabini letačke posade i putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 14 000 ft; i
 4. za najmanje 10 minuta za avione namijenjene letovima na visinama pritiska iznad 25 000 ft, ili namijenjene letovima ispod te visine, ali u uvjetima u kojim se unutar četiri minute ne mogu spustiti na visinu pritiska od 13 000 ft.

SPO.IDE.A.175 Dodatni kisik — avioni s kabinom koja nije pod pritiskom

- (a) Avioni s kabinom koja nije pod pritiskom, namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva snabdijevanje kisikom u skladu sa tačkom (b), moraju biti opremljeni sa uređajem za pohranjivanje i raspodjelu kisika koji može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.
- (b) Avioni s kabinom koja nije pod pritiskom, namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojim je visina pritiska u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft, nose dovoljno kisika za disanje za snabdijevanje:
1. svih članova posade za svaki period duži od 30 minuta ako će visina pritiska u kabinskom odjeljku biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i
 2. svih osoba u zrakoplovu za svaki period u kom će visina pritiska u kabinskom odjeljku biti iznad 13 000 ft.
- (c) Bez obzira na tačku (b), kraći letovi određenog trajanja mogu se izvoditi na visini između 13 000 ft i 16 000 ft mogu se sprovesti bez dodatnog kisika u skladu sa SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.A.180 Ručni aparati za gašenje požara

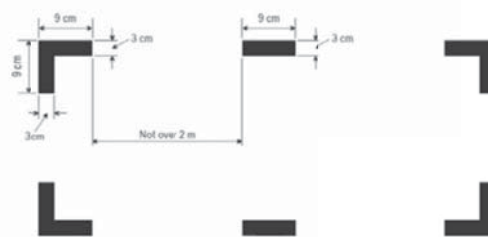
- (a) Avioni, motornih jedrilica (TMG) i ELA 1 aviona moraju biti opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara:
1. u pilotskoj kabini; i
 2. u svakom kabinskom odjeljku koji je odvojen od pilotske kabine, osim ako je odjeljak dostupan letačkoj posadi.
- (b) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara odgovara vrsti požara koji može nastati u odjeljku gdje se aparat namjerava upotrebljavati i kako bi se opasnost od koncentracije štetnog gasa svela na najmanju mjeru u odjeljcima u kojim borave lica.

SPO.IDE.A.181 Protivpožarne sjekire i metalne poluge

Avioni, čija je MCTOM veća od 5 700 kg, moraju biti opremljeni sa najmanje jednom protivpožarnom sjekiricom ili metalnom polugom, smještene u kabini letačkog osoblja.

SPO.IDE.A.185 Oznake mjesta za razbijanje

Ako su na avionu naznačena mjesta na trupu odgovarajuća za prodor spasilačkih ekipa u zrakoplov u slučaju nužde, takva su mjesta označena kako je prikazano na Slici 1.



Slika 1.

SPO.IDE.A.190 Odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT)

- (a) Avioni su opremljeni:
1. odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste ili uređajem za lociranje koji ispunjava zahtjeve iz Priloga IV (Part CAT), CAT.GEN.MPA.210 ovog pravilnika, ako je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata 1. jula 2008. ili prije;
 2. automatskim odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT) ili uređajem za lociranje koji ispunjava zahtjeve iz Priloga IV (Part CAT), CAT.GEN.MPA.210 ovog pravilnika, ako je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata nakon 1. jula 2008;
 3. odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT) za preživljavanje ili ličnim uređajem za lociranje (PLB), koji nosi član posade ili specijalista zadatka, kada je certifikovan sa najviše 6 raspoloživih putničkih sjedišta.
- (b) Odašiljači signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste moraju moći odašiljati signale istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Letovi iznad vode

- (a) Sljedeći avioni opremljeni su prslukom za spašavanje za sva lica u zrakoplovu, koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedišta ili ležaja lica za čiju su upotrebu predviđeni:
1. kopneni avioni s jednim motorom ako:
 - i. lete iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan udaljenosti za jedrenje; ili
 - ii. polijeću ili slijeću na aerodrom ili operativno mjesto na kom je, po mišljenju vode zrakoplova, uzletna ili prilazna putanja smještena iznad vode, tako da bi u slučaju nesreće zrakoplov mogao prisilno sletjeti na vodu;
 2. hidro-avioni namijenjeni letovima iznad vode; i
 3. avioni namijenjeni za letove na udaljenosti od kopna primjerenog za prisilno slijetanje, većoj od 30 minuta pri uobičajenoj putnoj brzini ili 50 NM, koja je vrijednost manja.
- (b) Svaki prsluk za spašavanje ili istovjetan poseban uređaj za plutanje opremljen je uređajem električnog osvjetljavanja za potrebe lociranja osoba.
- (c) Hidro-avioni namijenjeni letovima iznad vode opremljeni su:
1. sidrom ili drugom opremom koja je nužna za omogućivanje vezanja, sidrenja ili manevrisanja avionom na vodi, primjerenim veličini i težini aviona, te karakteristikama u vezi s njegovim upravljanjem; i
 2. opremom za davanje zvučnih signala, kako je propisano Međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, po potrebi.

- (d) Vođa zrakoplova namijenjenog letovima na udaljenosti od kopna primjerenim za prisilno slijetanje većoj od 30 minuta pri uobičajenoj putnoj brzini ili 50 NM, koja je vrijednost manja, utvrđuje rizike za preživljavanje lica iz aviona u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovu čega odlučuje o prijevozu:
1. opreme za davanje signala za pomoć;
 2. dovoljnog broja čamac za spašavanje za prijevoz svih lica iz zrakoplova koji su smješteni tako da omogućavaju njihovu upotrebu u slučaju nužde; i
 3. opreme za spašavanje koja sadrži sredstva za održavanje na životu primjerene predviđenom letu.

SPO.IDE.A.200 Oprema za preživljavanje

Oprema za preživljavanje

- (a) Avioni kojim se leti iznad područja u kojim bi potraga i spašavanje bili posebno teški, moraju biti opremljeni:
1. signalnom opremom za odašiljanje signala za opasnost;
 2. najmanje jednim ELT(S)-om; i
 3. dodatnom opremom za preživljavanje za rutu kojom se leti, uzimajući u obzir broj lica u avionu.
- (b) Dodatna oprema za preživljavanje navedena u tački (a) podtački 3, ne mora se nositi ako avion:
1. ostaje unutar udaljenosti od područja na kom potraga i spašavanje nisu posebno teški, koja odgovara vremenu od:
 - i. 120 minuta leta putnom brzinom s jednim motorom izvan pogona (OEI) ako kritični motor(-i) otkaze(-u) na bilo kojoj tački duž rute ili planiranog preusmjerenja; ili
 - ii. 30 minuta leta putnom brzinom za sve ostale avione;
 2. ostaje unutar udaljenosti od područja koja je odgovarajuća za prisilno slijetanje, koja nije veća od one koja odgovara letu u trajanju od 90 minuta putnom brzinom, za avione certificovane u skladu sa primjenjivim standardom plovidbenosti.

