

SPROVEDBENA REGULATIVA KOMISIJE (EU) 2024/1111

od 10. aprila 2024. godine

o izmjeni Regulative (EU) br. 1178/2011, Sprovedbene regulative (EU) br. 923/2012, Regulative (EU) br. 965/2012 i Sprovedbene regulative (EU) 2017/373 u pogledu utvrđivanja zahtjeva za operacije vazduhoplova sa posadom sposobnih za vertikalno polijetanje i slijetanje

Član 1

Izmjene Regulative (EU) br. 1178/2011

Regulativa (EU) br. 1178/2011 mijenja se kako slijedi:

(1) u članu 2 umeću se sljedeće tačke:

„(8a) „rotokopter” je vazduhoplov na motorni pogon, teži od vazduha, koji se prvenstveno održava u letu pomoću uzgona koji stvaraju najviše dva rotora;

(8b) „vazduhoplov sposoban za vertikalno polijetanje i slijetanje (VTOL) (VCA)” je vazduhoplov na motorni pogon, teži od vazduha, koji nije avion ili rotokopter i koji ima sposobnost da izvrši vertikalno polijetanje i slijetanje pomoću jedinica za uzgon i potisak tokom polijetanja i slijetanja.”;

(2) umeće se sljedeći član:

„Član 4f

Ovlašćenja za tip za VCA

1. Podnosioci zahtjeva koji imaju dozvolu komercijalnog pilota za avione (CPL(A)) ili helikoptere (CPL(H)) u skladu sa Prilogom I (Dio-FCL) imaju pravo da im se izda ovlaštenje za tip za VCA i da koriste prava takvog ovlaštenja za tip ukoliko su usklađeni sa svim od sljedećeg:
 - (a) preduslovima navedenim u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Prilogom I (Dio-21) Regulative (EU) br. 748/2012;
 - (b) Odsjekom 1 Poddijela H Priloga I (Dio-FCL) i odredbama ovog člana.
2. Ispit iz teorijskog znanja sprovodi se u pisanoj formi, pri čemu broj pitanja sa višestrukim odgovorima zavisi od složenosti vazduhoplova.
3. Obuka za ovlaštenje za tip, praktični ispiti i provjere stručnosti za vazduhoplov iz stava 1:
 - (a) su usklađeni sa sljedećim zahtjevima iz Dodatka 9 Priloga I (Dio-FCL):
 - (i) Odsjekom A;
 - (ii) Odsjecima B, C ili D, kako je određeno i ako nije drugačije navedeno u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Prilogom I (Dio-21) Regulative (EU) br. 748/2012; i
 - (b) pod uslovima i u mjeri navedenoj u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Prilogom I (Dio-21) Regulative (EU) br. 748/2012, uključuju dodatnu obuku i ispitivanje kako bi se podnosiocima zahtjeva omogućilo sticanje kompetencija za obavljanje operacija odgovarajućim VCA-om.
4. Odstupajući od gore navedenih stavova, podnosiocima zahtjeva koji imaju CPL(A) ili CPL(H) i koji su učestvovali u probnim letovima za određeni tip VCA-a izdaje se ovlaštenje za tip za taj vazduhoplov pod uslovom da su usklađeni sa svim sljedećim:
 - (a) da su usklađeni sa uslovima za let kao pilot za probni let na odgovarajućem tipu VCA-a, kako je utvrđeno u skladu sa Prilogom I (Dio-21) Regulative (EU) br. 748/2012;
 - (b) imaju 50 sati ukupnog naleta ili 10 sati naleta kao vođa vazduhoplova na probnim letovima na odgovarajućem tipu VCA-a;
 - (c) da su usklađeni sa preduslovima iz stava 1(a).
5. Period važenja ovlaštenja za tip izdatih u skladu sa ovim članom je godinu dana. Imaoci moraju:
 - (a) za produženje ovlaštenja za tip:
 - (i) da obave najmanje 2 sata naleta u svojstvu pilota na odgovarajućem tipu VCA-a u periodu važenja ovlaštenja;

- (ii) da polože provjeru stručnosti u skladu sa stavom 3, čije trajanje može da se uračuna u nalet iz tačke (a)(i), u roku od tri mjeseca koji neposredno prethode datumu isteka ovlašćenja i u odgovarajućem tipu VCA-a ili FSTD-u koji predstavlja taj vazduhoplov. Ako podnosioci zahtjeva odluče da polože provjeru stručnosti prije tog perioda od tri mjeseca, novi period važenja počinje od datuma provjere stručnosti;
- (b) u cilju obnove ovlašćenja za tip, da ispune zahtjeve iz tačke FCL.740(b) Priloga I (Dio-FCL).
- 6. Imaoci dozvole i ovlašćenja za tip iz stava 1 imaju pravo da vrše operacije odgovarajućim VCA-om u skladu sa pravilima instrumentalnog letjenja pod uslovom da su usklađeni sa svim sljedećim:
 - (a) imaju IR(A) ili IR(H), zavisno od toga šta je primjenljivo;
 - (b) završili su na odgovarajućem tipu VCA-a, zavisno od toga šta je primjenljivo, praktični ispit ili provjeru stručnosti u skladu sa stavom 3, uključujući sadržaj relevantan za instrumentalni let.
- 7. Nezavisno od tačke FCL.900(b) Priloga I (Dio-FCL), podnosiocima zahtjeva koji imaju sertifikat instruktora u skladu sa Prilogom I (Dio-FCL) sa pravima za pružanje obuke za ovlašćenja za tip aviona ili helikoptera izdaju se prava za pružanje obuke za ovlašćenje za tip iz stava 1, pod uslovom:
 - (a) da imaju ovlašćenje za tip u skladu sa stavom 1 za odgovarajući tip VCA;
 - (b) da su, osim ako je drugačije navedeno u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Prilogom I (Dio-21) Regulative (EU) br. 748/2012, u periodu od 12 mjeseci prije podnošenja zahtjeva obavili najmanje 30 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja, u svojstvu vođe vazduhoplova u odgovarajućem tipu VCA-a, od čega 15 rutnih sektora može da bude obavljeno na FSTD-u za taj tip VCA;
 - (c) da su u ATO-u završili teorijsku i praktičnu obuku za proširenje prava instruktora na taj tip VCA, uključujući obavezne elemente obuke kako je navedeno u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Prilogom I (Dio-21) Regulative (EU) br. 748/2012;
 - (d) da su položili odgovarajuće djelove procjene kompetencija u skladu sa tačkom FCL.935 Priloga I (Dio-FCL).

Odstupajući od stavova (b), (c) i (d), podnosiocima zahtjeva koji imaju sertifikat TRI(A) ili sertifikat TRI(H) i kojima je izdato ovlašćenje za tip za VCA u skladu sa stavom 4 prava TRI proširuju se na taj tip VCA-a.

- 8. Imaocima prava instruktora iz stava 7 ta prava se produžavaju ili obnavljaju, zavisno šta je primjenljivo, ako ispunjavaju odgovarajuće zahtjeve za produženje ili obnovu iz Poddijela J Priloga I (Dio-FCL) koji se primjenjuju na njihov sertifikat instruktora i obave jedno od sljedećeg:
 - (a) završe u ATO-u obuku osvježanja znanja instruktora sa fokusom na prava u skladu sa stavom 7;
 - (b) polože odgovarajuće djeloveprocjene stručnosti u skladu sa tačkom FCL.935 Priloga I (Dio-FCL) na odgovarajućem tipu VCA-a iz stava 1 ili na FSTD-u za taj tip.
 - 9. Nezavisno od tačke FCL.1000(b) Priloga I (Dio-FCL), podnosiocima zahtjeva koji imaju sertifikat ispitivača u skladu sa Prilogom I (Dio-FCL) sa pravima za obavljanje dužnosti ispitivača za ovlašćenja za tip aviona ili helikoptera izdaju se prava za obavljanje praktičnog ispita i provjera stručnosti za tip VCA naveden u stavu 1 pod uslovom da imaju prava instruktora u skladu sa stavom 7 za odgovarajući tip VCA i da su usklađeni sa svim sljedećim zahtjevima na odgovarajućem tipu VCA ili FSTD-u za taj tip:
 - (a) završili su standardizaciju ispitivača u skladu sa tačkom FCL.1015 Priloga I (Dio-FCL), uključujući obavljanje najmanje jednog ispita praktične obuke ili provjere stručnosti;
 - (b) položili su odgovarajuće djelove procjene kompetencija u skladu sa tačkom FCL.1020 Priloga I (Dio-FCL).
 - 10. Imaocima prava ispitivača iz stava 9 ta prava se produžavaju ili obnavljaju, zavisno šta je primjenljivo ako ispunjavaju zahtjeve iz odgovarajućih djelova tačke FCL.1025 Priloga I (Dio-FCL) i obave jedno od sljedećeg:
 - (a) Završe seminar osvježanja znanja ispitivača u skladu sa tačkom FCL.1025(b)(2) Priloga I (Dio-FCL) sa fokusom na prava u skladu sa stavom 9;
 - (b) Polože odgovarajuće djelove procjene kompetencija u skladu sa tačkom FCL.1020 Priloga I (Dio-FCL) na odgovarajućem tipu VCA-a ili na FSTD-u za taj tip.”;
- (3) Prilog I (Dio-FCL) mijenja se u skladu sa Prilogom I ove Regulative.

Član 2

Izmjene Sprovedbene regulative (EU) br. 923/2012

Sprovedbena regulativa (EU) br. 923/2012 mijenja se kako slijedi:

(1) član 2 mijenja se kako slijedi:

(a) tačka 85 zamjenjuje se sljedećim:

„(85)„rotokopter” je vazduhoplov na motorni pogon teži od vazduha koji za letjenje prvenstveno zavisi od uzgona koji stvaraju najviše dva rotora;”;

(b) umeću se sljedeće tačke:

„(85a)„helikopter” je vrsta rotokoptera koji se održava u letu uglavnom zbog reakcije vazduha na najviše dva rotora sa motornim pogonom postavljenim na pretežno vertikalnim osama;

(85b)„vazduhoplov sposoban za vertikalno polijetanje i slijetanje ili VTOL vazduhoplov (VCA)” je motorni vazduhoplov teži od vazduha koji nije avion ili rotokopter i koji ima sposobnost vertikalnog polijetanja i slijetanja pomoću jedinica za uzgon i potisak tokom polijetanja i slijetanja.”;

(c) umeće se sljedeća tačka:

„(94a)„minimalna količina goriva” je pojam kojim se opisuje situacija kad je stanje zalihe goriva/energije vazduhoplova takvo da se taj let upućuje na slijetanje na određeni aerodrom bez mogućnosti prihvatanja bilo kakvog dodatnog odgađanja;”;

(2) Prilog se mijenja u skladu sa Prilogom II ove Regulative.

Član 3

Izmjene Regulative (EU) br. 965/2012

Regulativa (EU) br. 965/2012 mijenja se kako slijedi:

(1) U članu 1 dodaje se stav 1a:

„1a. Ovom Regulativom se utvrđuju detaljna pravila za operacije inovativne vazdušne mobilnosti u skladu sa pravilima vizuelnog letjenja danju, kada je površina vidljiva, koje se izvode vazduhoplovima sa jednim pilotom sposobnim za vertikalno polijetanje i slijetanje iz tačaka (b)(i) i (ii) člana 2(1) Regulative (EU) 2018/1139.”;

(2) član 2 mijenja se kako slijedi:

(a) tačka (1a) zamjenjuje se sljedećim:

„(1a)„rotokopter” je motorni vazduhoplov teži od vazduha koji za letjenje prvenstveno zavisi od uzgona koji stvaraju najviše dva rotora;”;

(b) umeće se sljedeća tačka:

„(1aa)„helikopter” je vrsta rotokoptera koja se održava u vazduhu uglavnom zbog reakcije vazduha na najviše dva rotora na motorni pogon na uglavnom vertikalnim osama;”;

(c) umeću se sljedeće tačke:

„(12)„operacije inovativne vazdušne mobilnosti (IAM)” je svaka operacija sa vazduhoplovom sposobnim za vertikalno polijetanje i slijetanje (VTOL) u gusto naseljenim područjima i područjima koja nisu gusto naseljena;

(13)„vazduhoplov sposoban za vertikalno polijetanje i slijetanje ili VTOL vazduhoplov (VCA)” je motorni vazduhoplov teži od vazduha koji nije avion ili rotokopter i koji ima sposobnost vertikalnog polijetanja i slijetanja pomoću jedinica za uzgon i potisak tokom polijetanja i slijetanja;

(14)„VEMS let” je let VCA na osnovu odobrenja za VEMS gdje je neophodan hitan i brz prevoz čija je svrha:

(a) da se olakša pružanje hitne medicinske pomoći prevozom:

(i) medicinskog osoblja;

(ii) medicinskih zaliha (oprema, krv, organi, lijekovi);

(iii) bolesnih ili povrijeđenih lica i drugih direktno uključenih lica;

ili

(b) da se obavi bilo koja radnja u situaciji u kojoj postoji lice koje je zbog okoline izloženo predstojećem ili očekivanom riziku po zdravlje pa je potrebno:

- (i) da se spasi to lice ili da mu se dostave zalihe; ili
- (ii) da se prevezu lica, životinje ili oprema do VEMS operativnog mjesta ili sa njega.”;

(3) član 5 mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeći stav:

„1b. Operatori upravljaju VCA-om u kontekstu IAM operacija samo u skladu sa Prilozima III i IX ove Regulative.”;

(b) u stavu 2, dodaje se sljedeća tačka:

„(h) VCA koji se upotrebljavaju za:

- (i) prevoz opasnih materija (DG);
- (ii) VEMS.”;

(c) u stavu 5 dodaje se sljedeća tačka:

„(c) VCA u skladu sa zahtjevima navedenim u Prilogu IX.”;

(d) u stavu 5 dodaje se sljedeći drugi podstav:

„U slučaju tačaka (a), (b) i (c) prvog podstava, organizacije za obuku moraju da budu usklađene sa zahtjevima utvrđenim u Prilogu VII (Dio-ORA) Regulative (EU) br. 1178/2011 umjesto Priloga III (Dio-ORO) ove Regulative. Obuku za VCA pružaju samo odobrene organizacije za obuku.”;

(4) član 8 mijenja se kako slijedi:

(a) stav 1 zamjenjuje se sljedećim:

„1. CAT operacije avionima i helikopterima podliježu zahtjevima iz Poddijela FTL Priloga III.”;

(b) dodaje se sljedeći stav:

„5. IAM operator, po pitanju ograničenja vremena leta mora da bude usklađen je sa zahtjevima navedenim u nacionalnom pravu države članice u kojoj operator ima glavno mjesto poslovanja ili, ako operator nema glavno mjesto poslovanja, mjesta u kojem je operator osnovan ili ima boravište.”;

(5) Prilog I Regulative (EU) br. 965/2012 mijenja se u skladu sa Prilogom III ove Regulative.

(6) Prilog II Regulative (EU) br. 965/2012 mijenja se u skladu sa Prilogom IV ove Regulative.

(7) Prilog III Regulative (EU) br. 965/2012 mijenja se u skladu sa Prilogom V ove Regulative.

(8) Prilog V Regulative (EU) br. 965/2012 mijenja se u skladu sa Prilogom VI ove Regulative.

(9) Prilog IX Regulative (EU) br. 965/2012 mijenja se kako je navedeno u Prilogu VII ove Regulative.

Član 4

Izmjene Sprovedbene regulative (EU) 2017/373

U tački ATS.TR.305 Priloga IV Sprovedbene regulative (EU) 2017/373, umeće se sljedeća tačka (7a) podtački (a):

„(7a)informacija o bespilotnim vazduhoplovima;”.

Član 5

Stupanje na snagu i primjena

Ova Regulativa stupa na snagu dvadesetog dana od dana objavljivanja u Službenom listu Evropske unije.

Primjenjuje se od 1. maja 2025. godine.

Ova Regulativa obavezujuća je u cjelini i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sačinjeno u Briselu 10. aprila 2024. godine.

Za Komisiju
Predsjednica
Ursula VON DER LEJEN

Prilog I Regulative (EU) br. 1178/2011 mijenja se kako slijedi:

(1) tačka FCL.010 mijenja se kako slijedi:

(a) u definiciji „naleta” treći stav, o „vazдушnim brodovima”, zamjenjuje se sljedećim:

„za vazdušne brodove je ukupno vrijeme od trenutka odvajanja vazdušnog broda od veznog mjesta do trenutka kad se vazdušni brod potpuno zaustavi nakon leta i veže za vezno mjesto.”;

(b) u definiciji „naleta” dodaje se četvrti stav, o „VTOL vazduhoplovima”, kako slijedi:

„za vazduhoplove sposobne za VTOL (VCA) je ukupno vrijeme od trenutka stavljanja jedinica za uzgon i potisak u pogon za potrebe polijetanja do trenutka u kojem se vazduhoplov potpuno zaustavi nakon leta i u kojem se jedinice za uzgon i potisak isključe.”;

(c) definicija „helikoptera” zamjenjuje se sljedećim:

„Helikopter” je vrsta rotokoptera koja se održava u vazduhu uglavnom zbog reakcije vazduha na najviše dva rotora na motorni pogon na uglavnom vertikalnim osama.”;

(2) u tački FCL.060, uvodna rečenica tačke (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Avioni, helikopteri, vazduhoplovi pogonjeni uzgonom, vazdušni brodovi i VTOL vazduhoplovi (VCA).

Pilot ne smije da obavlja operacije vazduhoplovom u svrhu komercijalnog vazdušnog prevoza ni da prevozi putnike.”.

Prilog Sprovedbene regulative (EU) br. 923/2012 mijenja se kako slijedi:

(1) u tački SERA.2010, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Pretpoletne akcije

Prije početka leta, vođa vazduhoplova upoznaje se sa svim raspoloživim informacijama odgovarajućim za namjeravanu operaciju. Pretpoletne radnje za letove koji nisu u blizini aerodroma, i za sve letove po IFR-u, uključuju pažljivo proučavanje raspoloživih aktuelnih meteoroloških izvještaja i prognoza, uzimajući u obzir zahtjeve za gorivom/energijom i alternativni smjer akcija ako let nije moguće završiti kako je planirano.”;

(2) u tački SERA.4005, tačka (12) tačke (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(12) trajanje goriva/energije”;

(3) u tački SERA.4015, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Ako su informacije u vezi sa trajanjem goriva/energije ili ukupnim brojem lica u vazduhoplovu koje su predate prije odlaska netačne u trenutku odlaska, to predstavlja značajnu promjenu plana leta i kao takva mora se prijaviti.”;

(4) u tački SERA.8015, tačka (4) tačke (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(4) *Moguće ponovno odobrenje tokom leta.* Ako se prije odlaska predviđa da može, zavisno od autonomije leta u smislu goriva/energije i na osnovu ponovnog odobrenja tokom leta, da se donese odluka za nastavak puta prema promijenjenom aerodromu odredišta, o tome moraju da se obavijeste odgovarajuće jedinice kontrole letjenja tako da se u plan leta umetnu informacije o promijenjenoj ruti (ako je poznata) i promijenjenom odredištu.”;

(5) u tački SERA.8020, tačke (d)(1) i (2) zamjenjuju se sljedećim:

„(d) *Pogoršanje meteoroloških uslova ispod VMC-a.* Kada postane očigledno da let u vizuelnim meteorološkim uslovima neće biti moguće izvesti u skladu sa aktuelnim planom leta, let po VFR-u koji se obavlja kao kontrolisani let mora:

- (1) da zatraži izmijenjeno odobrenje koje će omogućiti vazduhoplovu da nastavi let u vizuelnim meteorološkim uslovima do odredišta ili do alternativnog aerodroma ili operativnog mjesta ili da napusti vazdušni prostor u kojem je potrebno ATC odobrenje; ili
- (2) ako ne može da se dobije odobrenje u skladu sa tačkom (1), da se nastavi let u VMC-u i da se obavijesti odgovarajuća ATC jedinica o preduzetim mjerama kako bi vazduhoplov ili napustio taj vazdušni prostor ili sletio na najbliži odgovarajući aerodrom ili operativno mjesto; ili”;

(6) u tački SERA.9005 umeće se tačka (7a):

„(7a) informacija o bespilotnim vazduhoplovima.”;

(7) u tački SERA.11005, tačka (ab) zamjenjuje se sljedećim:

„(ab) Ako je vazduhoplov predmet nezakonitog ometanja, vođa vazduhoplova mora da pokuša da sleti što je prije moguće na najbliži odgovarajući aerodrom ili operativno mjesto ili na dodijeljeni aerodrom ili operativno mjesto koji je odredio nadležni organ, ako okolnosti u vazduhoplovu ne nalažu drugačije.”;

(8) u tački SERA.11012, tačke (a) i (b) zamjenjuju se sljedećim:

„(a) Kada pilot prijavi stanje minimalne količine goriva/energije, kontrolor što je prije moguće obavještava pilota o svim predviđenim kašnjenjima ili da se nikakva kašnjenja ne očekuju.

(b) Kada zbog nivoa goriva/energije postane nužno proglasiti situaciju nevolje, pilot, u skladu sa tačkom SERA.14095, to navodi radiotelefskim signalom za nevolju (MAYDAY), koji je najbolje da se ponovi tri puta, nakon kojeg slijedi signal vrste nevolje (FUEL)(gorivo).”;

(9) tačka SERA.11015 mijenja se kako slijedi:

(a) u Tabeli S11-1, „Serija 3” zamjenjuje se sljedećim:

„3	DANJU ili NOĆU – Izvlačenje stajnog trapa (ako je ugrađen), uključivanje svjetala za slijetanje i prelijetanje aktivne poletno-sletne staze,	Sletite na ovaj aerodrom.	DANJU ili NOĆU – Izvlačenje stajnog trapa (ako je ugrađen), uključivanje svjetala za slijetanje i praćenje	Razumio, postupam prema instrukciji.”
----	--	---------------------------	--	---------------------------------------

	odnosno ako je presretnuti vazduhoplov helikopter/VTOL vazduhoplov, prelijetanje prostora za slijetanje helikoptera/VTOL vazduhoplova. U slučaju helikoptera/VTOL vazduhoplova, VTOL vazduhoplov/helikopter presretnu izlazi prilaz za slijetanje i počinje da lebdi blizu područja za slijetanje.		vazduhoplova presretnu i ako se nakon prelijetanja aktivna poletno-sletna staza ili prostor za slijetanje helikoptera/VTOL vazduhoplova smatra sigurnom za slijetanje, započeti postupak slijetanja.	
--	--	--	--	--

(b) U Tabeli S11-2, „Serija 4“ zamjenjuje se sljedećim:

„4	DANJU ili NOĆU – Uvlačenje stajnog trapa (ako je ugrađen) i bljeskanje svjetlima za slijetanje prilikom prelijetanja aktivne poletno-sletne staze ili prostora za slijetanje helikoptera/VTOL vazduhoplova na visini većoj od 300 m (1000 stopa), ali ne većoj od 600 m (2000 stopa) (u slučaju helikoptera na visini većoj od 50m (170 stopa), ali ne većoj od 100 m (330 stopa)) iznad nivoa aerodroma i nastavljanje kruženja iznad aktivne poletno-sletne staze ili prostora za slijetanje helikoptera/VTOL vazduhoplova. Ako vazduhoplov ne može da bljeska svjetlima za slijetanje, mora da bljeska bilo kojim drugim svjetlima.	Aerodrom koji ste odredili nije odgovarajući.	DANJU ili NOĆU – Ako se želi da presretnu vazduhoplov slijedi vazduhoplov presretnu do alternativnog aerodroma, vazduhoplov presretnu uvlači stajni trap (ako je ugrađen) i koristi signale iz serije 1 propisane za vazduhoplov presretnu. Ako se odluči da se pusti presretnu vazduhoplov, vazduhoplov presretnu koristi signale iz serije 2 propisane za vazduhoplov presretnu.	Razumio, slijedite me. Razumio, možete nastaviti let.”
----	--	---	---	---

(c) u Dodatku 1, „Signali“, tačka '4 „SIGNALI ZA PARKIRANJE“ mijenja se kako slijedi:

(1) tačka (b) tačke 4.1.1 zamjenjuje se sljedećim:

„(b) za helikoptere/VTOL vazduhoplove, na mjestu gdje lice koje daje signale pilot može najbolje da vidi.”;

(2) u tačkama od 16 do 20 tačke 4.1.2, tekst bilješki od 1 do 3 zamjenjuje se sljedećim:

„⁽¹⁾Namijenjeno za helikoptere/VTOL vazduhoplove koji lebde.

„⁽²⁾Namijenjeno za helikoptere/VTOL vazduhoplove koji lebde.

„⁽³⁾Namijenjeno za helikoptere/VTOL vazduhoplove koji lebde.”;

(d) u Dodatku 5 „Tehničke specifikacije za posmatranja iz vazduhoplova i izvještaje govornim komunikacijama“ odsjek „A. INSTRUKCIJE ZA IZVJEŠTAVANJE“ mijenja se kako slijedi:

u tački 2 „DETALJNE INSTRUKCIJE ZA IZVJEŠTAVANJE“, [Stavka 8] Odsjeka 2 zamjenjuje se sljedećim:

„Stavka 8. –ENDURANCE (autonomija leta). Navesti „ENDURANCE“ i zatim autonomiju leta u satima i minutima (4 cifre).”

Prilog I Regulative (EU) br. 965/2012 mijenja se kako slijedi:

(1) naslov Priloga I zamjenjuje se sljedećim:

„Prilog I – Značenja izraza koji se koriste u prilogima od II do IX”;

(2) tačka 21 zamjenjuje se sljedećim:

„(21) „uzletna čistina” je određena pravougaona površina na zemlji ili vodi pod nadzorom nadležnog organa, odabrana ili pripremljena kao odgovarajuća površina iznad koje vazduhoplov može da izvrši dio svog početnog penjanja do određene visine;”;

(3) tačka 26 zamjenjuje se sljedećim:

„(26) „gorivo/energija za nepredviđene slučajeve” je potrebno gorivo/potrebna energija za uzimanje u obzir nepredviđenih faktora koji bi mogli da utiču na potrošnju goriva/energije do aerodroma odredišta ili vertiporta;”;

(4) tačka 31 zamjenjuje se sljedećim:

„(31) „kritične faze leta” je:

- (a) u slučaju helikoptera taksiranje, lebdjenje, polijetanje, završni prilaz, neuspjeli prilaz, slijetanje i sve druge faze leta koje odredi vođa vazduhoplova ili zapovjednik vazduhoplova;
- (b) u slučaju VCA taksiranje po tlu sa putnicima u svrhu leta ili nakon slijetanja, taksiranje u vazduhu, lebdjenje, polijetanje, završni prilaz, neuspjeli prilaz (produžavanje), slijetanje i sve druge faze leta koje odredi vođa vazduhoplova;”;

(5) tačka 39 zamjenjuje se sljedećim:

„(39) „DR udaljenost” je horizontalna udaljenost koju je helikopter ili VCA prešao od kraja raspoložive udaljenosti za polijetanje;”;

(6) tačka 48 zamjenjuje se sljedećim:

„(48) „područje završnog prilaza i polijetanja” ili „FATO” je definisano područje za operacije helikoptera ili VCA, nad kojima je dovršena završna faza prilaza za lebdjenje ili slijetanje i sa kojeg može da se započne polijetanje; za helikoptere koji lete u kategoriji performansi klase 1 i VCA koji lete u kategoriji Napredno ili ekvivalentnoj kategoriji, ova definisana površina uključuje raspoloživu površinu za prekinuto polijetanje;”;

(7) tačka 50a zamjenjuje se sljedećim:

„(50a) „trajanje leta” je:

- (a) kad je riječ o avionima, ukupno vrijeme od trenutka kad se avion prvi put pokrene u svrhu polijetanja do trenutka kad se zaustavi na kraju leta;
- (b) kad je riječ o helikopterima, ukupno vrijeme od početka okretanja rotora u svrhu polijetanja do trenutka kad se helikopter potpuno zaustavi nakon leta i okretanje rotora prestane;
- (c) kad je riječ o VCA, ukupno vrijeme od trenutka stavljanja jedinica za uzgon i potisak u pogon za potrebe polijetanja do trenutka u kojem se vazduhoplov potpuno zaustavi nakon leta i u kojem se jedinice za uzgon i potisak isključuje.”;

(8) tačka 53 zamjenjuje se sljedećim:

„(53) „osoblje koje pruža hitnu pomoć na zemlji” je bilo koje osoblje koje pruža hitnu pomoć na zemlji, npr. policajci i vatrogasci, koje učestvuju u operacijama pružanja hitne medicinske pomoći helikopterima (HEMS) ili operacijama pružanja hitne medicinske pomoći VCA (VEMS) i čiji poslovi su na bilo koji način povezani sa operacijom;”;

(9) u tački 69, tačka (ii) tačke (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(ii) lica u helikopteru ili lica u VCA ne mogu da budu na odgovarajući način zaštićena od elemenata; ili”;

(10) tačka 70 zamjenjuje se sljedećim:

„(70) „tačka odluke za slijetanje” ili „LDP” je:

- (a) u slučaju helikoptera, tačka koja se koristi za određivanje performansi u slijetanju od koje, nakon što se na njoj utvrdi otkaz motora, slijetanje može sigurno da se nastavi ili od koje može da započne postupak prekinutog slijetanja;
- (b) u slučaju VCA, tačka koja se koristi za određivanje performansi u slijetanju od koje, nakon što se na njoj dogodi kritični kvar za performanse (CFP), slijetanje može sigurno da se nastavi ili od koje može da započne postupak prekinutog slijetanja;”;

(11) tačka 71 zamjenjuje se sljedećim:

„(71)„raspoloživa dužina za slijetanje” je:

- (a) za avione (LDAA), dužina poletno-sletne staze koju je nadležni organ države aerodroma deklarirao kao raspoloživu i odgovarajuću za vožnju po tlu aviona koji slijeće;
- (b) za helikoptere (LDAH), dužina FATO-a uključujući bilo koju dodatnu površinu koju je nadležni organ države aerodroma deklarirao kao raspoloživu i odgovarajuću za to da helikopter završi manevar slijetanja sa određene relativne visine; i
- (c) za VCA (LDAV), dužina FATO-a uključujući bilo koju dodatnu površinu koja je deklarirana kao raspoloživa i odgovarajuća za to da VCA završi manevar slijetanja sa određene relativne visine;”;

(12) umeće se tačka 71a:

„(71a)„dužina potrebna za slijetanje” ili „LDR” je:

- (a) za helikoptere (LDRH), horizontalna dužina potrebna za slijetanje i potpuno zaustavljanje sa visine od 15 m (50 stopa) iznad površine za slijetanje; i
- (b) za VCA (LDRV), horizontalna dužina potrebna za slijetanje i potpuno zaustavljanje sa visine od 15 m (50 stopa) iznad površine za slijetanje;”;

(13) tačka 78 zamjenjuje se sljedećim:

„(78)„medicinski putnik” je medicinsko osoblje koje se prevozi u helikopteru tokom HEMS leta ili u VCA tokom VEMS leta, uključujući, ali ne ograničavajući se na ljekare, medicinske sestre i pomoćno medicinsko osoblje;”;

(14) u tački 82, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) se putnici helikoptera ili VCA mogu zaštititi od spoljašnjih uticaja; i”;

(15) tačka 96 zamjenjuje se sljedećim:

„(96) „vođa vazduhoplova” ili „PIC” je pilot određen za vođu i zadužen za sigurno obavljanje leta; za potrebe operacija komercijalnog vazdušnog prevoza avionima i helikopterima umjesto naziva „vođa vazduhoplova” koristi se naziv „zapovjednik”;”;

(16) tačka 102 zamjenjuje se sljedećim:

„(102)„raspoloživa dužina za prekinuto polijetanje” ili „RTODA” je:

- (a) za helikoptere (RTODAH), dužina područja završnog prilaza i polijetanja, deklarirana kao raspoloživa i odgovarajuća za helikoptere koji obavljaju operacije u performansama klase 1 kako bi završili prekinuto polijetanje; ili
- (b) za VCA (RTODAV), dužina područja završnog prilaza i polijetanja, deklarirana kao raspoloživa i odgovarajuća za VCA kako bi završili prekinuto polijetanje u skladu sa kategorijom u kojoj lete;”;

(17) tačka 103 zamjenjuje se sljedećim:

„(103)„zahtijevana dužina prekinutog polijetanja” ili „RTODR” je:

- (a) za helikoptere (RTODRH), zahtijevana horizontalna udaljenost od početka polijetanja do tačke na kojoj dolazi do potpunog zaustavljanja helikoptera nakon otkaza motora i prekida polijetanja na tački odluke o polijetanju;
- (b) za VCA (RTODRV), zahtijevana horizontalna udaljenost od početka polijetanja do tačke na kojoj dolazi do potpunog zaustavljanja VCA nakon što završi prekinuto polijetanje nakon uočavanja kritičnog kvara za performanse (CFP) na tački odluke o polijetanju”;

(18) tačka 104a zamjenjuje se sljedećim:

„(104a)„sigurno slijetanje” je, u kontekstu politike ili šema za gorivo/energiju, slijetanje na odgovarajući aerodrom ili operativno mjesto ili na odgovarajući vertiport ili lokaciju preusmjeravanja barem sa preostalim konačnom rezervom goriva/energije i u skladu sa primjenljivim operativnim procedurama i operativnim minimumima aerodroma;”

(19) tačka 111 zamjenjuje se sljedećim:

„(111)„tačka odluke o polijetanju” ili „TDP” je:

- (a) za helikoptere, tačka koja se koristi pri određivanju performansi polijetanja od koje se, kad se u njoj utvrdi otkaz motora, može ili prekinuti polijetanje ili sigurno nastaviti polijetanje ;

- (b) za VCA, prva tačka utvrđena na osnovu kombinacije brzine i visine od koje se nakon kritičnog kvara za performanse može izvesti neprekinuto polijetanje sa ispunjenim sertifikovanim minimalnim performansama (CMP) i posljednja tačka putanje polijetanja od koje se može prekinuti polijetanje;”;

(20) tačka 113 zamjenjuje se sljedećim:

„(113)„raspoloživa dužina za polijetanje” ili „TODA” je:

- (a) za helikoptere (TODAH), dužina područja završnog prilaza i polijetanja uključujući, ako postoji, dužinu helikopterske uzletne čistine koja je deklarirana kao raspoloživa i odgovarajuća za polijetanje helikoptera;
- (b) za VCA (TODAV), dužina područja završnog prilaza i polijetanja uključujući, ako postoji, dužinu uzletne čistine koja je deklarirana kao raspoloživa i odgovarajuća za polijetanje VCA;”;

(21) tačka 114 zamjenjuje se sljedećim:

„(114)„dužina potrebna za polijetanje” ili „TODR” je:

- (a) za helikoptere (TODRH), potrebna horizontalna dužina od početka polijetanja do tačke u kojoj se postižu sigurna brzina polijetanja (VTOSS), odabrana visina i pozitivan gradijent penjanja, nakon što se u TDP-u utvrdi otkaz kritičnog motora, sa preostalim motorima koji rade u okviru odobrenih operativnih ograničenja;
- (b) za VCA (TODRV), potrebna horizontalna dužina od početka polijetanja do tačke u kojoj se postižu sigurno nadvišavanje prepreka i pozitivan gradijent penjanja, nakon što se u TDP-u utvrdi kritičan kvar za performanse (CFP);”;

(22) tačka 115 zamjenjuje se sljedećim:

„(115)„putanja polijetanja” je:

- (a) vertikalna i horizontalna putanja sa otkazom kritičnog motora, od definisane tačke u polijetanju do 1500 ft iznad površine zemlje za avione i 1000 ft iznad površine zemlje za helikoptere;
- (b) za VCA, vertikalna i horizontalna putanja sa kritičnim kvarom za performanse (CFP) od tačke polijetanja do tačke na kojoj je VCA na relativnoj visini iznad nadmorske visine tačke polijetanja koja je kompatibilna sa profilom na ruti i nije viša od 305 m (1000 stopa);”;

(23) tačka 116 zamjenjuje se sljedećim:

„(116)„masa na polijetanju” je ukupna masa uključujući sve što se prevozi i svakog ko se prevozi na početku polijetanja helikoptera ili VCA i tokom zaleta za avione;”;

(24) tačka 118 zamjenjuje se sljedećim:

„(118)„član tehničke posade” je član posade u HEMS, VEMS, HHO ili NVIS operacijama u komercijalnom vazdušnom prevozu koji nije član letačke ili kabinske posade, a kojeg operator rasporedi na dužnosti u vazduhoplovu ili na zemlji u svrhu pomaganja pilotu u HEMS, VEMS, HHO ili NVIS operacijama koje mogu da zahtijevaju upravljanje specijalizovanom opremom u vazduhoplovu;”;

(25) dodaju se tačke 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142 i 143:

„(130)„kretanje na tlu” je kretanje vazduhoplova po manevarskim površinama aerodroma ili vertiporta uz pomoć vanjske opreme ili pribora koji nisu pogonjeni od strane vazduhoplova;

(131)„zemaljsko osoblje” je osoblje koje ne uključuje članove letačke posade ni članove tehničke posade kojem su dodijeljeni poslovi povezani sa kretanjem VCA na tlu ili sa bilo kojom drugom zemaljskom pomoći koja se pruža vazduhoplovu, a koje je prošlo obuku za odgovarajuće operativne i sigurnosne procedure;

(132)„kategorija Napredno” je kategorija za sertifikaciju i operacije VCA prema kojoj vazduhoplov ispunjava zahtjeve za siguran nastavak leta i sigurno slijetanje nakon kritičnog kvara za performanse (CFP);

(133)„sertifikovane minimalne performanse (CMP)” je, kad je riječ o VCA, skup podataka o performansama dobijen uzimanjem u obzir uticaja koje pojedinačni kvarovi i kombinacije kvarova koje nisu ekstremno nevjerovatne imaju na nominalne parametre performansi;

(134)„siguran nastavak leta i sigurno slijetanje (CSFL)” je, kad je riječ o VCA koji leti u kategoriji Napredno, da je vazduhoplov u stanju da nastavi kontrolisani let i da sleti na vertiport, uz moguću primjenu procedura za slučaj nužde, a da pri tome pilot ne mora da ima izuzetne vještine ni snagu;

(135) „kritični kvar za performanse (CFP)” je, kada je riječ o VCA, kvar ili kombinacija kvarova koji dovode do maksimalnog pogoršanja za određenu fazu leta i parametar performansi; skup kritičnih kvarova za performanse služi za utvrđivanje sertifikovanih minimalnih performansi (CMP);

(136) „ograničena operacija iznad vode” je IAM operacija VCA u kojoj se ograničeno vrijeme leta leti iznad vode;

(137) „član tehničke posade VEMS-a” je član tehničke posade (TCM) koji je raspoređen za let VEMS-a u svrhu pružanja pomoći pilotu tokom letačke operacije i pružanja pomoći bilo kojem licu kojem je potrebna medicinska pomoć;

(138) „VEMS operativna baza ” je vertiport u kojem su VCA, njegova letačka posada i članovi posade VEMS-a u pripravnosti za obavljanje operacija VEMS-a;

(139) „VEMS operativno mjesto ” je operativno mjesto koje je odabrao glavni pilot za operacije, slijetanja i polijetanja VEMS-a;

(140) „vertiport” je kopnena ili vodena površina ili struktura koje se koristi ili namjerava da se koristi za slijetanje, polijetanje i kretanje VCA;

(141) „odgovarajući vertiport” je vertiport na kojem mogu da se vrše operacije VCA, uzimajući u obzir dimenzije, težinu, prilazne i odlazne putanje vazduhoplova, koji ima usluge i uređaje potrebne za planiranu operaciju i koji je dostupan u očekivano vrijeme izvođenja operacija;

(142) „sigurna brzina polijetanja (VTOSS) VTOL vazduhoplova” je najmanja brzina na kojoj se postiže penjanje sa kritičnim kvarom za performanse (CFP) utvrđenim u TDP-u u slučaju VCA koji leti u kategoriji Napredno;

(143) „VCA sa posadom” je VCA kojim upravlja najmanje jedan pilot.”