SPO.IDE.A.205 Pojedinačna zaštitna oprema

Svaka osoba koja se nalazi u avionu mora nositi pojedinačnu zaštitnu opremu koja je odgovarajuća za tip operacija koje se preduzimaju.

SPO.IDE.A.210 Slušalice

- (a) Avioni moraju biti opremljeni slušalicama s ugrađenim mikrofonom ili mikrofonom koji se nosi oko vrata ili sličnim uređajem, za svakog člana letačke posade na njihovim dodijeljenim radnim mjestima u pilotskoj kabini.
- (b) Avioni, kojim se leti prema IFR-u ili noću, moraju biti opremljeni tipkom za aktiviranje predajnika, na ručnoj komandi za upravljanje bočnim i uzdužnim nagibom, za svakog zahtijevanog člana letačke posade.

SPO.IDE.A.215 Oprema za radio-komunikaciju

- (a) Avioni koji lete prema pravilima IFR-a ili noću, ili ako je to u skladu sa primjenjivim zahtjevima za zračni prostor, opremljeni su opremom za radio-komunikaciju kojom se u uobičajenim uvjetima radio-prijenosa mora moći:
1. izvoditi dvosmjerna komunikacija za potrebe kontrole aerodroma;
 2. primati meteorološke podatke bilo kada tokom leta;
 3. izvoditi dvosmjerna komunikacija bilo kada tokom leta s aeronautičkim stanicama na frekvencijama koje propisuje nadležni organ; i
 4. omogućiti komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.

- (b) Ako se zahtijeva više od jednog kompleta opreme za komunikaciju, svaka je nezavisna od druge opreme do mjere da kvar jedne opreme neće dovesti do kvara na drugoj opremi.

SPO.IDE.A.220 Navigacijska oprema

- (a) Avioni su opremljeni navigacijskom opremom kojom će se omogućiti nastavak leta u skladu sa:
1. planom leta (ATS), po potrebi; i
 2. primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Avioni imaju dovoljnu navigacijsku opremu kojom se obezbjeđuje da u slučaju kvara jednog predmeta opreme u bilo kojoj fazi leta preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju u skladu sa tačkom (a) ili sigurno izvođenje odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.
- (c) Avioni namijenjeni letovima prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC), opremljeni su odgovarajućom opremom kojom se može obaviti vođenje do tačke s koje se može izvesti vizuelno slijetanje. Tom opremom mora se moći obaviti takvo vođenje za svaki aerodrom na kom se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.
- (d) Za PBN operacije zrakoplov mora ispuniti certifikacione zahtjeve plovidbenosti za odgovarajuće navigacijske specifikacije.

SPO.IDE.A.225 Transponder

Avioni su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) za obavješćavanje o visini i drugim transponderom SSR, s karakteristikama koje se zahtijevaju za rutu kojom se leti.

DIO 2

ODJELJAK 2.

Helikopteri

SPO.IDE.H.100 Instrumenti i oprema — uopšteno

- (a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim poddijelom odobravaju se u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:
1. ih upotrebljava letačka posada za upravljanje putanjom leta;
 2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz SPO.IDE.H.215;
 3. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz SPO.IDE.H.220; ili
 4. su ugrađeni u helikopter.
- (b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim poddijelom, nije potrebno odobriti kao opremu:
1. ručna prijenosna svjetiljka,
 2. tačni mjerač vremena,
 3. držač karte,
 4. pribor za prvu pomoć,
 5. oprema za preživljavanje i signalizaciju,
 6. sidro i oprema za vezanje; i
 7. uređaj za osiguravanje djece.
- (c) Instrumenti i oprema, koji se ne zahtijevaju ovim poddijelom, te sva druga oprema koja se ne zahtijeva drugim primjenjivim prilozima, ali se nosi na zrakoplovu, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:
1. informacije koje se dostavljaju tim instrumentima, opremom ili dodatnom opremom, letačka posada ne upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik

- BiH", broj 45/10) ili SPO.IDE.H.215 i SPO.IDE.H.220; i
2. instrumenti i oprema ne utiču na plovidbenost helikoptera, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.
- (d) Instrumenti i oprema spremni su za upotrebu ili su dostupni s mjesta na kom sjedi član letачke posade koji ih treba upotrebljavati.
 - (e) Oni instrumenti kojim se koristi član letачke posade raspoređeni su tako da dopuštaju članu letачke posade da jasno vidi oznake sa svog mjesta, s najmanjim mogućim odmakom s položaja i linije vida, koju obično zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.
 - (f) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu upotrebu.

SPO.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata helikoptera, predmeta opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let, neispravan ili nedostaje, osim ako:

- (a) za helikopterom se upravlja u skladu sa listom minimalne opreme (LMO);
- (b) za kompleksni helikopter pogonjen motorom, i za bilo koji helikopter korišten u komercijalnim operacijama, operator je odobren od strane nadležnog organa da upravlja helikopterom u okviru ograničenja glavne liste minimalne opreme (GLMO); ili
- (c) helikopter ima dozvolu za letenje koja je izdata u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

SPO.IDE.H.115 Operativna svjetla

Helikopteri koji lete noću opremljeni su:

- (a) sistemom svjetala za izbjegavanje sudara;
- (b) navigacijskim/pozicionim svjetlima;
- (c) svjetlima za slijetanje;
- (d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema helikoptera, radi primjerenog osvjetljenja svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad helikoptera;
- (e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema helikoptera radi osvjetljenja u svim putničkim odjeljcima;
- (f) ručnom prijenosnom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i
- (g) svjetlima koja su u skladu sa međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru ako je helikopter amfibijski.

SPO.IDE.H.120 Operacije prema pravilima VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

- (a) Helikopteri kojim se upravlja prema pravilima VFR-a tokom dana opremljeni su uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 1. magnetnog smjera,
 2. vremena u satima, minutama i sekundama,
 3. visine pritiska,
 4. naznačene brzine, i
 5. klizanja.
- (b) Helikopteri, kojim se upravlja u vizuelnim meteorološkim uvjetima (VMC) iznad vode i izvan vidokruga kopna, u vizuelnim meteorološkim uvjetima noću (VMC), uz opremu iz tačke (a) opremljeni su i sa:
 1. uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 - i. položaja,
 - ii. vertikalne brzine, i
 - iii. stabilizovanog smjera,
 2. uređajem za pokazivanje nedovoljnog snabdijevanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata, i
 3. za motorne kompleksne helikoptere i uređajem za sprječavanje kvarova na sistemu za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz tačke (a) podtačke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

- (c) Kada je vidljivost manja od 1 500 m ili u uvjetima kada helikopter nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz tačke (a) i (b), opremljeni su i dodatnim posebnim uređajem za sprječavanje kvarova na sistemu za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz tačke (a) podtačke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.
- (d) Kad god su za operaciju potrebna dva pilota, helikopteri su opremljeni dodatnim posebnim uređajima za pokazivanje:
 1. visine pritiska,
 2. naznačene brzine,
 3. klizanja,
 4. položaja, po potrebi,
 5. vertikalne brzine, po potrebi, i
 6. stabilizovanog smjera, po potrebi.