Prilog II (Dio-ARO) Regulative (EU) br. 965/2012 mijenja se kako slijedi:

(1) Naslov Odsjeka I Poddijela OPS „Letačke operacije” zamjenjuje se sljedećim:

„ODSJEK I

Sertifikovanje operatora komercijalnog vazdušnog prevoza (CAT) i operatora inovativne vazdušne mobilnosti (IAM)”;

(2) u tački ARO.OPS.200 tački (b), tačka (1) zamjenjuje se sljedećim:

„(1)operativnim specifikacijama, kako su utvrđene u Dodatku II za letove komercijalnog vazdušnog prevoza avionima i helikopterima i za operacije inovativne vazdušne mobilnosti (IAM) VCA; ili”;

(3) nakon tačke ARO.OPS.220 umeće se tačka ARO.OPS.224:

„ARO.OPS.224 Odobrenje šema za gorivo/energiju za IAM operacije

(a) Nadležni organ odobrava šemu za gorivo/energiju koju je predložio IAM operator ako operator demonstrira usklađenost sa zahtjevima iz tačaka UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.192 i UAM.OP.VCA.195 Priloga IX.

(b) Uz to, nadležni organ:

(1) procjenjuje mogu li sistem upravljanja i proces upravljanja sigurnosnim rizicima IAM operatora da podrže sprovođenje predložene pojedinačne šeme za gorivo/energiju; i

(2) uspostavlja plan nadzora za sprovođenje periodičnih procjena aktuelne šeme za gorivo/energiju IAM operatora kako bi se provjerila usklađenost šeme sa primjenjivim zahtjevima ili odlučilo treba li šemu izmijeniti ili ukinuti.”;

(4) naslov tačke ARO.OPS.225 zamjenjuje se sljedećim:

„ARO.OPS.225 Odobrenje šema za gorivo/energiju – avioni i helikopteri ”;

(5) Dodatak I Prilogu II (Dio-ARO) zamjenjuje se sljedećim:

„Dodatak I

SERTIFIKAT VAZDUŠNOG OPERATORA (Lista odobrenja za vazdušne operatore) AIR OPERATOR CERTIFICATE (Approval schedule for air transport operators)		
Vrste operacija: <i>Types of operation:</i>		
Komercijalni vazdušni prevoz (CAT) <i>Commercial air transport (CAT)</i>		<input type="checkbox"/> Putnici; <input type="checkbox"/> Teret; <input type="checkbox"/> Ostalo ⁽¹⁾ : <input type="checkbox"/> <i>Passengers</i> ; <input type="checkbox"/> <i>Cargo</i> ; <input type="checkbox"/> <i>Other</i> ⁽¹⁾ :
Inovativna vazdušna mobilnost (IAM) <i>Innovative air mobility (IAM)</i>		<input type="checkbox"/> Putnici; <input type="checkbox"/> Teret; <input type="checkbox"/> Ostalo ⁽¹⁾ : <input type="checkbox"/> <i>Passengers</i> ; <input type="checkbox"/> <i>Cargo</i> ; <input type="checkbox"/> <i>Other</i> ⁽¹⁾ :
⁽⁴⁾	Država operatora ⁽²⁾ <i>State of the Operator</i> ⁽²⁾	⁽⁵⁾
	Organ koji izdaje ⁽³⁾ <i>Issuing Authority</i> ⁽³⁾	
AOC # ⁽⁶⁾	Naziv operatora ⁽⁷⁾ <i>Operator Name</i> ⁽⁷⁾ Poslovni naziv ⁽⁸⁾ <i>Dbn Trading Name</i> ⁽⁸⁾ Operator postal address ⁽¹⁰⁾ : <i>Operator postal address</i> ⁽¹⁰⁾ : Telefon ⁽¹¹⁾ : <i>Telephone</i> ⁽¹¹⁾ : Faks: <i>Fax</i> : E-pošta: <i>Email</i> :	Operativni kontakti: ⁽⁹⁾ Kontakt detalji putem kojim se može kontaktirati operativni menadžment bez bespotrebnog odlaganja, su navedeni u..... ⁽¹²⁾ . <i>Operational Points of Contact: (9)</i> <i>Contact details at which operational management can be contacted without undue delay, are listed in.....(12).</i>

- Ovim se certifikuje da je.....⁽¹³⁾ ovlašten za obavljanje operacija komercijalnog vazdušnog prevoza (CAT), kako je definisano u priloženim operativnim specifikacijama, u skladu sa operativnim priručnikom i Prilogom V Regulative (EU) 2018/1139 i njenim delegiranim i sprovedbenim aktima.
- This is to certify that.....⁽¹³⁾ is authorised to conduct commercial air transport (CAT) operations, as defined in the attached operations specifications, in accordance with the operations manual and with Annex V to Regulation (EU) 2018/1139 and its delegated and implementing acts.*
- Ovim se certifikuje da je.....⁽¹³⁾ ovlašten za obavljanje operacija inovativne vazdušne mobilnosti (IAM), kako je definisano u priloženim operativnim specifikacijama, u skladu sa operativnim priručnikom i Prilogom V Regulative (EU) 2018/1139 i njenim delegiranim i sprovedbenim aktima.
- This is to certify that.....⁽¹³⁾ is authorised to conduct innovative air mobility (IAM) operations, as defined in the attached operations specifications, in accordance with the operations manual and with Annex V to Regulation (EU) 2018/1139 and its delegated and implementing acts.*

Datum izdavanja ⁽¹⁴⁾ : <i>Date of issue⁽¹⁴⁾:</i>	Ime i potpis ⁽¹⁵⁾ : <i>Name and Signature⁽¹⁵⁾:</i> Funkcija: <i>Title:</i>
---	---

- (1) Navesti ostale vrste prevoza.
Other type of transportation to be specified.
- (2) Zamijenjeno nazivom države operatora.
Replaced by the name of the State of the operator.
- (3) Zamijenjeno identifikacijom nadležnog organa za izdavanje.
Replaced by the identification of the issuing competent authority.
- (4) Za korišćenje od strane nadležnog organa.
For use by the competent authority.
- (5) Za korišćenje od strane nadležnog organa.
For use by the competent authority.
- (6) Poziv na odobrenje, kako je izdao nadležni organ.
Approval reference, as issued by the competent authority.
- (7) Zamijenjeno registrovanim imenom operatora.
Replaced by the operator's registered name.
- (8) Poslovni naziv operatora, ako se razlikuje. Upisati „Dba“ ispred poslovnog naziva (za „obavlja poslovnu djelatnost kao“).
Operator's trading name, if different. Insert "Dba" (for "Doing business as") before the trading name.
- (9) Kontakt detalji uključuju brojeve telefona i faksa, uključujući kod države, kao i email adresu (ukoliko je raspoloživa) putem koje se može kontaktirati operativni menadžment bez bespotrebnog odlaganja za pitanja koja se odnose na letачke operacije, plovidbenost, kompetencije letачke i kabinske posade, opasne materije i ostala pitanja po potrebi.
The contact details include the telephone and fax numbers, including the country code, and the email address (if available) at which operational management can be contacted without undue delay for issues related to flight operations, airworthiness, flight and cabin crew members' competency, dangerous goods and other matters as appropriate.
- (10) Operatorova adresa glavnog mjesta poslovanja.
Operator's address of principal place of business.
- (11) Detalji telefona i faksa operatorovog glavnog mjesta poslovanja, uključujući kod države. Obezbijediti email ukoliko je raspoloživ.
Operator's principal place of business telephone and fax details, including the country code. Email to be provided if available.
- (12) Navesti kontrolisani dokument koji se nosi u vazduhoplovu u kojem su navedeni kontakt detalji uz odgovarajuće pozivanje na stav ili stranicu. Npr.: „Kontakt detalji... su navedeni u operativnom priručniku, gen/osnovno, Poglavlje 1, 1.1“; ili „... su navedeni u operativnim specifikacijama, strana 1“; ili „... su navedeni u prilogu ovog dokumenta“.
Insertion of the controlled document, carried on board, in which the contact details are listed, with the appropriate paragraph or page reference. E.g.: "Contact details ... are listed in the operations manual, gen/basic, Chapter 1, 1.1"; or "... are listed in the operations specifications, page 1"; or "... are listed in an attachment to this document".
- (13) Registrovani naziv operatora.
Operator's registered name.
- (14) Datum izdavanja AOC-a (dd-mm-gggg).
Issue date of the AOC (dd-mm-yyyy).
- (15) Zvanje, naziv i potpis predstavnika nadležnog organa. Uz to, može se staviti zvanični pečat na AOC.
Title, name and signature of the competent authority's representative. In addition, an official stamp may be applied on the AOC.

(6) Dodatak II Priloga II (Dio-ARO) zamjenjuje se sljedećim:

„Dodatak II

OPERATIVNE SPECIFIKACIJE / OPERATIONS SPECIFICATIONS (podliježe odobrenim uslovima u operativnom priručniku / <i>subject to the approved conditions in the operations manual</i>)				
Kontakt detalji nadležnih vlasti koje izdaju dokument /Issuing Authority Contact Details Telefon/Telephone ⁽¹⁾ : _____; Faks/Fax: _____; E-pošta/Email: _____				
AOC ⁽²⁾ /AOC ⁽²⁾ :	Naziv operatora /Operator name ⁽³⁾ :	Datum /Date ⁽⁴⁾ :	Potpis /Signature:	
Poslovni naziv /Dba trading name:				
Operativne specifikacije # /Operations Specifications #:				
Model vazduhoplova ⁽⁵⁾ /Aircraft model ⁽⁵⁾ : Registarske oznake ⁽⁶⁾ /Registration marks ⁽⁶⁾ :				
Vrsta operacija /Types of operation:				
Komerijalni vazdušni prevoz (CAT) /Commercial air transport (CAT)		<input type="checkbox"/> Putnici/Passengers <input type="checkbox"/> Ostalo/Others ⁽⁷⁾ :	<input type="checkbox"/> Teret/Cargo	
Inovativna vazdušna mobilnost /Innovative air mobility (IAM)		<input type="checkbox"/> Putnici/Passengers <input type="checkbox"/> Ostalo/Others ⁽⁷⁾ :	<input type="checkbox"/> Teret/Cargo	
Područje operacije ⁽⁸⁾ /Area of Operation ⁽⁸⁾ :				
Posebna ograničenja ⁽⁹⁾ /Special Limitations ⁽⁹⁾ :				
Posebna odobrenja /Specific approvals:	Da /Yes	Ne /No	Specifikacija /Specification ⁽¹⁰⁾	Napomene /Remarks
Opasne materije /Dangerous Goods	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacije pri smanjenoj vidljivosti /Low-visibility operations				
Polijetanje /Take-off	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ⁽¹¹⁾ : ... m	
Prilaz i slijetanje /Approach and landing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹²⁾ DA/H: ...ft, RVR: ...m	
Operativno priznavanje /Operational credits	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹³⁾ DA/H: ...ft, RVR: ...m	
RVSM ⁽¹⁴⁾	<input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁵⁾	<input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	Maksimalno vrijeme preusmjerenja ⁽¹⁶⁾ : min /Maximum Diversion time ⁽¹⁶⁾ : min.	
Složene navigacione specifikacije za PBN operacije ⁽¹⁷⁾ /Complex navigation specifications for PBN Operations ⁽¹⁷⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁸⁾
Specifikacija minimalnih navigacionih performansi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

<i>/Minimum navigation performance specifications</i>				
Operacije jednomotornim turbinskim avionom noću ili u IMC-u (SET-IMC) <i>/Operations of single-engined turbine aeroplane at night or in IMC (SET-IMC)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(¹⁹)	
Operacije helikopterom sa sistemom za noćno posmatranje <i>/Helicopter operations with the aid of night-vision imaging systems</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopterske operacije sa vitlom <i>/Helicopter hoist operations</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacije pružanja hitne medicinske pomoći helikopterima <i>/Helicopter emergency medical service operations</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacije helikopterima na moru <i>/Helicopter offshore operations</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacije pružanja hitne medicinske pomoći VTOL vazduhoplovima <i>/VTOL-capable aircraft emergency medical service operations (VEMS)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Obuka kabinske posade <i>/Cabin crew training(²⁰)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Izdavanje CC potvrde <i>/Issue of CC attestation(²¹)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Upotreba tipa B EFB aplikacija <i>/Use of type B EFB applications</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(²²)	
Kontinuirana plovidbenost <i>/Continuing airworthiness</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(²³)	
Ostalo <i>/Others(²⁴)</i>				

- (¹) Telefon nadležnog organa, uključujući i pozivni broj države. Ako postoji, dodati e-pošta i faks.
/Telephone contact details of the competent authority, including the country code. Email to be provided as well as fax if available.
- (²) Navesti broj sertifikata vazdušnog operatora (AOC).
/Insertion of associated air operator certificate (AOC) number.
- (³) Navesti registracijski naziv operatora, kao i operatorov poslovni naziv, ako se razlikuju. Upisati "Dba" ispred poslovnog naziva (za "Obavlja poslovnu djelatnost kao").
/Insertion of the operator's registered name and the operator's trading name, if different. Insert 'Dba' before the trading name (for 'Doing business as').
- (⁴) Datum izdavanja operativne specifikacije (dd-mm-gggg) i potpis predstavnika nadležnog organa.
/Issue date of the operations specifications (dd-mm-yyyy) and signature of the competent authority representative.
- (⁵) Navesti ICAO oznaku proizvođača vazduhoplova, modela i serije, odnosno glavne serije, ukoliko su serije označene (na primjer: Boeing-737-3K2, ili Boeing-777-232) ili navesti oznaku proizvođača VTOL vazduhoplova, modela i serije, ukoliko je primjenljivo.
/Insertion of ICAO designation of the aircraft make, model and series, or master series, if a series has been designated (e.g. Boeing-737-3K2 or Boeing-777-232) or insertion of the VTOL-capable aircraft make, model and series, as applicable.
- (⁶) Registracijske oznake su prikazane u operativnoj specifikaciji ili u operativnom priručniku. U drugom slučaju, za određene operativne specifikacije mora se pozvati na određenu stranicu iz operativnog priručnika. U slučaju da se ne odnose sva posebna odobrenja na model vazduhoplova, registracijske oznake vazduhoplova mogu se unijeti u kolonu „Napomene“ za određeno posebno odobrenje.
/The registration marks are listed either in the operations specifications or in the operations manual. In the latter case, the related operations specifications must make a reference to the related page in the operations manual. In case not all specific approvals apply to the aircraft model, the registration marks of the aircraft may be entered in the "Remarks" column to the related specific approval.
- (⁷) Potrebno je navesti drugu vrstu prevoza (npr. hitna medicinska pomoć).
/Other type of transportation (e.g. emergency medical service) to be specified.
- (⁸) Spisak ovlašćenih geografskih područja za operacije (geografske koordinate ili posebne rute, oblast informisanja u letu ili državne, odnosno regionalne granice).

/Listing of geographical area(s) of authorised operation (by geographical coordinates or specific routes, flight information region or national or regional boundaries).

- (⁹) Spisak primjenljivih posebnih ograničenja (na primjer samo VFR, samo Dnevni, itd.).
/Listing of applicable special limitations (e.g. VFR only, Day only, etc.).
- (¹⁰) U ovoj koloni navesti najblaže kriterijume za svako odobrenje ili vrstu odobrenja (sa odgovarajućim kriterijumima).
/List in this column the most permissive criteria for each approval or the approval type (with appropriate criteria).
- (¹¹) Navesti odobrene najmanje RVR za polijetanja u metrima. Jedna linija po odobrenju se može koristiti ukoliko se radi o različitim odobrenjima.
/Insertion of approved minimum take-off RVR in metres. One line per approval may be used if different approvals are granted.
- (¹²) Navesti primjenljivu kategoriju preciznog prilaza: CAT II ili CAT III. Upisati najmanju vidljivost duž poletno-sletne staze (RVR) u metrima i visinu odluke (DH) u stopama. Jedna linija se koristi za prikazanu kategoriju prilaza.
/Insertion of applicable precision approach category: CAT II or CAT III. Insertion of minimum RVR in metres and DH in feet. One line is used per listed approach category.
- (¹³) Navesti primjenljivo operativno odobrenje: SA CAT I, SA CAT II, EFVS itd. Upisati najmanju vidljivost duž poletno-sletne staze (RVR) u metrima i visinu odluke (DH) u stopama. Jedna linija se koristi za operativno odobrenje.
/Insertion of applicable operational credit: SA CAT I, SA CAT II, EFVS, etc. Insertion of minimum RVR in metres and DH in feet. One line is used per listed operational credit.
- (¹⁴) Rubrika za nije primjenljivo (N/A) može biti označena jedino ako je plafon leta ispod FL290.
/The Not Applicable (N/A) box may be checked only if the aircraft maximum ceiling is below FL290.
- (¹⁵) Operacije sa produženim doletom (ETOPS) se trenutno primjenjuju samo na dvomotorne vazduhoplove. Shodno tome, rubrika nije primjenljivo (N/A) može biti označena, ako model vazduhoplova ima više ili manje od dva motora.
/Extended range operations (ETOPS) currently apply only to two-engined aircraft. Therefore, the Not Applicable (N/A) box may be checked if the aircraft model has less or more than two engines.
- (¹⁶) Dužina od praga može takođe biti prikazana (u NM), kao i tip motora.
/The threshold distance may also be listed (in NM), as well as the engine type.
- (¹⁷) Navigacija na bazi performansi (PBN): jedna linija se koristi za svako složeno PBN odobrenje (na primjer RNP AR APCH), sa određenim ograničenjima ili uslovima datim u kolonama za „Specifikacije” i/ili „Napomene”. Individualna odobrenja posebnih RNP AR APCH procedura mogu da se navedu u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U drugom slučaju, za određene operativne specifikacije mora se pozvati na određenu stranicu iz operativnog priručnika.
/Performance-based navigation (PBN): one line is used for each complex PBN specific approval (e.g. RNP AR APCH), with appropriate limitations listed in the "Specifications" or "Remarks" columns, or in both. Procedure-specific approvals of specific RNP AR APCH procedures may be listed in the operations specifications or in the operations manual. In the latter case, the related operations specifications must have a reference to the related page in the operations manual.
- (¹⁸) Navesti da li je posebno odobrenje ograničeno na određene krajeve poletno-sletne staze i/ili aerodrome.
/Specify if the specific approval is limited to certain runway ends or aerodromes, or both.
- (¹⁹) Navesti određenu kombinaciju zrna/motora.
/Insertion of the particular airframe or engine combination.
- (²⁰) Odobrenje za sprovođenje kursa obuke i ispita koji moraju položiti kandidati za potvrdu kabinske posade, kako je navedeno u Prilogu V (Dijelu-CC) Regulative Komisije (EU) br. 1178/2011.
/Approval to conduct the training course and examination to be completed by applicants for a cabin crew attestation as specified in Annex V (Part-CC) to Regulation (EU) No 1178/2011.
- (²¹) Odobrenje za izdavanje potvrde o kabinskoj posadi, kako je navedeno u Prilogu V (Dijelu-CC) Regulative Komisije (EU) br. 1178/2011.
/Approval to issue cabin crew attestations as specified in Annex V (Part-CC) to Regulation (EU) No 1178/2011.
- (²²) Unijeti listu EFB aplikacija tip B i pozvati se na hardver EFB-a (za prenosive EFB-ove). Ta se lista navodi u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U drugom slučaju, za određene operativne specifikacije mora se pozvati na određenu stranicu iz operativnog priručnika.
/Insertion of the list of type B EFB applications together with the reference of the EFB hardware (for portable EFBs). This list is contained either in the operations specifications or in the operations manual. In the latter case, the related operations specifications must make a reference to the related page in the operations manual.
- (²³) Pozivanje na odobrenje organizacije odgovorne za obezbjeđivanje održavanja kontinuirane plovidbenosti vazduhoplova i pozivanje na relevantnu regulativu (npr. Prilog Vc (Dio-CAMO) Regulative (EU) br. 1321/2014).
/The approval reference of the organisation responsible for managing the continuing airworthiness of the aircraft and a reference to the relevant regulation (e.g. Annex Vc (Part-CAMO) to Regulation (EU) No 1321/2014)

(²⁴) Ostala odobrenja ili podaci mogu se ovdje unijeti, korišćenjem jedne linije (ili jednog bloka sa više linija) po odobrenju (na primjer, operacije kratkog slijetanja, operacije strmog prilaza, operacije helikoptera ka/od mjesta od javnog interesa, operacije helikoptera iznad neprijateljskog okruženja lociranog van naseljenog područja, operacije helikoptera bez mogućnosti sigurnog prinudnog slijetanja, operacije sa povećanim nagibom, maksimalna udaljenost od adekvatnog aerodroma za dvomotorne vazduhoplove bez ETOPS odobrenja, vazduhoplov koji se koristi za nekomercijalne operacije).

/Other approvals or data may be entered here, using one line (or one multi-line block) per authorisation (e.g. short landing operations, steep approach operations, reduced required landing distance, helicopter operations to or from a public interest site, helicopter operations over a hostile environment located outside a congested area, helicopter operations without a safe forced landing capability, operations with increased bank angles, maximum distance from an adequate aerodrome for two-engined aeroplanes without an ETOPS approval).

EASA Obrazac 139 – Izdanje 8"

EASA Form 139 – Issue 8"

Prilog III (Dio-ORO) Regulative (EU) br. 965/2012 mijenja se kako slijedi:

(1) tačka ORO.GEN.005 zamjenjuje se sljedećim:

„ORO.GEN.005 Područje primjene

Ovim Prilogom se utvrđuju zahtjevi koje treba da ispuni vazdušni prevoznik koji obavlja:

- (a) operacije komercijalnog vazdušnog prevoza (CAT);
- (b) komercijalne specijalizovane operacije;
- (c) nekomercijalne operacije složenim vazduhoplovima na motorni pogon;
- (d) nekomercijalne specijalizovane operacije složenim vazduhoplovima na motorni pogon;
- (e) operacije inovativne vazdušne mobilnosti (IAM).”;

(2) u tački ORO.GEN.140, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b)Pristup vazduhoplovima iz tačke (a):

- (i) za operacije komercijalnog vazdušnog prevoza avionima i helikopterima uključuje mogućnost ulaska u vazduhoplov i ostanka u njemu tokom leta, osim ako zapovjednik u interesu sigurnosti, u skladu sa tačkom CAT.GEN.MPA.135, odluči drugačije u pogledu letačke kabine;
- (ii) za IAM operacije VCA uključuje mogućnost ulaska u vazduhoplov i ostanka u njemu tokom leta, osim ako vođa vazduhoplova u interesu sigurnosti, u skladu sa tačkom IAM.GEN.MVCA.135, odluči drugačije.”;

(3) tačka ORO.GEN.310 zamjenjuje se sljedećim:

„ORO.GEN.310 Upotreba aviona ili helikoptera navedenih u AOC-u za nekomercijalne operacije i specijalizovane operacije

(a) Avion ili helikopter može da ostane naveden u AOC-u operatora ako se njime vrše operacije u bilo kojoj od sljedećih situacija:

- (1) imalac AOC-a sam koristi avion ili helikopter za specijalizovane operacije u skladu sa Prilogom VIII (Dio-SPO);
- (2) avion ili helikopter koriste drugi operatori za nekomercijalne operacije vazduhoplovima na motorni pogon ili za specijalizovane operacije koje se obavljaju u skladu sa Prilogom VI (Dio-NCC), Prilogom VII (Dio-NCO) ili Prilogom VIII (Dio-SPO), pod uslovom da se vazduhoplov koristi u neprekinutom periodu do najviše 30 dana.

(b) Ako se avion ili helikopter koristi u skladu sa tačkom (a)(2), imalac AOC-a koji stavlja avion ili helikopter na raspolaganje i operator koji koristi taj avion ili helikopter utvrđuju proceduru:

- (1) u kojoj moraju jasno da navedu koji je operator odgovoran za operativnu kontrolu svakog leta i da opišu kako se operativna kontrola prenosi sa jednog operatora na drugog;
- (2) u kojoj moraju da opišu proceduru primopredaje prilikom vraćanja aviona ili helikoptera imaocu AOC-a.

Ta procedura se navodi u operativnom priručniku svakog operatora ili u ugovoru između imaoca AOC-a i operatora koji koristi avion ili helikopter u skladu sa tačkom (a)(2). Imalac AOC-a sačinjava obrazac takvog ugovora. Tačka ORO.GEN.220 primjenjuje se na te ugovore.

Imalac AOC-a i operator koji koristi avion ili helikopter u skladu sa tačkom (a)(2) moraju da obezbijede da je procedura iskomunicirana relevantnom osoblju.

(c) Imalac AOC-a nadležnom organu podnosi proceduru iz tačke (b) zbog prethodnog odobrenja. Imalac AOC-a sa nadležnim organom dogovara način i učestalost dostavljanja informacija o prenosima operativne kontrole u skladu sa tačkom ORO.GEN.130(c).

(d) Kontinuiranom plovidbenošću aviona ili helikoptera koji se koristi u skladu sa tačkom (a) upravlja organizacija odgovorna za kontinuiranu plovidbenost aviona ili helikoptera koji je uključen u AOC, u skladu sa Regulativom (EU) br. 1321/2014.

(e) Imalac AOC-a koji stavlja avion ili helikopter na raspolaganje u skladu sa tačkom (a):

- (1) u operativnom priručniku navodi registarske oznake aviona ili helikoptera koji je stavio na raspolaganje i vrstu operacija koje se izvode tim avionom ili helikopterom;

- (2) u svakom trenutku je informisan i vodi evidenciju o svakom operatoru koji ima operativnu kontrolu nad avionom ili helikopterom u svakom trenutku do vraćanja aviona ili helikoptera imaocu AOC-a;
 - (3) obezbjeđuje da su mjerama za identifikaciju opasnosti, procjenu rizika i ublažavanje koje je uveo obuhvaćene sve operacije koje se izvode tim avionom ili helikopterom.
- (f) Za operacije koje se izvode u skladu sa Prilogom VI (Dio-NCC) i Prilogom VIII (Dio-SPO) operator koji koristi avion ili helikopter u skladu sa tačkom (a) obezbjeđuje:
- (1) da se svaki let koji se izvodi pod njegovom operativnom kontrolom bilježi u sistemu tehničke knjige aviona ili helikoptera;
 - (2) da se ne uvode promjene u sistemima ili konfiguraciji aviona ili helikoptera;
 - (3) da se svaka greška ili tehnički kvar koji nastanu dok su avion ili helikopter pod njegovom operativnom kontrolom prijave organizaciji iz tačke (d);
 - (4) da imalac AOC-a dobije kopiju svakog izvještaja o događaju povezanog sa letovima koji se izvode tim avionom ili helikopterom, a koji je sačinjen u skladu sa Regulativom (EU) br. 376/2014 i Sprovedbenom regulativom (EU) 2015/1018 (*).

(*) Sprovedbena regulativa Komisije (EU) 2015/1018 od 29. juna 2015. godine o utvrđivanju liste događaja u civilnom vazduhoplovstvu koje je potrebno obavezno prijaviti u skladu sa Regulativom (EU) br. 376/2014 Evropskog parlamenta i Savjeta, SL L 163, 30.6.2015., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj.”;

(4) tačka ORO.AOC.100 zamjenjuje se sljedećim:

„ORO.AOC.100 Podnošenje zahtjeva za izdavanje sertifikata vazdušnog operatora (AOC)

- (a) Ne dovodeći u pitanje Regulativu (EZ) br. 1008/2008 Evropskog parlamenta i Savjeta (*), prije započinjanja operacija komercijalnog vazdušnog prevoza avionima ili helikopterima ili IAM operacija VCA operator mora da podnese zahtjev i da dobije AOC koji izdaje nadležni organ.
- (b) Operator dostavlja nadležnom organu sljedeće informacije:
 - (1) Službeni naziv i poslovno ime, adresu i poštansku adresu podnosioca zahtjeva;
 - (2) opis predloženih operacija, uključujući tipove i broj vazduhoplova koje će da koristi;
 - (3) opis sistema upravljanja, uključujući organizacionu strukturu;
 - (4) ime odgovornog rukovodioca;
 - (5) imena nominovanih lica kako se zahtijeva u skladu sa tačkom ORO.AOC.135(a) i njihove kvalifikacije i iskustvo;
 - (6) primjerak operativnog priručnika koji se zahtijeva u skladu sa tačkom ORO.MLR.100;
 - (7) izjavu da je podnosilac zahtjeva provjerio svu dokumentaciju poslatu nadležnom organu i utvrdio da je usklađena sa primjenljivim zahtjevima.
- (c) Podnosioci zahtjeva nadležnom organu demonstriraju:
 - (1) da su operacije komercijalnog vazdušnog prevoza avionima i helikopterima usklađene sa osnovnim zahtjevima iz Priloga V Regulative (EU) 2018/1139, ovog Priloga (Dio-ORO), Priloga IV (Dio-CAT) i Priloga V (Dio-SPA) ove Regulative i Priloga I (Dio-26) Regulative (EU) 2015/640 (**);
 - (1a) da su IAM operacije VCA usklađene sa osnovnim zahtjevima iz Priloga V Regulative (EU) 2018/1139, ovog Priloga III (Dio-ORO), Priloga V (Dio-SPA) i Priloga IX (Dio-IAM) ove Regulative i Priloga I (Dio-26) Regulative (EU) 2015/640;
 - (2) da svi vazduhoplovi koji se koriste imaju uvjerenje o plovidbenosti (CofA) u skladu sa Regulativom (EU) br. 748/2012 ili da su zakupljeni bez posade u skladu sa tačkom ORO.AOC.110(d); i
 - (3) da su njegova organizacija i rukovodstvo odgovarajući i da odgovaraju obimu i području namjeravane operacije.

(*) Regulativa (EZ) br. 1008/2008 Evropskog parlamenta i Savjeta od 24. septembra 2008. godine zajedničkim pravilima za obavljanje vazdušnog prevoza u Zajednici (SL L 293, 31.10.2008., str. 3., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

(**) Regulativa Komisije (EU) 2015/640 od 23. aprila 2015. godine o dodatnim specifikacijama plovidbenosti za određenu vrstu operacija i kojom se mijenja i dopunjava Regulativa (EU) br. 965/2012 (SL L 106, 24.4.2015., str. 18., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj>).";

(5) tačka ORO.AOC.125 zamjenjuje se sljedećim:

„ORO.AOC.125 Nekomercijalne operacije imaoca AOC-a avionima ili helikopterima navedenim u njegovom AOC-u

(a) Imalac AOC-a može da obavlja nekomercijalne operacije u skladu sa Prilogom VI (Dio-NCC) ili Prilogom VII (Dio-NCO) koristeći avione ili helikoptere navedene u operativnim specifikacijama njegovog AOC-a ili u operativnom priručniku pod uslovom da imalac AOC-a takve operacije detaljno opiše u operativnom priručniku i navede sljedeće:

- (1) utvrđivanje primjenljivih zahtjeva;
- (2) opis svih razlika između operativnih procedura koje se primjenjuju u CAT operacijama i nekomercijalnim operacijama;
- (3) načine na koje obezbjeđuje da je svo osoblje uključeno u operaciju u potpunosti upoznato sa povezanim procedurama.

(b) Imalac AOC-a je usklađen sa:

- (1) Prilogom VIII (Dio-SPO) kad izvodi probne letove nakon održavanja složenim vazduhoplovima na motorni pogon;
- (2) Priloga VII (Dio-NCO) kada izvodi probne letove nakon održavanja vazduhoplovima koji nisu složeni vazduhoplovi na motorni pogon.

(c) Imalac AOC-a koji izvodi operacije iz tačaka (a) i (b) ne mora da dostavi izjavu u skladu sa ovim Prilogom.

(d) Imalac AOC-a u dokumentima povezanim sa letom (operativni plan leta, tovarni list i drugi relevantni dokumenti) navodi vrstu leta kako je navedena u operativnom priručniku.”;

(6) u tački ORO.MLR.100, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b)Sadržaj operativnog priručnika odražava zahtjeve određene u ovom Prilogu, Prilogu IV (Dio-CAT), Prilogu V (Dio-SPA), Prilogu VI (Dio-NCC), Prilogu VIII (Dio-SPO) i Prilogu IX (Dio-IAM), prema potrebi, i ne smije da bude u suprotnosti sa uslovima sadržanim u operativnim specifikacijama sertifikata vazdušnog operatora vazduhoplova (AOC), ovlašćenja SPO ni deklaracije i liste posebnih odobrenja, prema potrebi.”;

(7) tačka ORO.MLR.101 zamjenjuje se sljedećim:

„ORO.MLR.101 Operativni priručnik – struktura za CAT i IAM operacije

Osim za operacije jednomotornim avionima sa elisom koji imaju MOPSC 5 ili manje ili jednomotornim nesloženim helikopterima koji imaju MOPSC 5 ili manje, koji polijeću i slijeću na isti aerodrom ili operativno mjesto, po VFR-u danju, glavna struktura operativnog priručnika (OM) mora biti sljedeća:

- (a) dio A: Opšte/osnovno, sadrži sve operativne principe, instrukcije i procedure koji se ne odnose na tip vazduhoplova;
- (b) dio B: Operativni aspekti vazduhoplova, sadrži sve instrukcije i procedure koji se odnose na tip vazduhoplova, uzimajući u obzir razlike između tipova/klasa, varijanti i pojedinačnih vazduhoplova koje operator koristi;
- (c) dio C: CAT operacije avionima i helikopterima, sadrži instrukcije i informacije o ruti/ulozi/području i aerodromu/operativnom mjestu ili IAM operacije VCA, sadrži instrukcije i informacije o ruti/ulozi/području i vertiportu/lokaciji preusmjeravanja/operativnom mjestu;
- (d) dio D: obuka, sadrži sve instrukcije u pogledu obuke osoblja potrebne za sigurno izvođenje operacija.”;

(8) u tački ORO.MLR.115, tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a)Sljedeći zapisi se čuvaju najmanje pet godina:

- (1) za CAT operatore aviona i helikoptera i IAM operatore VCA, zapisi o aktivnostima iz tačke ORO.GEN.200;
- (2) za deklarirane operatore, kopija deklaracije operatora, pojedinosti dobijenih odobrenja i operativni priručnik;
- (3) za imaoce ovlašćenja SPO, uz tačku (a)(2), zapisi povezani sa procjenom rizika sprovedenom u skladu sa tačkom SPO.OP.230 i povezanim standardnim operativnim procedurama.”;

(9) tačka ORO.FC.005 zamjenjuje se sljedećim:

„ORO.FC.005 Područje primjene

U ovom dijelu se utvrđuju zahtjevi koje mora da ispuni vazdušni prevoznik u pogledu obuke, iskustva i kvalifikacije letačke posade:

- (a) ODSJEK 1, u kojem su utvrđeni zajednički zahtjevi;
- (b) ODSJEK 2, u kojem su utvrđeni dodatni zahtjevi primjenljivi na CAT operacije avionima i helikopterima, uz izuzeće CAT operacija sa putnicima koje se sprovode po VFR-u danju, sa polijetanjem i slijetanjem na istom aerodromu ili operativnom mjestu i unutar lokalnog područja koje je odredio nadležni organ:
 - (1) jednomotornim avionima sa elisom sa MCTOM koja nije veća od 5700 kg i MOPSC koji nije veći od pet; ili
 - (2) helikopterima koji nisu složeni helikopteri na motorni pogon i koji su jednomotorni i čiji MOPSC nije veći od pet;
- (c) ODSJEK 3, u kojem su utvrđeni dodatni zahtjevi za komercijalne specijalizovane operacije i operacije iz tački (b)(1) i (2);
- (d) ODSJEK 4, u kojem su utvrđeni dodatni zahtjevi za IAM operacije VTOL vazduhoplovima (VCA) sa posadom.”;

(10) tačka ORO.FC.105 zamjenjuje se sljedećim:

„ORO.FC.105 Imenovanje vođom vazduhoplova/zapovjednikom

- (a) U skladu sa tačkom 8.6 Priloga V Regulative (EU) 2018/1139, jednog od pilota u letačkoj posadi koji je u skladu sa Prilogom I (Dio-FCL) Regulative (EU) br. 1178/2011 kvalifikovan za vođu vazduhoplova operator imenuje vođom vazduhoplova ili, za CAT operacije avionima i helikopterima, zapovjednikom.
- (b) Operator imenuje člana letačke posade vođom vazduhoplova ili zapovjednikom samo ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:
 - (1) član letačke posade ima najmanje onaj nivo iskustva koji je naveden u operativnom priručniku;
 - (2) član letačke posade odgovarajuće poznaje rutu ili područja kojim se leti i aerodroma, uključujući alternativne aerodrome, vertiporte, uređaje i procedure koji se primjenjuju;
 - (3) u slučaju operacija sa višečlanom posadom, član letačke posade završio je kurs operatora za glavnog pilota, ako se unapređuje sa kopilota na vođu vazduhoplova/zapovjednika.
- (c) U slučaju u komercijalnih operacija avionima i helikopterima i IAM operacija VCA, vođa vazduhoplova ili zapovjednik ili pilot na kojeg može da se prenese vođenje leta, morao je da prođe kurs početnog upoznavanja sa rutom ili područjem kojim se leti i aerodromima, uključujući alternativne aerodrome, vertiporte, lokacije preusmjeravanja, uređaje i procedure koji se primjenjuju, i da održava to znanje na sljedeći način:
 - (1) poznavanje aerodroma ili vertiporta održava se tako da se taj aerodrom ili vertiport koristi najmanje jednom u periodu od 12 mjeseci;
 - (2) poznavanje rute ili područja ili lokacije preusmjeravanja održava se tako da se ta ruta ili područje ili lokacija preusmjeravanja koristi najmanje jednom u periodu od 36 mjeseci; uz to je potrebna obuka osvježenja znanja o ruti ili području ako se ne leti nijednom u 12 mjeseci ne leti tom rutom ili područjem u periodu od 36 mjeseci.
- (d) Nezavisno od tačke (c), u slučaju operacija po VFR-u danju avionima i helikopterima klase performanse B i C, kurs upoznavanja sa rutama i aerodromima može da se zamijeni kursom upoznavanja sa područjem.”;

(11) u tački ORO.FC.120, tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a)Član letačke posade mora prije nego što počne da obavlja linijske letove bez nadzora da završi kurs prelazne obuke koju sprovodi operator:

- (1) kad prelazi na vazduhoplov za koji se zahtijeva novo ovlašćenje za tip ili klasu;
- (2) svaki put kad se član letačke posade zaposli kod operatora.”;

(12) u tački ORO.FC.140, tačka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d)Za operacije sa više od jednog tipa ili varijante helikoptera ili VCA kojima se izvode dovoljno slične operacije, ako se linijske provjere izmjenjuju između tipova i varijanti, svakom linijskom provjerom vrši se revalidacija linijske provjere za druge tipove ili varijante helikoptera ili VCA.”;

(13) u tački ORO.FC.145, tačka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c)U slučaju CAT operacija avionima i helikopterima i IAM operacija VCA, nadležni organ odobrava programe obuke i provjera, uključujući nastavne planove i upotrebu nastavne opreme kao što su pojedinačni uređaji za simuliranje leta (FSTD-ovi) i druga rješenja za obuku.”;

(14) u tački ORO.FC.146, tačka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e)Nezavisno od tačke (b), obuku na vazduhoplovu/FSTD-u i provjeru stručnosti koju obavlja operator može da obavlja adekvatno kvalifikovan zapovjednik ili vođa vazduhoplova za IAM operacije koji posjeduje FI/TRI/SFI sertifikat i kojeg imenuje operator za bilo koju od sljedećih operacija:

- (1) CAT operacije helikopterima koji ispunjavaju kriterijume iz tačke ORO.FC.005(b)(2);
- (2) CAT operacije helikopterima koji nisu složeni helikopteri na motorni pogon danju i na rutama na kojima se vrši navigacija po vizuelnim orijentirima;
- (3) CAT operacije avionima klase performanse B koje ne ispunjavaju kriterijume iz tačke ORO.FC.005(b)(1);
- (4) IAM operacije VCA danju i na rutama na kojima se vrši navigacija po vizuelnim orijentirima.”;

(15) u Poddijelu FC – Letačka posada [Odsjek 4] dodaje se kako slijedi:

„*ODSJEK 4*

Dotatni zahtjevi za IAM operacije VTOL vazduhoplovima (VCA) sa posadom

ORO.FC.400 Sastav letačke posade

Minimalni sastav letačke posade za IAM operacije VTOL vazduhoplovima (VCA) sa posadom mora da odgovara sastavu navedenom u operativnom priručniku, pri čemu se uzima u obzir minimalni broj naveden u letačkom priručniku ili u drugim dokumentima povezanim sa uvjerenjem o plovidbenosti (CofA) tog vazduhoplova.