SPO.IDE.H.125 Operacije prema pravilima IFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a opremljeni su:

- (a) uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 1. magnetnog smjera,
 2. vremena u satima, minutama i sekundama,
 3. visine pritiska,
 4. naznačene brzine,
 5. vertikalne brzine,
 6. klizanja,
 7. položaja,
 8. stabilizovanog smjera i
 9. spoljne temperature zraka;
- (b) uređajem za pokazivanje nedovoljnog snabdijevanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata;
- (c) kad god su za operaciju potrebna dva pilota, dodatnim posebnim uređajem za prikazivanje:
 1. visine pritiska,
 2. naznačene brzine,
 3. vertikalne brzine,
 4. klizanja,
 5. položaja i
 6. stabilizovanog smjera;
- (d) uređajem za sprječavanje kvarova na sistemima za pokazivanje brzine, u skladu sa zahtjevima iz tačke (a) podtačke 4. i tačke (c) podtačke 2, zbog kondenzacije ili zaleđivanja;
- (e) dodatnim uređajem za mjerenje i prikazivanje položaja kao pomoćnim instrumentom;
- (f) slijedećim za kompleksne helikoptere na motorni pogon:
 1. alternativnim izvorom statičnog pritiska i
 2. držačem karte, koji se nalazi na mjestu na kojem se karta lako čita i na kojem se ona može osvijetliti za noćne letove.

SPO.IDE.H.126 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema pravilima IFR-a

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a s jednim pilotom opremljeni su automatskim pilotom koji može barem zadržati visinu i smjer.

SPO.IDE.H.132 Vremenski radar u zrakoplovu – kompleksni helikopteri na motorni pogon

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a ili noću, opremljeni su vremenskim radarom za otkrivanje vremenskih uvjeta kada važeći vremenski izvještaji pokazuju da se može očekivati da tokom rute nastane grmljavinsko nevrijeme ili drugi potencijalno opasni vremenski uvjeti, smatra se da mogu biti otkriveni vremenskim radarom.

SPO.IDE.H.133 Dodatna oprema za letenje noću u uvjetima zaleđivanja

- (a) Helikopteri koji lete noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja opremljeni su sredstvima koja osvijetljavaju ili otkrivaju stvaranje leda.
- (b) Sredstva koja osvijetljavaju stvaranje leda ne uzrokuju bljesak ili odsjaj koji bi onemogućio članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

SPO.IDE.H.135 Sistem interfona za letačku posadu

Helikopteri, kojim upravlja posada s više od jednog člana, opremljeni su sistemom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone kojim se koriste svi članovi letačke posade.

SPO.IDE.H.140 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

- (a) Helikopteri s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 7 000 kg, kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata 1. januara 2016. ili kasnije, opremljeni su uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).
- (b) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) mora moći zadržati snimljene podatke tokom najmanje prethodna 2 sata.
- (c) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) vremenskim redoslijedom snima:
 - 1. glasovnu komunikaciju poslatu ili primljenu u pilotsku kabinu radio-vezom;
 - 2. glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini koji se koriste sistemom interfona i sistemom za obavješćavanje putnika ako je ugrađen;
 - 3. zvukove okoline u pilotskoj kabini, uključujući bez prekidanja zvučne signale, primljene sa svakog mikrofona posade; i
 - 4. glasovne ili zvučne signale za prepoznavanje pomoćnih sredstava za navigaciju ili prilaženje koji se odašilju u slušalicu ili zvučnik.
- (d) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) automatski počinje snimati prije nego što se helikopter počne kretati na svoj pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se helikopter više ne može kretati vlastitim pogonom.
- (e) Osim zahtjeva iz tačke (d), u zavisnosti od raspoloživosti električne energije, uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) počinje snimati što je ranije moguće tokom provjera u pilotskoj kabini prije paljenja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini odmah nakon gašenja motora na kraju leta.
- (f) Ako se CVR ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. januara 2020. godine, podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se CVR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima

SPO.IDE.H.145 Uređaj za snimanje podataka o letu

- (a) Helikopteri s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 3 175 kg, kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata 1. januara 2016. ili kasnije, opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu (FDR), koji upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i za koje postoji metoda kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika.
- (b) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) snima parametre koji su potrebni za precizno utvrđivanje putanje leta helikoptera, brzine, položaja, snage motora, konfiguracije i rada helikoptera, te mora moći zadržati snimljene podatke tokom najmanje prethodnih 10 sati.

- (c) Podaci se dobivaju iz izvora u helikopteru koji omogućavaju tačno podudaranje s podacima prikazanim letačkoj posadi.
- (d) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) automatski počinje snimati podatke prije nego što se helikopter može kretati vlastitim pogonom i automatski prestaje snimati kada se helikopter više ne može kretati vlastitim pogonom.
- (e) Ako se FDR ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. januara 2020. godine, podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se FDR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.

SPO.IDE.H.150 Zapisi podatkovnih veza

- (a) Helikopteri, kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata 1. januara 2016. ili kasnije, a koji imaju mogućnost komunikacije putem podatkovnih veza i moraju biti opremljeni uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR), uređajem za snimanje snimaju, po potrebi:
 - 1. komunikacijske poruke putem podatkovnih veza, povezane s komunikacijom službe zračnog prometa (ATS), uključujući poruke koje se primjenjuju na sljedeće aplikacije:
 - i. uspostavljanje podatkovne veze;
 - ii. komunikaciju među kontrolorom i pilotom;
 - iii. usmjereni nadzor;
 - iv. informacije o letu;
 - v. nadzor nad odašiljanjem iz zrakoplova, ako je moguće, s obzirom na strukturu sistema;
 - vi. podatke o operativnom nadzoru leta, ako je moguće, s obzirom na strukturu sistema; i
 - vii. grafiku ako je moguće s obzirom na strukturu sistema;
 - 2. informacije koje omogućavaju povezanost sa svim povezanim zapisima o komunikaciji putem podatkovne veze koji se pohranjuju posebno od helikoptera; i
 - 3. informacije o vremenu i prioritetu komunikacijskih poruka putem podatkovne veze, uzimajući u obzir strukturu sistema.
- (b) Uređaj za snimanje upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i informacija i metodu kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika. Metodom snimanja omogućava se povezivanje s podacima koji su snimljeni na zemlji.
- (c) Uređaj za snimanje mora moći zadržati snimljene podatke najmanje za period jednak periodu utvrđenom u SPO.IDE.H.140 za uređaje za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).
- (d) Ako se uređaj za snimanje ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. januara 2020. godine, podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se uređaj za snimanje može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.
- (e) Zahtjevi koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje jednaki su zahtjevima koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) iz SPO.IDE.H.140 u tačkama (d) i (e).

SPO.IDE.H.155 Kombinirani uređaj za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini

Usklađenost sa zahtjevima za uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) i uređaja za snimanje podataka o letu

(FDR) moguće je postići jednim kombiniranim uređajem za snimanje podataka o letu i zvuku u pilotskoj kabini.

SPO.IDE.H.160 Sjedišta, sigurnosni pojasevi, sistemi vezivanja i uređaji za osiguravanje djece

- (a) Helikopteri su opremljeni:
1. sjedištem ili mjestom za sve članove posade ili specijalista zadatka;
 2. sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedištu i zadržavajućim pojasevima za svaki mjesto;
 3. za helikoptere, kojim je posebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdata nakon 31. decembra 2012, sigurnosnim pojasom sa sistemom vezivanja gornjeg dijela trupa za svakog sjedalo;
 4. sigurnosnim pojasom sa sistemom vezivanja gornjeg dijela trupa koji uključuje uređaj za automatsko zadržavanje trupa osobe koja na tom mjestu sjedi u slučaju brzog usporavanja na svakom sjedištu letачke posade;
- (b) Sigurnosni pojas sa sistemom vezivanja gornjeg dijela trupa koji ima jednostepeno otkopčavanje;

SPO.IDE.H.165 Pribor za prvu pomoć

- (a) Helikopteri su opremljeni najmanje jednim priborom za prvu pomoć.
- (b) Pribor/i za prvu pomoć:
1. lako su dostupni za upotrebu; i
 2. dopunjuju se.

SPO.IDE.H.175 Dodatni kisik – helikopteri s kabinom koja nije pod pritiskom

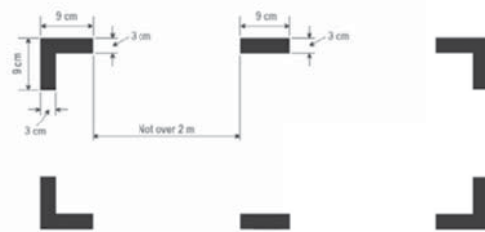
- (a) Helikopteri s kabinom koja nije pod pritiskom, namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva snabdijevanje kisikom u skladu sa tačkom (b), moraju biti opremljeni sa uređajem za pohranjivanje i raspodjelu kisika koji može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.
- (b) Helikopter s kabinom koja nije pod pritiskom, namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojim je visina pritiska u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft, nose dovoljno kisika za disanje za snabdijevanje:
1. svih članova posade za svaki period duži od 30 minuta ako je visina kabinskog odjeljka između 10 000 ft i 13 000 ft; i
 2. svih članova posade i specijalista zadatka za svaki period ako je visina kabinskog odjeljka iznad 13 000 ft.
- (c) Bez obzira na tačku (b) kraći letovi određenog trajanja mogu se izvoditi na visini između 13 000 ft i 16 000 ft mogu se sprovoditi bez dodatnog kisika u skladu sa SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.N.180 Ručni aparati za gašenje požara

- (a) Helikopteri, izuzev ELA 2 helikopteri, moraju biti opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara:
1. u pilotskoj kabini; i
 2. u svakom kabinskom odjeljku koji je odvojen od pilotske kabine, osim ako je odjeljak dostupan letačkoj posadi.
- (b) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara odgovara vrsti požara koji može nastati u odjeljku gdje se aparat namjerava upotrebljavati i kako bi se opasnost od koncentracije štetnog gasa svela na najmanju mjeru u odjeljcima u kojim borave lica.

SPO.IDE.N.185 Oznake mjesta za razbijanje

Ako su na helikopteru naznačena mjesta na trupu odgovarajuća za prodor spasilačkih ekipa u zrakoplov u slučaju nužde, takva su mjesta označena kako je prikazano na Slici 1.



Slika 1.

SPO.IDE.N.190 Odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT)

- (a) Helikopteri certificirani za najveći broj putničkih sjedišta veći od šest sjedišta opremljeni su:
1. automatskim odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT); i
 2. jednim odašiljačem za preživljavanje ELT (ELT(S)) u čamcu za spašavanje ili prsluku za spašavanje ako je helikopter namijenjen letovima na udaljenosti od kopna većoj od 3 minute letenja pri uobičajenoj putnoj brzini.
- (b) Helikopteri certificirani za najveći broj putničkih sjedišta od šest ili manje opremljeni su odašiljačem za preživljavanje (ELT(S)) ili ličnim lokacijskim uređajem (PLB) koji na sebi ima član posade ili specijaliste zadatka.
- (c) Odašiljači signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste i lični lokacijski uređaji (PLB) moraju moći odašiljati signale istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz.

SPO.IDE.N.195 Let iznad vode – drugi nekompleksni helikopteri na motorni pogon

- (a) Helikopteri su opremljeni prslukom za spašavanje za sva lica u helikopteru koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedišta ili mjesta lica za čiju su upotrebu predviđeni ako:
1. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan autorotacijske udaljenosti, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let; ili
 2. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let; ili
 3. polijeću ili slijeću na aerodromu ili operativnom mjestu na kom je uzletna ili prilazna putanja iznad vode.
- (b) Svaki prsluk za spašavanje ili istovjetan poseban uređaj za plutanje opremljen je uređajem električnog osvjetljavanja za namjenu lociranja osoba.
- (c) Voda zrakoplova namijenjenog letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 30 minuta pri uobičajenoj putnoj brzini ili 50 NM, koja je vrijednost manja, utvrđuje rizike za preživljavanje lica iz helikoptera u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovu čega odlučuje o prijevozu:
1. opreme za davanje signala za pomoć;
 2. dovoljnog broja čamaca za spašavanje za prijevoz svih lica iz zrakoplova koji su smješteni tako da omogućavaju njihovu upotrebu u slučaju nužde; i
 3. opreme za spašavanje, koja sadrži sredstva za održavanje na životu primjerene predviđenom letu.
- (d) Voda zrakoplova, pri donošenju odluke o potrebi nošenja prsluka za spašavanje iz tačke (a) od strane svih lica u helikopteru, utvrđuje rizike za preživljavanje lica iz helikoptera u slučaju prisilnog slijetanja na vodi.

SPO.IDE.N.197 Prsluci za spašavanje – Kompleksni helikopteri na motorni pogon

- (a) Helikopteri su opremljeni prslukom za spašavanje za sva lica u helikopteru koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedišta ili mjesto lica za čiju su upotrebu predviđeni ako:
1. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let;
 2. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan autorotacijske udaljenosti, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let; ili
 3. polijeću ili slijeću na aerodromu ili operativnom mjestu na kom je uzletna ili prilazna putanja iznad vode.
- (b) Svaki prsluk za spašavanje ili istovjetan poseban uređaj za plutanje opremljen je uređajem električnog osvjetljavanja za namjenu lociranja osoba.