ORO.FC.415 Početna obuka za upravljanje resursima posade (CRM), koju obavlja operator

- (a) Prije nego što počne da obavlja linijske letove bez nadzora, član letačke posade mora da završi početni kurs obuke za CRM.
- (b) Početni kurs obuke za CRM izvodi najmanje jedan odgovarajuće kvalifikovani instruktor za CRM kojem u obradi specifičnih područja obuke mogu da pomažu stručnjaci.

ORO.FC.420 Prelazna obuka i provjeravanje, koje obavlja operator

- (a) Obuka za CRM mora da bude dio kursa prelazne obuke koju obavlja operator.
- (b) Nakon što kurs prelazne obuke koju obavlja IAM operator počne, članu letačke posade ne smiju da se dodjeljuju letačke dužnosti na drugom tipu ili klasi vazduhoplova sve dok se obuka ne završi ili ne prekine.
- (c) Potrebna obuka člana letačke posade u okviru konverzije obuke koju obavlja IAM operator određuje se u skladu sa standardima kvalifikacije i iskustva navedenim u operativnom priručniku, uzimajući u obzir prethodnu obuku i iskustvo člana letačke posade.
- (d) Član letačke posade mora da prođe:
 - (1) provjeru stručnosti, koju obavlja IAM operator, i obuku i provjeru u pogledu opreme za slučaj nužde i sigurnosne opreme, prije započinjanja linijskog letjenja pod nadzorom (LIFUS); i
 - (2) linijsku provjeru nakon završetka LIFUS-a.
- (e) Ako zbog operativnih okolnosti, kao što su podnošenje zahtjeva za izdavanje novog AOC-a ili dodavanje novog tipa ili klase vazduhoplova u flotu, IAM operator ne može da ispunji zahtjeve iz tačke (d), operator može da pripremi posebnu konverzionu obuku za privremenu primjenu za ograničen broj članova letačke posade.

ORO.FC.430 Periodična obuka i provjera

- (a) Svaki član letačke posade mora da završi periodičnu obuku i provjeru koji su u skladu sa tipom ili varijantom VCA u kojem radi i povezanom opremom.
- (b) Provjera stručnosti, koju obavlja IAM operator
 - (1) Svaki član letačke posade, kao dio uobičajenog sastava posade, mora da prođe provjeru stručnosti koju obavlja IAM operator, kako bi demonstrirao svoju sposobnost za obavljanje uobičajenih procedura, neuobičajenih procedura i procedura u slučaju nužde, koja obuhvata relevantne aspekte povezane sa poslovima opisanim u operativnom priručniku.

- (2) Rezervisano.
- (3) Period važenja provjere stručnosti koju obavlja IAM operator je šest kalendarskih mjeseci.
- (c) Linijska provjera
Svaki član letačke posade mora da prođe linijsku provjeru na VCA. Period važenja linijske provjere je 12 kalendarskih mjeseci.
- (d) Obuka i provjeravanje u pogledu opreme za slučaj nužde i sigurnosne opreme
Svaki član letačke posade mora da završi periodičnu obuku i provjeravanje u pogledu smještaja i upotrebe sve opreme za slučaj nužde i sigurnosne opreme koja se nalazi u vazduhoplovu. Period važenja provjere u pogledu opreme za slučaj nužde i sigurnosne opreme je 12 kalendarskih mjeseci.
- (e) Obuka za CRM
 - (1) Elementi obuke za CRM moraju da budu dio svih odgovarajućih faza periodične obuke.
 - (2) Svaki član letačke posade mora da prođe posebnu modularnu obuku za CRM. Sve važne teme obuke za CRM moraju da budu obuhvaćene tako da modularni djelovi obuke budu raspoređeni što ravnomjernije u svakom trogodišnjem periodu.
- (f) Svaki član letačke posade mora da prođe obuku na tlu ili obuku tokom leta na FSTD-u ili u VCA ili kombinovanu obuku na FSTD-u i VCA najmanje svakih 12 kalendarskih mjeseci.

ORO.FC.440 Izvođenje operacija na više od jednog tipa ili varijante

- (a) Procedure ili operativna ograničenja za izvođenje operacija na više od jednog tipa ili varijante koji su utvrđeni u operativnom priručniku i koje je odobrio nadležni organ obuhvataju:
 - (1) zahtijevani minimalni nivo iskustva članova letačke posade;
 - (2) zahtijevani minimalni nivo iskustva na jednom tipu ili varijanti prije početka obuke za drugi tip ili varijantu i prije početka izvođenja operacija na drugom tipu ili varijanti;
 - (3) proces kojim se članovi letačke posade kvalifikovani na jednom tipu ili varijanti obučavaju i kvalifikuju za drugi tip ili varijantu; i
 - (4) sve primjenljive zahtjeve u pogledu nedavnog iskustva za svaki tip ili varijantu.
 - (b) Članovi letačke posade ne bi smjeli da izvode operacije na više od tri tipa vazduhoplova ili skupa tipova vazduhoplova, uključujući najmanje jedan VCA.”;
- (16) tačka ORO.TC.100 zamjenjuje se sljedećim:

„ORO.TC.100 Područje primjene

U ovom Poddijelu se utvrđuju zahtjevi koje mora da ispuni vazdušni operator kada koristi vazduhoplov sa članovima tehničke posade u operacijama komercijalnog vazdušnog prevoza pružanja hitne medicinske pomoći helikopterima (HEMS), operacijama pružanja hitne medicinske pomoći VCA (VEMS), operacijama uz pomoć sistema za noćno osmatranje (NVIS) ili helikopterskim operacijama vitlom (HHO).”;

- (17) u tački ORO.TC.105, tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a)Članovima tehničke posade uključenim u HEMS, VEMS, HHO ili NVIS operacije komercijalnog vazdušnog prevoza dodjeljuju se poslovi samo:

- (1) ako imaju najmanje 18 godina starosti;
- (2) ako su fizički i mentalno sposobni za sigurno obavljanje poslova i ispunjavanje odgovornosti koje su im dodijeljene;
- (3) ako su završili svu primjenljivu obuku koja je u skladu sa ovim Poddijelom potrebna za obavljanje dodijeljenih poslova;
- (4) ako su provjere pokazale da su sposobni za obavljanje poslova koji su im dodijeljeni u skladu sa procedurama navedenim u operativnom priručniku.”;

- (18) u tački ORO.TC.110, tačka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d)Provjere nakon prelazne obuke koje obavlja operator i nakon obavljanja svih potrebnih letova u svrhu upoznavanja obavljaju se prije učestvovanja u ulozi potrebnog člana tehničke posade u HEMS, VEMS, HHO ili NVIS operacijama.”;

(19) u tački ORO.TC.120, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b)Prelazna obuka operatora obuhvata:

- (1) lokaciju i upotrebu sve prenosne sigurnosne opreme i opreme za preživljavanje koja se nosi u vazduhoplovu;
- (2) sve uobičajene procedure i procedure u slučaju nužde;
- (3) opremu u vazduhoplovu koja služi za obavljanje poslova u vazduhoplovu ili na zemlji za pomaganje pilotu u HEMS, VEMS, HHO ili NVIS operacijama.”;

(20) tačka ORO.FTL.100 zamjenjuje se sljedećim:

„**ORO.FTL.100 Područje primjene**

U ovom Poddijelu se utvrđuju zahtjevi koje moraju da ispuni vazdušni operator i njegovi članovi letačke i kabinske posade (posada vazduhoplova) u pogledu ograničenja vremena letjenja, radnog vremena i zahtjevima za odmor za članove posade vazduhoplova raspoređenih na operacije komercijalnog vazdušnog prevoza (CAT) avionima.”.

Prilog V (Dio-SPA) Regulative (EU) br. 965/2012 mijenja se kako slijedi:

(1) tačka SPA.GEN.100 zamjenjuje se sljedećim:

„SPA.GEN.100 Nadležni organ

(a) Nadležni organ za izdavanje posebnog odobrenja je:

- (1) za komercijalnog operatora aviona ili helikoptera, organ države članice u kojoj operator ima glavno sjedište poslovanja;
- (2) za nekomercijalnog operatoru aviona ili helikoptera, organ države članice u kojoj operator ima glavno sjedište poslovanja, osnovan je ili boravi;
- (3) kad je riječ o IAM operatoru VTOL vazduhoplova (VCA), organ države članice u kojoj operator ima glavno sjedište poslovanja ili boravište.

(b) Nezavisno od tačke (a)(2), za nekomercijalnog operatora koji koristi avion ili helikopter registrovan u trećoj zemlji, zahtjevi primjeljivi u skladu sa ovim Prilogom za odobravanje sljedećih operacija ne mogu da se primjenjuju ukoliko je ovo odobrenje izdato od strane treće države koja je država registra:

- (1) navigacija zasnovana na performansama (PBN);
- (2) specifikacije minimalnih navigacionih performansi (MNPS);
- (3) minimum smanjenog vertikalnog razdvajanja vazdušnog prostora (RVSM);
- (4) operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO).“;

(2) tačka SPA.MNPS.100 zamjenjuje se sljedećim:

„SPA.MNPS.100 MNPS operacije

Avionima i helikopterima mogu da se obavljaju operacije u određenom vazdušnom prostoru specificiranih minimalnih navigacionih performansi (MNPS) u skladu sa regionalnim dopunskim procedurama, kad je MNPS uspostavljen, samo ako je operator dobio odobrenje nadležnog organa za obavljanje takvih operativnih aktivnosti.“;

(3) tačka SPA.RVSM.100 zamjenjuje se sljedećim:

„SPA.RVSM.100 RVSM operacije

Avionima i helikopterima mogu da se obavljaju operativne aktivnosti u određenom vazdušnom prostoru u kojem se između nivoa leta (FL) 290 i FL 410, uključivo, primjenjuje smanjeno vertikalno razdvajanje od 300 m (1000 ft), samo ako je operator dobio odobrenje nadležnog organa za obavljanje predmetnih operacija.“;

(4) tačka SPA.LVO.100 zamjenjuje se sljedećim:

„SPA.LVO.100 Operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO) i operacije sa operativnim odobrenjima

Operator aviona ili helikoptera obavlja sljedeće operacije samo ako ih je odobrio nadležni organ:

- (a) operacije polijetanja u uslovima vidljivosti manjim od 400 m RVR-a;
- (b) operacije instrumentalnog prilaza u uslovima smanjene vidljivosti; i
- (c) operacije sa operativnim odobrenjima, osim operacija EFVS 200, koje ne podliježu posebnom odobrenju.“;

(5) tačka SPA.DG.100 zamjenjuje se sljedećim:

„SPA.DG.100 Prevoz opasnih materija

Osim kako je propisano u Prilogu IV (Dio-CAT), Prilogu VI (Dio-NCC), Prilogu VII (Dio-NCO), Prilogu VIII (Dio-SPO) i Prilogu IX (Dio-IAM) ove Regulative, operator može da obavlja vazdušni prevoz opasnih materija samo ako ima odobrenje nadležnog organa.“;

(6) u tački SPA.EFB.100, tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a)Operator komercijalnog vazdušnog prevoza avionima ili helikopterima ili IAM operator koristi aplikaciju EFB-a tipa B samo ako mu je nadležni organ izdao odobrenje za takvu upotrebu.“;

(7) Dodaje se sljedeći [Poddio O]:

OPERACIJE PRUŽANJA HITNE MEDICINSKE POMOĆI VTOL VAZDUHOPLOVIMA SA POSADOM (VEMS)

SPA.VEMS.100 Operacije pružanja hitne medicinske pomoći VTOL vazduhoplovima sa posadom (VEMS)

- (a) IAM operator obavlja operacije pružanja hitne medicinske pomoći VTOL vazduhoplovima sa posadom (VEMS) samo ako mu je nadležni organ izdao odobrenje za takve operacije.
- (b) Za dobijanje takvog odobrenja od nadležnog organa, IAM operator mora da:
 - (1) ima AOC u skladu sa Prilogom III (Dio-ORO);
 - (2) izvodi operacije u skladu sa relevantnim zahtjevima iz Priloga IX (Dio-IAM); i
 - (3) demonstrira nadležnom organu usklađenost sa zahtjevima iz ovog Poddjela.
- (c) IAM operator koristi odgovarajuće vertiporte za svoju operativnu bazu i bolničke lokacije za VEMS, osim ako je nadležni organ odobrio korišćenje mjesta od javnog interesa na bolničkoj lokaciji.
- (d) IAM operator može da koristi odgovarajuća operativna mjesta za potrebe misija VEMS-a ili letova VEMS-a za obuku uzimajući u obzir:
 - (1) zahtjeve za performanse vazduhoplova koji se primjenjuju na polijetanje i slijetanje;
 - (2) karakteristike operativnog mjesta, uključujući dimenzije, prepreke i stanje površine;
 - (3) sigurno razdvajanje VTOL vazduhoplova (VCA) od ljudi na tlu; i
 - (4) zahtjeve za privatnost, zaštitu podataka, odgovornost, osiguranje, bezbjednost i zaštitu životne sredine.

SPA.VEMS.110 Zahtjevi u pogledu opreme za VEMS operacije

- (a) Ugradnja sve namjenske medicinske opreme na VTOL vazduhoplov i sve naknadne izmjene i ugradnje i, prema potrebi, njena upotreba, moraju da budu odobreni u skladu sa Regulativom (EU) br. 748/2012.
- (b) Za letove po VFR-u danju na rutama ili područjima na kojima se vrši navigacija po vizuelnim orijentirima VCA mora da bude opremljen instrumentima koji daju prikaz sopstvenog položaja i prepreka na pokretnoj karti. Karta i baze podataka o preprekama moraju biti ažurirane.
- (c) Za letove po VFR-u danju, VCA mora da bude opremljen uređajem koji mjeri i pilotu prikazuje visinu i stabilizovani smjer ili drugim ekvivalentnim alatima za ublažavanje dezorijentacije pilota u slučaju smanjenih vizuelnih orijentira.
- (d) Svaki VCA koji se koristi u misijama VEMS-a mora da bude opremljen alatima sa mogućnostima ADS-B Out.
- (e) Instrumenti i oprema potrebni u skladu sa tačkom (f) moraju da budu sertifikovani u skladu sa primjenljivim zahtjevima za plovidbenost.
- (f) IAM operator obezbjeđuje da su sve relevantne informacije zabilježene na listi minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL).

SPA.VEMS.115 Komunikacija

Pored zahtjeva za instrumente i opremu koji se primjenjuju na VCA u konfiguraciji sa posadom, VCA koji se koristi za letove VEMS-a mora da ima komunikacionu opremu koja omogućava dvosmjernu komunikaciju sa organizacijom za koju se obavlja let VEMS-a i, ako je moguće, komunikaciju sa osobljem zemaljske hitne službe na mjestu operacije.

SPA.VEMS.120 Vidljivost i udaljenost od minimuma oblaka

Minimumi za slanje leta VEMS-a i za fazu leta VEMS-a na ruti utvrđeni su u skladu sa tačkom SERA.5001. Ako se tokom faze leta na ruti meteorološki uslovi pogoršaju ispod primjenjivih minimuma:

- (a) VCA sertifikovan samo za letove po VFR-u danju mora da sleti što je prije moguće ili da se vrati u bazu VEMS-a.
- (b) Rezervisano.

SPA.VEMS.125 Zahtjevi za performanse za VEMS operacije

Operacije VCA koji služe za VEMS operacije izvode se u skladu sa primjenljivim zahtjevima za performanse utvrđenim u tački UAM.POL.VCA.100.

SPA.VEMS.130 Zahtjevi u pogledu posade

- (a) *Selekcija.* IAM operator uspostavlja kriterijume za selekciju članova letačke posade za VEMS operacije, uzimajući u obzir prethodno iskustvo.
- (b) *Operativna obuka.* Članovi posade moraju uspješno da završe operativnu obuku u skladu sa VEMS procedurama iz operativnog priručnika.
- (c) Rezervisano.
- (d) *Sastav posade*
 - (1) *Dnevni let.* U trenutku slanja VEMS leta po VFR-u danju minimalna posada sastoji se od dva pilota ili jednog pilota i jednog člana tehničke posade za VEMS operaciju.
Nakon slijetanja na VEMS operativno mjesto sljedeće letove može da obavlja jedan pilot:
 - (i) ako postoji potreba za dodatnim medicinskim zalihama, punjenjem gorivom/punjenjem baterija ili premještanjem dok VEMS član tehničke posade pruža medicinsku pomoć na terenu; ili
 - (ii) ako VEMS član tehničke posade medicinskom putniku pruža medicinsku pomoć tokom leta ili tokom prevoza u drugom vozilu.
 - (2) *Rezervisano.*
 - (3) IAM operator obezbjeđuje održavanje kontinuiteta koncepta posade tokom cijele VEMS misije.
- (e) *Obuka i provjera letačkog i tehničkog osoblja*
 - (1) Obuku i provjeru sprovodi odgovarajuće kvalifikovano osoblje u skladu sa nastavnim planom koji je uključen u operativni priručnik i koji je odobrio nadležni organ.
 - (2) Članovi posade
 - (i) Svi relevantni elementi programa obuke posade moraju da poboljšaju znanje posade o VEMS radnom okruženju i opremi, da poboljšaju koordinaciju posade i da uključuju mjere za smanjenje rizika povezanih sa rutnim tranzitom u uslovima smanjene vidljivosti, odabirom VEMS operativnih mjesta i profilima prilaza i odlaska.
 - (ii) Mjere iz tačke (i) procjenjuju se tokom obje vrste sljedećih provjera:
 - (A) dnevnih provjera stručnosti u VMC-u;
 - (B) linijskih provjera.
 - (iii) Komponente provjera stručnosti i linijskih provjera iz tačke (ii) koje se odnose na VEMS važe 6 odnosno 12 kalendarskih mjeseci.

SPA.VEMS.135 Informisanje medicinskih putnika i drugog osoblja

- (a) *Medicinski putnici.* Prije bilo kojeg VEMS leta ili niza letova medicinski putnicimoraju da budu upoznati putem obavještenja kako bi se obezbijedilo da su upoznati sa VEMS radnim okruženjem i opremom, da bi u vazduhoplovu mogli da koriste opremu za hitnu pomoć i da bi mogli da učestvuju u uobičajenim procedurama i procedurama u slučaju nužde ulaska i izlaska.
- (b) *Zemaljsko osoblje hitnih službi.* Ako u operaciji učestvuje zemaljsko osoblje hitnih službi, IAM operator preuzima sve potrebne mjere kako bi obezbijedio da je to osoblje upoznato sa VEMS radnim okruženjem i opremom i sa rizicima povezanim sa zemaljskim operacijama na VEMS operativnom mjestu.
- (c) *Pacijenti.* Ne dovodeći u pitanje tačku UAM.OP.MVCA.170 Priloga IX (Dio-IAM), pacijenti se informišu samo ako je to moguće s obzirom na njihovo zdravstveno stanje.

SPA.VEMS.140 Informacije, procedure i dokumentacija

- (a) IAM operator u okviru svoje analize rizika i procesa upravljanja rizikom procjenjuje, ublažava i umanjuje rizike povezane sa VEMS okruženjem. IAM operator u operativnom priručniku opisuje mjere ublažavanja, uključujući operativne procedure.
- (b) IAM operator obezbjeđuje da vođa vazduhoplova (PIC) procijeni posebne rizike povezane sa određenim VEMS letom.
- (c) Relevantni izvodi iz operativnog priručnika moraju da budu na raspolaganju organizaciji za koju se obavlja VEMS.

SPA.VEMS.145 Objekti VEMS operativne baze

- (a) Ako se od članova posade zahtijeva da budu u pripravnosti i sa vremenom odziva kraćim od 45 minuta, u blizini svake VEMS operativne baze VEMS-a mora da se obezbijedi odgovarajući namjenski smještaj.
- (b) U svakoj VEMS operativnoj bazi letaćka posada mora da ima pristup objektu za dobijanje informacija o aktuelnim meteorološkim uslovima i meteoroloških prognoza i mogućnost zadovoljavajuće komunikacije sa odgovarajućom jedinicom usluga u vazdušnom saobraćaju (ATS). Na raspolaganju moraju da budu odgovarajući objekti za planiranje svih povezanih poslova.

SPA.VEMS.150 Punjenje/praznjenje goriva /punjenje/zamjena baterije dok su putnici u vazduhoplovu, dok se ukrcavaju ili dok se iskrcavaju

Procedure za punjenje gorivom/praznjenje goriva/punjenje baterije ili zamjenu baterije jedinicama za uzgon ili potisak koje su stavljene u pogon ili isključene sprovode se samo u skladu sa tačkom UAM.OP.MVCA.200 ili tačkom UAM.OP.MVCA.205, zavisno od slučaja.

SPA.VEMS.155 Sistem za praćenje vazduhoplova

IAM operator uspostavlja i održava sistem praćenja vazduhoplova pod nadzorom za VEMS operacije tokom cijelog trajanja VEMS leta.”

Regulativi (EU) br. 965/2012 dodaje se sljedeći Prilog IX:

„PRILOG IX

OPERACIJE INOVATIVNE VAZDUŠNE MOBILNOSTI

(DIO-IAM)

PODDIO A

OPŠTI ZAHTJEVI

IAM.GEN.050 Područje primjene

Ovaj Prilog se primjenjuje na IAM operacije VTOL vazduhoplovima (VCA) sa posadom po VFR-u danju.

IAM.GEN.055 Nadležni organ

Nadležni organ IAM operatora je organ koje imenuje država članica u kojoj taj operator ima glavno sjedište ili boravište, ili Agencija u skladu sa članom 65 Regulative (EU) 2018/1139.

ODSJEK 1

VTOL vazduhoplovi (VCA)

IAM.GEN.VCA.050 Područje primjene

Ovaj Odsjek sadrži opšte zahtjeve za operacije VCA.

IAM.GEN.VCA.100 Odgovornosti posade

- (a) Piloti i ostali članovi posade odgovorni su za pravilno obavljanje svojih poslova:
 - (1) koji se odnose na sigurnost VCA i lica koja se nalaze u njemu; i
 - (2) koji su navedeni u operativnom priručniku (OM) operatora VCA.
- (b) Piloti i ostali članovi posade usklađeni su sa svim od sljedećeg:
 - (1) prijavljuju vođi vazduhoplova (PIC) svaku grešku, otkaz, kvar ili oštećenje za koje smatraju da može da utiče na plovidbenost ili sigurno izvođenje operacija VCA, uključujući sisteme za slučaj nužde, ako o njima već nije obaviješten;
 - (2) prijavljuju PIC-u svaki događaj koji je ugrozio ili mogao da ugrozi sigurnost operacije VCA, ako o njima već nije obaviješten;
 - (3) usklađeni su sa odgovarajućim zahtjevima operatora u pogledu prijavljivanja događaja;
 - (4) usklađeni su sa zahtjevima za vrijeme leta, vrijeme dužnosti i odmora, koji su primjenljivi za njihove aktivnosti;
 - (5) ne onesposobljava ili isključuje uređaje za snimanje podataka tokom leta niti namjerno briše njihove snimke.
- (c) Piloti i drugi članovi posade ne obavljaju poslove povezane sa operacijom VCA ako se nalaze u nekoj od sljedećih situacija:
 - (1) kad su pod uticajem psihoaktivnih supstanci ili kada nisu sposobni za rad zbog povrede, umora, lijekova, bolesti ili drugih sličnih uzroka;
 - (2) ako ne ispunjavaju primjenljive medicinske zahtjeve;
 - (3) ako imaju bilo kakvu sumnju u svoju sposobnost za obavljanje poslova koji su im dodijeljeni;
 - (4) ako znaju ili sumnjaju da su umorni, kako je navedeno u tački 7.5 Priloga V Regulative (EU) 2018/1139, ili ako se na drugi način osjećaju nesposobnim do te mjere da bi sigurnost leta mogla biti ugrožena.

IAM.GEN.VCA.105 Odgovornosti vođe vazduhoplova (PIC)

- (a) Pored usklađenosti sa zahtjevima iz tačke IAM.GEN.VCA.100, PIC mora, čim preuzme komandne funkcije na mjestu koje mu je dodijeljeno i dok ne preda komande ili napusti mjesto koje mu je dodijeljeno na kraju leta, da bude usklađen sa svim od sljedećeg:
 - (1) odgovoran je za sigurnost svih članova posade, putnika i tereta u VCA;
 - (2) odgovoran je za operaciju i sigurnost VCA od trenutka stavljanja jedinica za uzgon i potisak u pogon;

- (3) odgovoran je za započinjanje, nastavak, okončavanje ili preusmjeravanje leta u interesu sigurnosti;
 - (4) ovlašten je da daje sve naredbe i preuzima sve odgovarajuće radnje da bi se obezbijedila sigurnost VCA i lica i/ili imovine koji se u njemu nalaze;
 - (5) obezbjeđuje da su svi putnici upoznati sa mjestima izlaza za slučaj nužde i sa smještajem i načinom upotrebe odgovarajuće sigurnosne opreme i opreme za slučaj nužde, prema potrebi;
 - (6) obezbjeđuje da su svi putnici obaviješteni o tome kad i kako mogu da komuniciraju sa članovima letačke posade tokom leta;
 - (7) obezbjeđuje usklađenost sa svim operativnim procedurama i kontrolnim listama u skladu sa operativnim priručnikom (OM) operatora VCA;
 - (8) ne dozvoljava nijednom članu posade da obavlja bilo kakve aktivnosti tokom kritičnih faza leta, osim dužnosti koje su potrebne za sigurnu operaciju VCA;
 - (9) obezbjeđuje da se uređaji za snimanje podataka o letu ne onesposobe ili isključe tokom leta i da se njihovi zapisi ne izbrišu namjerno;
 - (10) odlučuje o prihvatanju VCA sa neispravnostima u skladu sa listom odstupanja od konfiguracije (CDL) ili listom minimalne ispravnosti opreme i sistema (MEL) VTOL vazduhoplova i tehničkom knjigom VCA;
 - (11) obezbjeđuje da se obavi pretpoletni pregled u skladu sa primjenljivim zahtjevima za kontinuiranu plovidbenost;
 - (12) provjerava da li je relevantna oprema za slučaj nužde lako dostupna za upotrebu bez odlaganja;
 - (13) po završetku leta bilježi, u skladu sa zahtjevima sistema evidentiranja kontinuirane plovidbenosti, podatke o upotrebi i svim poznatim ili pretpostavljenim kvarovima VCA kako bi se obezbijedila kontinuirana sigurnost leta.
- (b) PIC, u situaciji u slučaju nužde koja zahtijevaju donošenje odluka i djelovanje bez odlaganja, preuzima radnje koje smatra potrebnim u datim okolnostima. U takvim slučajevima PIC može, u interesu sigurnosti, da odstupi od pravila, operativnih procedura i metoda.
- (c) PIC što je prije moguće prijavljuje odgovarajućoj jedinici za usluge u vazдушnom saobraćaju (ATS) sve opasne meteorološke uslove ili uslove za let nastale za vrijeme leta koji mogu da utiču na sigurnost drugih VCA operacija.

IAM.GEN.VCA.110 Ovlaštenja vođe vazduhoplova

IAM operator preuzima sve razumne mjere kako bi obezbijedio da sva lica u VCA poštuju sve zakonske naredbe koje izda PIC u svrhu obezbjeđivanja sigurnosti VCA i lica ili stvari koje se njime prevoze.

IAM.GEN.VCA.120 Zajednički jezik

IAM operator obezbjeđuje da svi članovi posade mogu međusobno da komuniciraju na zajedničkom jeziku.

IAM.GEN.VCA.130 Stavljanje jedinica za uzgon i potisak u pogon

Jedinice za uzgon i potisak VCA može u pogon u svrhu leta da stavi samo kvalifikovani pilot koji se nalazi za komandama VCA.

IAM.GEN.VCA.140 Prenosivi elektronski uređaji (PED-ovi)

IAM operator ne dozvoljava nijednom licu u vazduhoplovu da koristi PED koji može negativno da utiče na performanse sistema i opreme VCA i preuzima sve razumne mjere kako bi spriječio takvu upotrebu.

IAM.GEN.VCA.141 Upotreba elektronskih letačkih torbi (EFB-a)

- (a) Kad se u vazduhoplovu koristi EFB, IAM operator obezbjeđuje da on nema negativan uticaj na sisteme ili opremu VCA ni na sposobnost člana letačke posade da upravlja VCA.
- (b) IAM operator ne koristi aplikaciju EFB-a tip B osim ako nije odobrena u skladu sa Poddijelom M Priloga V (Dio-SPA).

IAM.GEN.VCA.145 Informacije o opremi za slučaj nužde i opremi za preživljavanje u VCA

IAM operator mora u svakom trenutku da ima na raspolaganju liste sa podacima o opremi za slučaj nužde i opremi za preživljavanje u njegovim VCA za svaki VCA za hitnu komunikaciju sa centrima za koordinaciju spašavanja (RCC).

IAM.GEN.VCA.155 Prevoz borbenog oružja i municije

IAM operator ne prihvata borbeno oružje ili municiju za vazdušni prevoz pomoću VCA.

IAM.GEN.VCA.160 Prevoz sportskog oružja i sportske municije

- (a) IAM operator ne prihvata sportsko oružje za vazdušni prevoz pomoću VCA, osim u sljedećim slučajevima:
- (1) ako to sportsko oružje može da bude smješteno u VCA na mjestu koje nije dostupno putnicima tokom leta; i
 - (2) ako je sva municija izvađena iz sportskog oružja i prevozi se odvojeno od sportskog oružja.

IAM.GEN.VCA.165 Način prevoza lica

IAM operator preduzima sve razumne mjere kako bi obezbijedio da se tokom leta VCA ni u jednom njegovom dijelu koji nije projektovan ili određen za smještaj lica ne nalazi nijedno lice, osim ako lice preduzima radnju koja je potrebna za sigurnost VCA ili bilo kojeg lica, životinje ili robe koja se prevozi u VCA.

IAM.GEN.VCA.170 Psihoaktivne supstance

- (a) IAM operator preduzima sve razumne mjere kako bi obezbijedio da u VCA ne uđe i da u njemu ne bude lice koje je u tolikoj mjeri pod uticajem psihoaktivnih supstanci u kojoj može da ugrozi sigurnost VCA ili lica u njemu.
- (b) IAM operator izrađuje i sprovodi objektivnu, transparentnu i nediskriminatornu politiku i proceduru za sprečavanje i otkrivanje zloupotrebe psihoaktivnih supstanci među pilotima i drugim osobljem koje obavlja sigurnosno osjetljive zadatke pod neposrednom kontrolom IAM operatora kako bi obezbijedio da sigurnost VCA i lica u njemu nije ugrožena.
- (c) Ako su piloti ili drugo osoblje koje obavlja sigurnosno osjetljive zadatke testirani i testovi potvrde prisutnost psihoaktivnih supstanci, IAM operator o tome obavještava svoj nadležni organ i organ odgovoran za pilote i to osoblje.

IAM.GEN.VCA.175 Ugrožavanje sigurnosti

- (a) IAM operator preduzima sve razumne mjere kako bi obezbijedio da se nijedno lice ne ponaša nesmotreno, sa namjerom ili nesavjesno ili da ne reaguje na način da:
- (1) ugrozi sigurnost VCA ili sigurnost lica u njemu; ili
 - (2) učini ili dozvoli da VCA ugrozi bilo koje lice ili imovinu.
- (b) IAM operator obezbjeđuje da piloti prije početka letačkih operacija prođu psihološku procjenu kako bi mogao:
- (1) da utvrdi psihološke karakteristike i podobnost pilota s obzirom na njihovo radno okruženje; i
 - (2) da umanjí vjerovatnoću negativnog uticaja pilota na siguran let VCA.

IAM.GEN.VCA.176 Program podrške pilotima

- (a) IAM operator omogućava, olakšava i obezbjeđuje pristup proaktivnom i nekažnjivom programu podrške koji pruža podršku pilotima i pomaže im u prepoznavanju, savladavanju i prevazilaženju svih problema koji mogu negativno da utiču na njihovu sposobnost sigurnog korišćenja prava njihove dozvole.
- (b) Ne dovodeći u pitanje primjenljivo pravo Unije o zaštiti pojedinaca u vezi sa obradom ličnih podataka i o slobodnom kretanju tih podataka, zaštita povjerljivosti ličnih podataka je preduslov za efektivan program podrške pilotima.

IAM.GEN.VCA.185 Informacije koje se čuvaju na zemlji

- (a) IAM operator obezbjeđuje da se za vrijeme trajanja svakog leta ili serije letova informacije koje su relevantne za let odnosno seriju letova i koje odgovaraju vrsti operacije:
- (1) čuvaju na zemlji; i
 - (2) sačuvaju dok se ne sačini duplikat na mjestu na kojem će biti skladištene; ili, ako je to neizvodljivo,
 - (3) nose u VCA u vatrostalnom kontejneru.
- (b) Informacije iz tačke (a) uključuju sljedeće:
- (1) kopiju operativnog plana leta;
 - (2) kopije jednog ili više relevantnih dijelova zapisa kontinuirane plovidbenosti vazduhoplova;
 - (3) NOTAM dokumentaciju specifičnu za rutu ako je posebno mijenjana od strane IAM operatora;
 - (4) dokumentaciju proračuna mase i centraže;
 - (5) obavještenje o posebnom utovaru.

IAM.GEN.VCA.190 Obezbeđivanje dokumentacije i zapisa

PIC mora, ukoliko je u razumnom vremenu traženo da se tako uradi od strane ovlašćenog lica nadležnog organa, da obezbijedi tom licu dokumentaciju koja se nosi u vazduhoplovu, u papirnoj ili digitalnoj formi.

IAM.GEN.VCA.195 Čuvanje, izrada, zaštita i korišćenje zapisa uređaja za snimanje podataka

- (a) Nakon što istražni organ utvrdi nesreću, ozbiljnu nezgodu ili događaj, IAM operator čuva originalno snimljene podatke iz uređaja za snimanje podataka koji se nalazi u VCA u skladu sa Poddijelom D ovog Priloga tokom perioda od 60 dana ili drugog perioda koje odredi istražni organ.
- (b) IAM operator sprovodi operativne provjere i evaluaciju zapisa kako bi osigurao kontinuiranu ispravnost uređaja za snimanje podataka.
- (c) IAM operator obezbjeđuje čuvanje zapisa parametara leta za koje je propisano da se moraju bilježiti uređajima za snimanje. Za potrebe ispitivanja i održavanja tih uređaja za snimanje smije tokom testiranja da se izbriše najstariji snimljeni materijal u trajanju do jednog sata.
- (d) IAM operator čuva i ažurira dokumentaciju koja sadrži informacije potrebne za konvertovanje neobrađenih podataka o letu u parametre izražene u tehničkim jedinicama.
- (e) IAM operator stavlja na raspolaganje sve zapise uređaja za snimanje podataka koji su bili sačuvani ako tako odredi nadležni organ.
- (f) Ne dovodeći u pitanje Regulativu (EU) br. 996/2010 (*) ni Regulativu (EU) 2016/679 (**):
 - (1) osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje, zvučni zapisi smiju da se objave i koriste samo ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:
 - (i) postoji procedura koja se odnosi na rukovanje takvim zvučnim zapisima i njihovim transkriptima;
 - (ii) svi piloti i osoblje za održavanje na koje se zapis odnosi dali su svoju prethodnu saglasnost;
 - (iii) takvi zvučni zapisi koriste se samo za održavanje ili za poboljšanje sigurnosti;
 - (2) kad IAM operator u cilju osiguranja ispravnosti uređaja za snimanje pregleda zvučne zapise tog uređaja u obavezi je da štiti privatnost tih zvučnih zapisa i da obezbijedi da se ne objavljuju niti koriste ni za šta drugo osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka;
 - (3) parametri leta zabilježeni uređajem za snimanje ne smiju da se koriste u druge svrhe osim za istraživanje nesreće ili nezgode koju je obavezno prijaviti, osim ako takvi zapisi ispunjavaju neki od sljedećih uslova:
 - (i) IAM operator koristi te zapise isključivo u svrhu plovidbenosti ili održavanja;
 - (ii) zapisi su de-identifikovani;
 - (iii) zapisi su pokazani u skladu sa osiguranim procedurama;
 - (4) osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje, slike letačke kabine smiju da se pokažu i koriste samo ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:
 - (i) postoji procedura koja se odnosi na rukovanje takvim slikovnim zapisima;
 - (ii) svi piloti i osoblje za održavanje na koje se zapis odnosi dali su svoju prethodnu saglasnost;
 - (iii) takvi slikovni zapisi koriste se samo za održavanje ili za poboljšanje sigurnosti;
 - (5) kada se slike letačke kabine načinjene uređajem za snimanje podataka pregledaju zbog provjere ispravnosti tog uređaja, onda:
 - (i) te slike ne smiju da se pokazuju ni koriste u druge svrhe osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka;
 - (ii) ako je vjerovatno da će djelovi tijela pilota ili putnika biti vidljivi na slikama, operator obezbjeđuje privatnost tih slika.

(*)Regulativa(EU) br. 996/2010 Evropskog parlamenta i Savjeta od 20. novembra 2010. godine o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom vazduhoplovstvu i stavljanju van snage Uputstva 94/56/EZ (SL L 295,12.11.2010, str. 35).

(**)Regulativa (EU) 2016/679 Evropskog parlamenta i Savjeta od 27. aprila 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi sa obradom ličnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka i stavljanju van snage Uputstva 95/46/EZ (Opšta Regulativa o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1)

IAM.GEN.VCA.200 Prevoz opasnih materija u skladu sa posebnim odobrenjem

- (a) Vazdušni prevoz opasnih materija obavlja se u skladu sa Prilogom 18 Čikaške konvencije i primjenjivim tehničkim instrukcijama (TI).
- (b) IAM operator se odobrava za vazdušni prevoz opasnih materija kao tereta u skladu sa Poddijelom G Priloga V (Dio-SPA).
- (c) IAM operator uspostavlja procedure kako bi obezbijedio da su preduzete sve razumne mjere da bi se spriječilo nenamjerno unošenje neprijavljenih ili pogrešno prijavljenih opasnih materija u vazduhoplov.
- (d) IAM operator obezbjeđuje da je svo osoblje, uključujući osoblje trećih strana, koje učestvuje u prihvatanju, rukovanju, utovaru i istovaru tereta obaviješteno o operativnom odobrenju i ograničenjima operatora u pogledu prevoza opasnih materija vazdušnim putem i da su tom osoblju pružene potrebne informacije koje mu omogućavaju izvršavanje odgovornosti u skladu sa TI.
- (e) IAM operator obezbjeđuje da se u skladu sa TI putnicima pruže informacije o prevozu opasne robe u vazduhoplovu.
- (f) IAM operator u skladu sa TI bez odlaganja obavještava nadležni organ i odgovarajući nadležni organ države događaja u slučaju:
 - (1) svake nesreće ili nezgode koja uključuje opasne materije;
 - (2) otkrivanja neprijavljenih ili pogrešno prijavljenih opasnih materija ili tereta ili pošte; ili
 - (3) pronalaska opasnih materija koje prenose putnici ili članovi posade, ili koje se nalaze u njihovom prtljagu, kada to nije u skladu sa Dijelom 8 TI.
- (g) IAM operator obezbjeđuje da se u skladu sa TI na mjestima za prihvatanje tereta nalaze obavještenja sa informacijama o prevozu opasnih materija.

IAM.GEN.VCA.205 Prevoz opasnih materija bez posebnog odobrenja

- (a) Vazdušni prevoz opasnih materija obavlja se u skladu sa Prilogom 18 Čikaške konvencije i primjenljivim TI.
- (b) Operatori prevoze opasne materije u VCA bez posebnog odobrenja koje se zahtijeva u skladu sa Poddijelom G Priloga V (Dio-SPA) ako:
 - (1) se na njih ne primjenjuju TI u skladu sa Dijelom 1 tih instrukcija; ili
 - (2) ih nose putnici ili posada ili ako se nalazi u prtljagu u skladu sa Dijelom 8 TI.
- (c) IAM operatori koji nisu odobreni u skladu sa Poddijelom G Priloga V (Dio-SPA) uspostavljaju program obuke za opasne materije koji je u skladu sa zahtjevima iz Priloga 18 Čikaške konvencije i primjenljivim TI.
- (d) IAM operator obezbjeđuje da se u skladu sa TI putnicima pruže informacije o prevozu opasnih materija.
- (e) IAM operator uspostavlja procedure kako bi obezbijedio da su preduzete sve razumne mjere za sprečavanje nenamjernog unošenja neprijavljenih opasnih materija u vazduhoplov.
- (f) IAM operator u skladu sa TI bez odlaganja obavještava nadležni organ i odgovarajući nadležni organ države događaja u slučaju:
 - (1) svake nesreće ili nezgode koja uključuje opasne materije;
 - (2) otkrivanja neprijavljenih opasnih materija u teretu ili pošti; ili
 - (3) pronalaska opasnih materija koju prenose putnici ili članovi posade, ili koja se nalazi u njihovom prtljagu, kada to nije u skladu sa Dijelom 8 TI.