SPO.IDE.N.198 Odijelo za preživljavanje posade - Kompleksni helikopteri na motorni pogon

Svaka osoba koja se nalazi u helikopteru nosi odijelo za preživljavanje:

- (a) pri izvođenju operacija na letovima iznad vode u operacijama na moru na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let i ako:
1. vremenski izvještaj ili prognoze koje vođa zrakoplova ima na raspolaganju pokazuju da će temperatura mora tokom leta biti manja od 10°C, ili
 2. predviđeno vrijeme za spašavanje premašuje predviđeno vrijeme za preživljavanje;
- ili
- (b) tako odluči vođa zrakoplova na osnovu ocjene rizika uzimajući u obzir sljedeće uvjete:
1. letovi iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan autorotacijske udaljenosti ili udaljenosti za sigurno prisilno slijetanje, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let; i
 2. vremenski izvještaj ili prognoze koje vođa zrakoplova ima na raspolaganju pokazuju da će temperatura mora tokom leta biti manja od 10°C.

SPO.IDE.N.199 Čamci za spašavanje, odašiljači za preživljavanje ELT i oprema za preživljavanje za duge letove iznad vode - Kompleksni helikopteri na motorni pogon

Helikopteri namijenjeni:

- (a) letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let; ili
- (b) letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 3 minute letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let i ako tako odluči vođa zrakoplova na osnovu ocjene rizika, opremljeni su:
1. najmanje jednim čamcem za spašavanje s nominalnim kapacitetom koji odgovara najmanje najvećem broju lica u helikopteru, a smješten je tako da omogućava brzu upotrebu u slučaju nužde;
 2. najmanje jednim odašiljačem za preživljavanje ELT (ELT(S)) za svaki zahtijevani čamac za spašavanje; i

3. opremom za spašavanje primjerenom predviđenom letu, uključujući sredstva za održavanje na životu.

SPO.IDE.N.200 Oprema za preživljavanje

Helikopteri namijenjeni letovima iznad područja na kojim bi potraga i spašavanje bili posebno teški opremljeni su:

- (a) signalnom opremom za davanje signala za pomoć;
- (b) najmanje jednim odašiljačem za preživljavanje ELT (ELT(S)); i
- (c) dodatnom opremom za preživljavanje za rutu kojom će se letjeti, uzimajući u obzir broj lica u helikopteru.

SPO.IDE.N.201 Dodatni zahtjevi za helikoptere koji izvoze operacije na moru u nepovoljnom morskome području - Kompleksni helikopteri na motorni pogon

Helikopteri namijenjeni operacijama na moru u nepovoljnom morskome području na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:

- (a) Ako vremenski izvještaj ili prognoze, koje vođa zrakoplova ima na raspolaganju, pokazuju da će temperatura mora tokom leta biti manja od 10°C, predviđeno vrijeme za spašavanje premašuje predviđeno vrijeme za preživljavanje ili ako se planira da se let izvođa noću, sva članovi posade i specijalista zadatka u helikopteru nose odijelo za preživljavanje.
- (b) Svi čamci za spašavanje, koji se prevoze u skladu sa SPO.IDE.N.199, ugrađeni su tako da su upotrebljivi u uvjetima na moru u kojim su svojstva helikoptera pri prisilnom slijetanju na vodi, njegova svojstva plutanja i svojstva povezana s njegovim uravnoteživanjem ocijenjena radi ispunjavanja zahtjeva za prisilno slijetanje na vodi namijenjenih certifikovanju.
- (c) Helikopter je opremljen sistemom za osvjetljavanje u slučaju nužde nezavisnim izvorom električne energije za opšte osvjetljenje kabine radi olakšavanja evakuacije helikoptera.
- (d) Svi izlazi za nuždu, uključujući izlaze za nuždu za posadu, i njihova sredstva za otvaranje, vidno su označeni za vođenje lica u helikopteru koja izlaze upotrebljavaju pri dnevnoj svjetlosti ili u tami. Takve oznake osmišljene su tako da ostanu vidljive ako se helikopter prevrne i kabina potopi.
- (e) Sva vrata koja nije moguće izbaciti, označena kao izlazi za nuždu, pri prisilnom slijetanju na vodi, opremljena su sredstvima za njihovo pričvršćivanje u otvorenom položaju da ne ometaju lica koja napuštaju helikopter u svim uvjetima na moru sve do najzahtjevnijih koje je potrebno ocijeniti za prisilno slijetanje i plutanje.
- (f) Sva vrata, prozori i drugi otvori u putničkom odjeljku predviđeni za bijeg pod vodom opremljeni su tako da se mogu upotrijebiti u nuždi.
- (g) Prsluci za spašavanje nose se cijelo vrijeme osim ako specijalista zadatka ili član posade na sebi ima integrirano odijelo za preživljavanje koje ispunjava zahtjeve za odijelo za preživljavanje i prsluk za spašavanje.

SPO.IDE.N.202 Helikopteri certifikovani za operacije na vodi — razna oprema

Helikopteri certifikovani za operacije na vode opremljeni su:

- (a) sidrom ili drugom opremom koja je nužna za omogućivanje vezanja, sidrenja ili manevrisanja helikopterom na vodi, primjerenim veličini i težini helikoptera, te karakteristikama u vezi s njegovim upravljanjem; i
- (b) opremom za davanje zvučnih signala kako je propisano međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, po potrebi.

SPO.IDE.N.203 Svi helikopteri na letovima iznad vode — prisilno slijetanje na vodi

Kompleksni helikopteri na motorni pogon, koji su namijenjeni operacijama iznad vode u nepovoljnom području na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini i nekompleksni helikopteri na motorni pogon koji lete iznad vode u nepovoljnom okruženju u udaljenosti od kopna većoj od 50 NM, su:

- (a) dizajnirani za slijetanje na vodi u skladu sa odgovarajućom oznakom o sposobnosti za let;
- (b) certificirani za prisilno slijetanje na vodi u skladu sa odgovarajućom oznakom o sposobnosti za let; ili
- (c) opremljeni nužnom opremom za plutanje na vodi.

SPO.IDE.N.205 Pojedinačna zaštitna oprema

Svaka osoba koja se nalazi u avionu mora nositi pojedinačnu zaštitnu opremu koja je odgovarajuća za tip operacija koje se preduzimaju.

SPO.IDE.N.210 Slušalice

Kada god se zahtijeva radio-komunikacijski i/ili radio-navigacijski sistem, helikopteri moraju biti opremljeni slušalicama s ugrađenim mikrofonom ili sličnim uređajem i tipkom za aktiviranje predajnika na komandama leta, za svakog zahtijevanog pilota i/ili člana posade i/ili specijalistu zadatke da na njihovim dodijeljenim radnim mjestima.

SPO.IDE.N.215 Oprema za radio-komunikaciju

- (a) Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a ili noću, ili ako je to u skladu sa primjenjivim zahtjevima za zračni prostor, opremljeni su opremom za radio-komunikaciju kojom se u uobičajenim uvjetima radio-prijenosa mora moći:
 - 1. izvoditi dvosmjerna komunikacija za potrebe kontrole aerodroma;
 - 2. primati meteorološki podaci;
 - 3. izvoditi dvosmjerna komunikacija bilo kada tokom leta s aeronautičkim stanicama na frekvencijama koje propisuje nadležni organ; i
 - 4. omogućiti komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.
- (b) Ako se zahtijeva više od jednog kompleta opreme za komunikaciju, svaka je nezavisna od druge opreme do mjere da kvar jedne opreme neće dovesti do kvara na drugoj opremi.
- (c) Ako se zahtijeva radio-komunikacijski sistem, helikopteri su opremljeni sistemom interfona za letačku posadu u skladu sa zahtjevima iz SPO.IDE.N.135 i dugmetom za prijenos za upravljačem svakog zahtijevanog pilota i člana letačke posade na dodijeljenom mu mjestu.