ODSJEK 2

VTOL vazduhoplovi sa posadom (MVCA)

IAM.GEN.MVCA.050 Područje primjene

U ovom odsjeku se utvrđuju dodatni zahtjevi za IAM operacije VTOL vazduhoplovima sa posadom (MVCA).

IAM.GEN.MVCA.135 Pristup letačkoj kabini

- (a) IAM operator obezbjeđuje da se nijednom licu, osim pilotu koji je raspoređen na određeni let, ne dozvoli pristup u letačku kabinu ili prevoz u letačkoj kabini, osim ako je to lice:
- (1) član operativne posade;
 - (2) predstavnik nadležnog ili inspeksijskog organa, ako je to potrebno za obavljanje njegovih službenih dužnosti; ili
 - (3) lice kojem je pristup odobren i koje se prevozi u skladu sa OM-om operatora.
- (b) Vođa vazduhoplova obezbjeđuje:
- (1) da pristup u letačku kabinu ne uzrokuje odvratanje pažnje ili ometanje obavljanja leta; i
 - (2) da su sva lica koja se prevoze u letačkoj kabini upoznata sa relevantnim sigurnosnim procedurama.
- (c) Konačnu odluku o dozvoli pristupa u letačku kabinu VCA donosi vođa vazduhoplova.

IAM.GEN.MVCA.180 Dokumenti, priručnici i informacije koji moraju da budu u vazduhoplovu na svakom letu

- (a) Sljedeći dokumenti, priručnici i informacije, u papirnoj ili digitalnoj formi, moraju da se nose u vazduhoplovu na VCA svakom letu i da budu lako dostupni u svrhe inspekcije:
- (1) letački priručnik vazduhoplova (AFM) ili ekvivalentni dokumenti;
 - (2) original uvjerenja o registraciji vazduhoplova;
 - (3) original uvjerenja o plovidbenosti (CofA);
 - (4) uvjerenje o buci, uključujući prevod na engleski jezik, ako ga je nadležni organ odgovoran za izdavanje uvjerenja o buci dao;
 - (5) ovjerena prava kopija sertifikata vazdušnog operatora (AOC), uključujući prevod na engleski jezik ako je AOC izdat na drugom jeziku;
 - (6) operativne specifikacije relevantne za tip vazduhoplova, izdate zajedno sa AOC-om, uključujući prevod na engleski jezik ako su operativne specifikacije izdate na drugom jeziku;
 - (7) original dozvole za radio-stanicu u vazduhoplovu, prema potrebi;
 - (8) polise osiguranja od odgovornosti za štetu prema trećim licima;
 - (9) dnevnik leta ili ekvivalentni dokument za vazduhoplov;
 - (10) evidencija kontinuirane plovidbenosti, prema potrebi;
 - (11) pojedinosti iz predatog ATS plana leta, ako plan postoji;
 - (12) aktuelne i odgovarajuće vazduhoplovne karte za rutu predloženog leta i za sve rute za koje se može razumno očekivati da bi se let mogao na njih preusmjeriti;
 - (13) procedure i informacije o vizuelnim signalima koje koriste vazduhoplovi koji presrijeću i vazduhoplovi koji su presretnuti;
 - (14) informacije o službama traganja i spašavanja za područje predviđenog leta, koje moraju da budu lako dostupne u vazduhoplovu;
 - (15) važeći djelovi operativnog priručnika relevantni za poslove pilota, koji moraju da budu lako dostupni tim pilotima;
 - (16) MEL;
 - (17) odgovarajuća dokumentacija o instrukcijama iz NOTAM-a i usluga vazduhoplovnog informisanja (AIS);
 - (18) odgovarajuće meteorološke informacije;
 - (19) manifest tereta i/ili putnika;
 - (20) dokumentacija o masi i centraži;
 - (21) operativni plan leta, prema potrebi;
 - (22) obavještenje o posebnim kategorijama putnika (SCP), prema potrebi; i
 - (23) bilo koja druga dokumentacija koja može da bude važna za let ili koju zahtijevaju države preko kojih se obavlja let.
- (b) Dokumenti, priručnici i informacije koji moraju da se nalaze u vazduhoplovu na svakom letu moraju da budu dostupni ovlašćenim licima, upotrebljivi i pouzdani.

- (c) Ne dovodeći u pitanje tačku (a), u slučaju gubitka ili krađe dokumenata iz tački (a)(2) do (8) operacija može da se nastavi do dolaska na određite ili do mjesta gdje mogu da se dobiju zamjenski dokumenti.

IAM.GEN.MVCA.181 Dokumenti i informacije koji ne moraju da budu u vazduhoplovu

- (a) Ne dovodeći u pitanje tačku IAM.GEN.MVCA.180, za IAM operacije po VFR-u danju sa polijetanjem i slijetanjem na isti vertiport u periodu od 24 sata ili koje ostaju u lokalnom području definisanom u OM-u, sljedeća dokumentacija i informacije mogu da se čuvaju na vertiportu umjesto da budu prisutni u vazduhoplovu za vrijeme svakog leta:
- (1) uvjerenje o buci;
 - (2) dozvola za radio-stanicu;
 - (3) dnevnik leta ili ekvivalentni dokument;
 - (4) zapisi o kontinuiranoj plovidbenosti;
 - (5) dokumentacija o instrukcijama iz NOTAM-a i usluga vazduhoplovnog informisanja (AIS);
 - (6) meteorološke informacije;
 - (7) obavještenje o posebnim kategorijama putnika (SCP), prema potrebi; i
 - (8) dokumentacija o masi i centraži.

PODDIO B

OPERATIVNE PROCEDURE

ODSJEK 1

VTOL vazduhoplovi (VCA)

UAM.OP.VCA.050 Područje primjene

U ovom Odsjeku se utvrđuju zahtjevi za IAM operacije VTOL vazduhoplovima (VCA).

UAM.OP.VCA.101 Provjera visinomjera i postavke visinomjera

- (a) IAM operator uspostavlja procedure za provjeru visinomjera prije svakog polaska.
- (b) IAM operator uspostavlja procedure za određivanje postavki visinomjera za sve faze leta u kojima se uzimaju u obzir procedure koje je utvrdila država vertiporta ili, ako je primjenjivo, država vazdušnog prostora u kojem se leti.

UAM.OP.VCA.125 Taksiranje i kretanje po tlu

- (a) IAM operator utvrđuje standardne i vanredne procedure za taksiranje VCA (u vazduhu i na tlu) i za kretanje VCA na tlu kako bi se obezbijedila sigurna operacija VCA na vertiportu, mjestu preusmjeravanja ili na VEMS operativnom mjestu. IAM operator posebno uzima u obzir rizik od sudara između VCA kojim se taksira ili VCA koji se kreće i drugog vazduhoplova ili drugih predmeta i rizik od povreda zemaljskog osoblja. Postupci IAM operatora koordinišu se sa operatorom vertiporta, mjesta preusmjeravanja ili operativnog mjesta, zavisno od slučaja.
- (b) Taksiranje VCA na površini za kretanje vertiporta, mjestu preusmjeravanja ili VEMS operativnom mjestu izvodi:
- (1) odgovarajuće kvalifikovani pilot za komandama VCA; ili
 - (2) u slučaju taksiranja na tlu bez putnika u svrhu koja nije polijetanje, lice za komandama VCA, koje je odredio IAM operator, nakon što je prošlo odgovarajuću obuku i instrukcije.
- (c) IAM operator obezbjeđuje da kretanje po manevarskim površinama VCA na površini za kretanje vertiporta, lokaciji preusmjeravanja ili VEMS operativnom mjestu sprovodi ili nadzire osoblje koje je prošlo odgovarajuću obuku i instrukcije.

UAM.OP.VCA.130 Procedure za izbjegavanje buke

- (a) U uspostavljanju operativnih procedura IAM operator uzima u obzir potrebu da se posljedice buke smanje na najmanju moguću mjeru i sve objavljene procedure za izbjegavanje buke.
- (b) Procedure IAM operatora:
- (1) obezbjeđuju da sigurnost ima prioritet u odnosu na izbjegavanje buke; i

- (2) moraju da budu jednostavne i sigurne za obavljanje bez znatnog povećanja radnog opterećenja posade tokom kritičnih faza leta.

UAM.OP.VCA.135 Rute i područja operacija

- (a) IAM operator obezbeđuje da se operacije obavljaju samo na rutama ili u područjima za koja su ispunjeni sljedeći uslovi:
 - (1) na raspolaganju se nalaze svemirska oprema, zemaljska oprema i službe, uključujući meteorološke službe, odgovarajući za planirane operacije;
 - (2) na raspolaganju se nalaze odgovarajući vertiporti, mjesta preusmjeravanja ili VEMS operativna mjesta na kojima može da se obavi slijetanje u slučaju kritičnog kvara za performanse VCA;
 - (3) performanse VCA su odgovarajuće za ispunjavanje zahtjeva minimalne visine leta;
 - (4) oprema VCA ispunjava minimalne zahtjeve za planiranu operaciju; i
 - (5) na raspolaganju su odgovarajuće mape i karte.
- (b) IAM operator obezbeđuje da se operacije obavljaju u skladu sa svim ograničenjima na rutama ili područjima rada koje odredi nadležni organ.

UAM.OP.VCA.145 Određivanje minimalnih visina leta

- (a) Za sve segmente rute kojima se leti IAM operator određuje:
 - (1) minimalne visine leta kojima se obezbeđuje potrebno vertikalno nadvišavanje terena i prepreka, uzimajući u obzir odgovarajuće zahtjeve Poddijela C ovog Priloga i minimume koje je utvrdila država u kojoj se operacija odvija; i
 - (2) metodu kojom pilot određuje visine iz tačke (1).
- (b) Metodu za određivanje minimalnih visina leta odobrava nadležni organ.
- (c) Ako se minimalna visina leta koju odredi IAM operator razlikuje od one koju odredi država u kojoj se odvija operacija razlikuju, primjenjuju se više vrijednosti.

UAM.OP.VCA.190 Šema za gorivo/energiju – opšte

- (a) IAM operator uspostavlja, sprovodi i održava šemu za gorivo/energiju koja obuhvata politike i procedure za:
 - (1) planiranje goriva/energije i ponovno planiranje goriva/energije tokom leta;
 - (2) odabir vertiporta, lokacija preusmjeravanja ili VEMS operativnih mjesta; i
 - (3) upravljanje gorivom/energijom tokom leta.
- (b) Šema za gorivo/energiju mora:
 - (1) da bude odgovarajuća za planiranu operaciju; i
 - (2) da odgovara kapacitetu IAM operatora da podrži njeno sprovođenje.
- (c) Šema za gorivo/energiju mora da bude dio operativnog priručnika.
- (d) Za šemu za gorivo/energiju i bilo kakvu njenu promjenu zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog organa.

UAM.OP.VCA.191 Šema za gorivo/energiju – planiranje goriva/energije i ponovno planiranje goriva/energije tokom leta

IAM operator obezbeđuje sljedeće:

- (a) da VCA nosi dovoljnu količinu iskoristivog goriva/iskoristive energije i rezervi goriva da sigurno završi planirani let i da se omoguće odstupanja od planirane operacije;
- (b) da se planirana količina iskoristivog goriva/energije za predviđeni let zasniva na svim elementima navedenim u nastavku:
 - (1) podacima o potrošnji goriva/energije iz AFM-a ili trenutnim podacima specifičnim za vazduhoplov koji su dobijeni iz sistema za praćenje potrošnje goriva/energije;
 - (2) uslovima pod kojima se let izvodi, uključujući, ali ne ograničavajući se na:
 - (i) performanse potrebne za planirani let do odredišta, uključujući vertiporte, lokacije preusmjeravanja ili operativna mjesta odabrane duž rute;
 - (ii) predviđene mase;

- (iii) NOTAM-e;
 - (iv) predviđene meteorološke uslove;
 - (v) posljedice stavki odgođenog održavanja u skladu sa MEL-om IAM operatora i/ili odstupanja od konfiguracije u skladu s CDL-om IAM operatora;
 - (vi) očekivanu rutu polaska i dolaska i očekivana kašnjenja.
- (3) efikasnosti i kapacitetu uređaja za skladištenje energije za planirane operativne uslove, uzimajući u obzir, prema potrebi, gubitak kapaciteta tih uređaja za skladištenje energije;
- (c) da pretpoletni proračun iskoristivog goriva/iskoristive energije i rezervi za let uključuje:
- (1) količinu goriva/energije za taksiranje koja ne smije da bude manja od količine za koju se očekuje da će se potrošiti prije polijetanja;
 - (2) količinu goriva/energije za putovanje koja iznosi količinu goriva/energije koja je potrebna da bi vazduhoplov mogao da leti od polijetanja ili tačke ponovnog planiranja tokom leta do slijetanja na vertiport odredišta, mjesto preusmjeravanja ili operativno mjesto, uzimajući u obzir operativne uslove iz tačke (b)(2);
 - (3) količinu goriva/energije za nepredviđene situacije koja je količina goriva/energije potrebna za kompenzaciju nepredviđenih faktora koji bi mogli da utiču na potrošnju goriva/energije do vertiporta odredišta, mjesta preusmjeravanja ili operativnog mjesta;
 - (4) konačnu rezervu goriva/energije koja se utvrđuje na osnovu:
 - (i) reprezentativnog vremena predviđenog u AFM-u za izvođenje produžavanja od tačke odluke za slijetanje (LDP) i nazad do tog LDP-a, uzimajući u obzir sertifikovane minimalne performanse (CMP) od VCA;
 - (ii) konzervativnih pretpostavki ambijentalnih uslova sa aspekta potrošnje goriva/energije;
 - (iii) odgovarajuće konfiguracije/brzine za izvođenje procedura prilaza i neuspjelog prilaza;
 - (iv) konzervativne potrošnje goriva/energije;
 - (5) količinu dodatnog goriva/energije koja je količina goriva/energije kojom se VCA-u obezbjeđuje sigurno slijetanje na vertiportu, mjestu preusmjeravanja ili operativnom mjestu odabranim duž rute, uzimajući u obzir CMP od VCA na bilo kojoj tački rute; ta dodatna količina goriva/energije zahtijeva se samo ako količina goriva/energije izračunata u skladu sa tačkama (c)(2) i (c)(3) nije dovoljna u slučaju takvog događaja;
 - (6) dodatno gorivo/energiju kako bi se uzela u obzir očekivana kašnjenja ili posebna operativna ograničenja; i
 - (7) diskreciono gorivo/energiju, ako to traži vođa vazduholova;
- (d) da procedure ponovnog planiranja tokom leta za izračunavanje potrebnog iskoristivog goriva/energije uključuju procedure iz tačke (b)(2) i tačaka (c)(2) do (6) ako let mora da se nastavi na ruti ili do vertiporta odredišta, mjesta preusmjeravanja ili operativnog mjesta koje nije izvorno planirano.

UAM.OP.VCA.195 Šema za gorivo/energiju – upravljanje gorivom/energijom tokom leta

- (a) IAM operator utvrđuje politike i procedure kojima obezbjeđuje da se tokom leta obavljaju provjere goriva/energije i upravljanje gorivom/energijom.
- (b) PIC prati preostalu količinu iskoristivog goriva/energije u VCA kako bi se uvjerio da je zaštićena i da nije manja od količine goriva/energije potrebne za nastavak leta do odabranog vertiporta odredišta, ili VEMS operativnog mjesta na kojem može da se izvede sigurno slijetanje.
- (c) Ako promjena odobrenja za nastavak leta do određenog vertiporta, mjesta preusmjeravanja ili VEMS operativnog mjesta na koje je PIC odlučio da sleti može da dovede do slijetanja sa količinom konačne rezerve goriva/energije manjom od planirane konačne rezerve, javlja kontroli letjenja (ATC) stanje „minimalnog goriva/energije” izjavom „MINIMUM FUEL”.
- (d) PIC proglašava „hitnu situaciju sa gorivom/energijom” emitovanjem poruke „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” ako je izračunato da će količina iskoristivog goriva/energije u trenutku slijetanja na najbliži vertiport, mjesto preusmjeravanja ili operativno mjesto na kojem može da se obavi sigurno slijetanje da bude manja od planirane konačne rezerve goriva/energije.

UAM.OP.VCA.210 Piloti na svojim dodijeljenim mjestima

- (a) Tokom polijetanja i slijetanja pilot koji je na dužnosti mora da bude na mjestu koje mu je dodijeljeno.

- (b) Tokom svih drugih faza leta pilot koji je na dužnosti mora da ostane na mjestu koje mu je dodijeljeno, osim ako je odsutnost sa tog mjesta potrebna zbog obavljanja poslova povezanih sa operativnim aktivnostima ili uzrokovana fiziološkim potrebama. Ako je odsutnost opravdana iz tih razloga, komanda VCA predaje se drugom adekvatno kvalifikovanom pilotu.
- (c) Tokom svih faza leta pilot koji je na dužnosti mora da zadrži pažnju. Ako pilot uoči da je došlo do smanjenja pažnje, primjenjuju se sve odgovarajuće protivmjere.

UAM.OP.VCA.245 Meteorološki uslovi

IAM operator obezbjeđuje da se operativne aktivnosti vazduhoplova izvode u skladu sa operativnim ograničenjima u pogledu meteoroloških uslova za koje je sertifikovan i uzimajući u obzir aktuelne i predviđene meteorološke uslove tokom cijelog leta.

UAM.OP.VCA.250 Led i drugi kontaminanti– procedure na zemlji

- (a) IAM operator uspostavlja procedure koje treba da se primjenjuju kada je potrebno na zemlji da se obavi postupak odleđivanja ili protiv zaleđivanja i povezani pregledi VCA koji su neophodni za njegov siguran let.
- (b) PIC započinje polijetanje samo ako je VCA očišćen od bilo kakvih naslaga koje bi mogle štetno da utiču na njegove performanse ili mogućnost kontrolisanja u skladu s AFM-om.

UAM.OP.VCA.255 Led i drugi kontaminanti – procedure tokom leta

- (a) IAM operator uspostavlja procedure za letove u očekivanim ili stvarnim uslovima zaleđivanja.
- (b) PIC započinje let ili namjerno leti u očekivanim ili stvarnim uslovima zaleđivanja samo ako je VCA sertifikovan i opremljen za takve uslove.
- (c) Ako stvarno zaleđivanje prekorači intenzitet zaleđivanja za koji je vazduhoplov sertifikovan ili ako dođe do zaleđivanja vazduhoplova koji nije sertifikovan za let u poznatim uslovima zaleđivanja, PIC bez odlaganja izlazi iz uslova zaleđivanja i prema potrebi proglašava slučaj nužde ATS-u.

UAM.OP.VCA.260 Zaliha ulja

Ako je primjenjivo, PIC započinje let, ili nastavlja let u slučaju ponovnog planiranja tokom leta, samo kada je siguran da VCA nosi barem planiranu količinu ulja potrebnu za siguran završetak leta, uzimajući u obzir očekivane operativne uslove.

UAM.OP.VCA.265 Uslovi za polijetanje

Prije polijetanja, PIC mora da bude siguran:

- (a) da meteorološki uslovi na vertiportu, mjestu preusmjeravanja ili na VEMS operativnom mjestu i stanje površine za polijetanje koja namjerava da se koristi neće spriječiti da PIC izvede sigurno polijetanje i polazak; i
- (b) da će biti ispunjeni uspostavljeni operativni minimumi vertiporta, mjesta preusmjeravanja ili VEMS operativna mjesta, zavisno od slučaja.

UAM.OP.VCA.270 Minimalne apsolutne visine leta

PIC ne smije da leti ispod propisanih minimalnih apsolutnih visina leta, osim:

- (a) kad je to potrebno zbog polijetanja ili slijetanja; ili
- (b) kad se spušta u skladu sa procedurama koje je odobrio nadležni organ.

UAM.OP.VCA.275 Simulirane neuobičajene situacije i slučajevi nužde za vrijeme leta

Kad se prevoze putnici ili teret, PIC ne smije da simulira neuobičajene situacije ni slučajeve nužde zbog kojih je potrebno da se primijene neuobičajene procedure ili procedure u slučaju nužde.

UAM.OP.VCA.290 Detektovanje blizine

Ako PIC ili sistem za upozoravanje na blizinu detektuje nepredviđenu blizinu tla i/ili prepreka koje su horizontalne u odnosu na VCA, PIC odmah preduzima korektivnu radnju kako bi se uspostavili sigurni uslovi za let.

UAM.OP.VCA.300 Uslovi za prilaz i slijetanje

Prije započinjanja operacije prilaza, PIC mora da bude siguran:

- (a) da meteorološki uslovi na vertiportu, mjestu preusmjeravanja ili VEMS operativnom mjestu neće da spriječe siguran prilaz, slijetanje ili produžavanje, uzimajući u obzir informacije o performansama koje su navedene u operativnom priručniku (OM); i
- (b) da se poštuju uspostavljeni operativni minimumi vertiporta, ili vidljivost i udaljenosti od minimuma oblaka po VFR-u danju.

UAM.OP.VCA.315 Sati letjenja – izvještavanje

Operator stavlja na raspolaganje nadležnom organu podatke o satima letjenja za svaki VCA koji je koristio tokom prethodne kalendarske godine.

ODSJEK 2

VTOL vazduhoplovi sa posadom (MVCA)

UAM.OP.MVCA.050 Područje primjene

U ovom odsjeku se utvrđuju dodatni zahtjevi za IAM operacije VTOL vazduhoplovima sa posadom (MVCA).

UAM.OP.MVCA.100 Upotreba usluga u vazдушnom saobraćaju (ATS)

IAM operator obezbeđuje da:

- (a) se ATS koje odgovaraju vazдушnom prostoru u kojem se izvode operacije i primjenljiva pravila letjenja koriste kada god su dostupne;
- (b) se operativne instrukcije u toku leta koje uključuju promjenu ATS plana leta, kada je to moguće, koordinišu sa odgovarajućom jedinicom ATS-a prije nego što se proslijede VCA;
- (c) dogovori sa službama traganja i spašavanja mogu da važe kada god upotreba ATS-a u vazдушnom prostoru u kojem se izvodi operacija nije obavezna za letove po VFR-u danju;
- (d) za operacije u vazдушnom prostoru koji je nadležni organ odredio kao *U-space*, a za koji pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi (ANSP) ne pruža usluge kontrole letjenja (ATC), VCA kontinuirano mora elektronski da pokazuje svoj položaj pružiocima *U-space* usluga.

UAM.OP. MVCA.107 Odgovarajući vertiport i odgovarajuća lokacija preusmjeravanja

- (a) IAM operator prema potrebi koristi odgovarajuće vertiporte za svoje uobičajene operacije i za preusmjeravanje sa planirane rute.
- (b) Nezavisno od tačke (a), IAM operator može da koristi jednu ili više odgovarajućih lokacija preusmjeravanja na ruti kako bi se, prema potrebi, preusmjerio sa planirane rute.
- (c) Vertiport se smatra odgovarajućim ako u očekivano vrijeme upotrebe ispunjava sljedeće uslove:
 - (1) kompatibilan je sa dimenzijama i masom VCA;
 - (2) kompatibilan je sa prilaznim i odlaznim putanjama VCA;
 - (3) pruža usluge spašavanja i gašenja požara (RFFS) i druge usluge i sredstva potrebne za planiranu operaciju; i
 - (4) dostupan je.
- (d) Lokacija preusmjeravanja smatra se odgovarajućom ako u očekivano vrijeme upotrebe:
 - (1) njene karakteristike, uključujući dimenzije, prepreke i stanje površine, su kompatibilne s VCA i omogućavaju slijetanje u skladu sa odobrenim profilom slijetanja;
 - (2) može da joj se pristupi unutar CMP of VCA uzimajući u obzir ograničenja vjetra;
 - (3) ima uslugu spašavanja i gašenja požara (RFFS) prihvatljivog nivoa;
 - (4) prethodno je provjerena; i
 - (5) dostupna je.

UAM.OP.MVCA.111 Vidljivost i udaljenost od minimuma oblaka — letovi po VFR-u

- (a) IAM operator uspostavlja minimum vidljivosti i udaljenost od minimuma oblaka za letove po VFR-u danju. Ti minimumi ne smiju da budu niži od onih navedenih u tački SERA.5001 Priloga (Dio-SERA) Regulative (EU) br. 923/2012 za klasu vazdušnog prostora kojom lete, osim ako je operativna aktivnost dozvoljena kao specijalni let po VFR-u.
- (b) IAM operator može prema potrebi u operativnom priručniku da odredi dodatne uslove za primjenljivost takvih minimuma uzimajući u obzir faktore kao što su radio pokrivenost, teren, vrsta lokacija, uslovi za let i kapacitet ATS-a.
- (c) Letovi se izvode tako da je zemljina površina vidljiva.

UAM.OP.MVCA.127 Polijetanje i slijetanje — letovi po VFR-u

- (a) U izvođenju letova po VFR-u danju vođa vazduhoplova ne bi trebalo da polijeće sa vertiporta ni da slijeće na vertiporte ili lokacije preusmjeravanja ako prijavljeni meteorološki uslovi na predmetnom vertiportu ili lokaciji preusmjeravanja nisu barem jednako dobri kao oni navedeni u tački SERA.5001 ili tački SERA.5005 Priloga (Dio-SERA) Regulative (EU) br. 923/2012 za klasu vazdušnog prostora kojom se leti.
- (b) Ako su prijavljeni meteorološki uslovi lošiji od onih propisanih za polijetanje, polijetanje započinje samo ako vođa vazduhoplova može da utvrdi da su vidljivost i udaljenost od minimuma oblaka duž područja polijetanja barem jednako dobri kao zahtijevani minimum.
- (c) Ako nema informacija o meteorološkim uslovima, polijetanje započinje samo ako vođa vazduhoplova može da utvrdi da su vidljivost i udaljenost od minimuma oblaka duž područja polijetanja barem jednako dobri kao zahtijevani minimum.

UAM.OP.MVCA.155 Prevoz posebnih kategorija putnika (SCP-a)

- (a) SCP-i se prevoze u vazduhoplovu u uslovima kojima se obezbjeđuje sigurnost VCA i lica u njemu, u skladu sa procedurama koje je uspostavio operator VCA.
- (b) SCP-i ne smiju da se rasporede niti da zauzimaju sjedišta koja omogućavaju direktan pristup izlazima za slučaj nužde ni da sjede na takvim sjedištima ni na mjestima na kojima bi njihovo prisustvo može da:
 - (1) ometa članove posade u obavljanju njihovih poslova;
 - (2) onemogućava pristup opremi za slučajevne nužde; ili
 - (3) ometa evakuaciju putnika iz vazduhoplova u slučaju nužde.
- (c) PIC mora unaprijed da bude obaviješten kada se SCP prevoze vazduhoplovom.

UAM.OP.MVCA.160 Skladištenje prtljaga i tereta

IAM operator uspostavlja procedure kako bi se obezbijedilo:

- (a) da u putničku kabinu bude unešen samo prtljag koji može da se adekvatno i bezbjedno odložiti; i
- (b) da sav prtljag i teret u vazduhoplovu koji bi mogli da uzrokuju povrede ili oštećenja ili da ometaju prolaze i izlaze ako su premješteni budu postavljeni tako da se ne mogu pomjerati.

UAM.OP.MVCA.165 Raspored putnika na sjedištima

Kada je riječ o mogućoj evakuaciji u slučaju nužde, IAM operator uspostavlja procedure kojima se obezbjeđuje da se putnici rasporede na sjedišta tako da u slučaju potrebe za evakuacijom u slučaju nužde oni mogu biti u mogućnosti da pomognu i da ne ometaju evakuaciju vazduhoplova.

UAM.OP.MVCA.170 Informisanje putnika

IAM operator obezbjeđuje:

- (a) da su putnicima pružena sigurnosne informacije i prikaz koji se odnosi na sigurnost u obliku koji olakšava primjenu odgovarajućih procedura u slučaju nužde; i
- (b) da su putnici dobili materijale sa sigurnosnim instrukcijama na kojima se slikovito opisuju upotreba opreme za slučaj nužde i izlazi u slučaju nužde koje bi putnici trebalo da koriste.

UAM.OP.MVCA.175 Priprema leta

- (a) Operativni plan leta (OFP) izrađuje se za svaki planirani let, uzimajući u obzir vazdušni prostor u kojem će let da se izvodi i primjenljiva pravila letjenja, performanse vazduhoplova, operativna ograničenja i relevantne očekivane uslove na ruti kojom će se letjeti i lokaciji preusmjeravanja odnosno vertiportu koji će se koristiti.
- (b) Let neće započeti dok PIC nije siguran:
 - (1) da mogu da se ispune svi zahtjevi određeni u tački 2.c Priloga V Regulative (EU) 2018/1139 u pogledu plovidbenosti i registracije vazduhoplova, instrumenata i opreme, mase i težišta (CG), prtljaga i tereta i operativnih ograničenja vazduhoplova;
 - (2) da se vazduhoplov ne koristi suprotno odredbama liste odstupanja od konfiguracije (CDL);
 - (3) da su raspoloživi djelovi operativnog priručnika (OM) koji su potrebni za obavljanje planiranog leta;

- (4) da su u vazduhoplovu dokumenti, dodatne informacije i obrasci koji u skladu sa tačkom IAM.GEN.MVCA.110, moraju da budu na raspolaganju, osim ako je dozvoljeno da se čuvaju na zemlji u skladu sa tačkom IAM.GEN.MVCA.115;
- (5) da su na raspolaganju važeće mape, karte i druga dokumentacija ili ekvivalentni podaci za predviđenu operaciju vazduhoplova, uključujući svako razumno predvidljivo preusmjeravanje;
- (6) da su na raspolaganju odgovarajuća svemirska oprema, zemaljska oprema i službe koji su potrebni za planirani let;
- (7) da za planirani let mogu da se ispune primjenljivi zahtjevi navedeni u operativnom priručniku, u pogledu goriva/energije, ulja, kiseonika, minimalne visine leta, operativne minimume vertiporta, vidljivosti i udaljenosti od minimuma oblaka za letove po VFR-u danju i odabir odgovarajućih vertiporta i lokacija preusmjeravanja;
- (8) Rezervisano;
- (9) da može da se postigne usklađenost sa svim dodatnim operativnim ograničenjima;
- (10) da je svako opterećenje koje se prevozi pravilno raspoređeno i sigurno pričvršćeno;
- (11) da je ATS plan leta odobren i da je odobrenje za let izdato u skladu sa primjenljivim pravilima letjenja i klasama vazdušnog prostora u kojima će se operacija izvoditi.

UAM.OP.MVCA.177 Predaja ATS plana leta

- (a) IAM operator podnosi ATS plan leta u skladu sa primjenljivim pravilima letjenja za klase vazdušnog prostora u kojima se operacija izvodi.
- (b) Ako se na osnovu primjenljivih pravila letjenja za klase vazdušnog prostora u kojima se operacija izvodi ne zahtjeva predaja ATS plana leta, IAM operator obezbjeđuje da su odgovarajuće informacije deponovane u odgovarajućoj jedinici ATS-a kako bi se, prema potrebi, omogućilo aktiviranje službi uzbunjivanja.
- (c) Ako je potrebno predati ATS plan leta, ali ga nije moguće predati sa mjesta započinjanja operacije, PIC ili IAM operator predaje ATS plan leta što je prije moguće nakon polijetanja.

UAM.OP.MVCA.192 Šema za gorivo/energiju – izbor vertiporta i lokacija preusmjeravanja

- (a) PIC u operativnom planu leta i, ako je to propisano, u ATS planu leta bira i navodi, za uobičajene operacije, uključujući obuku, i za potrebe preusmjeravanja:
 - (1) najmanje dvije sigurne mogućnosti za slijetanje na odredištu do kojih se može doći od trenutka kad slijetanje postane jedina opcija; i
 - (2) najmanje jedan vertiport ili najmanje jednu lokaciju preusmjeravanja zbog sigurnog slijetanja u slučaju da je u bilo kojem trenutku leta zbog kritičnog kvara za performanse potrebno preusmjeravanje.
- (b) Za potrebe izbora vertiporta i lokacija preusmjeravanja u skladu sa tačkom (a) PIC razmatra:
 - (1) ukazuju li stvarni i predviđeni meteorološki uslovi na to da će u procijenjeno vrijeme korišćenja uslovi na odabranim vertiportima i lokacijama preusmjeravanja da budu barem jednako dobri kao primjenljivi minimumi utvrđeni u skladu sa tačkom UAM.OP.MVCA.111;
 - (2) može li na osnovu CMP-a VCA sigurno da se sleti na odabrane vertiporte ili lokacije preusmjeravanja;
 - (3) postoje li sva potrebna dodatna operativna odobrenja.
- (c) U planiranju leta PIC primjenjuje odgovarajuće sigurnosne granice kako bi uzeo u obzir moguće pogoršanje meteoroloških uslova u procijenjeno vrijeme slijetanja u odnosu na dostupnu prognozu.

UAM.OP.MVCA.193 Mogućnosti sigurnog slijetanja na odredište

PIC odlučuje da sleti na jednu od mogućnosti sigurnog slijetanja u skladu sa tačkom UAM.OP.MVCA.192 ako aktuelna procjena meteoroloških uslova, saobraćaja i drugih radnih uslova pokaže da sigurno slijetanje može da se obavi na tom mjestu za slijetanje u procijenjeno vrijeme korišćenja.

UAM.OP.MVCA.200 Specijalno punjenje ili pražnjenje goriva VCA

- (a) Specijalno punjenje ili pražnjenje goriva sprovodi se samo ako je IAM operator:
 - (1) sačinio standardne operativne procedure na osnovu procjene rizika; i
 - (2) uspostavio program obuke za svoje osoblje koje učestvuje u takvim operacijama.
- (b) Specijalno punjenje gorivom ili pražnjenje goriva odnosi se na:

- (1) punjenje gorivom sa uključenim jedinicama za uzgon i potisak;
 - (2) punjenje/pražnjenje goriva dok su putnici u vazduhoplovu, dok se ukrcajavu ili iskrcavaju; i
 - (3) punjenje/pražnjenje goriva za mlazne motore.
- (c) Za procedure punjenja gorivom sa uključenim jedinicama za uzgon i potisak i za svaku promjenu tih procedura potrebno je da se dobije prethodno odobrenje nadležnog organa.

UAM.OP.MVCA.205 Punjenje ili zamjena baterija VCA dok su putnici u vazduhoplovu, dok se ukrcajavu ili iskrcavaju

- (a) Punjenje ili zamjena baterija VCA dok su putnici u vazduhoplovu, dok se ukrcajavu ili iskrcavaju izvodi se samo ako je IAM operator:
- (1) sačinio standardne operativne procedure na osnovu procjene rizika; i
 - (2) uspostavio program obuke za svoje osoblje koje učestvuje u takvim operacijama.

UAM.OP.MVCA.216 Korišćenje slušalica

- (a) Svaki pilot koji je na dužnosti na dodijeljenom mjestu mora da nosi slušalice sa ugrađenim mikrofonom ili ekvivalentni uređaj. Slušalice se koriste kao primarni uređaj za govornu komunikaciju sa jedinicama ATS-a.
- (b) Položaj ugrađenog mikrofona ili ekvivalentnog uređaja u letачkoj kabini mora da omogući njegovo korišćenje za dvosmjernu radio komunikaciju kad VCA taksira na sopstveni pogon i kada god to PIC smatra neophodnim.

UAM.OP.MVCA.220 Pomoćna sredstva za evakuaciju u slučaju nužde

Operator uspostavlja procedure kojima se obezbjeđuje da su prije taksiranja ili kretanja po tlu, polijetanja i slijetanja i kad je to sigurno i izvodljivo sva pomoćna sredstva za evakuaciju u slučaju nužde koja se aktiviraju automatski u stanju pripravnosti.

UAM.OP.MVCA.225 Sjedišta, sigurnosni pojasevi i sigurnosni sistemi za vezivanje

(a) *Piloti*

Tokom polijetanja i slijetanja i kada god to PIC odluči u interesu sigurnosti, svaki pilot mora da bude pravilno vezan svim sigurnosnim pojasevima i sigurnosnim sistemima za vezivanje koji su na raspolaganju na sjedištu.

(b) *Putnici*

- (1) Prije polijetanja i slijetanja i tokom taksiranja ili kretanja po tlu i kada god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, PIC mora da bude uvjeren da se svaki putnik nalazi na svojem sjedištu pravilno zavezan sigurnosnim pojasom ili sigurnosnim sistemom za vezivanje.
- (2) IAM operator obezbjeđuje da je situacija višestruke popunjenosti sjedišta vazduhoplova dozvoljena samo na unaprijed definisanim sjedištima u vazduhoplovu. PIC mora da bude uvjeren da se višestruka popunjenost sjedišta ne dešava osim sa odraslom osobom i malim djetetom koje je pravilno vezano dodatnim pojasem ili drugim uređajem za vezivanje.

UAM.OP.MVCA.230 Osiguravanje putničke kabine

- (a) IAM operator uspostavlja procedure kojima se obezbjeđuje da prije taksiranja ili kretanja po tlu, polijetanja i slijetanja nema nikakvih prepreka ni na jednom izlazu ni stazi za evakuaciju.
- (b) PIC obezbjeđuje da su prije polijetanja, slijetanja i kad god to smatra potrebnim u svrhu sigurnosti sav prtljag i oprema pravilno skladišteni i osigurani.

UAM.OP.MVCA.235 Prsluci za spašavanje

IAM operator uspostavlja procedure kojima se obezbjeđuje da se, kada VCA leti iznad vode, vodi računa o trajanju leta i uslovima sa kojim se suočavaju prilikom odlučivanja da li moraju sva lica u vazduhoplovu da nose prsluk za spašavanje.

UAM.OP.MVCA.240 Pušenje u vazduhoplovu

PIC ni u jednom trenutku da dozvoli pušenje u vazduhoplovu.

UAM.OP.MVCA.245 Meteorološki uslovi

(a) PIC:

- (1) započinje let; ili
- (2) ako je primjenljivo, nastavlja let nakon tačke od koje se u slučaju ponovnog planiranja tokom leta primjenjuje izmijenjeni ATS plan leta;

(3) nastavlja let prema planiranom vertiportu odredišta;

samo ako aktuelni meteorološki izvještaji ili kombinacija aktuelnih izvještaja i prognoza pokazuju da će očekivani meteorološki uslovi na vertiportu polaska, ruti kojom će letjeti i vertiportu odredišta u trenutku dolaska biti barem jednako dobri kao planirani minimumi utvrđeni u skladu sa tačkom UAM.OP. MVCA.111.

UAM.OP.MVCA.285 Korišćenje dodatnog kiseonika

PIC obezbjeđuje da svi piloti koji učestvuju u obavljanju dužnosti neophodnih za siguran rad VCA tokom leta koriste dodatni kiseonik svaki put kada apsolutna visina kabine prelazi 10000 ft za period duži od 30 minuta i kada apsolutna visina kabine prelazi 13000 ft.

UAM.OP.MVCA.295 Korišćenje sistema za izbjegavanje sudara u vazduhu (ACAS)

Ako je ACAS ugrađen i funkcionalan, IAM operator utvrđuje operativne procedure i programe obuke kako bi letačka posada bila odgovarajuće obučena za izbjegavanje sudara u vazduhu i za korišćenje ACAS II opreme.

PODDIO C

PERFORMANSE I OPERATIVNA OGRANIČENJA VTOL VAZDUHOPLOVA (VCA)

UAM.POL.VCA.050 Područje primjene

Ovim Poddijelom se utvrđuju zahtjevi za performanse i operativna ograničenja IAM operacija VTOL vazduhoplovima (VCA).

UAM.POL.VCA.100 Vrsta operacije

VCA operacije se izvode u skladu sa primjenljivim zahtjevima za performanse za namjeravanu vrstu operacije.

UAM.POL.VCA.105 Podaci o performansama VTOL vazduhoplova (VCA)

VCA leti u skladu sa sertifikovanim podacima o performansama i ograničenjima sadržanim u AFM-u.