SPO.IDE.N.220 Navigacijska oprema

- (a) Helikopteri su opremljeni navigacijskom opremom kojom će se omogućiti nastavak leta u skladu s:
 - 1. planom leta (ATS); po potrebi; i
 - 2. primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Helikopteri imaju dovoljnu navigacijsku opremu kojom se osigurava da, u slučaju kvara jednog predmeta opreme u bilo kojoj fazi leta, preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju u skladu sa tačkom (a) ili sigurno izvođenje odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.
- (c) Helikopteri namijenjeni letovima prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC), opremljeni su navigacijskom opremom kojom se može obaviti vođenje do tačke s koje se može izvesti vizuelno slijetanje. Tom opremom mora se moći obaviti takvo vođenje za svaki aerodrom na kom se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim

meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.

- (d) Za PBN operacije zrakoplov mora ispuniti certifikacione zahtjeve plovidbenosti za odgovarajuće navigacijske specifikacije.

SPO.IDE.N.225 Transponder

Helikopteri su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) za obavješćavanje o visini i drugim transponderom SSR s karakteristikama koje se zahtijevaju za rutu kojom se leti.

ODJELJAK 3.

Jedrilice

SPO.IDE.S.100 Instrumenti i oprema – uopšteno

- (a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim pododjelijkom, moraju biti odobreni u skladu sa primjenjivim zahtjevima plovidbenosti ako se:
 - 1. upotrebljavaju od strane letačke posade za upravljanje putanjom leta;
 - 2. upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz SPO.IDE.S.145;
 - 3. upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz SPO.IDE.S.150; ili
 - 4. ugrađaju u jedrilicu.
- (b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim poddijelom, nije potrebno odobriti kao opremu:
 - 1. ručna prijenosna svjetiljka;
 - 2. tačni mjerač vremena; i
 - 3. oprema za preživljavanje i signalizaciju.
- (c) Instrumenti i oprema, koji se ne zahtijevaju ovim poddijelom, te sva druga oprema koja se ne zahtijeva drugim primjenjivim prilogima, ali se nosi na zrakoplovu, mora biti usklađena sa sljedećim zahtjevima:
 - 1. informacije koje se dostavljaju tim instrumentima, opremom ili dodatnom opremom, letačka posada ne upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10); i
 - 2. instrumenti i oprema ne utiču na plovidbenost zrakoplova, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.
- (d) Instrumenti i oprema spremni su za upotrebu ili su dostupni s mjesta na kom sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.
- (e) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu upotrebu.

SPO.IDE.S.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako bilo koji instrumenti, elementi opreme ili funkcije jedrilice, koji se zahtijevaju za predviđeni let, nisu ispravni ili nedostaju, osim ako:

- a) se jedrilicom upravlja u skladu sa listom minimalne opreme, ako je uspostavljena;
- b) je jedrilica predmet odobravanja dozvole za letenje izdat u skladu sa primjenjivim zahtjevima plovidbenosti

SPO.IDE.S.115 Operacije prema pravilima VFR-a – instrumenti za letenje i navigaciju

- (a) Jedrilice kojim se upravlja prema pravilima VFR-a tokom dana opremljeni su uređajem za mjerenje i prikazivanje:
 - 1. magnetnog smjera, u slučaju jedrilica s pomoćnim motorom;
 - 2. vremena u satima, minutama i sekundama;
 - 3. visine pritiska, i
 - 4. naznačene brzine.

- (b) Jedrilice, kojim se upravlja u uvjetima kada jedrilicu nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz tačke (a) opremljeni su i uređajem za mjerenje i prikazivanje:
1. vertikalne brzine;
 2. položaja ili skretanja i klizanja; i
 3. magnetnog smjera.

SPO.IDE.S.120 Letovi u oblacima – instrumenti za letenje i navigaciju

Jedrilice namijenjene letovima u oblacima opremljeni su uređajem za mjerenje i prikazivanje:

- (a) magnetnog smjera;
- (b) vremena u satima, minutama i sekundama;
- (c) visine pritiska;
- (d) naznačene brzine;
- (e) vertikalne brzine; i
- (f) položaja ili skretanja i klizanja.

SPO.IDE.S.125 Sjedišta i sistem vezivanja

- (a) Jedrilice su opremljene:
 1. sjedištem za svaku ukrcanu osobu; i
 2. sigurnosnim pojasom sa sistemom vezivanja gornjeg dijela trupa za svako sjedište u skladu sa priručnikom o letenju zrakoplova (AFM).
- (b) Sigurnosni pojas sa sistemom za zadržavanje gornjeg dijela trupa koji ima jednu tačku za otkopčavanje.

SPO.IDE.S.130 Dodatni kisik

Jedrilice, namijenjene letovima na visinama pritiska iznad 10 000 ft, opremljene su uređajem za pohranjivanje i raspodjelu kisika i nose dovoljno kisika za disanje za snabdijevanje:

- (a) članova posade za svaki period duži od 30 minuta ako će visina pritiska biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i
- (b) svih članova posade i putnika za svaki period u kom će visina pritiska biti iznad 13 000 ft.

SPO.IDE.S.135 Let iznad vode

Vođa zrakoplova jedrilice, namijenjene letovima iznad vode, utvrđuje rizike za preživljavanje lica iz jedrilice u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovu čega odlučuje o nošenju:

- (a) prsluka za spašavanje ili istovjetnog posebnog uređaja za plutanje za sva lica u jedrilici koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedišta lica za čiju su upotrebu predviđeni;
- (b) odašiljača signala s mjesta nesreće (ELT) ili ličnog lokacijskog uređaja (PLB) koji na sebi ima član posade ili putnik i koji mora moći odašiljati signale istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz; i
- (c) opreme za davanje signala za pomoć pri izvođenju leta:
 1. iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan udaljenosti za jedrenje; ili
 2. gdje je uzletna ili prilazna putanja smještena iznad vode, tako da bi se u slučaju nesreće moralo prisilno sletjeti na vodu.

SPO.IDE.S.140 Oprema za preživljavanje

Jedrilice namijenjene letovima iznad područja na kojim bi potraga i spašavanje bili posebno teški, opremljeni su signalnim uređajima i opremom za spašavanje primjerenom području koje je potrebno preletjeti.

SPO.IDE.S.145 Oprema za radio-komunikaciju

- (a) Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kom lete, jedrilice su opremljene opremom za radio-komunikaciju, pomoću koje se mora moći izvoditi dvosmjerna komunikacija s aeronautičkim stanicama ili na frekvencijama koje su u skladu sa zahtjevima za zračni prostor.

- (b) Opremom za radio-komunikaciju, ako se zahtijeva tačkom (a), omogućava se komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.

SPO.IDE.S.150 Navigacijska oprema

Jedrilice su opremljene svom navigacijskom opremom potrebnom za rad u skladu s:

- (a) planom leta (ATS), ako je primjenjivo; i
- (b) primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.

SPO.IDE.S.155 Transponder

Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kom lete, jedrilice su opremljene transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa svim zahtijevanim mogućnostima.

ODJELJAK 4.

Baloni

SPO.IDE.B.100 Instrumenti i oprema – uopšteno

- (a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim pododjeljkom odobravaju moraju biti odobreni u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:
 1. ih upotrebljava letačka posada za utvrđivanje putanje leta;
 2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz SPO.IDE.B.145
 3. su ugrađeni u balon.
- (b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim poddjelom, nije potrebno odobriti kao opremu:
 1. ručna prijenosna svjetiljka;
 2. tačni mjerač vremena;
 3. pribor za prvu pomoć;
 4. oprema za preživljavanje i signalizaciju;
- (c) Instrumenti i oprema koji se ne zahtijevaju ovim poddjelom, te sva druga oprema koja se ne zahtijeva drugim primjenjivim priložima, ali se nosi u toku leta, u skladu su sa sljedećim zahtjevima:
 1. informacije koje se pružaju pomoću tih instrumenta, opremom ili dodatnom opremom, letačka posada ne upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I, Dodatak 1 Pravilnika o zajedničkim pravilima u civilnom zrakoplovstvu i nadležnostima Evropske agencije za sigurnost zrakoplovstva ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10); i
 2. instrumenti i oprema ne utiču na plovidbenost balona, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.
- (d) Instrumenti i oprema spremni su za upotrebu ili su dostupni s mjesta na kom sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.
- (e) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu upotrebu.

SPO.IDE.B.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako bilo koji instrumenti, elementi opreme ili funkcije balona koji se zahtijevaju za predviđeni let nisu ispravni, osim ako se:

- a) balonom upravlja u skladu sa MEL-om, ako je uspostavljen,
- b) balonom predmet odobravanje dozvole za letenje izdat u skladu sa primjenjivim zahtjevima plovidbenosti.

SPO.IDE.B.110 Operativna svjetla

Baloni koji lete noću opremljeni su:

- (a) svjetlima za izbjegavanje sudara;
- (b) sredstvima za primjereno osvjjetljenje svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad balona; i
- (c) ručnom prijenosnom svjetiljkom.

SPO.IDE.B.115 Operacije prema pravilima VFR-a – instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Baloni kojim se upravlja po pravilima VFR-a moraju biti opremljeni:

- (a) uređajem za prikazivanje smjera zanosa; i
- (b) spravama za mjerenje i prikazivanje:
 - 1. vremena u satima, minutama i sekundama;
 - 2. vertikalne brzine ako se zahtijeva u skladu sa priručnikom o letenju zrakoplova (AFM);
 - 3. visine pritiska ako se zahtijeva u skladu sa priručnikom o letenju zrakoplova, zahtjevima za zračni prostor ili ako se visina treba nadzirati radi upotrebe kisika.

SPO.IDE.B.120 Pribor za prvu pomoć

- (a) Baloni moraju biti opremljeni priborom za prvu pomoć.
- (b) Pribor za prvu pomoć:
 - 1. lako je dostupan za upotrebu; i
 - 2. dopunjuje se.

SPO.IDE.B.121 Dodatni kisik

Baloni namijenjeni letovima na visinama pritiska iznad 10 000 ft opremljeni su uređajem za pohranjivanje i raspodjelu kisika i nose dovoljno kisika za disanje za snabdijevanje:

- (a) članova posade za svaki period duži od 30 minuta ako će visina pritiska biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i
- (b) svih članova posade i putnika za svaki period u kom će visina pritiska biti iznad 13 000 ft.

SPO.IDE.B.125 Ručni aparati za gašenje požara

Baloni napunjeni toplim zrakom su opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara ako se to zahtijeva primjenjivim certifikacionim zahtjevima.

SPO.IDE.B.130 Let iznad vode

Vođa zrakoplova - balona namijenjenog letovima iznad vode utvrđuje rizike za preživljavanje lica iz balona u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovu čega odlučuje o nošenju:

- (a) prsluka za spašavanje za svaku osobu, koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa mjesta lica za čiju su upotrebu predviđeni;
- (b) odašiljača signala s mjesta nesreće (ELT) ili ličnog lokacijskog uređaja (PLB) koji na sebi ima član posade ili putnik i koji mora moći odašiljati signale istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz; i
- (c) opreme za davanje signala za pomoć.

SPO.IDE.B.135 Oprema za preživljavanje

Baloni namijenjeni letovima iznad područja na kojim bi potraga i spašavanje bili posebno teški, opremljeni su signalnim uređajima i opremom za spašavanje primjerenom području koje je potrebno preletjeti.

SPO.IDE.B.140 Razna oprema

Baloni su opremljeni zaštitnim rukavicama za sve članove posade.

- (a) Baloni uzgonjeni vrućim zrakom i miješani baloni opremljeni su:
 - 1. alternativnim izvorom paljenja;
 - 2. uređajem za mjerenje i prikazivanje količine goriva;
 - 3. vatrogasnim pokrivačem ili vatrootpornim zaklopcem; i
 - 4. užetom za bacanje najmanje dužine od 25 m.
- (b) Baloni uzgonjeni gasom opremljeni su:
 - 1. nožem; i
 - 2. užetom za bacanje najmanje dužine od 20 m izrađenog od prirodnih vlakana ili elektrostatički provodljivog materijala.

SPO.IDE.B.145 Oprema za radio-komunikaciju

- (a) Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kom lete, baloni su opremljeni opremom za radio-komunikaciju, pomoću koje se mora moći izvoditi dvosmjerna komunikacija s aeronautičkim stanicama ili na frekvencijama koje su u skladu sa zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Opremom za radio-komunikaciju, ako se zahtijeva tačkom (a), omogućava se komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.

SPO.IDE.B.150 Transponder

Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kom lete, baloni su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa svim zahtjevanim mogućnostima.

PODDIO E

POSEBNI ZAHTEJEVI

ODJELJAK 1.

Operacije s podvješanim teretom na remenu s helikoptera (HESLO)

SPO.SPEC.HESLO.100 – Standardne operativne procedure

Standardne operativne procedure za HESLO utvrđuju:

- a) opremu koja treba da se nalazi u zrakoplovu, uključujući operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL, ako je primjenjivo;
- b) sastav posade i zahtjevi iskustva članova posade i specijalista zadataka;
- c) relevantno osposobljavanje za članove posade i specijaliste zadataka za izvršavanje zadataka i kvalifikacije i imenovanje osoba koje obezbjeđuju takvo osposobljavanje za članove posade i specijaliste zadatka;
- d) odgovornosti i dužnosti članova posade i specijaliste zadatka;
- e) potrebni kriteriji performansi koji trebaju biti ispunjeni za sprovođenje HESLO operacija.
- f) normalne, abnormalne i postupke u slučaju hitnosti.