UAM.POL.VCA.110 Opšti zahtjevi za performanse

(a) Masa VCA:

(1) na početku polijetanja; ili

(2) u slučaju ponovnog planiranja tokom leta, u tački od koje se primjenjuje izmijenjeni operativni plan leta;

ne smije da bude veća od mase na kojoj mogu da se ispune zahtjevi ovog Poddijela za let koji treba da se izvede, uzimajući u obzir očekivana smanjivanja mase do kojih dolazi u nastavku leta i zbog izbacivanja goriva za vrijeme leta, prema potrebi.

(b) Odobreni podaci o performansama iz AFM-a koriste za utvrđivanje usklađenosti sa zahtjevima ovog Poddijela i prema potrebi se dopunjavaju drugim podacima, kako je propisano u odgovarajućem zahtjevu. IAM operator navodi takve druge podatke u operativnom priručniku (OM). Prilikom uzimanja u obzir faktora propisanih u ovom Poddijelu razmatra se svaki operativni faktor već prisutan u AFM podacima o performansama da bi se izbjegla dvostruka primjena faktora.

(c) Prilikom dokazivanja usklađenosti sa zahtjevima iz ovog Poddijela uzimaju se u obzir sljedeći parametri:

(1) masa VCA;

(2) konfiguracija VCA;

(3) uslovi iz okruženja, naročito:

(i) visina korigovana po gustini;

(ii) vjetar:

(A) osim kako je predviđeno u tački (C), za polijetanje, putanju polijetanja i slijetanje korekcija za vjetar ne smije da bude veća od 50% bilo koje prijavljene postojeće čeonke komponente vjetra brzine od najmanje 5 kt;

(B) ako je u AFM-u dozvoljeno polijetanje i slijetanje sa leđnom komponentom vjetra i uvijek za putanju polijetanja, korekcija za leđnu komponentu vjetra ne smije da bude manja od 150 % bilo koje prijavljene komponente vjetra;

(C) ako oprema za precizno mjerenje vjetra omogućava tačno mjerenje brzine vjetra na mjestu polijetanja i slijetanja, IAM operator može da uzme u obzir komponentu vjetra veću od 50% pod uslovom da nadležnom organu demonstrira da blizina FATO-a i unaprijeđena tačnost opreme za mjerenje vjetra pružaju isti nivo sigurnosti;

(4) operativne tehnike; i

- (5) rad bilo kojih sistema koji imaju nepovoljan uticaj na performanse VCA.

UAM.POL.VCA.115 Uzimanje u obzir prepreka

Za operacije do/od područja završnog prilaza i polijetanja (FATO), IAM operator u planiranju prije leta i u svrhu proračuna izbjegavanja prepreka:

- (a) uzima u obzir prepreku koja se nalazi izvan FATO-a, na putanji polijetanja ili na putanji neuspjelog prilaza ako bočna udaljenost između te prepreke i najbliže tačke na površini ispod predviđene putanje nije veća od:
- (1) za letove po VFR-u:
 - (i) „ $0,75 \times D$ ”;
 - (ii) plus „ $0,25 \times D$ ” ili „3 m”, zavisno što je veće;
 - (iii) plus:
 - (A) $0,10 \times$ udaljenost DR za operacije po VFR-u danju; ili
 - (B) rezervisano;
- (b) uzima u obzir prepreku koja se nalazi u rezervnom području ili u području bočnog prelaska za polijetanje u kojem se koristi rezervna procedura ili procedura bočnog prelaska ako bočna udaljenost između te prepreke i najbliže tačke na površini ispod predviđene putanje nije veća od:
- (1) „ $0,75 \times D$ ”;
 - (2) plus „ $0,25 \times D$ ” ili „3 m”, zavisno što je veće;
 - (3) plus:
 - (i) $0,10 \times$ udaljenost DR za operacije po VFR-u danju; ili
 - (ii) rezervisano;
- (c) zanemaruje prepreke koje se nalaze izvan FATO-a, na putanji polijetanja ili na putanji neuspjelog prilaza ako bočna udaljenost između tih prepreka i najbliže tačke na površini ispod predviđene putanje nije veća od:
- (1) $3 \times D$ za operacije po VFR-u danju ako može da se osigura da se navigaciona tačnost za vrijeme penjanja može postići pomoću odgovarajućih vizuelnih orijentira;
 - (2) Rezervisano.

UAM.POL.VCA.120 Polijetanje

- (a) Masa VCA na polijetanju ne smije da prelazi maksimalnu masu na polijetanju navedenu u AFM-u za sertifikovane procedure polijetanja koji će se koristiti.
- (b) IAM operator uzima u obzir:
- (1) odgovarajuće parametre iz tačke UAM.POL.VCA.110(c); i
 - (2) prepreke utvrđene u skladu sa tačkom UAM.POL.VCA.115.
- (c) Za operacije VCA iz FATO-a važi i sljedeće:
- (1) masa na polijetanju mora da bude takva:
 - (i) da je moguće prekinuti polijetanje i sletjeti na FATO u slučaju da se kritični kvar za performanse utvrdi na ili prije tačke odluke pri polijetanju (TDP);
 - (ii) da dužina potrebna za prekinuto polijetanje (RTODRV) ne prelazi raspoloživu dužinu za prekinuto polijetanje (RTODAV); i
 - (iii) da TODRV ne prelazi TODAV, osim ako VCA sa kritičnim kvarom za performanse utvrđenim na TDP-u ili prije TDP-a može u nastavku polijetanja da nadvisi sve prepreke do kraja dužine za prekinuto polijetanje sa vertikalnom marginom od najmanje 10,7 m (35 ft).
 - (2) Dio polijetanja do i uključujući TDP, mora da se izvodi kada je vidljiva površina tako da prekinuto polijetanje može da se izvede sigurno.

- (d) Za polijetanja u kojima se koristi rezervna procedura ili procedura bočnog prelaza, ako je CFP utvrđen na TDP-u ili prije njega, sve prepreke koje se nalaze u rezervnom području ili u području bočnog prelaza moraju da budu nadvišene za odgovarajuću marginu.

UAM.POL.VCA.125 Putanja polijetanja

- (a) Od kraja dužine potrebne za polijetanje za VCA (TODRV), nakon što se CFP utvrdi na tački odluke pri polijetanju (TDP) ili nakon te tačke:
- (1) masa na polijetanju mora da bude takva da putanja polijetanja obezbjeđuje vertikalno nadvišavanje svih prepreka koje se nalaze na putanji penjanja za najmanje 10,7 m (35 ft) kod operacija po VFR-u danju;
 - (2) tamo gdje je došlo do promjene smjera veće od 15° mora da se uzme u obzir uticaj ugla nagiba na sposobnost ispunjenja zahtjeva za nadvišavanje prepreka u skladu sa AFM-om; ta promjena smjera ne smije da započne prije nego što se dostigne visina od 61 m (200 ft) iznad površine polijetanja, osim ako je dio odobrene procedure polijetanja u AFM-u.
- (b) Prilikom dokazivanja usklađenosti sa tačkom (a) uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz tačke UAM.POL.VCA.110(c) na vertiportu, mjestu preusmjeravanja ili operativnom mjestu odlaska.

UAM.POL.VCA.130 Na ruti

- (a) Masa VCA i putanja na svim tačkama na ruti nakon kritičnog kvara za performanse i uzimajući u obzir meteorološke uslove očekivane za let moraju da budu takvi da dozvoljavaju usklađenost sa sljedećim uslovima:
- (1) Rezervisano.
 - (2) Rezervisano.
 - (3) Masa VCA mora da dozvoljava let tog vazduhoplova barem na minimalnom nivou utvrđenom u skladu sa tačkom SERA.5005(f) Priloga (Dio-SERA) Regulative (EU) br. 923/2012 i spuštanje sa visine krstarenja do tačke odluke za slijetanje (LDP) iznad vertiporta, mjesta preusmjeravanja ili operativnog mjesta na kojem može da se izvede slijetanje u skladu sa tačkom UAM.POL.VCA.135.
- (b) Prilikom dokazivanja usklađenosti sa tačkom (a), primjenjuje se sve sljedeće:
- (1) pretpostavlja se da će kritični kvar za performanse da se dogodi na najkritičnijoj tački na ruti;
 - (2) uzima se u obzir uticaj vjetra na putanju;
 - (3) izbacivanje goriva za vrijeme leta, ako je primjenjivo, planira se samo u mjeri u skladu sa zahtjevom da se do vertiporta, mjesta preusmjeravanja ili do operativnog mjesta stigne sa propisanim rezervama goriva/energije i korišćenjem sigurnosne procedure; i
 - (4) izbacivanje goriva za vrijeme leta, ako je primjenljivo, ne planira se na visini manjoj od 300 m (1000 ft) iznad terena.

UAM.POL.VCA.135 Slijetanje

- (a) Masa na slijetanju VCA u procijenjeno vrijeme slijetanja ne smije da bude veća od maksimalne mase navedene u AFM-u za proceduru koja će se koristiti.
- (b) IAM operator uzima u obzir:
- (1) relevantne parametre iz tačke UAM.POL.VCA.110(c); i
 - (2) prepreke utvrđene u skladu sa tačkom UAM.POL.VCA.115.
- (c) U slučaju CFP-a utvrđenog na bilo kojoj tački prije tačke LDP-a ili na LDP-u treba da bude moguće da se ili sleti i zaustavi u poletno-sletnoj stazi ili FATO-u ili da se obavi prekinuto slijetanje uz nadvišavanje svih prepreka na putanji leta sa vertikalnom marginom od 10,7 m (35 ft).
- (d) U slučaju CFP-a utvrđenog na bilo kojoj tački nakon LDP-a ili na LDP-u treba da bude moguće da se sleti i zaustavi u poletno-sletnoj stazi ili FATO-u uz nadvišavanje svih prepreka na putanji prilaza.

UAM.POL.VCA.140 Masa i centraža i utovar

- (a) Tokom svake faze operacije opterećenje, masa i težište (CG) VCA moraju da budu u skladu sa ograničenjima navedenim u AFM-u ili u operativnom priručniku (OM) ako je isti restriktivniji.
- (b) IAM operator mora da utvrdi masu i CG svakog vazduhoplova kojim upravlja stvarnim mjerenjem mase prije početka korišćenja i nakon toga svake četiri godine ako se koriste mase pojedinačnih VCA odnosno svakih devet godina ako se koriste mase flota.

Moraju da se uzmu u obzir i primjereno dokumentovati grupni uticaji izmjena i popravki na masu i centražu vazduhoplova. VCA se ponovo se mjeri masa ako uticaj izmjena na masu i centražu nije tačno poznat.

- (c) Mjerenje mase obavlja ili proizvođač vazduhoplova ili odobrena organizacija za održavanje.
- (d) IAM operator mora stvarnim mjerenjem mase ili korišćenjem standardnih masa da utvrdi masu svih operativnih djelova i članova posade (pilota i, ako je primjenljivo, tehničke posade) uključenih u suvu operativnu masu VCA. Određuje se uticaj njihovog smještaja na CG u vazduhoplovu.
- (e) IAM operator mora da utvrdi masu opterećenja koje se prevozi, uključujući balast, stvarnim mjerenjem mase ili da odredi masu tereta koji se prevozi u skladu sa standardnim masama putnika i, ako je primjenljivo, prtljaga.
- (f) IAM operator može da koristi standardne mase za druge elemente opterećenja ako dokaže nadležnom organu da ti elementi imaju istu masu ili da su njihove mase unutar navedenih dozvoljenih odstupanja.
- (g) IAM operator mora da utvrdi masu napunjenog goriva i/ili jedinice za skladištenje energije:
 - (1) za *masu goriva* pomoću stvarne gustine, ili ako ona nije poznata, gustine izračunate u skladu sa metodom navedenom u operativnom priručniku (OM);
 - (2) za *jedinicu za skladištenje energije* mjerenjem mase ili korišćenjem standardnih masa navedenih u OM-u.
- (h) IAM operator obezbjeđuje:
 - (1) da je utovar u VCA obavljen pod nadzorom kvalifikovanog osoblja; i
 - (2) da je teret koji se prevozi u skladu sa podacima koji se koriste za proračun mase i centraže vazduhoplova.
- (i) IAM operator mora da bude usklađen sa dodatnim strukturnim ograničenjima, kao što su izdržljivost poda, maksimalno opterećenje po dužnom metru, maksimalna masa po odjeljku za teret i ograničenje maksimalnog broja sjedišta.
- (j) IAM operator u OM-u navodi principe i metode koji se odnose na utovar i na sistem određivanja mase i centraže koji ispunjavaju zahtjeve iz tačaka od (a) do (i). Ovaj sistem obuhvata sve vrste operacija koje operator namjerava da izvodi.

UAM.POL.VCA.145 Podaci i dokumentacija o masi i centraži

- (a) IAM operator mora prije svakog leta da utvrdi podatke o masi i centraži i da sačini dokumentaciju o masi i centraži u kojoj navodi opterećenje i njegov raspored. Dokumentacija o masi i centraži mora da obezbijedi PIC-u da utvrdi da su opterećenje i njegov raspored takvi da ograničenja vazduhoplova s obzirom na masu i centražu nisu prekoračene. Dokumentacija o masi i centraži mora da sadrži informacije:
 - (1) registraciju i tip VCA;
 - (2) identifikaciju, broj i datum leta;
 - (3) puno ime PIC-a;
 - (4) puno ime lica koje je sačinilo dokumentaciju;
 - (5) suvu operativnu masu i odgovarajuće CG vazduhoplova;
 - (6) masu jedinice za skladištenje goriva ili jedinice za skladištenje energije na polijetanju i masu putnog goriva;
 - (7) masu potrošnih materijala koji nisu gorivo, prema potrebi;
 - (8) komponente opterećenja, uključujući putnike, prtljag, teret i balast;
 - (9) masu na polijetanju, masu na slijetanju i masu bez goriva;
 - (10) primjenljive pozicije CG na vazduhoplovu; i
 - (11) granične vrijednosti mase i CG.Gorenavedene informacije moraju da budu na raspolaganju u dokumentima za planiranje leta ili u sistemima za masu i centražu.
- (b) Ako se podaci o masi i centraži i dokumentacija o masi i centraži dobijaju pomoću kompjuterskog sistema za masu i centražu, operator:
 - (1) provjerava integritet izlaznih podataka kako bi obezbijedio da su podaci u skladu sa graničnim vrijednostima AFM-a; i
 - (2) navodi instrukcije i procedure za korišćenje tog sistema u njegovom operativnom priručniku (OM).

- (c) Lice koja nadzire utovar vazduhoplova mora svojeručnim potpisom ili na drugi ekvivalentan način da potvrdi da su opterećenje i njegov raspored u skladu sa dokumentacijom o masi i centraži koja se daje PIC-u. PIC svojeručnim potpisom ili na drugi ekvivalentan način potvrđuje prihvatanje.
- (d) IAM operator navodi procedure za promjene opterećenja u zadnji trenutak kako bi obezbijedio:
- (1) da je PIC upozoren na svaku promjenu do koje je došlo u zadnjem trenutku, nakon što je dokumentacija o masi i centraži sačinjena, kao i da se svaka takva promjena unese u dokumente za planiranje leta koji sadrže dokumentaciju o masi i centraži;
 - (2) da se tačno navede maksimalna dozvoljena promjena broja putnika ili opterećenja u zadnji trenutak; i
 - (3) da se sačini nova dokumentacija o masi i centraži ako se maksimalni broj putnika prekorači.

PODDIO D

INSTRUMENTI, PODACI I OPREMA

ODSJEK 1

VTOL vazduhoplovi (VCA)

UAM.IDE.VCA.050 Područje primjene

U ovom odsjeku se utvrđuju zahtjevi za IAM operacije VTOL vazduhoplovima (VCA).

UAM.IDE.VCA.100 Instrumenti i oprema

- (a) Instrumenti, podaci i oprema koji se zahtijevaju u skladu sa ovim Poddijelom, kao i zahtjevi za izdavanje uvjerenja o tipu i zahtjevi za vazdušni prostor, ugrađuju se u VCA ili se prevoze u VCA u skladu sa uslovima pod kojima se operacija izvodi.

Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju u skladu sa ovim Poddijelom, kao i zahtjevi za izdavanje uvjerenja o tipu i zahtjevi za vazdušni prostor, odobravaju se u skladu sa primjenljivim zahtjevima za plovidbenost, osim sljedećih stavki:

- (1) kompleti za prvu pomoć;
 - (2) oprema za preživljavanje i signalizaciju;
 - (3) morska sidra i oprema za pristajanje; i
 - (4) sistemi za sigurnosno vezivanje djeteta.
- (b) Instrumenti i oprema koji se ne zahtijevaju u skladu sa ovim Prilogom i sva druga oprema koja se ne zahtijeva u skladu sa ovom Regulativom, ali se nose na letu usklađeni su sa sljedećim:
- (1) pilot ne koristi informacije dobijene iz tih instrumenata, opreme i pribora zbog usklađenosti sa zahtjevima iz Priloga II i tačke 2.1 Priloga IX Regulative (EU) 2018/1139 ili tačaka UAM.IDE.MVCA.330, UAM.IDE.MVCA.335 i UAM.IDE.MVCA.345 ovog Priloga; i
 - (2) instrumenti i oprema ne utiču na plovidbenost vazduhoplova, čak ni u slučaju otkaza ili kvarova.
- (c) Ako pilot treba da koristi opremu na svom dodijeljenom mjestu tokom leta, oprema mora da bude postavljena tako da se njome može lako upravljati sa tog mjesta. Ako neki pojedinačni dio opreme treba da koristi više lica na mjestima koja su im dodijeljena, taj dio se postavlja tako da se njim može lako upravljati sa bilo kojeg mjesta.
- (d) Instrumenti koje koristi pilot moraju da budu postavljeni tako da pilot sa svojeg dodijeljenog mjesta može lako da vidi indikacije sa minimalnim izvodljivim odstupanjem od mjesta i linije pogleda koju obično zauzme kada gleda naprijed duž putanje leta.
- (e) Sva propisana oprema za slučajevne nužde mora da bude lako dostupna za upotrebu bez odlaganja.

UAM.IDE.VCA.105 Minimalna oprema koja se zahtijeva za let

Let ne smije da započne ako je bilo koji od instrumenata vazduhoplova, djelova opreme ili funkcija potrebnih za namjeravani let neispravan ili nedostaje, osim:

- (a) ako se operacije vazduhoplova izvode u skladu sa listom minimalne ispravnosti opreme i sistema (MEL); ili
- (b) ako je operatoru odobreno, od strane nadležnog organa, da upravlja vazduhoplovom u okviru ograničenja glavne liste minimalne ispravnosti opreme i sistema (MMEL) u skladu sa tačkom ORO.MLR.105(j) Priloga III.

ODSJEK 2

VTOL vazduhoplovi s posadom (MVCA)

UAM.IDE.MVCA.050 Područje primjene

U ovom odsjeku se utvrđuju dodatni zahtjevi za IAM operacije VTOL vazduhoplovom sa posadom (MVCA).

UAM.IDE.MVCA.115 Operativna svjetla

VCA kojim se izvode operacije po VFR-u danju mora da bude opremljen svjetlima protiv sudara.

UAM.IDE.MVCA.125 Letački instrumenti i povezana oprema

- (a) VCA mora da bude opremljen letačkim instrumentima i opremom navedenim u odobrenju za izdavanje uvjerenja o tipu za letove po VFR-u danju.
- (b) Dodatni instrumenti i oprema za let ugrađuju se u VCA ili se prevoze u njemu, prema potrebi, u skladu sa očekivanim operativnim uslovima i radnim opterećenjem posade.

UAM.IDE.MVCA.140 Oprema za mjerenje i prikaz količine goriva/energije

- (a) VCA mora da bude opremljen uređajima kojima se preostala iskoristiva količina goriva/energije mjeri i prikazuje pilotu tokom leta.
- (b) Pilotu mora tokom leta da se prikazuje konzervativna procjena količine goriva/energije koja je potrebna za završetak preostalog dijela leta, osim ako se o tome informiše na neki drugi način u skladu sa tačkom UAM.OP.VCA.195(a).

UAM.IDE.MVCA.145 Oprema za određivanje relativne visine

- (a) Za letove iznad vode VCA mora da bude opremljen sredstvom za određivanje relativne visine vazduhoplova u odnosu na vodenu površinu sposobnim da emituje zvučno upozorenje ispod unaprijed podešene visine i vizuelno upozorenje na visini podesivoj od strane pilota, kada vrši operacije:
 - (1) na udaljenosti od kopna koja odgovara letu od više od tri minuta pri uobičajenoj brzini krstarenja;
 - (2) Rezervisano;
 - (3) Rezervisano;
 - (4) van kopna na vidiku.

UAM.IDE.MVCA.170 Interfonski sistem za posadu

Na operacijama koje uključuju više od jednog člana posade VCA je opremljen interfonskim sistemom, uključujući slušalice i mikrofone, za svakog člana posade.

UAM.IDE.MVCA.180 Sistem za obraćanje putnicima (PAS)

VCA je opremljen PAS-om, osim ako IAM operator može da demonstrira da se tokom leta glas pilota čuje i da je razumljiv sa svih putničkih sjedišta.

UAM.IDE.MVCA.185 Uređaj za snimanje glasa u letačkoj kabini (CVR)

- (a) VCA sa MTCOM-om većim od 5700 kg je opremljen uređajem za snimanje glasa u letačkoj kabini.
- (b) CVR je u stanju da čuva podatke snimljene tokom najmanje dva prethodna sata.
- (c) CVR snima na medije koji nisu magnetna traka ni magnetna žica sljedeće, pri čemu moraju postojati vremenske reference:
 - (1) govornu komunikaciju poslatu iz ili primljenu u letačku kabinu putem radia;
 - (2) govornu komunikaciju članova posade kroz interfonski sistem i, ako je ugrađen, sistem za obraćanje putnicima (PAS);
 - (3) zvučno okruženje u letačkoj kabini, uključujući zvučne signale iz mikrofona letačke posade;
 - (4) govorne ili zvučne signale za identifikaciju pomoćnih navigacionih ili prilaznih sredstava koji se šalju u slušalice ili na zvučnik.
- (d) Zavisno od raspoloživosti električnog napajanja, CVR počinje snimanje što je prije moguće tokom provjera u letačkoj kabini na početku leta prije nego što je VCA u stanju za kretanje na sopstveni pogon pa snima sve do provjera u letačkoj kabini odmah nakon isključivanja jedinica za uzgon i potisak na kraju leta. CVR u svakom slučaju počinje automatski da snima prije nego što vazduhoplov započne kretanje na sopstveni pogon i nastavlja da snima do kraja leta.

- (e) PIC raspolaže funkcijom za mijenjanje CVR snimaka tako da snimcima nastalim prije aktivacije te funkcije ne može da se pristupi uobičajenim tehnikama reprodukcija ili kopiranja.
- (f) Ako CVR ne može da se dislocira, mora da ima uređaj koji će pomoći da se pronađe u vodi sa minimalnim emitovanjem signala ispod vode od 90 dana. Ako CVR može da se dislocira, mora da ima automatski predajnik za određivanje mjesta nesreće (ELT).

UAM.IDE.MVCA.190 Uređaj za snimanje podataka leta (FDR)

- (a) VCA sa MCTOM-om većim od 5700 kg mora da bude opremljen FDR-om koji digitalno snima i skladišti podatke i za koji postoji metoda kojom ti podaci sa medija za skladištenje mogu lako da se pročitaju.
- (b) FDR mora da snima parametre potrebne za tačno određivanje putanje, brzine, položaja, snage motora, rada, konfiguracije i svih parametara koji su utvrđeni tokom izdavanja uvjerenja o tipu VCA i ima mogućnost zadržavanja snimljenih podataka tokom najmanje prethodnih 25 sati.
- (c) Podaci se dobijaju iz izvora u VCA koji omogućavaju tačnu korelaciju sa informacijama koje se prikazuju pilotima.
- (d) FDR automatski počinje da snima podatke najkasnije od trenutka kad je VCA u stanju da se kreće na sopstveni pogon i automatski se zaustavlja nakon što se jedinice za uzgon i potisak isključe na kraju leta.
- (e) Ako FDR ne može da se dislocira, mora da ima uređaj koji će pomoći da se pronađe u vodi sa minimalnim emitovanjem signala ispod vode od 90 dana. Ako FDR može da se dislocira, mora da ima automatski predajnik za određivanje mjesta nesreće (ELT).

UAM.IDE.MVCA.191 Uređaj za snimanje leta

- (a) VCA sa MTCOM-om koji nije veći od 5700 kg mora da bude opremljen uređajem za snimanje leta.
- (b) Uređaj za snimanje leta bilježi podatke o letu i/ili snima slike, što je dovoljno za određivanje putanje i brzine vazduhoplova, te:
 - (1) glas iz letačke kabine u višečlanim posadama i VEMS operacijama; ili
 - (2) radio-komunikaciju sa jedinicama usluga u vazдушnom saobraćaju (ATS), ako je primjenljivo.
- (c) U uređaju za snimanje leta čuvaju se podaci o letu i/ili slike i zvučni zapisi snimljeni tokom najmanje pet prethodnih sati.
- (d) Uređaj za snimanje leta automatski počinje da snima podatke prije trenutka kada je VCA u stanju da se kreće na sopstveni pogon i automatski se zaustavlja nakon što se jedinice za uzgon i potisak isključe na kraju leta.
- (e) Ako uređaj za snimanje leta snima slike ili glasove u letačkoj kabini, PIC raspolaže funkcijom za mijenjanje tih slika i glasova tako da se snimcima nastalim prije aktivacije te funkcije ne može pristupiti uobičajenim tehnikama reprodukcija ili kopiranja.
- (f) Alternativno tačkama (b) i (c), neki podaci o letu, slike ili audiozapisi mogu da se emituju i snimaju na udaljenoj lokaciji ako je to odobreno prilikom izdavanja uvjerenju o tipu vazduhoplova.

UAM.IDE.MVCA.200 Kombinovani uređaj za snimanje leta i glasa u letačkoj kabini

Zahtjevi za uređaj za snimanje glasa u letačkoj kabini i uređaj za snimanje leta mogu da se ispune jednim kombinovanim uređajem za snimanje.

UAM.IDE.MVCA.205 Sjedišta, sigurnosni pojasevi, sigurnosni sistemi za vezivanje i sigurnosni sistemi za vezivanje djece (CRD)

- (a) VCA je opremljen:
 - (1) sjedištem ili ležajem za sva lica u vazduhoplovu koja su stara najmanje 24 mjeseca;
 - (2) sigurnosnim pojasevima sa sistemom za vezivanje gornjeg torza na svakom putničkom sjedištu i sigurnosnim pojasevima na svakom ležaju;
 - (3) sigurnosnim sistemom za vezivanje djeteta (CRD) za sva lica koja su mlađa od 24 mjeseca; i
 - (4) sistemom za vezivanje gornjeg torza u četiri tačke koji uključuje sigurnosni pojas sa dvije ramene trake na svakom pilotskom sjedištu.
- (b) Sigurnosni pojas sa sistemom za zadržavanje gornjeg torza mora da:
 - (1) ima otkopčavanje na samo jednom mjestu; i
 - (2) na pilotskom sjedištu ima ugrađen uređaj koji automatski zadržava torzo lica koje sjedi na njemu u slučaju brzog usporavanja.

UAM.IDE.MVCA.210 Znakovi „FASTEN SEAT BELT” i „NO SMOKING”

VCA mora da bude opremljen uređajem koji svim licima u vazduhoplovu pokazuje kada sigurnosni pojasevi moraju da budu zavezani i da pušenje nije dozvoljeno ni u jednom trenutku.

UAM.IDE.MVCA.220 Kompleti za prvu pomoć

- (a) U opremi VCA mora biti najmanje jedan komplet za prvu pomoć.
- (b) Kompleti za prvu pomoć moraju da budu:
 - (1) lako dostupni za upotrebu;
 - (2) uvijek u periodu važenja.

UAM.IDE.MVCA.240 Dodatni kiseonik – vazduhoplov kojem kabina nije pod pritiskom

VCA kojem kabina nije pod pritiskom kojim se izvode operacije na visinama većim od 10000 ft mora da ima opremu za dodatni kiseonik koja služi za čuvanje i snabdijevanje kiseonikom u skladu sa sljedećom tabelom:

Tabela

Minimalni zahtjevi za dodatni kiseonik u vazduhoplovima kojem kabina nije pod pritiskom

Zaliha za:	Trajanje leta i visina kabine pod pritiskom
Lice/a koja upravljaju vazduhoplovom	Cijelo vrijeme leta na visinama kabine većim od 13000 stopa i za svaki period leta duži od 30 minuta na visinama kabine većim od 10000 stopa, ali ne većim od 13000 stopa.
100% putnika (!)	Cijelo vrijeme leta na visinama kabine većim od 13000 stopa.
10% putnika (!)	Cijelo vrijeme leta nakon 30 minuta na visinama kabine većim od 10000 stopa, ali ne većim od 13000 stopa.

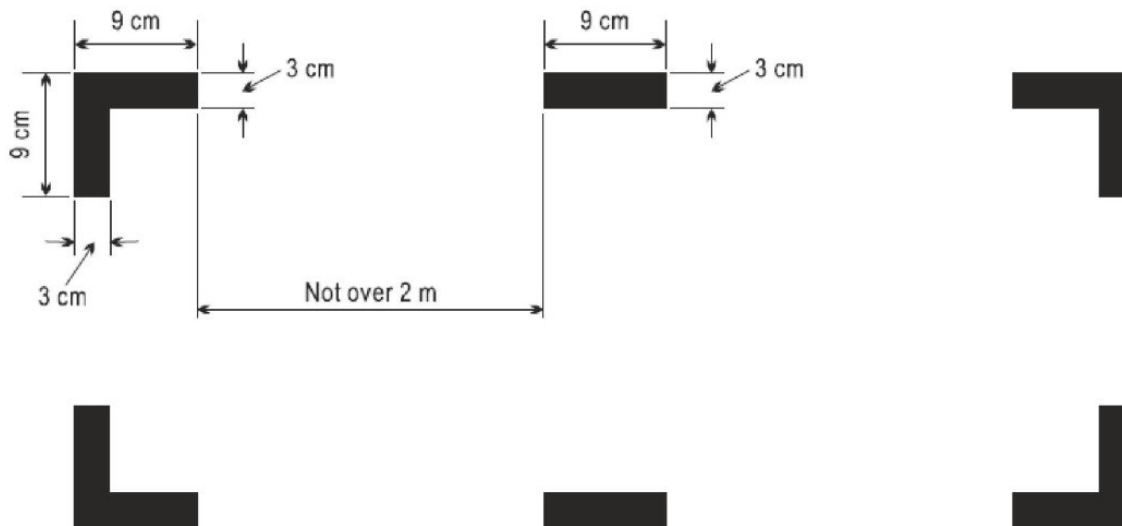
(!)Procenti putnika u ovoj tabeli se odnose na putnike koji se prevoze vazduhoplovom, uključujući lica mlađa od 24 mjeseca.

UAM.IDE.MVCA.250 Ručni protivpožarni aparati

- (a) VCA mora da bude opremljen najmanje jednim ručnim protivpožarnim aparatom u letačkoj kabini koji mora da bude lako dostupan za upotrebu.
- (b) U putničkom odjeljku mora da bude najmanje jedan ručni protivpožarni aparat ako ručni protivpožarni aparat u letačkoj kabini nije putnicima lako dostupan za upotrebu.
- (c) Vrsta i količina agensa za gašenje požara u ručnim protivpožarnim aparatima mora da bude odgovarajuća za vrstu požara koji može da nastane u odjeljku gdje je protivpožarni aparat namijenjen za korišćenje kako bi se u odjeljcima u kojima borave lica minimizovala opasnost od koncentracije otrovnih gasova .

UAM.IDE.MVCA.260 Označavanje tačaka za prosijecanje kabine

Ako su na trupu VCA označena područja na kojima spasilačke ekipe u slučaju nužde mogu da probiju otvor, takva područja se označavaju kao što je prikazano na donjoj slici.



UAM.IDE.MVCA.275 Osvjetljenje i oznake za slučaj nužde

VCA je opremljen:

- sistemom za osvjetljavanje u slučaju nužde koji ima napajanje energijom nezavisno od uobičajenog napajanja električnom energijom VCA kako bi se olakšala evakuacija putnika iz vazduhoplova; i
- oznakama izlaza za slučaj nužde i znakovima za određivanje položaja koji su vidljivi na dnevnom svjetlu, u mraku i u kabini ispunjenoj dimom.

UAM.IDE.MVCA.280 Predajnici za određivanje mjesta nesreće (ELT-i)

VCA je opremljen najmanje jednim odobrenim automatskim ELT-em ili, alternativno, nekim drugim odobrenim uređajem za automatsko praćenje vazduhoplova u kombinaciji sa radio-farom za lokaciju koji pomaže spasilačkim službama da budu obaviještene o nesreći, da dođu do mjesta nesreće i da tačno lociraju preživjela lica.

UAM.IDE.MVCA.300 Letovi iznad vode

- VCA koji prevozi putnike mora da bude sertifikovan:
 - za prinudno slijetanje na vodu, kad je riječ o letovima iznad vode u nepovoljnom okruženju na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta pri uobičajenoj brzini krstarenja dužem od 10 minuta;
 - za prinudno slijetanje na vodu ili plutanje u slučaju nužde, kad je riječ o letovima iznad vode u okruženju koje nije nepovoljno na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta pri uobičajenoj brzini krstarenja dužem od 10 minuta;
 - za ograničene letove iznad vode, ako ne ispunjava kriterijume iz tačke (a)(1) ili tačke (a)(2) i ako je ispunjen najmanje jedan od sljedećih uslova:
 - ukupno vrijeme leta iznad vode duže je od tri minuta;
 - slijetanje ili polijetanje izvodi se iznad vode.
- VCA koji ne prevozi putnike mora da bude sertifikovan:
 - za prinudno slijetanje na vodu ili plutanje u slučaju nužde, kad je riječ o letovima iznad vode na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta pri uobičajenoj brzini krstarenja dužem od 10 minuta;
 - za ograničene letove iznad vode, ako ne ispunjava kriterijume iz tačke (b)(1) i ako je ispunjen najmanje jedan od sljedećih uslova:
 - ukupno vrijeme leta iznad vode duže je od tri minute;
 - slijetanje ili polijetanje izvodi se iznad vode.
- VCA koji izvodi operacije na vodi mora da bude sertifikovan za operacije na vodi i da ispunjava kriterijume iz tački (a) ili (b).
- VCA koji izvodi operativne aktivnosti na plutajućim površinama mora da bude sertifikovan za operacije na plutajućim površinama i da ispunjava kriterijume iz tačke (a) ili (b).

- (e) VCA mora da ima ELT za preživljavanje (ELT(S)) koji pluta i koji može automatski da se aktivira za letove iznad vode, osim za ograničene operacije iznad vode.

UAM.IDE.MVCA.305 Prsluci za spašavanje i ostala oprema

- (a) Uz izuzeće odredbi iz tačke (c) za letove iznad vode kako su definisani u tački UAM.IDE.MVCA.300, u opremi VCA mora da bude najmanje jedan prsluk za spašavanje po licu u vazduhoplovu, smješten na mjesto koje je licu za čiju je upotrebu predviđen lako dostupno sa sjedišta ili ležaja dok je sigurnosni sistem vezivanja pričvršćen. Ako prsluci za spašavanje ne mogu da budu lako dostupni dok je sigurnosni sistem vezivanja pričvršćen, svako lice mora da nosi prsluk za spašavanje ili, ako je to lice mlađe od 24 mjeseca, ekvivalentnu plutajuću napravu.
- (b) Svaki prsluk za spašavanje ili ekvivalentna individualna plutajuća naprava mora da ima električno svjetlo radi jednostavnijeg lociranja lica u vodi.
- (c) Za letove iznad vode u nepovoljnom okruženju na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta pri uobičajenoj brzini krstarenja dužem od 10 minuta zbog podrške aktivnostima povezanim sa neobnovljivim i obnovljivim izvorima energije i podrške plovilima:
- (1) sva lica u vazduhoplovu moraju da nose prsluk za spašavanje tokom cijele operacije, osim ako na sebi imaju integrisano odijelo za preživljavanje koje ispunjava i zahtjeve za odijelo za preživljavanje i zahtjeve za prsluk za spašavanje;
 - (2) sva lica u vazduhoplovu prema potrebi nose odijelo za preživljavanje, zavisno od temperature vode i procijenjenog vremena do spašavanja; nivo izolacije mora da bude dovoljan za najčešće uslove i ne smije da bude pretjeran;
 - (3) sva lica u vazduhoplovu moraju da imaju sistem za disanje u slučaju nužde (EBS) i da budu upoznata sa njegovom upotrebom.

UAM.IDE.MVCA.310 Čamci za spašavanje

- (a) VCA mora da ima najmanje jedan čamac za spašavanje za letove iznad vode u nepovoljnom okruženju na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta pri uobičajenoj brzini krstarenja dužem od 10 minuta ili mora da ima najmanje jedan čamac za spašavanje smješten tako da se omogući njegova brza upotreba u slučaju nužde za letove iznad vode u okruženju koje nije nepovoljno na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta pri uobičajenoj brzini krstarenja dužem od 10 minuta. Čamci za spašavanje moraju da imaju dovoljan kapacitet, odvojeno ili zajedno, za smještaj svih lica koja se nalaze u VCA.
- (b) Svaki propisani čamac za spašavanje mora da bude smješten tako da može brzo da se koristi u slučaju nužde.
- (c) Svaki propisani čamac za spašavanje mora da ima najmanje jedan ELT(S).
- (d) Svaki čamac za spašavanje mora da bude upotrebljiv u uslovima na moru u kojima su karakteristike prisilnog slijetanja na vodu, plutanja i uravnotežavanja VCA ocijenjene u svrhu sertifikacije.
- (e) Svaki propisani čamac za preživljavanje mora da ima opremu za spašavanje života, uključujući sredstva za održavanje na životu, kako je odgovarajuće za predviđeni let.

UAM.IDE.MVCA.311 Oprema za preživljavanje

- (a) VCA namijenjen letovima iznad područja na kojima bi potraga i spašavanje bili posebno teški mora da ima:
- (1) signalnu opremu za davanje znakova za pomoć;
 - (2) najmanje jedan ELT(S); i
 - (3) dodatnu opremu za preživljavanje za rutu kojom se leti, uzimajući u obzir broj lica u vazduhoplovu.

UAM.IDE.MVCA.315 Oprema za operacije na vodi

- (a) VCA sertifikovan za operacije na vodi mora da ima:
- (1) morsko sidro ili drugu opremu koja je neophodna za vezanje, sidrenje ili manevrisanje VCA na vodi, pri čemu to mora da bude odgovarajuće za njegovu veličinu, težinu i manevarske karakteristike; i
 - (2) opremu za davanje zvučnih signala kako je propisano Međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, prema potrebi.

UAM.IDE.MVCA.325 Slušalice

VCA mora da ima slušalice sa ugrađenim mikrofonom ili ekvivalentan uređaj i dugme za odašiljanje na komandama svakog pilota VCA na svom dodijeljenom mjestu.

UAM.IDE.MVCA.330 Radiokomunikaciona oprema

- (a) VCA mora da bude opremljen najmanje jednim radiokomunikacionim sistemom koji je povezan sa primarnim napajanjem vazduhoplova i sa još onoliko radiokomunikacionih sistema koliko je potrebno za vrstu operacije koja se obavlja i za klase vazdušnog prostora u kojem se operacija izvodi.
- (b) Radiokomunikaciona oprema letačkoj posadi u normalnim radnim uslovima omogućava:
 - (1) komunikaciju sa odgovarajućim zemaljskim stanicama sa bilo koje tačke na ruti, uključujući preusmjeravanja;
 - (2) komunikaciju sa odgovarajućim ATC stanicama sa bilo koje tačke u kontrolisanom vazdušnom prostoru u kojem namjeravaju da se obavljaju letovi; i
 - (3) primanje meteoroloških informacija.
- (c) Radiokomunikaciona oprema omogućava komunikaciju na vazduhoplovnoj frekvenciji za slučaj nužde od 121,5 MHz.

UAM.IDE.MVCA.345 Navigaciona oprema

- (a) VCA mora da bude opremljen navigacionom opremom za letove po VFR-u danju i u skladu sa primjenjivim zahtjevima za vazdušni prostor.
- (b) VCA mora da bude opremljen dovoljnom navigacionom opremom kako bi se obezbijedilo da u slučaju kvara jednog elementa opreme u bilo kojoj fazi leta preostala oprema omogući sigurnu navigaciju u skladu sa planom leta.

UAM.IDE.MVCA.350 Transponderi

Ako to zahtijeva klasa vazdušnog prostora u kojem se leti, VCA kojim se upravlja po VFR-u danju mora da bude opremljen sekundarnim nadzornim radarskim transponderom (SSR) sa svim potrebnim mogućnostima.

UAM.IDE.MVCA.355 Upravljanje bazama vazduhoplovnih podataka

- (a) IAM operator:
 - (1) obezbjeđuje da baze vazduhoplovnih podataka koje se koriste u aplikacijama sertifikovanih sistema vazduhoplova moraju da ispunjavaju zahtjeve koji se odnose na kvalitet podataka koji su primjereni za predviđeno korišćenje tih podataka;
 - (2) obezbjeđuje blagovremenu distribuciju i ažuriranje aktuelnih, nepromijenjenih baza vazduhoplovnih podataka u sve vazduhoplove kojima su potrebne;
 - (3) izvještava pružaoca baze podataka o pogrešnim, nedosljednim ili nedostajućim podacima za koje je opravdano očekivati da bi mogli da predstavljaju opasnost za sigurnost leta, ne dovodeći u pitanje nijedan zahtjev u pogledu izvještavanja o nezgodama utvrđen u Regulativi (EU) br. 376/2014. U takvim slučajevima IAM operator obavještava sve predmetno osoblje i obezbjeđuje da se pogođeni podaci ne koriste.”
-

SPROVEDBENA REGULATIVA KOMISIJE (EU) 2024/2076

od 24. jula 2024. godine

o izmjeni regulativa (EU) br. 1178/2011 i (EU) br. 965/2012 u odnosu na pojašnjenja zahtjeva za kopilote u krstarenju, ažuriranja zahtjeva za izdavanje dozvola letačkoj posadi i ljekarskih uvjerenja, kao i poboljšanja za generalnu avijaciju

Član 1

Regulativa (EU) br. 1178/2011 mijenja se kako slijedi:

(1) Član 2 mijenja se kako slijedi:

(a) briše se tačka (3);

(b) umeću se tačke (3a) i (3b):

„(3a) „Složeni avion” znači avion koji ima bilo koju od sljedećih karakteristika:

(i) maksimalnu sertifikovanu masu na polijetanju preko 5700 kg;

(ii) sertifikovan je za konfiguraciju sa najvećim brojem putničkih sjedišta koji je veći od devetnaest;

(iii) sertifikovan je za letjenje sa posadom od najmanje dva pilota;

(iv) opremljen je turbomlaznim motorom ili turbomlaznim motorima ili sa više od jednim turboelisnim motorom;

(3b) „Složeni helikopter” znači helikopter koji ima bilo koju od sljedećih karakteristika:

(i) maksimalnu sertifikovanu masu na polijetanju preko 3175 kg;

(ii) sertifikovan je za konfiguraciju sa najvećim brojem putničkih sjedišta koji je veći od devet;

(iii) sertifikovan je za letjenje sa posadom od najmanje dva pilota;”

(c) umeću se tačke (8c) i (8d):

„(8c) „SEP avion” znači jednomotorni avion sa jednim pilotom za koji se ne zahtijeva ovlaštenje za tip i čijom se jednom centralno ugrađenom pogonskom jedinicom upravlja jednom komandom potiska i pokreće ga bilo koji od sljedećih tipova motora:

(a) klipni motor;

(b) sistem sa električnim motorom koji, ako je tako određeno na osnovu postupka sertifikacije u skladu sa Regulativom (EU) br. 748/2012, može da se sastoji od više električnih motora;

(c) sistem sa hibridnim motorom koji se sastoji od klipnih i električnih motora, ako je tako određeno na osnovu postupka sertifikacije u skladu sa Regulativom (EU) br. 748/2012;

(8d) „SEP helikopter” znači jednomotorni helikopter sa jednim pilotom kojeg pogoni klipni motor;”

(2) u članu 3, stav 1 zamjenjuje se sljedećim:

„1. Ne dovodeći u pitanje Delegiranu regulativu Komisije (EU) 2020/723 (*), piloti vazduhoplova iz člana 2(1), tački (b)(i) i (ii) Regulative (EU) 2018/1139 moraju da budu usklađeni sa tehničkim zahtjevima i administrativnim procedurama utvrđenim u Prilogu I i Prilogu IV ove regulative.

(*) Delegirana regulativa Komisije (EU) 2020/723 od 4. marta 2020. godine o utvrđivanju detaljnih pravila u pogledu priznavanja sertifikata pilota izdatih u trećim zemljama i o izmjeni Regulative (EU) br. 1178/2011 (SL L 170, 2.6.2020., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2020/723/oj).”;

(3) umeće se član 3a:

„Član 3a

Prelazne mjere za protokole za medicinsku procjenu koji se sprovode u skladu sa tačkom ARA.MED.330 Priloga VI (Dio-ARA) i ljekarska uvjerenja izdata na osnovu njih

1. Nadležni organi koja se bave protokolima za medicinsku procjenu i koji žele da se pridruže nekom postojećem protokolu za medicinsku procjenu, u skladu sa tačkom ARA.MED.330 Priloga VI (Dio-ARA), koja se primjenjivala prije 13. februara 2025. godine mogu da nastave da primjenjuju relevantni protokol, ili da mu ga pridruže, do isteka njegovog važenja ako je važenje utvrđeno prije 13. avgusta 2024. godine.

2. Imaoci ljekarskih uvjerenja izdatih u skladu sa protokolima za medicinsku procjenu iz stava 1 mogu da koriste prava svojih pilotskih dozvola na osnovu svojih ljekarskih uvjerenja, pod uslovom da se odgovarajući protokol za medicinsku procjenu i dalje primjenjuje u skladu sa stavom 1.”;

(4) u članu 4(7), tačka (b), tačka (iii) zamjenjuje se sljedećim:

„(iii) SEP avioni i SEP helikopteri, sa maksimalnom masom na polijetanju koja ne prelazi 2000 kg;”;

(5) umeće se član 4h:

„Član 4h:

Prelazne mjere za imaoce ovlaštenja za letjenje u planinskom području

Imaoce ovlaštenja za letjenje u planinskom području koje je izdato prije 13. avgusta 2024. godine sa datumom isteka unešenim potvrđenim u skladu sa tačkom FCL.815 Priloga I moraju da preduzmu sljedeće korake da bi nastavili da koriste svoja prava nakon tog datuma:

(a) da im nadležni organ ponovo izda njihovo ovlaštenje za letjenje u planinskom području bez datuma isteka;

(b) da se usklade sa tačkom FCL.815(d) Priloga I, osim ako su u prethodne dvije godine produžili ovlaštenje za letjenje u planinskom području u skladu sa tačkom FCL.815(e) Priloga I koja se primjenjuje do 12. avgusta 2024. godine.”;

(6) Prilog I mijenja se u skladu sa Prilogom I ove regulative.

(7) Prilog IV mijenja se u skladu sa Prilogom II ove regulative;

(8) Prilog VI mijenja se u skladu sa Prilogom III ove regulative;

- (9) Prilog VII mijenja se u skladu sa Prilogom IV ove regulative;
- (10) Prilog VIII mijenja se u skladu sa Prilogom V ove regulative.

Član 2

Regulativa (EU) br. 965/2012 mijenja se kako slijedi:

- (1) Prilog III (Dio-ORO) mijenja se u skladu sa Prilogom VI ove regulative;
- (2) Prilog V (Dio-SPA) mijenja se u skladu sa Prilogom VII ove regulative.

Član 3

Ova regulativa stupa na snagu dvadesetog dana od dana objavljivanja u Službenom listu Evropske unije.

Sljedeće izmjene primjenjuju se od 13. februara 2025. godine:

- (1) tačka (7) Priloga I;
- (2) Prilog II;
- (3) tačke od (6) do (18), (22) i (23) Priloga III;
- (4) tačke od (2) do (9) Priloga IV;
- (5) Prilog VII.

Ova regulativa obavezujuća je u cjelini i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.
Sačinjeno u Briselu 24. jula 2024. godine.

Za Komisiju
Predsjednica
Ursula VON DER LEJEN

Izmjene Priloga I (Dio-FCL) Regulative (EU) br. 1178/2011

Prilog I mijenja se kako slijedi:

- (1) u tački FCL.015, tačka (e) zamjenjuje se sljedećim:
 „(e) Imalac dozvole izdate u skladu sa ovim prilogom (Dio-FCL) može nadležnom organu koji je imenovala neka druga država članica da podnese zahtjev za promjenu nadležnog organa za sve svoje dozvole, kako je navedeno u tački (d). Imaoci lješkarskog uvjerenja izdatog u skladu sa Prilogom IV (Dio-MED) koji još nemaju dozvolu pilota imaju pravo da podnesu takav zahtjev za promjenu nadležnog organa za svu medicinsku dokumentaciju koju vodi nadležni organ.”;
- (2) u tački FCL.020, tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:
 „(a) Student pilot ne smije da leti samostalno ako ne ispunjava sljedeće uslove:
 - (1) ako ima autorizaciju za samostalno letjenje i pod nadzorom je instruktora letjenja;
 - (2) prije dobijanja ovlašćenja iz tačke (1), stekao je kompetentnost za sigurno upravljanje relevantnim vazduhoplovom tokom predviđenog samostalnog leta.”;
- (3) tačka FCL.025 mijenja se kako slijedi:
 - (a) u tački (b), tačke (4) i (5) zamjenjuju se sljedećim:
 - „(4) Ako podnosioci zahtjeva za izdavanje dozvole pilota lakog vazduhoplova (LAPL), dozvole privatnog pilota (PPL) ili osnovnog ovlašćenja za instrumentalno letjenje (BIR) nisu uspjeli da polože neki od ispita teorijskog znanja iz četiri pokušaja ili nisu uspjeli da polože cjelokupni skup ispita teorijskog znanja u periodu iz tačke (b)(2), moraju ponovo da polažu cjelokupni skup ispita teorijskog znanja.
 - (5) Prije ponovnog polaganja cjelokupnog skupa ispita teorijskog znanja podnosioci zahtjeva moraju da obave dodatnu obuku u DTO-u ili ATO-u. Obim i trajanje te obuke određuje DTO ili ATO, na osnovu potreba podnosioca zahtjeva.”;
 - (b) u tački (c)(1), tačka (ii) zamjenjuje se sljedećim:
 „(ii) u periodu od 36 mjeseci za izdavanje dozvole komercijalnog pilota, dozvole pilota višečlane posade ili ovlašćenja za instrumentalno letjenje.”;
- (4) u tački FCL.035(b), dodaje se tačka (6):
 „(6) Ako Dodatak 1 uključuje priznavanje za predmet Komunikacije, primjenjuje se sljedeće:
 - (i) to priznavanje odobrava se za obuku i ispit za taj predmet ako su podnosioci zahtjeva tokom prethodnih ispita teorijskog znanja u skladu sa tačkom ARA.FCL.300 Priloga VI završili predmet Komunikacije ili predmete VFR komunikacije i IFR komunikacije;
 - (ii) podnosioci zahtjeva koji su završili samo predmet VFR komunikacije ili samo predmet IFR komunikacije moraju da završe obuku za teorijsko znanje iz predmeta Komunikacije, čije trajanje može da se skрати na osnovu procjene podnosilaca zahtjeva koju sprovodi ATO. Za podnosioce zahtjeva koji su završili predmet VFR komunikacije mogu da se umanje aspekti koji su isključivo povezani sa VFR komunikacijom. Za podnosioce zahtjeva koji su završili predmet IFR komunikacije mogu da se umanje aspekti koji su isključivo povezani sa IFR komunikacijom. U svakom slučaju, podnosioci zahtjeva moraju da polože ispit teorijskog znanja iz predmeta Komunikacije.”;
- (5) u tački FCL.045, tačka (d) zamjenjuje se sljedećim:
 „(d) Student pilot mora na svim samostalnim maršrutnim letovima da nosi dokaz o autorizaciji kako se zahtjeva u tački FCL.020(a)(1).”;
- (6) u tački FCL.060(b), tačka (3) zamjenjuje se sljedećim:
 „(3) kao kopilot u krstarenju ako u prethodnih 90 dana nije odradio bilo koje od sljedećeg:
 - (i) najmanje tri sektora kao kopilot u krstarenju na relevantnom tipu vazduhoplova;
 - (ii) obuku čiji sadržaj određuje operator i koja obuhvata najmanje tri sektora u kojima je bio kopilot u krstarenju na FSTD-u za relevantni tip vazduhoplova;
 - (iii) periodičnu obuku u skladu sa Poddijelom FC (ORO.FC) Priloga III (Dio-ORO) Regulative (EU) br. 965/2012;
 - (iv) provjeru stručnosti za kopilote u krstarenju u skladu sa Dodatkom 9.”;
- (7) u tački FCL.065, tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:
 „(a) Starosna dob 60 – 64 godine. Avioni i helikopteri. Imalac dozvole pilota koji je navršio 60 godina ne smije da leti kao pilot vazduhoplova u komercijalnom vazdušnom prevozu osim kao član višečlane posade. Odstupajući od navedenog, takvi imaoci imaju pravo da lete kao piloti vazduhoplova koji obavljaju operacije hitne medicinske pomoći helikopterima sa jednim pilotom u skladu sa Regulativom (EU) br. 965/2012, pod uslovom da je usklađen sa primjenljivim zahtjevima utvrđenim u tu svrhu u toj regulativi i Prilogu IV (Dio-MED) ove regulative.”;
- (8) tačka FCL.115 zamjenjuje se sljedećim:

„FCL.115 LAPL – Kurs obuke

- (a) Podnosilac zahtjeva za LAPL mora da završi kurs obuke u DTO-u ili ATO-u. Taj kurs obuke uključuje:
 - (1) teorijsko znanje i letačku obuku koja odgovara pravima za LAPL za koje se prijavljuje;
 - (2) osim toga, za LAPL(H) obavezne elemente obuke za relevantni tip helikoptera definisane u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Prilogom I (Dio-21) Regulative Komisije (EU) br. 748/2012.;
- (b) Obuka za teorijsko znanje i letačka obuka mogu da se završe u DTO-u ili ATO-u koji je različit od onog u kojem su podnosioci zahtjeva započeli obuku.
- (c) Kada je riječ o obuci za pravo klase SEP hidroaviona u obzir se uzimaju elementi iz Odsjeka B (Specifični zahtjevi za kategoriju aviona), tačke 7 (Ovlašćenja za klasu – voda) Dodatka 9.
- (d) Podnosiocima zahtjeva za LAPL može da se prizna prethodna obuka za PPL koju su prošli u skladu sa Poddijelom C u istoj kategoriji vazduhoplova na osnovu procjene podnosioca zahtjeva koju sprovodi ATO ili DTO koji je odgovoran za kurs obuke

za LAPL. U svakom slučaju, podnosioci zahtjeva moraju da budu usklađeni sa zahtjevima u pogledu iskustva iz tački FCL.110.A(a) ili FCL.110.H(a), zavisno od slučaja.”;

(9) u tački FCL.105.A, tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) *Prava*

Prava imaoaca LAPL-a za avione omogućavaju imaoocu dozvole da djeluje u svojstvu PIC-a SEP aviona (SEP(kopno)), SEP hidroaviona (SEP(voda)) ili TMG-a, maksimalne sertifikovane mase na polijetanju od 2000 kg ili manje, sa najviše tri putnika, tako da nikad nisu više od četiri osobe u vazduhoplovu.”;

(10) u tački FCL.110.A, tačka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) Priznavanje. Podnosiocima zahtjeva koji imaju prethodno iskustvo u svojstvu PIC-a može da se prizna nalet u svrhu ispunjavanja zahtjeva iz tačke (a) pod sljedećim uslovima:

(1) priznavanje naleta vrši DTO ili ATO u kojem pilot pohađa kurs obuke, na osnovu procjene u letu prije prijema na obuku, ali se u svakom slučaju:

- (i) neće priznati više od ukupnog naleta kao PIC;
- (ii) neće priznati više od 50 % naleta zahtijevanog u tački (a);
- (iii) neće uključiti zahtjevi iz tačke (a)(2);

(2) može da se uzme u obzir prethodno iskustvo kao PIC u vazduhoplovima koji podliježu odluci države članice donesenoj u skladu sa članom (2)(8), tačke (a) ili (c), Regulative (EU) 2018/1139 ili su obuhvaćeni područjem primjene Priloga I te regulative, pod uslovom da vazduhoplovi odgovaraju definiciji odgovarajuće kategorije vazduhoplova iz ovog priloga (Dio-FCL).”;

(11) u tački FCL.135.A, tačke (a) i (b) zamjenjuju se sljedećim:

„(a) Podnosiocima zahtjeva za LAPL(A) daju se prava za klasu aviona ili TMG-ova na kojima je bio sproveden praktični ispit. Da bi proširili svoja prava na neku drugu klasu, imaoци LAPL(A)-a moraju u toj drugoj klasi da ispune sljedeće:

(1) 3 sata letačke obuke, uključujući:

- (i) 10 polijetanja i slijetanja sa instruktorom;
- (ii) 10 samostalnih polijetanja i slijetanja pod nadzorom instruktora;

(2) praktični ispit kojim se demonstrira dovoljan nivo praktične vještine na novoj klasi. Tokom tog praktičnog ispita podnosilac zahtjeva mora da demonstrira ispitivaču dovoljan nivo teorijskog znanja za tu drugu klasu iz sljedećih predmeta:

- (i) Operativne procedure;
- (ii) Performanse i planiranje leta;
- (iii) Opšte znanje o vazduhoplovima.

(b) Da bi proširio prava na drugu varijantu u okviru iste klase, pilot mora da obavi obuku o razlikama ili obuku o poznavanju nove varijante. Obuka o razlikama mora da se upiše u pilotsku knjižicu letjenja ili ekvivalentnu evidenciju i instruktor mora taj unos da potvrdi potpisom. Pri proširenju prava za klasu SEP aviona na varijantu sa drugom vrstom motora iz člana 2, tačka (8c), obuka o razlikama sastoji se od letačke obuke sa instruktorom i obuke za teorijsko znanje što, s obzirom na taj drugi tip motora i povezane sisteme vazduhoplova, uključuje barem sljedeće predmete:

- (1) Operativne procedure;
- (2) Performanse i planiranje leta;
- (3) Opšte znanje o vazduhoplovima.”;

(12) tačka FCL.140.A mijenja se kako slijedi:

(a) u tački (a), tačka (1) zamjenjuje se sljedećim:

„(1) završili su barem 12 sati naleta kao PIC, sa instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora, uključujući:

- (i) 12 polijetanja i slijetanja;
- (ii) obuku osvježenja znanja sa instruktorom u trajanju od barem jednog sata od ukupnog naleta koje je zadovoljilo kriterijume instruktora, koji bira vježbe letjenja koje podnosiocu zahtjeva omogućavaju da osvježi svoju kompetentnost za sigurno upravljanje vazduhoplovom i sigurnu primjenu uobičajenih procedura, vanrednih procedura i procedura u slučaju nužde.”;

(b) dodaju se sljedeće tačke (c) i (d):

„(c) Imaoци LAPL(A) sa pravima za upravljanje SEP avionima koji su, u skladu sa tačkom FCL.135.A(b), proširili svoja prava na varijantu sa drugim tipom motora iz člana 2, tačka (8c), a u prethodne dvije godine nisu letjeli tom varijantom, moraju da ispune bilo što od sljedećeg u toj varijanti prije nego budu koristili svoja prava u toj varijanti:

- (1) dalju obuku o razlikama u skladu sa tačkom FCL.135.A(b);
- (2) provjeru stručnosti;
- (3) obuku osvježenja znanja u skladu sa tačkom FCL.140.A(a)(1)(ii).

(d) Letovi sa instruktorom, letovi pod nadzorom iz uvodne rečenice tačke (a)(1), obuke osvježenja znanja iz tačke (a)(1)(ii) i tačke (c)(3) i provjera stručnosti iz tačke (a)(2) i tačke (c)(2) upisuju se u pilotsku knjižicu letjenja ili drugu odgovarajuću evidenciju, a potpisuje ih instruktor ili ispitivač, zavisno od slučaja.”;

(13) u tački FCL.110.H, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Priznavanje. Podnosiocima zahtjeva sa prethodnim iskustvom kao PIC može da se prizna nalet u svrhu ispunjavanja zahtjeva iz tačke (a) pod sljedećim uslovima:

(1) priznati nalet određuju DTO ili ATO u kojem pilot pohađa kurs obuke, a na osnovu procjene u letu prije prijema na obuku, ali se u svakom slučaju:

- (i) ne priznaje više od ukupnog naleta kao PIC;

- (ii) ne priznaje više od 50 % naleta zahtijevanog u tački (a);
 - (iii) ne uključuju zahtjevi iz tačke (a)(2);
 - (2) može da se uzme u obzir prethodno iskustvo kao PIC u vazduhoplovima koji podliježu odluci države članice donesenoj u skladu sa članom 2(8), tačka (b), Regulative (EU) 2018/1139 ili koji su obuhvaćeni područjem primjene Priloga I te regulative, pod uslovom da vazduhoplov odgovara definiciji kategorije „helikopter“ iz ovog Priloga (Dio-FCL).“;
- (14) u tački FCL.135.H, tačke (a) i (b) zamjenjuju se sljedećim:
- „(a) Podnosiocima zahtjeva za LAPL(H) daju se prava za određeni tip helikoptera na kojima je bio sproveden praktični ispit. Da bi proširili svoja prava na drugi tip helikoptera, imaoći LAPL(H)-a moraju na tom drugom tipu da ispune sljedeće:
- (1) osim ako je drugačije navedeno u podacima o operativnoj prikladnosti, utvrđenim u skladu sa Prilogom I (Dio-21) Regulative (EU) br. 748/2012, najmanje 5 sati letačke obuke, uključujući;
 - (i) 15 polijetanja, prilaza i slijetanja sa instruktorom;
 - (ii) 15 samostalnih polijetanja, prilaza i slijetanja pod nadzorom instruktora;
 - (2) praktični ispit kojim se demonstrira dovoljan nivo praktične vještine na novom tipu. Tokom tog praktičnog ispita, podnositelj zahtjeva mora da demonstrira ispitivaču dovoljan nivo teorijskog znanja za taj drugi tip iz sljedećih predmeta:
 - (i) Operativne procedure,
 - (ii) Performanse i planiranje leta,
 - (iii) Opšte znanje o vazduhoplovima.
- (b) Prije nego imalac LAPL(H)-a smije da počne sa korišćenjem prava dozvole na varijanti helikoptera koja nije ona na kojoj je bio sproveden praktični ispit, pilot mora da završi obuku o razlikama ili o upoznavanju, kako je određeno u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Prilogom I (Dio-21) Regulative (EU) br. 748/2012. Obuka o razlikama mora da se upiše u pilotsku knjižicu letjenja ili ekvivalentnu evidenciju i instruktor mora taj unos da potvrdi potpisom.“;
- (15) tačka FCL.140.H zamjenjuje se sljedećim:
- „FCL.140.H LAPL(H) – Zahtjevi u pogledu skorašnjeg iskustva**
- (a) Imaoći LAPL(H) smiju da koriste prava iz dozvole na određenom tipu samo ako su u zadnjih 12 mjeseci na relevantnom tipu preduzeli jedan od sljedećih koraka:
- (1) ispunili sljedeće:
 - (i) završili barem 6 sati naleta na helikopterima tog tipa kao PIC, sa instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora, uključujući šest polijetanja, prilaza i slijetanja;
 - (ii) prošli obuku osvježenja znanja sa instruktorom u trajanju od barem jednog sata koje je zadovoljilo kriterijume instruktora, koji bira vježbe letjenja koje podnosiocu zahtjeva omogućavaju da osvježi svoju kompetentnost za sigurno upravljanje vazduhoplovom i primjenu uobičajenih procedura, vanrednih procedura i procedura u slučaju nužde;
 - (2) uspješno položili provjeru stručnosti sa ispitivačem na određenom tipu helikoptera prije nego što nastave da koriste prava iz dozvole. Taj program provjere stručnosti zasniva se na praktičnom ispitu za LAPL(H).
- (b) Podnosioci zahtjeva mogu da odluče da završe obuku osvježenja znanja iz tačke (a)(1)(ii) na vazduhoplovu ili FSTD-u koji predstavlja relevantni tip, ili oboje u kombinaciji.
- (c) Letovi sa instruktorom, letovi pod nadzorom iz tačke (a)(1)(i), obuka osvježenja znanja iz tačke (a)(1)(ii) i provjera stručnosti iz tačke (a)(2) upisuju se u pilotsku knjižicu letjenja ili ekvivalentnu evidenciju, a potpisuje ih instruktor ili ispitivač, zavisno od slučaja.“;
- (16) u tački FCL.205.A(b), tačke (2) i (3) zamjenjuju se sljedećim:
- „(2) obavljanje praktičnog ispita i provjera stručnosti za dozvole navedene u tački (1);
- (3) obuka, testiranje i provjera za ovlaštenja ili sertifikate povezane sa dozvolom instruktora ili ispitivača, zavisno od slučaja.“;
- (17) u tački FCL.210.A, tačke (a) i (b) zamjenjuju se sljedećim:
- „(a) Podnosioci zahtjeva za PPL(A) moraju da obave najmanje 45 sati letačke obuke na avionima ili TMG-ovima, od čega 5 sati može da bude odrađeno na FSTD-u, uključujući najmanje:
- (1) 25 sati letačke obuke sa instruktorom;
 - (2) 10 sati samostalnog naleta pod nadzorom instruktora, uključujući najmanje 5 sati samostalnog maršrutnog letjenja sa najmanje jednim maršrutnim letom od najmanje 270 km (150 NM), tokom kojeg mora da se obavli slijetanje sa potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja.
- Podnosioci zahtjeva mogu da ostvare nalet na kursu obuke za ovlaštenje za noćno letjenje u skladu sa tačkom FCL.810(a)(1)(ii) kao dio 45-satne letačke obuke, pod uslovom da su prije početka obuke za ovlaštenje za noćno letjenje završili letačku obuku za osnovno instrumentalno letjenje.
- (b) Specifični zahtjevi za podnosioca zahtjeva koji su prošli obuku za LAPL(A). Podnosiocima zahtjeva za PPL(A) priznaje se prethodna obuka za LAPL(A) koju su prošli i izdaje im se PPL(A), pod uslovom da su obuka za LAPL(A) i obuka za PPL(A) koju su završili u cjelosti usklađeni sa zahtjevima u pogledu iskustva iz tačke (a). Međutim, u tom slučaju se primjenjuje sljedeće:
- (1) ako podnosioci zahtjeva već imaju LAPL(A), primjenjuju se sve sljedeće, pod uslovom da su podnosioci zahtjeva obavili najmanje 45 sati ukupnog naleta na avionima ili TMG-ovima:
 - (i) zahtjev iz uvodne rečenice tačke (a) smanjuje se na 40 sati letačke obuke;
 - (ii) zahtjev iz tačke (a)(1) smanjuje se na 21 sat letačke obuke sa instruktorom;
 - (2) podnosioci zahtjeva moraju da završe barem sve navedeno u nastavku sa instruktorom koji je kvalifikovan za obuku za PPL(A):
 - (i) 5 sati letačke obuke sa instruktorom;

- (ii) samostalni nalet u skladu sa tačkom (a)(2).“;
- (18) u tački FCL.205.H(b), tačke (2) i (3) zamjenjuju se sljedećim:
„(2) obavljanje praktičnih ispita i provjera stručnosti za dozvole navedene u tački (1);
(3) obuka, testiranje i provjera za ovlašćenja ili sertifikate povezane sa dozvolom instruktora ili ispitivača, zavisno od slučaja.“;
- (19) tačka FCL.210.H mijenja se kako slijedi:
(a) u tački (a) uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećim:
„Podnosioci zahtjeva za PPL(H) moraju da obave najmanje 45 sati letačke obuke na helikopterima, od čega najviše 5 sati može da bude obavljeno na FSTD-u, uključujući najmanje:“;
(b) tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:
„(b) Specifični zahtjevi za podnosiocima zahtjeva koji su prošli obuku za LAPL(H). Podnosiocima zahtjeva za PPL(H) priznaje se prethodna obuka za LAPL(H) koju su prošli i izdaje im se PPL(H), pod uslovom da su obuka za LAPL(H) i obuka za PPL(H) koje su završili u cjelosti usklađeni sa zahtjevima u pogledu iskustva iz tačke (a).“;
- (20) u tački FCL.205.As(b), tačke (2) i (3) zamjenjuju se sljedećim:
„(2) obavljanje praktičnih ispita i provjera stručnosti za dozvolu navedenu u tački (1);
(3) obuka, testiranje i provjera za ovlašćenja ili sertifikate povezane sa dozvolom instruktora ili ispitivača, zavisno od slučaja.“;
- (21) tačka FCL.325.A zamjenjuje se sljedećim:
„FCL.325.A CPL(A) – Specifični uslovi za podnosiocima zahtjeva koji imaju MPL
(a) Podnosioci zahtjeva za CPL(A) koji imaju MPL moraju na avionima da obave:
(1) 70 sati naleta na jedan od sljedećih načina:
(i) kao PIC;
(ii) najmanje 10 sati naleta kao PIC, a ostale sate naleta kao PIC pod nadzorom (PICUS).
Od tih 70 sati, 20 sati mora da bude maršrutno letjenje po VFR-u kao PIC ili maršrutno letjenje u kojem je pilot najmanje 10 sati PIC i 10 sati PICUS. U taj nalet mora da bude uključen jedno maršrutno letjenje po VRF-u od najmanje 540 km (300 NM) tokom kojeg mora da se obavi potpuno zaustavljanje na dva različita aerodroma kao PIC;
(2) elemente modularnog CPL(A) kursa obuke kako je navedeno u Poglavlju E, tačka 10(a) i tačka 11, Dodatka 3;
(3) praktični ispit za CPL(A), u skladu sa FCL.320.
(b) Kada im se izdaje CPL u skladu sa tačkom (a), podnosioci zahtjeva moraju da ispunjavaju sljedeće uslove:
(1) moraju da budu usklađeni sa zahtjevima iz tačke FCL.405.A(c) da bi se prava njihovog IR(A) proširile na operacije avionima sa jednim pilotom;
(2) prava njihovih ovlašćenja za tip su ograničena samo na korišćenje prava kopilota. To ograničenje se uklanja kada podnosioci zahtjeva prođu provjeru stručnosti za relevantni tip u skladu sa Dodatkom 9 u ulozi PIC-a.“;
- (22) u tački FCL.405.A, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:
„(b) Imaocima MPL-a, po podnošenju zahtjeva:
(1) daju se dodatna prava imaoca PPL(A), pod uslovom da su usklađeni sa zahtjevima za PPL(A) navedenim u Poddijelu C;
(2) zamjenjuje im se MPL sa CPL(A), pod uslovom da su usklađeni sa zahtjevima iz tačke FCL.325.A.“;
- (23) u tački FCL.510.A(c), dodaje se tačka (3):
„(3) Imaocima ograničenog ovlašćenja za tip izdatog u skladu sa tačkom FCL.720.A(c) priznaje se nalet obavljen tokom korišćenja prava tog ovlašćenja za tip do najviše 250 sati.“;
- (24) tačka FCL.710 mijenja se kako slijedi:
(a) tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:
„(a) Piloti moraju da završe obuku o razlikama ili o upoznavanju kako bi proširili svoja prava na drugu varijantu vazduhoplova u okviru nekog ovlašćenja za klasu ili tip ili, u slučaju iz tačke FCL.710(d)(1) ovog priloga, zbog održavanja tih prava. U slučaju varijanti u okviru ovlašćenja za klasu ili tip, obuka o razlikama ili o upoznavanju klase ili tipa prema potrebi sadrži relevantne elemente definisane u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Prilogom I (Dio-21) Regulative (EU) br. 748/2012, ako je primjenljivo. Pri proširenju prava ovlašćenja za klasu SEP aviona na varijantu sa drugim tipom motora iz člana 2, tačka (8c) ove regulative, obuka o razlikama sastoji se od letačke obuke sa instruktorom i obuke za teorijsko znanje koji, s obzirom na taj drugi tip motora i povezane sisteme vazduhoplova, uključuju u barem sljedeće predmete:
(1) Opšte znanje o vazduhoplovima,
(2) Operativne procedure;
(3) Performanse i planiranje leta.“;
- (b) tačke (c) i (d) zamjenjuju se sljedećim:
„(c) Nezavisno od zahtjeva iz tačke (b), obuku o razlikama za sljedeće vazduhoplove mogu da obavljaju instruktori sa odgovarajućim kvalifikacijama, osim ako nije drugačije određeno u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Prilogom I (Dio-21) Regulative (EU) br. 748/2012:
(1) avioni za koje je potrebno ovlašćenje za klasu:
(i) TMG-ovi;
(ii) SEP avioni;
(iii) MEP avioni;
(iv) SET avioni, osim složenih SET aviona ili SET aviona visokih performansi;
(2) jednomotorni helikopteri sa maksimalnom masom na polijetanju koja ne prelazi 3175 kg.“;

(d) Piloti koji, nakon što su proširili svoja prava na drugu varijantu u okviru ovlaštenja za klasu ili tip u skladu sa ovom tačkom, nisu letjeli u toj varijanti u prethodne dvije godine, moraju da obave bilo što od sljedećeg prije korištenja svojih prava u toj varijanti:

- (1) dodatnu obuku o razlikama u skladu sa tačkama (a) i (b) ili, ako je primjenljivo, (c);
- (2) provjeru stručnosti;
- (3) u slučaju varijante u okviru ovlaštenja za klasu SEP aviona sa određenim tipom motora iz člana 2, tačka (8c), obuka osvježena u skladu sa tačkom FCL.740.A(b)(1)(ii)(C).”;

(c) umeće se tačka (da):

„(da) Tačka FCL.710(d) ne primjenjuje se u slučaju varijanti u okviru ovlaštenja za klasu TMG i varijanti u okviru ovlaštenja za klasu SEP aviona koje imaju tip motora iz člana 2, tačka (8c) ove regulative.”;

(25) tačka FCL.725 mijenja se kako slijedi:

(a) tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Kurs obuke. Podnosilac zahtjeva za ovlaštenje za klasu ili tip mora da završi kurs obuke u ATO-u. Podnosilac zahtjeva za ovlaštenje za klasu SEP aviona koji nema visoke performanse, ovlaštenje za klasu TMG ili ovlaštenje za tip jednomotornog helikoptera iz tačke DTO.GEN.110(a)(2)(c) Priloga VIII (Dio-DTO) ove regulative može da završi kurs obuke u DTO-u. Kurs obuke za ovlaštenje za tip mora da sadrži obavezne elemente obuke za relevantni tip kako je definisano u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Prilogom I (Dio-21) Regulative (EU) br. 748/2012.”;

(b) tačka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Operacije sa jednim i više pilota u vazduhoplovu sa jednim pilotom – ovlaštenja za tip

(1) Prava imalaca ovlaštenja za tip za vazduhoplov sa jednim pilotom uključuju prava za upravljanje vazduhoplovom u operacijama sa jednim i više pilota. Međutim, ti imaoi koriste ta prava za određeni vrstu operacije samo ako su usklađeni sa svim od sljedećeg:

(i) završili su letačku obuku za relevantnu vrstu operacije na relevantnom tipu vazduhoplova u skladu sa Dodatkom 9 ovog priloga, osim ako je drugačije navedeno u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Prilogom I (Dio-21) Regulative (EU) br. 748/2012. Ta letačka obuka za određenu vrstu operacije mora da bude uključena u inicijalnu obuku za ovlaštenje za tip u ATO-u ili se, nakon inicijalnog izdavanja ovlaštenja za tip, završava u obliku dodatne obuke na bilo koji od sljedećih načina:

(A) u ATO-u;

(B) u organizaciji na koju se primjenjuje Prilog III (Dio-ORO) Regulative (EU) br. 965/2012 i koja ima pravo da sprovodi takvu obuku na osnovu odobrenja ili izjave.

(ii) položili su praktični ispit ili provjeru stručnosti:

(A) za operacije sa jednim pilotom na jedan od sljedećih načina:

(1) u operacijama sa jednim pilotom;

(2) u operacijama sa više pilota sa dodatnim elementima za operacije sa jednim pilotom, kako je navedeno u Dodatku 9;

(B) za operacije sa više pilota, u operacijama sa više pilota.

(iii) uz to, u slučaju operacija sa više pilota u vazduhoplovima s jednim pilotom:

(A) ispunjavaju zahtjeve navedene u:

(1) tački FCL.720.A(b)(4) ili tački FCL.720.H(a)(2), zavisno od slučaja;

(2) tački FCL.720.A(b)(5), za avione s jednim pilotom, prije početka letačke obuke za operacije sa više pilota u skladu sa tačkom FCL.725(d)(1)(i);

(B) svoja prava koriste samo u organizaciji na koju se primjenjuje Prilog III (Dio-ORO) Regulative (EU) br. 965/2012.

(2) Kada podnosioci zahtjeva za prvo izdavanje ovlaštenja za tip za vazduhoplov s jednim pilotom završe letačku obuku i praktični ispit samo u operacijama sa više pilota, ovlaštenje za tip izdaje se sa ograničenjem za operacije sa više pilota. To ograničenje se uklanja kada podnosioci zahtjeva završe, u skladu sa Dodatkom 9, dodatnu obuku i provjeru stručnosti koji uključuju elemente potrebne za operacije sa jednim pilotom.

Ni u jednom drugom slučaju vrsta operacije se ne upisuje u dozvolu.”;

(c) umeću se tačke (da) i (db):

„(da) Operacije sa jednim i više pilota – ovlaštenja za klasu aviona

Prava imalaca ovlaštenja za klasu za avion sa jednim pilotom uključuju prava za upravljanje avionom u operacijama sa više pilota, pod uslovom da imaoi ispunjavaju sljedeće uslove:

(1) da su usklađeni sa zahtjevima utvrđenim u:

(i) tački FCL.720.A(b)(4);

(ii) tački FCL.720.A(b)(5) prije početka letačke obuke za operacije sa više pilota u skladu sa tačkom FCL.725(da)(2);

(2) završili su letačku obuku i položili provjeru stručnosti za operacije sa više pilota u relevantnoj klasi aviona u skladu sa Odsjekom B, tačka 5(g), Dodatka 9 u organizaciji navedenoj u tački FCL.725(d)(1)(i); i

(3) svoja prava koriste samo u organizaciji na koju se primjenjuje Prilog III (Dio-ORO) Regulative (EU) br. 965/2012.

Dodatna prava za operacije sa više pilota u klasi aviona s jednim pilotom ne upisuju se u dozvolu.