SPO.SPEC.HESLO.105 – Posebna HESLO oprema

Helikopter je opremljen najmanje sa:

- a) jednim sigurnosnim ogledalom za teret ili alternativno sredstvo sa kojim može vidjeti kuku/teret, i
- b) jednim mjeracem tereta, osim ako postoji druga metoda utvrđivanje težine tereta.

SPO.SPEC.HESLO.105 – Prijevoz opasnih materija

Operator koji prevozi opasne materije prema ili od nenaseljenih mjesta ili udaljenih lokacija, mora podnijeti zahtjev nadležnom tijelu za izuzeće od odredbi Teničkih instrukcija ako nema namjeru da bude usklađen sa zahtjevima iz Tehničke instrukcije.

ODJELJAK 2

OPERACIJE SA LJUDSKIM PODVJEŠENIM TERETOM (NES)

SPO.SPEC.HES.100 Standardni operativni postupci

Standardni operativni postupci za HES određuju:

- a) opremu koja treba da se nalazi u helikopteru, uključujući operativna ograničenja i odgovarajuće unose u u MEL, ako je primjenjivo;
- b) sastav posade i zahtjevi iskustva članova posade i specijalista zadataka;
- c) relevantno osposobljavanje za članove posade i specijaliste zadataka za izvršavanje zadataka i kvalifikacije i imenovanje osoba koje obezbjeđuju takvo osposobljavanje za članove posade i specijaliste zadatka;
- d) odgovornosti i dužnosti članova posade i specijaliste zadatka;

- e) potrebni kriteriji performansi koji trebaju biti ispunjeni za sprovođenje HES operacija;
- f) normalne, abnormalne i postupke u slučaju hitnosti.

SPO.SPEC.HES.100 Standardni operativni postupci

- a) Helikopter je opremljen sa:
 - 1) opremom za operacije sa vitlom ili kukom za teret;
 - 2) jednim sigurnosnim ogledalom za teret ili alternativno sredstvo sa kojim može vidjeti kuku/teret;
 - 3) jednim mjeračem tereta, osim ako postoji druga metoda utvrđivanje težine tereta.
- b) Ugradnja sve opreme za vitlo i kuke za teret i bilo koja naknadna izmjena mora biti u skladu odgovarajućim odobrenjem plovidbenosti za predviđene operacije.

ODJELJAK 3

PADOBRANSKE OPERACIJE (RAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standardni operativni postupci

Standardni operativni postupci za PAR utvrđuju:

- a) opremu koja treba da se nosi, uključujući operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL, ako je primjenjivo;
- b) sastav posade i zahtjevi iskustva članova posade i specijalista zadataka;
- c) relevantno osposobljavanje za članove posade i specijaliste zadataka za izvršavanje zadataka i kvalifikacije i imenovanje osoba koje obezbjeđuju takvo osposobljavanje za članove posade i specijaliste zadatka;
- d) odgovornosti i dužnosti članova posade i specijaliste zadatka;
- e) potrebni kriteriji performansi koji trebaju biti ispunjeni za sprovođenje padobranskih operacija;
- f) normalne, abnormalne i postupke u slučaju hitnosti.

SPO.SPEC.PAR.105 Prijevoz članova posade i specijalista zadatka

Zahtjev za odgovornost specijaliste zadatka je utvrđen u SPO.GEN.106(c) koji se ne primjenjuje na specijaliste zadatka koji izvode padobranske skokove.

SPO.SPEC.PAR.110 Sjedišta

Bez obzira na SPO.IDE.A.160(a) i SPO.IDE.H.160(a)(1), pod zrakoplova može biti korišten kao sjedište uz uvjet da se osigura način da se specijalista zadatka pridrži ili priveže.

SPO.SPEC.PAR.115 Dodatni kisik

Bez obzira na SPO.PO.190(a), zahtjevi za upotrebu dodatnog kisika neće se primjenjivati na članove posade, osim pilota i specijaliste zadatka koji obavljaju osnovnu dužnost na specijaliziranom zadatku, kada god je visina kabine:

- a) iznad 13 000 ft, za vremenski period koji nije duži od 6 min;
- b) iznad 15 000 ft, za vremenski period koji nije duži od 3 min.

SPO.SPEC.PAR.120 Let iznad vode

Kada se prevozi više od 6 osoba, vođa zrakoplova balona, koji vrši operacije iznad vode, utvrđuje rizik za preživljavanje

osoba u balonu u slučaju prinudnog slijetanja na vodu, na osnovu kojeg utvrđuje nošenje ELT koji može istovremeno emitirati signale na 121.5MHz i 406 MHz.

SPO.SPEC.PAR.125 Otpuštanje opasnih materija

Bez obzira na SPO.GEN.155, padobransci mogu iskočiti iz zrakoplova u svrhu padobranske zrakoplovne priredbe iznad naseljenih mjesta, gradova ili naselja ili iznad skupa ljudi na otvorenom prostoru uz nošenje dimnih uređaja, pod uvjetom da su takvi uređaji proizvedeni za takvu namjenu.

ODJELJAK 4.

AKROBATSKI LETOVI (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Standardni operativni postupci

Standardni operativni postupci za ABF utvrđuju:

- a) opremu koja treba da se nosi, uključujući operativna ograničenja iste i odgovarajuće unose u MEL, ako je primjenjivo;
- b) sastav posade i zahtjevi iskustva članova posade i specijalista zadataka;
- c) relevantno osposobljavanje za članove posade i specijaliste zadataka za izvršavanje zadataka i kvalifikacije i imenovanje osoba koje obezbjeđuju takvo osposobljavanje za članove posade i specijaliste zadatka;
- d) odgovornosti i dužnosti članova posade i specijaliste zadatka;
- e) kriteriji performansi koji trebaju biti ispunjeni za sprovođenje akrobatskog letenja.
- f) normalne, abnormalne i postupke u slučaju hitnosti.

SPO.SPEC.ABF.105 Dokumenti, priručnici i informacije koje je potrebno nositi

Sljedeća dokumentacija navedena u SPO.GEN.140(a) ne mora se nositi tokom izvođenja akrobatskih letova:

- a) detalji popunjenog ATS plana leta, ako je primjenjivo;
- b) važeće i primjenjive aeronautičke karte za rutu/područje predviđenog leta i za sve rute na koje je razumno očekivati da let bude preusmjeren;
- c) informacije o postupcima i vizuelnim signalima koje će biti korištene od zrakoplova koji presreću i koji će biti presretani; i
- d) informacije koje se odnose na službe potrage i spašavanja za oblast planiranog leta.

SPO.SPEC.ABF.115 Oprema

Na akrobatske letove ne moraju se primjenjivati se sljedeći zahtjevi za opremu:

- a) pribor za prvu pomoć, utvrđen u SPO.IDE.A.165 i SPO.IDE.H.165;
- b) ručni protivpožarni aparat, utvrđen u SPO.IDE.A.180 i SPO.IDE.H.180;
- c) odašiljač signala lokacije sa mjesta nesreće ili lični uređaj za lociranje pozicije, utvrđen SPO.IDE.A.190 i SPO.IDE.H.190.