(db) Ako se praktični ispit ili provjera stručnosti za ovlaštenje za klasu ili za tip vazduhoplova sa jednim pilotom sprovodi u bilo kojem od sljedećih, vrste ili vrsta operacija u kojima se sprovodi taj praktični ispit ili provjera stručnosti upisuju se u knjižicu letjenja podnosioca zahtjeva, a to potpisuje ispitivač:

- (1) operacije sa više pilota;
 (2) operacije sa jednim i više pilota.”;
- (26) u tački FCL.740(b)(1), tačke (ii) i (iii) zamjenjuju se sljedećim:
 „(ii) u DTO-u ili ATO-u, ako se isteklo ovlaštenje odnosilo na klasu SEP aviona koji nema visoke performanse, ovlaštenje za klasu TMG ili ovlaštenje za tip jednomotornog helikoptera iz tačke DTO.GEN.110(a)(2)(c) Priloga VIII;
 (iii) u DTO-u ili ATO-u ili sa instruktorom, ako je ovlaštenje isteklo prije najviše tri godine i ako je bila riječ o ovlaštenju za klasu SEP aviona koji nema visoke performanse ili ovlaštenju za klasu TMG;”;
- (27) tačka FCL.720.A mijenja se kako slijedi:
 (a) u tački (a) brišu se dva stava između naslova „(a) Avioni s jednim pilotom” i naslova „(1) Višemotorni avioni s jednim pilotom”;
 (b) u tački (b)(5), tačka (i) zamjenjuje se sljedećim:
 „(i) u prethodne tri godine završili su obuku i provjeru u skladu sa tačkama ORO.FC.220 ili ORO.FC.230 Priloga III (Dio-ORO) Regulative (EU) br. 965/2012;”;
 (c) tačka (c) zamjenjuje se sljedećim:
 „(c) Nezavisno od tačke FCL.720.A(b), podnosiocima zahtjeva koji su usklađeni sa uslovima iz Odsjeka B, tačka 6(i) Dodatka 9 izdaje se ovlaštenje za tip sa ograničenim pravima za avion sa više pilota koje omogućava imaćima ovlaštenja da budu kopiloti u krstarenju iznad nivoa leta 200, pod uslovom da druga dva člana posade imaju ovlaštenje za tip u skladu sa tačkom FCL.720.A(b).
 Da bi uklonili ograničenje, podnosioci zahtjeva moraju da budu usklađeni sa svim sljedećim:
 (1) da prođu procjenu u ATO-u kojom se utvrđuju njihove potrebe za obukom kako bi se uklonilo ograničenje;
 (2) na osnovu procjene iz tačke (1) u tom ATO-u da završe obuku koja im omogućava da dostigne nivo stručnosti za sigurno upravljanje vazduhoplovom;
 (3) nakon obuke iz tačke (2), da polože praktični ispit u skladu sa Dodatkom 9;
 (4) nakon praktičnog ispita iz tačke (3), da ispune jedan od sljedećih uslova:
 (i) usklađenost sa zahtjevima iz tačke ORO.FC.220(e) Priloga III (Dio-ORO) Regulative (EU) br. 965/2012, pod uslovom da ispunjavaju zahtjeve u pogledu iskustva navedene u tački FCL.730.A ovog priloga;
 (ii) završena letačka obuka u vazduhoplovu, koja uključuje manevre pri polijetanju, slijetanju i produžavanju.”;
- (28) u tački FCL.725.A, tačka (c) zamjenjuje se sljedećim:
 „(c) za složene avione sa jednim pilotom koji nemaju visoke performanse, složene avione visokih performansi sa jednim pilotom i avione sa više pilota kursevi obuke moraju da uključuju UPRT teorijsko znanje i letačku obuku koji se odnose na relevantnu klasu ili tip. Za letačku obuku mogu da se upotrebljavaju FSTD-ovi u skladu sa Odsjekom A, tačka 18 Dodatka 9.”;
- (29) u tački FCL.730.A(a), tačke (1) i (2) zamjenjuju se sljedećim:
 „(1) ako se tokom obuke koristi FFS kvalifikovan do nivoa CG, C ili privremeni C:
 (i) u slučaju kopilota u krstarenju 1500 sati naleta;
 (ii) u svim ostalim slučajevima 1500 sati naleta ili 250 rutnih sektora;
 (2) ako se tokom obuke koristi FFS kvalifikovan do nivoa DG ili D:
 (i) u slučaju kopilota u krstarenju 750 sati naleta;
 (ii) u svim ostalim slučajevima 500 sati naleta ili 100 rutnih sektora;”;
- (30) tačka FCL.740.A(b) mijenja se kako slijedi:
 (a) tačka (1) mijenja se kako slijedi:
 (i) uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećim:
 „Ovlaštenja za klasu SEP aviona i ovlaštenja za klasu TMG. Za produženje ovlaštenja za klasu SEP aviona ili TMG podnosioci zahtjeva moraju:”;
 (ii) tačka (ii) zamjenjuje se sljedećim:
 „(ii) u roku od 12 mjeseci prije isteka važenja ovlaštenja da ostvari nalet od 12 sati na relevantnoj klasi uključujući sljedeće:
 (A) 6 sati kao PIC;
 (B) 12 polijetanja i 12 slijetanja;
 (C) obuku osvježenja znanja sa instruktorom u trajanju od barem jednog sata leta koje je zadovoljilo kriterijume instruktora letjenja (FI) ili instruktora za ovlaštenja za klasu (CRI), koji bira vježbe letjenja koje podnosiocu zahtjeva omogućavaju da osvježi svoju kompetentnost za sigurno upravljanje vazduhoplovom i primjenu uobičajenih procedura, vanrednih procedura i procedura u slučaju nužde. Podnosioci zahtjeva izuzimaju se od te obuke osvježenja znanja ako su položili bilo šta od sljedećeg, u bilo kojoj klasi ili tipu aviona:
 (1) provjeru stručnosti za klasu ili tip;
 (2) praktični ispit;
 (3) praktičnu procjenu EBT-a;
 (4) procjenu kompetentnosti.”;
- (b) tačka (2) zamjenjuje se sljedećim:
 „(2) Kad podnosioci zahtjeva imaju i ovlaštenje za klasu SEP aviona (kopno) i ovlaštenje za klasu TMG, mogu da ispune zahtjeve iz tačke (1) u bilo kojoj od te dvije klase ili u obje klase i da dobiju produženje važenja za oba ovlaštenja.”;
- (c) tačka (4) zamjenjuje se sljedećim:

„(4) Kada podnosioci zahtjeva imaju i ovlaštenje za klasu SEP aviona (kopno) i ovlaštenje za klasu SEP hidroaviona, mogu da ispune zahtjeve iz tačke (1)(ii) u bilo kojoj od te dvije klase ili u obje klase i tako da ispune te zahtjeve za oba ovlaštenja. Najmanje 1 sat traženog naleta u svojstvu PIC-a i 6 od 12 traženih polijetanja i 12 slijetanja moraju da budu obavljani na svakoj klasi.”;

(31) u tački FCL.745.A(a), tačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

„(3) 3 sata letačke obuke sa instruktorom letjenja za avione FI(A) kvalifikovanim u skladu sa tačkom FCL.915(e) i napredna UPRT na avionu koji je kvalifikovan za posao obuke. Nalet koji ne uključuje naprednu UPRT, nego služi za odlazak na područje obuke za UPRT ili povratak sa njega ne uračunava se u ta tri sata.”;

(32) tačka FCL.740.H zamjenjuje se sljedećim:

„**FCL.740.H Produženje ovlaštenja za tip – helikopteri**

(a) Produženje. Za produženje ovlaštenja za tip helikoptera podnosioci zahtjeva moraju da budu usklađeni sa jednim od sljedećih zahtjeva, kako je primjenjivo:

(1) da preduzmu sljedeće korake:

- (i) obave najmanje 2 sata kao pilot na odgovarajućem tipu helikoptera u okviru perioda važenja ovlaštenja za tip;
- (ii) u okviru 3 mjeseca neposredno prije isteka važenja ovlaštenja za tip, polože provjeru stručnosti:
 - (A) koja se sprovodi u skladu sa Dodatkom 9 na odgovarajućem tipu helikoptera ili FSTD-u koji predstavlja taj tip;
 - (B) čije trajanje može da se uračuna u nalet naveden u tački (i);

(2) za ovlaštenja za tip jednomotornih helikoptera sa maksimalnom masom na polijetanju do 3175 kg, da ispunjavaju jedan od sljedećih uslova:

- (i) usklađenost sa zahtjevima iz tačke (a)(1);
- (ii) na odgovarajućem tipu helikoptera da se obavi sljedeće:
 - (A) najmanje 6 sati kao PIC u okviru perioda važenja ovlaštenja za tip;
 - (B) u okviru tri mjeseca neposredno prije isteka važenja ovlaštenja, obuku osvježenja znanja sa instruktorom u trajanju od barem jednog sata leta koje je zadovoljilo kriterijume instruktora, koji bira vježbe letjenja koje podnosiocu zahtjeva omogućavaju da osvježi svoju kompetentnost za sigurno upravljanje vazduhoplovom i primjenu uobičajenih procedura, vanrednih procedura i procedura u slučaju nužde. Podnosioci zahtjeva mogu da odluče da završe obuku osvježenja znanja na vazduhoplovu ili FSTD-u koji predstavlja relevantni tip, ili u kombinaciji oboje.

(b) Ako podnosioci zahtjeva imaju više od jednog ovlaštenja za tip SEP helikoptera, mogu da produže sva relevantna ovlaštenja za tip polaganjem provjere stručnosti u skladu sa tačkom (a)(1)(ii) ili obavljanjem obuke osvježenja znanja u skladu sa tačkom (a)(2)(ii)(B) na samo jednom od relevantnih tipova, pod uslovom da su obavili jedan od sljedećih naleta kao PIC u svakom od drugih relevantnih tipova tokom perioda važenja:

- (1) ako su završili provjeru stručnosti u skladu sa tačkom (a)(1)(ii), najmanje 2 sata;
- (2) ako su završili obuku osvježenja znanja u skladu sa tačkom (a)(2)(ii)(B), najmanje 6 sati.

Provjera stručnosti ili obuka osvježenja znanja, zavisno od slučaja, moraju svaki put da budu odrađeni na drugom tipu helikoptera. Novi period važenja svih ovlaštenja za tip produženih u skladu sa ovom tačkom počinje zajedno sa periodom važenja ovlaštenja za tip za koje se obavlja provjera stručnosti ili obuka osvježenja znanja.

(c) Ako podnosioci zahtjeva imaju više od jednog ovlaštenja za tip SET helikoptera maksimalne sertifikovane mase na polijetanju do 3175 kg, mogu da produže sva relevantna ovlaštenja za tip polaganjem provjere stručnosti u skladu sa tačkom (a)(1)(ii) ili obavljanjem obuke osvježenja znanja u skladu sa tačkom (a)(2)(ii)(B) samo na jednom od relevantnih tipova, pod uslovom da su obavili sljedeće:

- (1) 300 sati naleta kao PIC na helikopteru;
- (2) 15 sati naleta na svakom tipu za koji imaju važeće ovlaštenje;
- (3) bilo koji od sljedećih naleta kao PIC na svakom od ostalih relevantnih tipova tokom perioda važenja:
 - (i) ako su završili provjeru stručnosti u skladu sa tačkom (a)(1)(ii), najmanje 2 sata;
 - (ii) ako su završili obuku osvježenja znanja u skladu sa tačkom (a)(2)(ii)(B), najmanje 6 sati.

Provjera stručnosti mora svaki put da se odradi na drugom tipu. Novi period važenja svih ovlaštenja za tip produženih u skladu sa ovom tačkom počinje zajedno sa periodom važenja ovlaštenja za tip za koje je završena provjera stručnosti ili obuka osvježenja znanja.

(d) Podnosioci zahtjeva koji uspješno polože praktični ispit za sticanje dodatnog ovlaštenja za tip ili provjeru stručnosti za obnovu ovlaštenja za tip produžice odgovarajuća ovlaštenja za tip koja već imaju u zajedničkim grupama, kako je navedeno u tačkama (b) i (c).

Novi period važenja svih ovlaštenja za tip produženih u skladu sa ovom tačkom počinje zajedno sa periodom važenja ovlaštenja za tip za koje se završava praktični ispit ili provjera stručnosti.

(e) Produženje IR(H), ako se posjeduje, može da bude u kombinaciji sa provjerom stručnosti za ovlaštenje za tip.

(f) Podnosioci zahtjeva koji nisu uspješno položili sve sekcije tokom provjere stručnosti prije datuma isteka važenja ovlaštenja za tip ne mogu da koriste prava tog ovlaštenja dok uspješno ne polože kompletnu provjeru stručnosti. U slučajevima iz tačaka (b) i (c) podnosioci zahtjeva ne smiju da koriste svoja prava ni u jednom tipu.”;

(33) u tački FCL.810(a), tačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

„(3) Ako podnosioci zahtjeva imaju i ovlaštenje za klasu SEP aviona (kopno) i za klasu TMG, mogu da ispune zahtjeve iz tačke (1) u bilo kojoj klasi ili u obje klase.”;

(34) tačka FCL.815 mijenja se kako slijedi:

- (a) tačka (d) zamjenjuje se sljedećim:
 „(d) Za korišćenje prava ovlašćenja za letjenje u planinskom području, imalac ovlašćenja mora u prethodne dvije godine da bude usklađen sa jednim od sljedećih uslova:
 (1) da obavi najmanje šest slijetanja na površinu za koju se zahtijeva ovlašćenje za letjenje u planinskom području;
 (2) da položi provjeru stručnosti koja je u skladu sa zahtjevima iz tačke (c). Obavljanje provjere stručnosti upisuje se u pilotsku knjižicu letjenja i potpisuje ga odgovorni ispitivač.”;
- (b) tačke (e) i (f) brišu se;
- (35) tačka FCL.820(b) mijenja se kako slijedi:
 (a) uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećim:
 „Obaveza posjedovanja ovlašćenja za provjere u letu kako je propisano u tački (a) odnosi se isključivo na provjere u letu koje se izvode na:”;
 (b) u tački (2), tačka (ii) zamjenjuje se sljedećim:
 „(ii) standardima CS-23 ili ekvivalentnim kodovima plovidbenosti, osim za avione sa maksimalnom masom na polijetanju od 2000 kg ili manjom.”;
- (36) u tački FCL.835(a), tačka (1) zamjenjuje se sljedećim:
 „(1) Prava imaoaca BIR-a su izvođenje letova po IFR-u na avionima sa jednim pilotom za koje imaju ovlašćenja za klasu, uz sljedeće izuzetke:
 (i) avioni visokih performansi;
 (ii) varijante aviona ako je na osnovu podataka o operativnoj prikladnosti određeno da je potreban IR.”;
- (37) tačka FCL.915(b) mijenja se kako slijedi:
 (a) naslov se zamjenjuje sljedećim:
 „Dodatni zahtjevi za instruktore koji sprovode letačku obuku na vazduhoplovu.”;
 (b) u tački (3), tačka (ii) zamjenjuje se sljedećim:
 „(ii) polaganje procjene kompetentnosti za relevantnu kategoriju instruktora na toj klasi ili tipu vazduhoplova.”;
 (c) tačka (4) zamjenjuje se sljedećim:
 „(4) da budu ovlašćeni da djeluju kao PIC na vazduhoplovu tokom letačke obuke; i”;
 (d) dodaje se tačka (5):
 „(5) kad sprovode letačku obuku u varijanti klase SEP aviona sa određenim tipom motora iz člana 2, tačka (8c), ove regulative, da ispunjavaju jedan od sljedećih uslova:
 (i) da posjeduju barem 5 sati naleta kao piloti u toj varijanti;
 (ii) da su položili procjenu kompetentnosti za relevantnu kategoriju instruktora u toj varijanti.”;
- (38) u tački FCL.930, tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:
 „(a) Podnosilac zahtjeva za sertifikat instruktora mora da završi kurs teorijske obuke i letačke obuke u ATO-u.”;
- (39) tačka FCL.945 zamjenjuje se sljedećim:
„FCL.945 Obaveze instruktora
 Po završetku trenaznog leta za produženje ovlašćenja za klasu SEP aviona ili TMG u skladu sa tačkom FCL.740.A(b)(1)(ii)(C) ili za produženje ovlašćenja za tip jednomotornih helikoptera u skladu sa tačkom FCL.740.H(a)(2)(ii)(B) i samo ako su ispunjeni svi drugi kriterijumi za produženje propisani u tački FCL.740.A(b)(1)(ii) ili tački FCL.740.H(a)(2)(ii), zavisno od slučaja, instruktor upisuje novi datum isteka važenja ovlašćenja u dozvolu podnosioca zahtjeva ako ga je za to posebno ovlastio nadležni organ odgovoran za dozvolu podnosioca zahtjeva.”;
- (40) tačka FCL.915.FI(b) mijenja se kako slijedi:
 (a) tačka (2) mijenja se kako slijedi:
 (i) uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećim:
 „ima barem PPL(A) ili MPL sa dodatnim pravima PPL-a u skladu sa tačkom FCL.405.A(b)(1) i usklađen je sa sljedećim uslovima.”;
 (ii) tačka (i) zamjenjuje se sljedećim:
 „(i) osim za FI(A) koji sprovodi obuku samo za LAPL(A), položen ispit teorijskog znanja za CPL, koji može da se polaže bez završetka kursa obuke za teorijsko znanje za CPL i koji u tom slučaju nije važeći za:
 (A) sticanje CPL-a;
 (B) priznavanje teorijskog znanja za CPL u skladu sa tačkom FCL.035 i Dodatkom 1.”;
- (b) tačka (3) zamjenjuje se sljedećim:
 „(3) završi najmanje 30 sati na klasi ili tipu aviona koji se koristi za kurs obuke za FI(A), od čega najmanje 5 sati mora da bude odrađeno u okviru perioda od 6 mjeseci prije procjene u letu prije prijema na obuku, kako je određeno u tački FCL.930.FI(a).”;
- (41) u tački FCL.930.FI, tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:
 „(a) Podnosioci zahtjeva za FI sertifikat moraju da polože specifičnu procjenu u letu prije prijema na obuku sa kvalifikovanim FI-jem u skladu sa tačkom FCL.905.FI(j) u okviru perioda od 6 mjeseci prije početka obuke zbog procjene sposobnosti da pohađaju kurs. Ta procjena u letu prije prijema na obuku se bazira na provjeri stručnosti za ovlašćenja za klasu i tip kako je određeno u Dodatku 9.”;
- (42) tačka FCL.940.FI mijenja se kako slijedi:
 (a) u tački (a)(1), tačka (ii) zamjenjuje se sljedećim:
 „(ii) završili su obuku osvježena znanja instruktora kao FI u ATO-u ili u nadležnom organu.”;
- (b) tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) *Obnova*

Ako je FI sertifikat istekao, podnosioci zahtjeva moraju, u okviru perioda od 12 mjeseci prije datuma podnošenja zahtjeva za obnovu, da završe obuku osvježavanja znanja instruktora letjenja u ATO-u ili nadležnom organu i da završe procjenu kompetentnosti u skladu sa tačkom FCL.935.”;

(43) u tački FCL.905.TRI(a)(2), tačka (ii) zamjenjuje se sljedećim:

„(ii) završio je nastavni plan letačke obuke odgovarajućeg dijela kursa obuke za TRI u skladu sa tačkom FCL.930.TRI(ab)(3) i dobio pozitivnu ocjenu rukovodioca obuke ATO-a.”;

(44) tačka FCL.910.TRI mijenja se kako slijedi:

(a) u tački (a), tačke (1) i (2) zamjenjuju se sljedećim:

„(1) LIFUS, pod uslovom da je kurs obuke za TRI uključivao relevantnu obuku navedenu u tački FCL.930.TRI(ab)(4);

(2) obuka za slijetanje, pod uslovom da je kurs obuke za TRI uključivao relevantnu obuku navedenu u tački FCL.930.TRI(ab)(4); ili”;

(b) u tački (b), stav koji slijedi nakon tačke (3) zamjenjuje se sljedećim:

„Prava TRI-jeva proširuju se na druge varijante, pod uslovom da su u skladu sa tačkom FCL.710 u tim drugim varijantama i, prema potrebi, elementima utvrđenim u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Prilogom I (Dio-21) Regulative (EU) br. 748/2012 za te varijante.”;

(c) u tački (c)(1), stav koji slijedi nakon tačke (iii) zamjenjuje se sljedećim:

„Prava TRI-jeva proširuju se na druge varijante pod uslovom da su u skladu sa tačkom FCL.710 u tim drugim varijantama i, prema potrebi, elementima utvrđenim u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Prilogom I (Dio-21) Regulative (EU) br. 748/2012 za te varijante.”;

(45) tačka FCL.930.TRI mijenja se kako slijedi:

(a) tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Kurs obuke za TRI sprovodi se:

(1) za MPA, u FFS-u ili kombinaciji FSTD-a (FSTD-ova) i FFS-a;

(2) za ovlaštenja za tip za SPA i helikoptere, u bilo kojem od sljedećeg:

(i) raspoloživom i dostupnom FFS-u ili kombinaciji takvog FFS-a i FSTD-a (FSTD-ova);

(ii) kombinaciji FSTD-a (FSTD-ova) i vazduhoplova ako FFS nije raspoloživ ili dostupan;

(iii) vazduhoplovu ako FSTD nije raspoloživ ili dostupan.”;

(b) umeću se tačke (aa) i (ab):

„(aa) Odstupajući od tačke (a), kurs obuke za TRI:

(1) za helikoptere koji nisu složeni može da se izvodi u kombinaciji FSTD-a (FSTD-ova) i vazduhoplova čak i ako je FFS raspoloživ i dostupan;

(2) za vazduhoplove iz Odsjeka A, tačka (1e) Dodatka 9 može da se izvodi u skladu sa tačkama FCL.930.TRI(a)(2)(i), (ii) ili (iii), bez obzira na raspoloživost i dostupnost FFS-a ili FSTD-a.

(ab) Kurs obuke za TRI mora da uključuje:

(1) 25 sati podučavanja i učenja;

(2) 10 sati tehničke obuke, uključujući ponavljanje tehničkog znanja, pripremu nastavnih planova i razvoj vještina sprovođenja obuke u učionici ili simulatoru;

(3) 5 sati letačke obuke na odgovarajućem vazduhoplovu ili FSTD-u koji predstavlja taj vazduhoplov za vazduhoplove sa jednim pilotom i 10 sati letačke obuke na vazduhoplovu sa više pilota ili FSTD-u koji predstavlja taj vazduhoplov;

(4) ako se traže prava za izvođenje obuke za LIFUS ili obuke za polijetanje i slijetanje, sljedeće obuke, prema potrebi:

(i) na FSTD-u i povezano sa odgovarajućim pravima, dodatnu posebnu obuku koja, u slučaju prava za sprovođenje obuke za polijetanje i slijetanje, uključuje obuku za procedure u slučaju nužde povezane sa vazduhoplovom;

(ii) konsolidaciju posebne obuke u skladu sa tačkom (4)(i) ako podnosilac zahtjeva u vazduhoplovu pruža LIFUS ili obuku za polijetanje i slijetanje, zavisno od slučaja, pod nadzorom TRI-ja kojeg je za tu svrhu imenovao ATO.”;

(46) u tački FCL.905.CRI(a), tačka (2) zamjenjuje se sljedećim:

„(2) ovlaštenje za vuču ili za akrobatsko letjenje za kategoriju aviona, pod uslovom da CRI ima relevantno ovlaštenje i da je demonstrirao sposobnost sprovođenja obuke za to ovlaštenje FI-u kvalifikovanom u skladu sa tačkom FCL.905.FI(j);”

(47) u tački FCL.905.IRI(b), tačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

„(3) U slučaju da je IRI već kvalifikovan za sprovođenje obuke za integrisane ATP(A) ili CPL(A)/IR kurseve, zahtjevi iz tačke FCL.905.IRI(b)(2) mogu da budu zamijenjeni završenim kursem iz tačke FCL.905.FI(k)(3).”;

(48) u tački FCL.930.IRI, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Letačku obuku mora da izvrši FI kvalifikovan u skladu sa tačkom FCL.905.FI(j).”;

(49) u tački FCL.910.SFI, drugi stav, uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Ako u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Prilogom I (Dio-21) Regulative (EU) br. 748/2012 nije drugačije utvrđeno, za proširenje prava SFI-ja na druge FSTD-ove koji predstavljaju druge tipove iste kategorije vazduhoplova SFI-jevi moraju da imaju.”;

(50) u tački FCL.930.SFI, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Za podnosioca zahtjeva za SFI sertifikat koji:

(1) ima TRI sertifikat za relevantni tip smatraće se da u potpunosti ispunjava zahtjeve iz tačke (a);

(2) ima ili je imao sertifikat instruktora priznaje mu se da u potpunosti ispunjava zahtjeve iz tačke (a)(3).”;

(51) Dodatak 1 mijenja se kako slijedi:

(a) tačke 1.3 i 1.4 zamjenjuju se sljedećim:

„1.3. Za izdavanje PPL-a, imaocu LAPL-a za istu kategoriju vazduhoplova priznaje se da u potpunosti ispunjava zahtjeve u pogledu obuke i ispitivanja za teorijsko znanje. To priznavanje se primjenjuje i na podnosiocima zahtjeva za PPL koji su već položili ispit teorijskog znanja za LAPL u istoj kategoriji vazduhoplova, pod uslovom da je to u okviru perioda važenja iz tačke FCL.025(c).

1.4. Odstupajući od tačke 1.2 za izdavanje LAPL(A)-a, imalac SPL-a izdatog u skladu sa Prilogom III (Dio-SFCL) Sprovedbene regulative (EU) 2018/1976 sa pravima za upravljanje TMG-ovima dužan je da demonstrira odgovarajući nivo teorijskog znanja za klasu SEP aviona (kopno) u skladu sa tačkom FCL.135.A(a)(2).“;

(b) tačka 2.2 zamjenjuje se sljedećim:

„2.2 Podnosioci zahtjeva moraju da polože ispite teorijskog znanja kako je utvrđeno u ovom prilogu (Dio-FCL) za sljedeće predmete u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova:

021 — Opšte znanje o vazduhoplovima: konstrukcija vazduhoplova i sistemi, struja, pogonski sistem i oprema za slučaj nužde;

022 — Opšte znanje o vazduhoplovima: instrumenti;

032/034 — Performanse – avioni ili helikopteri, kako je primjenjivo;

070 — Operativne procedure;

081/082 – Principi letjenja za avione ili helikoptere, kako je primjenjivo.“;

(c) tačka 2.4 zamjenjuje se sljedećim:

„2.4. Podnosiocima zahtjeva za CPL koji su položili relevantne ispite teorijskog znanja za IR u istoj kategoriji vazduhoplova priznaje se ispunjenje zahtjeva teorijskog znanja iz predmeta komunikacija.“;

(d) tačka 3.2 zamjenjuje se sljedećim:

„3.2. Podnosioci zahtjeva moraju da polože ispite teorijskog znanja kako je definisano u ovom prilogu (Dio-FCL) za sljedeće predmete u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova:

021 — Opšte znanje o vazduhoplovima: konstrukcija vazduhoplova i sistemi, struja, pogonski sistem i oprema za slučaj nužde;

022 — Opšte znanje o vazduhoplovima: mjerni uređaji;

032/034 — Performanse – avioni ili helikopteri, kako je primjenjivo;

070 — Operativne procedure;

081/082 – Principi letjenja za avione ili helikoptere, kako je primjenjivo.“;

(52) u Dodatku 4, Odsjek B, tačka 5 mijenja se kako slijedi:

(a) prvi stav zamjenjuje se sljedećim:

„Stavke iz Sekcije 2(c) i (e)(iv), Odsjek 3(g) i cijelih Odsjeka 5 i 6 mogu da se obavljaju na FNPT-u II ili FFS-u. Ispitivač može da odluči da neće da sprovede stavke u Odsjeku 6(d).“;

(b) tabela se mijenja kako slijedi:

(i) Odsjek 3 mijenja se kako slijedi:

- red (g) zamjenjuje se sljedećim:

„g	Praćenje zadate linije puta, određivanje položaja (NDB, VOR ili praćenje između međutački), identifikacija objekata (instrumentalno letenje).“;
----	---

- dodaje se red h:

„h	spvođenje promijenjenog plana leta na alternativni aerodrom (vizuelno letjenje)“;
----	---

(ii) u Odsjeku 6, red (d) zamjenjuje se sljedećim:

„d	Gašenje motora i ponovno pokretanje (ukoliko ispitivač tako odluči)“;
----	---

(53) Dodatak 8 mijenja se kako slijedi:

(a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Dodatak 8

Unakrsno priznavanje IR dijela provjere stručnosti za ovlašćenje za klasu ili tip ili praktična procjena EBT-a“;

(b) u Odsjeku A, tabela, prvi i drugi red zamjenjuju se sljedećim:

„Ako se sprovodi praktični ispit, provjera stručnosti ili EBT praktična procjena, uključujući IR, i imaoци dozvola imaju važeće:	Priznavanje je važeće za IR dio u provjeri stručnosti za:
MPA ovlašćenje; ovlašćenje za tip za složene avione visokih performansi sa jednim pilotom	SE ovlašćenje za klasu (*) i SE ovlašćenje za tip (*) i ovlašćenje za SP ME klasu ili tip osim za tip složenih vazduhoplova visokih performansi, samo priznavanje za Odsjek 3B provjere stručnosti u tački B.5, Dodatak 9 (*)“

(54) Dodatak 9 mijenja se kako slijedi:

(a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Dodatak 9

Obuka, praktični ispit i provjera stručnosti za MPL i ATPL, kao i za ovlaštenja za tip i klasu i provjere stručnosti za BIR i IR”;

(b) Odsjek A mijenja se kako slijedi:

(1) tačka 1 zamjenjuje se sljedećim:

„1. Podnosioci zahtjeva za praktični ispit moraju da završe obuku na istoj klasi ili tipu vazduhoplova koji će se koristiti na ispitu.”;

(2) umeću se tačke od 1a do 1f:

„1a. Obuka na FFS-u u skladu sa tačkama 1b i 1c ovog odsjeka dopunjava se obukom za polijetanje i slijetanje na vazduhoplovu s jednim pilotom kojim se upravlja u operacijama sa jednim ili više pilota, ili vazduhoplovu sa više pilota, zavisno od slučaja, u skladu sa tačkom 17 ovog odsjeka, osim ako je obuka obavljena u skladu sa tačkom FCL.730.A ili predstavlja obuku za kopilote u krstarenju u skladu sa Odsjekom B, tačka 6(i), ovog dodatka.

1b. Obuka za ovlaštenja za tip MPA-a i PL-a sprovodi se na FFS-u ili u kombinaciji FSTD-a i FFS-a. Praktični ispit ili provjera stručnosti za ovlaštenja za tip MPA-a i PL-a i izdavanje ATPL-a i MPL-a sprovodi se na FFS-u, ako je raspoloživ.

1c. Obuka, praktični ispit ili provjera stručnosti za ovlaštenja za klasu ili za tip za SPA i helikoptere sprovodi se na jednom od sljedećeg:

(a) raspoloživom i dostupnom FFS-u ili kombinaciji takvog FFS-a i FSTD-a (FSTD-ova);

(b) kombinaciji FSTD-a (FSTD-ova) i vazduhoplova ako FFS nije raspoloživ ili dostupan;

(c) vazduhoplovu ako FSTD nije raspoloživ ili dostupan.

1d. Odstupajući od tačke 1c, obuka, praktični ispit ili provjera stručnosti za ovlaštenja za klasu ili tip za nesložene SPA-ove i za nesložene helikoptere mogu da se sprovedu u kombinaciji FSTD-ova i vazduhoplova čak i ako je FFS raspoloživ i dostupan.

1e. +++Odstupajući od tačke 1c, obuka, praktični ispit ili provjera stručnosti za bilo što od sljedećeg može da se sprovodi u skladu sa tačkama 1c(a), (b) ili (c), bez obzira na raspoloživost i dostupnost FFS-a ili FSTD-a:

(a) nesloženi avioni sa jednim pilotom koji nemaju visoke performanse;

(b) TMG-ovi;

(c) nesloženi helikopteri sa sertifikovanom konfiguracijom sa najvećim brojem putničkih sjedišta pet ili manje.

1f. Ako se tokom obuke, ispitivanja ili provjere upotrebljavaju FSTD-ovi njihova prikladnost se provjerava u odnosu na primjenljivu „Tabelu funkcija i subjektivnih testova“ i primjenljivu „Tabelu validacionih testova za FSTD“, koje se nalaze u osnovnom referentnom dokumentu uređaja. Moraju da se uzmu u obzir sva ograničenja navedena na sertifikatu kvalifikacije uređaja.”;

(3) naslov prije tačke 13 zamjenjuje se sljedećim:

„SPECIFIČNI ZAHTEVI ZA OBUKU, PRAKTIČNI ISPIT I PROVJERU STRUČNOSTI ZA OVLAŠĆENJE ZA TIP VAZDUHOPLOVA SA VIŠE PILOTA, ZA TIP VAZDUHOPLOVA SA JEDNIM PILOTOM KADA SE NJIME UPRAVLJA U OPERACIJAMA SA VIŠE PILOTA, ZA MPL I ZA ATPL”;

(4) tačka 17 mijenja se kako slijedi:

(i) prvi stav se zamjenjuje sljedećim:

„Ako je u kurs za ovlaštenje za tip uključeno manje od dva sata letačke obuke na vazduhoplovu, podnosioci zahtjeva mogu tu letačku obuku da dovrše prije ili poslije praktičnog ispita.”;

(ii) u drugom stavu uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Takva odobrena letačka obuka uključuje manevre polijetanja i slijetanja, a sprovodi je kvalifikovani instruktor pod odgovornošću.”;

(c) Odsjek B mijenja se kako slijedi:

(1) tačka 5 mijenja se kako slijedi:

(i) tačke (g), (h), (i) i (j) zamjenjuju se sljedećim:

„(g) Za korišćenje prava ovlaštenja za klasu ili tip u operacijama sa više pilota u skladu sa tačkom FCL.725(d) ili (da), piloti koji već imaju pravo da upravljaju relevantnom klasom ili tipom aviona u operacijama sa jednim pilotom moraju da ispunjavaju sljedeće uslove:

(1) završen kurs prelazne obuke u ATO-u koji uključuje manevre i procedure, uključujući MCC kao i vježbe iz Odsjeka 7, uz upravljanje prijetnjom i greškom (TEM), CRM i ljudski faktor u organizaciji navedenoj u tački FCL.725(d)(1)(i);

(2) položena provjera stručnosti u operacijama sa više pilota.

(h) Za korišćenje prava ovlaštenja za tip u operacijama sa jednim pilotom u skladu sa tačkom FCL.725(d), piloti koji već imaju pravo da upravljaju relevantnim tipom aviona u operacijama sa više pilota moraju da prođu obuku u organizaciji navedenoj u tački FCL.725(d)(1)(i) i provjeru za sljedeće dodatne manevre i procedure u operacijama sa jednim pilotom:

(i) za SE avione 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 i, ako je primjenljivo, jedan prilaz iz Odsjeka 3.B;

(ii) za ME avione 1.6, Odsjek 6 i, ako je primjenljivo, jedan prilaz iz Odsjeka 3.B.

(i) Piloti koji imaju pravo da koriste prava ovlaštenja za klasu ili tip u operacijama sa jednim i više pilota u skladu sa tačkama (g) i (h) mogu da zadrže prava za obje vrste operacije tako da obave jedno od sljedećeg:

(i) dvije provjere stručnosti, jednu u operaciji sa jednim pilotom i jednu u operaciji sa više pilota;

- (ii) provjeru stručnosti u operacijama sa više pilota uz vježbe iz tački (h)(i) ili (h)(ii), zavisno od slučaja, u operacijama sa jednim pilotom.

Provjere stručnosti za produženje ili obnovu ovlašćenja za klasu uvijek moraju da uključuju aktivnosti iz tački (h)(i) ili (h)(ii), zavisno od slučaja, u operacijama sa jednim pilotom.

- (j) Za uklanjanje ograničenja za operacije sa više pilota iz ovlašćenja za tip aviona sa jednim pilotom u skladu sa tačkom FCL.725(d)(2) piloti moraju da budu usklađeni sa tačkom (h).“;

- (ii) u tački (l) prvi i drugi stav zamjenjuju se sljedećim:

„Za dobijanje ili zadržavanje prava za PBN jedan prilaz mora da bude RNP APCH. Ako RNP APCH nije izvodljiv, mora da se sprovede u odgovarajuće opremljenom FSTD-u.

Odstupajući od prvog stava, u slučajevima kad se provjera stručnosti za produženje prava za PBN sprovodi na vazduhoplovu ili FSTD-u koji predstavlja taj vazduhoplov, a koji nije opremljen za manevre RNP APCH, provjera stručnosti ne smije da uključuje RNP APCH vježbe. U tim slučajevima prava pilota za PBN ne uključuju RNP APCH. Ograničenje se ukida ako je pilot prošao provjeru stručnosti, uključujući RNP APCH za relevantnu klasu ili tip.“;

- (2) tačka 6 mijenja se kako slijedi:

- (i) tačka (h) zamjenjuje se sljedećim:

„(h) Kako bi uklonili ograničenje za operacije sa više pilota u skladu sa tačkom FCL.725(d)(2) za ovlašćenje za tip složenih aviona visokih performansi sa jednim pilotom, piloti moraju da obave manevre/procedure iz tačaka 2.5, 3.8.3.4, 4.4 i 5.5 i najmanje jedan manevr/proceduru iz Odsjeka 3.4 u operaciji sa jednim pilotom.“;

- (ii) tačka (i) zamjenjuje se sljedećim:

„(i) Podnosioci zahtjeva za ovlašćenje za tip sa ograničenjem i imaoci ovlašćenja za tip sa ograničenjem izdatog u skladu sa tačkom FCL.720.A(c) moraju da završe obuku, praktične ispite i provjere stručnosti u skladu sa ovim dodatkom. Međutim, ako ne polažu ispit praktične obuke u skladu sa tačkom FCL.720.A(c)(3), tokom praktičnog ispita ili provjere stručnosti moraju da obave barem manevre slijetanja u ulozi nadzornog pilota, ali ne moraju da obavljaju sljedeće:

- (i) manevre polijetanja;

- (ii) manevre slijetanja u ulozi pilota koji upravlja vazduhoplovom.“;

- (iii) u tački (j) prvi i drugi stav zamjenjuju se sljedećim:

„Za dobijanje ili zadržavanje prava za PBN jedan prilaz mora da bude RNP APCH. Ako RNP APCH nije izvodljiv, mora da se obavi u odgovarajuće opremljenom FSTD-u.

Odstupajući od prvog stava, u slučajevima kad se provjera stručnosti za produženje prava za PBN sprovodi na vazduhoplovu ili FSTD-u koji predstavlja taj vazduhoplov, a koji nije opremljen za manevre RNP APCH, provjera stručnosti ne smije da uključuje RNP APCH vježbe. U tim slučajevima prava pilota za PBN ne uključuju RNP APCH. Ograničenje se ukida ako je pilot prošao provjeru stručnosti, uključujući RNP APCH za relevantnu klasu ili tip.“;

- (d) Odsjek C mijenja se kako slijedi:

- (1) tabela iza tačke 12 mijenja se kako slijedi:

- (i) red za vježbu 2.6.1 zamjenjuje se sljedećim:

„2.6.1	Za jednomotorne helikoptere (SEH): — slijetanje iz autorotacije; ili — povraćaj pune snage (<i>power recovery</i>), ukoliko su podnosioci zahtjeva, u prethodnoj godini, završili obuku koja je uključivala slijetanje iz autorotacije i da je instruktor upisao i potpisao obuku u knjižicu letjenja podnosioca zahtjeva. Za višemotorne helikoptere (MEH): povraćaj pune snage	P	-----→		M“;	
--------	--	---	--------	--	-----	--

- (ii) redovi za vježbe 5.4.1 i 5.4.2 zamjenjuju se sljedećim:

„5.4.1	Ručno upravljanje, bez sistema za upravljanje letom (<i>flight director</i>) Napomena: u skladu s AFM-om, procedure RNP APCH mogu da zahtijevaju upotrebu autopilota ili sistema za upravljanje letom. Procedura ručnog upravljanja bira se uzimajući u obzir takva ograničenja (na primjer, odaberite ILS za 5.4.1 u slučaju takvog ograničenja u AFM-u)	P*	-----→*		M* (osim ako je obavljena vježba 5.4.2)	
5.4.2	Ručno upravljanje, sa sistemom za upravljanje letom	P*	-----→*		M* (osim ako je obavljena vježba 5.4.1)“;	

- (2) tačka 13 zamjenjuje se sljedećim:

„13. Za korišćenje prava ovlašćenja za tip u skladu sa tačkom FCL.725(d) podnosioci zahtjeva za izdavanje, produženje ili obnovu ovlašćenja za tip helikoptera sa jednim pilotom moraju:

- (a) ako se traže prava za operacije sa jednim pilotom, da polože praktični ispit ili provjeru stručnosti u operacijama sa jednim pilotom;
 - (b) ako se traže prava za operacije sa više pilota, da polože praktični ispit ili provjeru stručnosti u operacijama sa više pilota;
 - (c) ako se traže prava za operacije sa jednim ili više pilota, da polože praktični ispit ili provjeru stručnosti u operaciji sa više pilota i, uz to, sljedeće manevre i procedure u operacijama sa jednim pilotom:
 - (1) za jednomotorne helikoptere: 2.1 polijetanje i 2.6 i 2.6.1 snižavanje u autorotaciji i slijetanje iz autorotacije;
 - (2) za višemotorne helikoptere: 2.1 polijetanje i 2.4 i 2.4.1 otkaz motora neposredno prije i ubrzo nakon TDP-a;
 - (3) za IR prava, uz tačku (1) ili (2), zavisno od slučaja, jedan prilaz iz Odsjeka 5, osim ako su ispunjeni kriterijumi iz Dodatka 8;
 - (d) kako bi se uklonilo ograničenje za operacije sa više pilota iz ovlašćenja za tip helikoptera sa jednim pilotom u skladu sa tačkom FCL.725(d)(2), da polože provjeru stručnosti koja uključuje manevre i procedure iz tački (c)(1) ili (c)(2), zavisno od slučaja.”;
-

Izmjene Priloga IV (Dio-MED) Regulative (EU) br. 1178/2011

Prilog IV mijenja se kako slijedi:

- (1) u tački MED.A.010, iza definicije „siguran u boje” umeće se sljedeća definicija:
„— „operacija hitne medicinske pomoći helikopterom (HEMS)” znači „HEMS let” kako je definisan u tački 61 Priloga I Regulative (EU) br. 965/2012;”;
- (2) u tački MED.A.040(c), tačka (1) zamjenjuje se sljedećim:
„(1) Ljekarska uvjerenja klase 1 i 2 produžava i obnavlja AeMC ili AME. Konkretno, Ljekarska uvjerenja klase 1 za podnosiocje zahtjeva koji su navršili 60 godina i koji su uključeni u HEMS operacije sa jednim pilotom produžava i obnavlja prvenstveno AeMC ili, po diskrecionom pravu nadležnog organa, iskusni AME kojeg je imenovao nadležni organ.”;
- (3) u tački MED.B.005 dodaje se treći stav:
„Pri ispitivanju AME-i posebnu pažnju posvećuju degenerativnim efektima starenja na tjelesne sisteme.”;
- (4) tačka MED.B.010 mijenja se kako slijedi:
 - (a) u tački (a), tačke (3) i (4) zamjenjuju se sljedećim:
„(3) Za Ljekarsko uvjerenje klase 1 mora da se obavi proširena kardiovaskularna procjena na prvom pregledu za produženje ili obnovu nakon 65 godina starosti i zatim svake 4 godine. Podnosioci zahtjeva koji obavljaju HEMS operacije sa jednim pilotom moraju da prođu proširenu kardiovaskularnu procjenu na prvom pregledu za produženje ili obnovu nakon 60 godina starosti, a nakon toga zavisno od procjene faktora rizika od kardiovaskularnih bolesti.
(4) Za Ljekarsko uvjerenje klase 1, procjena nivoa lipida serumu, uključujući frakcije holesterola, obavezne su na inicijalnom pregledu i na prvom pregledu nakon navršenih 40 godina.”;
 - (b) u tački (b), dodaje se tačka (5):
„(5) Procjena faktora kardiovaskularnog rizika mora biti dio pregleda za Ljekarska uvjerenja klase 1 i klase 2 na prvom pregledu nakon navršene 40. godine i u redovnim intervalima nakon toga.”;
- (5) tačka MED.B.015 mijenja se kako slijedi:
 - (a) tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:
„(b) Podnosioci zahtjeva za Ljekarsko uvjerenje klase 1 moraju da obave testove plućne funkcije na inicijalnom pregledu i kada je klinički indikivano.”;
 - (b) umeće se tačka (ba):
„(ba) Za imaoce Ljekarskog uvjerenja klase 1 koji učestvuju u HEMS operacijama sa jednim pilotom, testovi funkcije pluća i skrining na opstruktivnu apneju u snu (OSA) moraju se obaviti na prvom pregledu za obnovu ili produženje nakon navršene 60 godine.”;
 - (c) tačka (c) zamjenjuje se sljedećim:
„(c) Podnosioci zahtjeva za Ljekarsko uvjerenje klase 2 moraju da obave morfološke i funkcionalne testove pluća kada je to klinički ili epidemiološki indikivano.”;
- (6) u tački MED.B.070(a)(1), dodaje se tačka (iii):
„(iii) Kada su imaoći uključeni u HEMS operacije sa jednim pilotom, sveobuhvatni pregled očiju mora se obaviti prilikom prvog pregleda za produženje ili obnovu nakon 60. godine života i svake godine nakon toga.”;
- (7) u tački MED.B.075(b), tačka (1) zamjenjuje se sljedećim:
„(1) Podnosioci zahtjeva moraju da obave Ishihara test za prvo izdavanje Ljekarskog uvjerenja. Imaoći Ljekarskog uvjerenja klase 1 koji obavljaju HEMS operacije sa jednim pilotom moraju da završe test raspoznavanja boja na prvom pregledu za produženje ili obnovu nakon 60 godina starosti i svake godine nakon toga. Podnosioci zahtjeva koji zadovolje na tom testu mogu da se procijene kao sposobni.”;
- (8) tačka MED.B.080(a) mijenja se kako slijedi:
 - (a) u tački (1), tačka (i) zamjenjuje se sljedećim:
„(i) Za Ljekarsko uvjerenje klase 1 i za Ljekarsko uvjerenje klase 2 kada se dodaje ovlašćenje za instrumentalno letjenje ili osnovno instrumentalno ovlašćenje u dozvolu, sluh mora biti testiran tonskom audiometrijom na inicijalnom pregledu, zatim svakih 5 godina do navršene 40. godine, potom svake 2 godine do navršene 60. godine i svake godine nakon toga.”;
 - (b) dodaje se tačka (3):
„(3) Za imaoce Ljekarskog uvjerenja klase 1 koji učestvuju u HEMS operacijama sa jednim pilotom sveobuhvatni otorinolaringološki pregled mora da se obavi pri prvom pregledu za produženje ili obnovu nakon navršenih 60 godina.”;
- (9) u tački MED.D.020, umeće se tačka (aa):
„(aa) Za demonstriranje usklađenosti sa tačkama MED.D.010(b) i MED.D.015(c) nadležni organ može da prihvati kurs obuke iz vazduhoplovne medicine koji je podnosilac zahtjeva završio van teritorija za koje su države članice odgovorne u skladu sa Čikaškom konvencijom, pod sljedećim uslovima:
 - (i) nadležni organ je procijenio je i verifikovao nastavni plan u skladu sa tačkom ARA.MED.200(c)(1) Priloga VI;
 - (ii) podnosilac zahtjeva je završio posebni modul obuke o vazduhoplovno-medicinskim zahtjevima navedenim u ovom prilogu (Dio-MED) kako je propisao nadležni organ.”.

Izmjene Priloga VI (Dio-ARA) Regulative (EU) br. 1178/2011

Prilog VI mijenja se kako slijedi:

- (1) u tački ARA.GEN.305, tačka (d) zamjenjuje se sljedećim:
„(d) Za lica koja posjeduju dozvole, sertifikate, ovlaštenja ili potvrde koje je izdao nadležni organ, program nadzora uključuje odgovarajući broj inspekcija i nenajavljenih inspekcija.”;
- (2) u tački ARA.GEN.360, dodaje se tačka (e):
„(e) Kada nadležni organ primi zahtjev imaoća ljekarskog uvjerenja za promjenu nadležnog organa, kako je navedeno u zahtjevima iz tačke (a), primjenjuje se procedura iz tačaka od (a) do (d).”;
- (3) u tački ARA.FCL.200, tačka (d) zamjenjuje se sljedećim:
„(d) Upis u dozvole od instruktora. Prije nego što posebno autorizuje određene instruktore za produženje ovlaštenja za klasu SEP aviona, ovlaštenja za klasu TMG ili ovlaštenja za tip za jednomotorni helikopter sa MTOM do 3175 kg, nadležni organ izrađuje odgovarajuće procedure.”;
- (4) u tački ARA.FCL.300(b), tačka (3) zamjenjuje se sljedećim:
„(3) Ispit iz predmeta komunikacija može da se sprovede posebno od drugih predmeta.”;
- (5) tačka ARA.FSTD.120 zamjenjuje se sljedećim:

„ARA.FSTD.120 Kontinuitet kvalifikacije FSTD-a

- (a) Nadležni organ će u sklopu programa nadzora kontinuirano da nadgleda organizaciju koja vrši operacije FSTD-om da bi provjerio jesu li ispunjeni sljedeći uslovi:
 - (1) cjelokupni set testova u master QTG-u ponavlja se progresivno tokom perioda od 12 mjeseci;
 - (2) rezultati periodičnih evaluacija i dalje su usklađeni sa kvalifikacionom osnovom i datirani su i sačuvani;
 - (3) uspostavljen je konfiguracioni kontrolni sistem kako bi se obezbijedio kontinuirani integritet hardvera i softvera kvalifikovanog FSTD-a.
- (b) Nadležni organ će sprovoditi periodične evaluacije FSTD-a u skladu sa procedurama definisanim u tački ARA.FSTD.100. Te evaluacije sprovode se:
 - (1) svake godine, u slučaju simulatora letenja (FFS), uređaja za letačku obuku (FTD-a) ili uređaja za obuku za letačke i navigacione procedure (FNPT-a). Početak svakog periodičnog 12-mjesečnog perioda je kraj mjeseca u kojem se sprovodi inicijalna kvalifikacija, osim ako su nadležni organ i organizacija koja upravlja FSTD-om dogovorili drugi datum. Svaka periodična evaluacija FSTD-a sprovodi se u roku od 60 dana prije i 30 dana nakon početka svakog ponavljajućeg 12-mjesečnog perioda;
 - (2) svake 3 godine u slučaju BITD-a.
- (c) Nadležni organ može da produži periodičnu evaluaciju FSTD-a iz tačke ARA.FSTD.120(b)(1) na najviše 36 mjeseci, pod uslovom da su ispunjeni svi sljedeći uslovi:
 - (1) tokom prethodnih 36 mjeseci organizacija koja upravlja FSTD-om ispunjava kriterijume iz tački ARA.GEN.305(c)(1) do (c)(4);
 - (2) za FSTD je sproveden inicijalna i najmanje još jedna periodična evaluacija kojom je utvrđena usklađenost sa kvalifikacionom osnovom;
 - (3) nadležni organ svakih 12 mjeseci sprovodi provjeru elemenata sistema upravljanja organizacije, kako je navedeno u tačkama ORA.GEN.200(a)(3) i (a)(6) Priloga VII;
 - (4) organizacija je izradila procedure za obavljanje poslova iz tačke ORA.FSTD.225(b) Priloga VII.”;
- (6) tačka ARA.MED.120 zamjenjuje se sljedećim:

„ARA.MED.120 Medicinski procjenjivači

Nadležni organ mora da imenuje jednog ili više procjenjivača za vazduhoplovno-medicinske poslove opisane u ovoj regulativi. Medicinski procjenjivač mora da bude licenciran i kvalifikovan u medicini i da posjeduje:

- (a) post-diplomsko radno iskustvo u kliničkoj medicini;
 - (b) specifično znanje i iskustvo u vazduhoplovnoj medicini i vazduhoplovno-medicinskoj praksi;
 - (c) specifičnu obuku za vazduhoplovno-medicinsku sertifikaciju.”;
- (7) tačka ARA.MED.125 zamjenjuje se sljedećim:

„ARA.MED.125 Upućivanje nadležnom organu za dozvole

Kada AeMC ili vazduhoplovno-medicinski ispitivač (AME) prosljedi odluku o sposobnosti podnosioca zahtjeva medicinskom procjenjivaču nadležnog organa za dozvole, preduzimaju se sljedeći koraci:

- (a) medicinski procjenjivač ili medicinsko osoblje koje je odredio medicinski procjenjivač procjenjuje relevantnu medicinsku dokumentaciju i traži dodatnu medicinsku dokumentaciju, ljekarske preglede i pretrage kada je to potrebno;
 - (b) medicinski procjenjivač utvrđuje sposobnost podnosioca zahtjeva za izdavanje ljekarskog uvjerenja sa jednim ili više ograničenja ako je potrebno;
 - (c) medicinski procjenjivač obavještava AeMC ili AME o svojoj odluci;
 - (d) ako se procijeni da je podnosilac zahtjeva sposoban, medicinski procjenjivač prema potrebi izdaje ljekarsko uvjerenje ili delegira njegovo izdavanje AeMC-u ili AME-u koji su uputili podnosioca zahtjeva.”;
- (8) umeću se tačke ARA.MED.126 i ARA.MED.128:

„ARA.MED.126 Ograničenje, suspenzija ili ukidanje ljekarskog uvjerenja

- (a) Nadležni organ za dozvole uspostavlja proceduru za ograničavanje, suspenziju ili ukidanje ljekarskih uvjerenja.
- (b) Nadležni organ za dozvole ograničava, suspenduje ili ukida ljekarsko uvjerenje ako postoji dokaz:
 - (1) da je ljekarsko uvjerenje falsifikovano ili dobijeno na osnovu lažne izjave ili lažnih dokaza;
 - (2) da se ljekarsko uvjerenje upotrebljava suprotno odredbama tačke MED.A.020 Priloga IV;
 - (3) da imalac ljekarskog uvjerenja više ne ispunjava zahtjeve iz Priloga IV (Dio-MED);
- (c) Nadležni organ za dozvole takođe može da suspenduje ili ukine ljekarsko uvjerenje na pisani zahtjev imaoaca ljekarskog uvjerenja.
- (d) U slučaju ograničavanja, suspendovanja ili ukidanja ljekarskog uvjerenja, nadležni organ za dozvole obavještava AME ili AeMC koji je izdao uvjerenje o razlogu za ograničavanje, suspendovanje ili ukidanje.
- (e) U slučaju suspendovanja ili ukidanja ljekarskog uvjerenja, nadležni organ za dozvole mora da obezbijedi usklađenost sa odredbama iz tačke MED.A.046 Priloga IV (Dio-MED).
- (f) Organ nadležan za izdavanje dozvola uspostavlja proceduru za vraćanje ljekarskog uvjerenja.

ARA.MED.128 Procedura konsultacije

Nadležni organ uspostavlja proceduru konsultacija za AeMC-ove i AME-ove u skladu sa Prilogom IV (Dio-MED).“;

(9) tačka ARA.MED.130 mijenja se kako slijedi:

- (a) tačka (a) mijenja se kako slijedi:
 - (1) briše se tačka (2);
 - (2) tačka (3) zamjenjuje se sljedećim:
„(3) Broj ljekarskog uvjerenja, koji počinje UN kodom države u kojoj je izdata dozvola pilota ili u kojoj je podnesen zahtjev za nju, nakon čega slijedi brojni i/ili slovni kod napisan arapskim brojevima i latiničnim pismom (III),“;
 - (3) tačka (6) zamjenjuje se sljedećim:
„(6) Datum rođenja imaoaca: (dd/mm/gggg) (IVa)“;
 - (4) tačka (9) zamjenjuje se sljedećim:
„(9) Datum isteka ljekarskog uvjerenja (IX) za:
 - (i) Klasu 1,
 - (ii) Klasu 1 komercijalne operacije prevoza putnika sa jednim pilotom,
 - (iii) Klasu 2,
 - (iv) LAPL“;
 - (5) tačka (11) zamjenjuje se sljedećim:
„(11) Datum posljednjeg i sljedećeg elektrokardiograma,“;
 - (6) tačka (12) zamjenjuje se sljedećim:
„(12) Datum posljednjeg i sljedećeg audiograma,“;
 - (7) umeće se tačka (12a):
„(12a) Datum posljednjeg i sljedećeg oftalmološkog pregleda,“;
 - (8) dodaje se tačka (15):
„(15) Ostale informacije,“;
- (b) tačke (b) i (c) zamjenjuju se sljedećim:
„(b) Papir ili drugi materijal koji se koristi mora da sprečava ili da lako pokazuje bilo kakve izmjene ili brisanja. Svaki unos ili brisanje u obrascu mora biti jasno odobren od strane nadležnog organa za dozvole.
(c) Jezik: Ljekarska uvjerenja moraju da budu napisana na nacionalnom jeziku(cima) ili nacionalnim jezicima i na engleskom i ostalim jezicima koje nadležni organ smatra prikladnim.“;

(10) tačke ARA.MED.135, ARA.MED.145 i ARA.MED.150 zamjenjuju se sljedećim:

„ARA.MED.135 Vazduhoplovno-medicinski obrasci

Nadležni organ AME-ovima dostavlja obrazac za sljedeće dokumente:

- (a) obrazac zahtjeva za ljekarsko uvjerenje;
- (b) obrazac izvještaja ljekarskog pregleda za podnosioca zahtjeva za klasu 1 i klasu 2;
- (c) obrazac izvještaja ljekarskog pregleda za podnosioca zahtjeva za dozvolu pilota lakog vazduhoplova (LAPL).

ARA.MED.145 GMP Obavještenje nadležnom organu

Nadležni organ, kada je primjenljivo, mora da uspostavi proces obavještanja za specijaliste opšte medicine (GMP) kako bi GMP bio svjestan primjenljivih zahtjeva propisanih u ovoj regulativi.

ARA.MED.150 Čuvanje zapisa

- (a) Osim zapisa koji se zahtijevaju u tački ARA.GEN.220, nadležni organ mora u svoj sistem čuvanja zapisa da uključi pojedinosti o vazduhoplovno-medicinskim ljekarskim pregledima i procjenama koje su poslali AME-ovi, AeMC-ovi ili GMP-ovi.
- (b) Svi vazduhoplovno-medicinski zapisi podnosioca zahtjeva/imalaca dozvola moraju da se čuvaju najmanje 10 godina nakon isteka njihovog posljednjeg ljekarskog uvjerenja.
- (c) Za potrebe vazduhoplovno-medicinskih procjena i standardizacije, vazduhoplovno-medicinski zapisi, nakon pisane saglasnosti podnosioca zahtjeva/imaoaca dozvole, moraju da budu dostupni sljedećim subjektima:
 - (1) AeMC-u, AME-u ili GMP-u u svrhu završetka vazduhoplovno-medicinske procjene;

- (2) komisiji za medicinsku reviziju koju može da osnuje nadležni organ za drugostepenu procjenu graničnih slučajeva;
 - (3) relevantnim ljekarima specijalistima za potrebe završetka vazduhoplovno-medicinske procjene;
 - (4) medicinskom procjenivaču nadležnog organa druge države članice zbog zajedničkog nadzora;
 - (5) podnosiocu zahtjeva/imaocu dozvole na njegov pisani zahtjev;
 - (6) Agenciji za potrebe standardizacije, uz poštovanje povjerljivosti medicinskih podataka u svakom trenutku.
- (d) Nadležni organ može vazduhoplovno-medicinske zapise da stavi na raspolaganje u svrhe koje nisu navedene u tački (c) u skladu sa Regulativom (EU) 2016/679.
- (e) Nadležni organ mora da vodi spisak:
- (1) AeMC-ova i AME-ova koje je sertifikovao;
 - (2) AME-ova koje su sertifikovali drugi nadležni organi koji koriste svoja prava na njegovoj teritoriji i kojima je dostavljeno uputstvo u skladu sa tačkom MED.D.001(f)(3) Priloga IV (Dio-MED);
 - (3) GMP-ova koji koriste svoja prava u skladu sa tačkom MED.A.040 Priloga IV (Dio-MED), ako je primjenljivo;
 - (4) OHMP-ova koji su obavijestili nadležni organ o svojoj namjeri da sprovedu vazduhoplovno-medicinske procjene kabinske posade u skladu sa tačkama MED.C.005(c) i MED.D.040 Priloga IV (Dio-MED), ako je primjenljivo.
- Na spisku se navode prava lica i organizacija navedenih u tačkama (1) do (4) prvog stava, a objavljuje ga i ažurira nadležni organ.
- (f) Nadležni organ analizira zdravstvene podatke pilota starijih od 60 godina, posebno onih uključenih u HEMS operacije sa jednim pilotom, i godišnje dostavlja EASA-i izještaje o takvim zdravstvenim podacima na anonimni i zbirni način.”;
- (11) tačka ARA.MED.200 zamjenjuje se sljedećim:

„ARA.MED.200 Procedura izdavanja, produženja, obnove ili promjene AME sertifikata

Ne dovodeći u pitanje odredbe iz tačke ARA.GEN.315, primjenjuje se sljedeće:

- (a) nadležni organ obezbjeđuje da prije izdavanja, produženja, obnove ili proširivanja prava AME sertifikata podnosioci zahtjeva demonstriraju svoju vazduhoplovno-medicinsku kompetentnost u skladu sa tačkama MED.D.030(a)(6) i (b)(5) u Prilogu IV;
 - (b) nadležni organ ima uspostavljenu proceduru kojom se obezbjeđuje da prije izdavanja AME sertifikata ima dokaze da je AME praksa opremljena i da su uspostavljene odgovarajuće procedure za obavljanje vazduhoplovno-medicinskih pregleda u okviru AME sertifikata za koji je podnesen zahtjev. Ako se praksa nalazi na više lokacija, sve moraju biti navedene u AME sertifikatu;
 - (c) za podnosioc zahtjeva iz tačke MED.D.020(aa) Priloga IV, nadležni organ može da prihvati kurs obuke iz vazduhoplovne medicine koji je podnosilac zahtjeva završio van teritorija za koja su države članice odgovorne na osnovu Čikaške konvencije, pod uslovom da nadležni organ učini sljedeće:
 - (1) procijeni i verifikuje da li je nastavni plan kursa ekvivalentan nastavnim planovima za kurseve obuke iz vazduhoplovne medicine koji su dostupni u državama članicama;
 - (2) podnosiocu zahtjeva omogući pohađanje posebnog modula obuke o vazduhoplovno-medicinskim zahtjevima opisanim u Prilogu IV (Dio-MED);
 - (d) kad utvrdi da je AME uskađen sa primjenljivim zahtjevima, nadležni organ izdaje, produžava, obnavlja ili mijenja AME sertifikat na period koji nije duži od tri godine, koristeći obrazac iz Dodatka VII.”;
- (12) naslov tačke ARA.MED.240 zamjenjuje se sljedećim:

„ARA.MED.240 Specijalisti opšte medicine (GMP) koji koriste svoja prava u skladu sa tačkom MED.A.040 Priloga IV (Dio-MED)”;

- (13) tačka ARA.MED.245 zamjenjuje se sljedećim:

„ARA.MED.245 Kontinuirani nadzor AME-ova i GMP-ova

Pri izradi programa kontinuiranog nadzora iz tačke ARA.GEN.305, nadležni organ uzima u obzir:

- (1) broj AME-ova i GMP-ova koji koriste svoja prava na teritoriji na kojoj nadležni organ sprovodi nadzor;
 - (2) broj AME-ova koje su sertifikovali nadležni organi drugih država članica koji koriste svoje prava na teritoriji na kojoj nadležni organ sprovodi nadzor;
 - (3) procjenu rizika aktivnosti AME-ova i GMP-ova.”;
- (14) umeće se tačka ARA.MED.246.:

„ARA.MED.246 Zajednički nadzor AME-ova i GMP-ova

Ne dovodeći u pitanje odredbe iz tačke ARA.GEN.300(e):

- (a) ako AME ili AeMC obavlja svoju djelatnost u više država članica, nadležni organ koji je sertifikovao AME ili AeMC mora da uspostavi proceduru kojom se obezbjeđuje razmjena informacija u skladu sa tačkom ARA.GEN.200(c) i tačkama ARA.GEN.300(d) i (e) sa nadležnim organom druge države članice ili drugih država članica u kojima AME ili AeMC obavlja svoju djelatnost. Proceduru dogovaraju uključeni nadležni organi;
 - (b) u slučaju iz tačke (a) nadležni organ druge države članice ili drugih država članica u kojima AME ili AeMC obavlja svoju djelatnost dijeli sve informacije relevantne za nadzor nad AME-ovima ili AeMC-ovima sa nadležnim organom koji je sertifikovao AME ili AeMC.”;
- (15) tačka ARA.MED.250 mijenja se kako slijedi:
- (a) tačka (a) mijenja se kako slijedi:
 - (i) uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Nadležni organ ograničava, suspenduje ili ukida AME sertifikat u sljedećim okolnostima:“;

(ii) tačka (1) zamjenjuje se sljedećim:

„(1) AME nije usklađen sa primjenljivim zahtjevima;“;

(iii) riječ „i“ na kraju tačke (6) se briše;

(iv) umeće se tačka (8):

„(8) u svakom operativnom kontekstu AME-a koji može da ima direktan ili indirektan negativni uticaj na sigurnost letjenja.“;

(b) u tački (b) uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Sertifikat AME-a smatra se nevažećim i nadležni organ ga odmah ukida u bilo kojem od sljedećih slučajeva:“;

(c) umeće se tačka (c):

„(c) Nadležni organ mora da ima uspostavljen postupak za vraćanje ukinutih AME sertifikata, ažurira AME spisak i o tome obavještava nadležne organe drugih država članica.“;

(16) tačka ARA.MED.255 zamjenjuje se sljedećim:

„ARA.MED.255 Sprovedbene mjere

Ako se tokom nadzora ili na bilo koji drugi način pronađe dokaz o neusklađenosti AeMC-a, AME-a ili GMP-a, nadležni organ mora da ima uspostavljen postupak za provjeru ljekarskih uvjerenja koji je izdao taj AeMC, AME ili GMP i može da ih učini nevažećim ako je to potrebno kako bi se obezbijedila sigurnost letjenja.

Za ljekarska uverenja izdata podnosiocima zahtjeva čiji je nadležni organ za dozvole drugačiji od nadležnog organa koji je izdao sertifikat AME-u, taj nadležni organ obavještava i razmjenjuje relevantne informacije sa medicinskim procjenjivačem organa za dozvole dotičnog imaoaca ljekarskog uverenja.“;

(17) tačke ARA.MED.315 i ARA.MED.325 zamjenjuju se sljedećim:

„ARA.MED.315 Pregled izvještaja sa pregleda

Nadležni organ za dozvole mora da ima uspostavljen postupak kojim medicinski procjenjivač preduzima sljedeće korake:

(a) pregleda izvještaje sa pregleda i procjena primljene od AeMC-ova, AME-ova i GMP-ova i obavještava ih o svim nedosljednostima, propustima i greškama napravljenim u procesu procjenjivanja;

(aa) preduzima odgovarajuće korektivne akcije za sve utvrđene nedosljednosti, propuste ili greške;

(b) pomaže AME-ovima i AeMC-ovima na njihov zahtjev pri donošenju odluke o vazduhoplovno-medicinskoj sposobnosti u graničnim i složenim slučajevima.“;

ARA.MED.325 Procedura drugostepene procjene

Nadležni organ uspostavlja proceduru za razmatranje graničnih i složenih slučajeva i slučajeva u kojima podnositelj zahtjeva traži razmatranje u skladu sa primjenljivim medicinskim zahtjevima i akreditovanim medicinskim zaključkom kako je definisano u tački MED.A.010 Priloga IV (Dio-MED).“;

(18) tačka ARA.MED.330 briše se;

(19) u tački (a)(2) Dodatka I, tačka (XIII) zamjenjuje se sljedećim:

„(XIII) napomene: tj. posebne primjedbe o ograničenjima i primjedbe o pravima, uključujući primjedbe o jezičkoj sposobnosti i napomene o automatskoj validaciji dozvole; i“;

(20) Dodatak III mijenja se kako slijedi:

(a) na 1. stranici obrasca za sertifikat fusnota i podnožje (*footer*) zamjenjuju se sljedećim:

„(*) „Evropska unija“ briše se za države koje nisu države članice Evropske unije ili EASA-e.
EASA obrazac 143, izdanje 3 – stranica 1/2“;

(b) na 2. stranici obrasca za sertifikat, podnožje (*footer*) se zamjenjuje sljedećim:

„EASA obrazac 143, izdanje 3 – stranica 2/2“;

(21) Dodatak IV mijenja se kako slijedi:

(a) na 1. stranici obrasca za sertifikat fusnota i podnožje (*footer*) zamjenjuju se sljedećim:

„(*) „Evropska unija“ briše se za države koje nisu države članice Evropske unije ili EASA-e.
EASA obrazac 145, izdanje 3 – stranica 1/2“;

(b) na 2. stranici obrasca za sertifikat, podnožje (*footer*) se zamjenjuje sljedećim:

„EASA obrazac 145, izdanje 2 – stranica 2/2“;

(22) Dodatak V zamjenjuje se sljedećim:

„Dodatak V PRILOGU VI DIO-ARA
SERTIFIKAT VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG CENTRA (AeMC-ovi)

Evropska unija¹
Nadležni organ

SERTIFIKAT VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG CENTRA

REFERENCA:

U skladu sa Regulativom Komisije (EU) br. 1178/2011 i Regulativom Komisije (EU) 2015/340 ⁽²⁾ i pod uslovima navedenim u nastavku, [nadležni organ] ovim potvrđuje

[NAZIV ORGANIZACIJE]

[ADRESA ORGANIZACIJE]

kao sertifikovani vazduhoplovno-medicinski centar po Dijelu-ORA sa pravima i obimom aktivnosti kako je navedeno u priloženim uslovima odobrenja.

USLOVI:

1. Ovaj sertifikat ograničen je u skladu sa odsjekom o obimu odobrenja u priručniku odobrene organizacije.
2. Ovim sertifikatom se zahtijeva usklađenost sa procedurama navedenim u dokumentaciji organizacije, u skladu sa zahtjevima Dijela-ORA.
3. Ovaj sertifikat ostaje važeći uz uslov da je usklađen sa zahtjevima Dijela-ORA osim u slučaju njegovog vraćanja, zamjene, suspenzije ili ukidanja.

Datum izdavanja: dd/mm/gggg

Potpis:[nadležni organ]

¹ „Evropska unija“ se briše za države koje nisu članice Evropske unije ili EASA.

² Pozivanje na Regulativu (EU) br. 1178/2011 ili Regulativu (EU) 2015/340 mijenja se po obimu sertifikata.

SERTIFIKAT VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG CENTRA

Prilog (¹) AeMC sertifikata broj:

PRAVA I OBIM

[Naziv organizacije] stekla je pravo/prava da obavlja vazduhoplovno-medicinske preglede i procjene za izdavanje ljekarskih uvjerenja i ljekarskih izvještaja kao što je navedeno u tabeli u daljem tekstu i da izdava ova ljekarska uvjerenja i ljekarske izvještaje za:

	Inicijalno/revalidacija/obnova	Datum izdavanja
Klasa 1		
Klasa 2/LPL/Kabinska posada		
Klasa 3 (¹)		

(¹)Klasa 3 se dodaje samo za AeMC-ove odobrene za obavljanje vazduhoplovno-medicinskih pregleda klase 3.

Datum izdavanja: dd/mm/gggg

Potpis:[nadležni organ]

¹ Ovaj prilog može da se izda kao dio AeMC sertifikata ili kao zaseban dokument.

(23) Dodatak VII zamjenjuje se sljedećim:

„Dodatak VII PRILOGA VI DIO-ARA
SERTIFIKAT ZA VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKE ISPITIVAČE (AME-ovi)

Evropska unija¹
Nadležni organ

SERTIFIKAT VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA

BROJ SERTIFIKATA/REFERENCA:

U skladu sa Regulativom Komisije (EU) br. 1178/2011 i Regulativom Komisije (EU) 2015/340 ⁽²⁾ i pod uslovima navedenim u nastavku, [nadležni organ] ovim potvrđuje da je

[IME VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA]

[ADRESA/ADRESE PRAKSE VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA]

Vazduhoplovno-medicinski ispitivač.

USLOVI:

1. Ovaj sertifikat je ograničen na prava navedena u prilogu ovog AME sertifikata.
2. Ovaj sertifikat zahtijeva usklađenost sa sprovedbenim pravilima i procedurama navedenim u Dijelu-MED / Dijelu-ATCO.MED ⁽²⁾.
3. Ovaj sertifikat je važeći od [dd. mm. gggg.] do [dd. mm. gggg. ⁽³⁾] uz uslov da je usklađen sa zahtjevima Dijela-MED / Dijela-ATCO.MED ⁽²⁾ osim u slučaju njegovog vraćanja, zamjene, suspenzije ili ukidanja.

Datum izdavanja: dd/mm/gggg

Potpis:[nadležni organ]

¹ „Evropska unija” briše se za države koje nisu države članice Evropske unije ili EASA-u.

² Upućivanje na Regulativu (EU) br. 1178/2011 ili Regulativu (EU) 2015/340 kao i Dijela-MED i Dijela-ATCO.MED mijenja se zavisno od obima sertifikata.

³ Format datuma isteka: dan/mjesec/godina

SERTIFIKAT VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA

Prilog (¹) AME sertifikatu broj:

PRAVA I OBIM

[Ime i akademska titula vazduhoplovno-medicinskog ispitivača] stekao/stekla je pravo da obavlja vazduhoplovno-medicinske preglede i procjene za izdavanje ljekarskih uvjerenja i ljekarskih izvještaja kako je navedeno u tabeli u daljem tekstu i izdavanje ovih ljekarskih uvjerenja i ljekarskih izvještaja za:

Klasa 1 revalidacija/obnova	[važi do]/[nije primjenljivo]
Klasa 2/LAPL/Kabinska posada Inicijalno/revalidacija/obnova	[važi do]
Klasa 1 revalidacija/obnova	[važi do]/[nije primjenljivo]
⁽¹⁾ Klasa 3 se dodaje samo za AME-ove odobrene za obavljanje vazduhoplovno-medicinskih pregleda klase 3.	

Datum izdavanja: dd/mm/gggg

Potpis:[nadležni organ]

¹ Ovaj prilog može da se izda kao dio AME sertifikata ili kao zaseban dokument

Izmjene Priloga VII (Dio-ORA) Regulative (EU) br. 1178/2011

Prilog VII mijenja se kako slijedi:

- (1) tačka ORA.FSTD.225 mijenja se kako slijedi:
- (a) tačka (a) mijenja se kako slijedi:
- (1) uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećim:
„Sertifikat o kvalifikaciji FSTD-a ostaje važeći u skladu sa sljedećim uslovima:“;
- (2) tačka (2) zamjenjuje se sljedećim:
„(2) je nadležnom organu odobren pristup organizaciji u skladu sa tačkom ORA.GEN.140 kako bi utvrdio kontinuiranu usklađenost sa relevantnim zahtjevima Regulative (EU) 2018/1139 i sprovedbenih i delegiranih akata donesenih na osnovu nje;“;
- (b) tačke (b) i (c) zamjenjuju se sljedećim:
„(b) Ako je nadležni organ produžio period periodične evaluacije FSTD-a u skladu sa tačkom ARA.FSTD.120(c) Priloga VI (Dio-ARA), organizacija imenuje lice ili grupu lica sa odgovarajućim iskustvom koji će u roku od 60 dana prije i 30 dana nakon početka svakog periodičnog 12-mjesečnog perioda u skladu sa tačkom ARA.FSTD.120(b)(1) Priloga VI uraditi sve što slijedi:
(1) da provjeravaju redovna ponavljanja cjelovitih ispitivanja u master QTG-u;
(2) da sprovedu relevantne funkcionalne i subjektivne testove;
(3) da šalju izvještaj o rezultatima nadležnom organu.“
- (c) Kvalifikacija BITD-a ostaje važeća pod uslovom da nadležni organ sprovodi redovne evaluacije usklađenosti sa primjenjivim kvalifikacionim osnovama u skladu sa tačkom ARA.FSTD.120 Priloga VI.“;
- (2) tačka ORA.AeMC.105 zamjenjuje se sljedećim:

„ORA.AeMC.105 Obim

U ovom poddjelu se uspostavljaju dodatni zahtjevi koje moraju da ispunjavaju organizacije da bi se kvalifikovale za izdavanje ili kontinuirano važenje odobrenja vazduhoplovno-medicinskog centra (AeMC) da:

- (a) pruža vazduhoplovno-medicinsko stručno znanje i praktičnu obuku za AME-ove;
- (b) izdaje ljekarska uvjerenja i medicinske izvještaje kabinske posade, uključujući inicijalna ljekarska uvjerenja klase 1, ili ljekarska uvjerenja klase 3 u skladu sa Regulativom Komisije (EU) 2015/340 (*), ili oboje, zavisno od slučaja.

(*) Regulative Komisije (EU) 2015/340 od 20. februara 2015. godine o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih procedura koje se odnose na dozvole i sertifikate kontrolora letjenja u skladu sa Regulativom (EZ) br. 216/2008 Evropskog parlamenta i Savjeta, o izmjeni Sprovedbene regulative Komisije (EU) br. 923/2012 i o stavljanju van snage Regulative Komisije (EU) br. 805/2011 (SL L 63, 6.3.2015., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/340/oj>).“;

- (3) u tački ORA.AeMC.115, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:
„(b) uz dokumentaciju za odobrenje organizacije koja se zahtijeva u tački ORA.GEN.115 da dostavi pojedinosti o aktivnostima koje su ugovorene sa određenim bolnicama ili medicinskim institutima u svrhu specijalističkih ljekarskih pregleda.“;
- (4) umeće se tačka ORA.AeMC.120:

„ORA.AeMC.120 AeMC sertifikat

Organizacija koja posjeduje AeMC sertifikat ne smije, ni u jednom trenutku, da posjeduje više od jednog AeMC sertifikata sa istim obimom u skladu sa Regulativom (EU) 2018/1139 i sprovedbenim i delegiranim aktima donesenim na osnovu nje.“;

- (5) tačka ORA.AeMC.135 zamjenjuje se sljedećim:

„ORA.AeMC.135 Kontinuirano važenje

AeMC sertifikat izdaje se na neodređeno vrijeme. On važi pod uslovom da su imalac i vazduhoplovno-medicinski ispitivači organizacije usklađeni sa sljedećim uslovima:

- (a) usklađeni su sa tačkom MED.D.030 Priloga IV (Dio-MED) ove regulative ili tačkom ATCO.MED.C.025 Priloga IV (Dio ATCO.MED) Regulative (EU) 2015/340, ako je primjenljivo;
- (b) obezbjeđuju kontinuirano iskustvo obavljanjem odgovarajućeg broja ljekarskih pregleda klase 1 ili ljekarskih pregleda klase 3 u skladu sa Regulativom (EU) 2015/340 ili ekvivalentnih vojnih vazduhoplovno-medicinskih pregleda, prema potrebi, svake godine.“;

- (6) umeće se tačka ORA.AeMC.160:

„ORA.AeMC.160 Izvještavanje

AeMC nadležnom organu dostavlja statističke izvještaje o vazduhoplovno-medicinskim procjenama podnosilaca zahtjeva, uključujući izvještaje o skriningu na droge i alkohol sprovedenog u skladu sa tačkom MED.B.055(b) Priloga IV (Dio-MED) i sve faktore ili trendove zdravstvenog rizika identifikovane tokom vazduhoplovno-medicinskih procjena.“;

- (7) tačka ORA.AeMC.200 mijenja se kako slijedi:
- (a) tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:
„(a) za izdavanje ljekarskog uvjerenja u skladu sa Dijelom-MED;“;
- (b) umeće se tačka (aa):
„(aa) olakšati saradnju između AME-ova i drugih medicinskih eksperata AeMC-a; i“;

(8) umeće se tačka ORA.AeMC.205:

„ORA.AeMC.205 Ugovorene aktivnosti

Ne dovodeći u pitanje tačku ORA.GEN.205, primjenjuje se sljedeće:

- (a) minimalni zahtijevani vazduhoplovno-medicinski pregledi obavljaju se u okviru organizacije AeMC-a, u skladu sa obimom i pravima utvrđenim u uslovima odobrenja priloženim AeMC-ovom sertifikatu;
- (b) dodatne medicinske preglede i ispitivanja mogu da obavljaju ugovoreni individualni eksperti ili organizacije. Organizacija mora da obezbijedi da je pri ugovaranju bilo kojeg dijela njene aktivnosti ugovorena usluga ili proizvod u skladu sa primjenljivim zahtjevima.”;

(9) tačka ORA.AeMC.210 zamjenjuje se sljedećim:

„ORA.AeMC.210 Zahtjevi za osoblje

(a) AeMC mora da ima sljedeće osoblje:

- (1) vazduhoplovno-medicinskog ispitivača (AME-a) imenovanog za rukovodioca AeMC-a sa pravom za izdavanje ljekarskih uvjerenja klase 1 ili ljekarskih uvjerenja klase 3 u skladu sa Regulativom (EU) 2015/340, ako je primjenljivo, u skladu sa obimom utvrđenim u uslovima odobrenja priloženim AeMC-ovom sertifikatu i sa dovoljno iskustva u vazduhoplovnoj medicini za obavljanje svojih dužnosti;
- (2) najmanje još jednog kvalifikovanog AME-a sa pravom za izdavanje ljekarskih uvjerenja klase 1 ili ljekarskih uvjerenja klase 3 u skladu sa Regulativom (EU) 2015/340, ako je primjenljivo, u skladu sa obimom utvrđenim u uslovima odobrenja priloženim pravima AeMC-ovog sertifikata, kao i ostalo tehničko osoblje;
- (3) raspoložive medicinske eksperte.

(b) Rukovodilac AeMC-a odgovoran je za:

- (1) koordinaciju procjene rezultata ljekarskih pregleda;
 - (2) potpisivanje izvještaja, sertifikata i inicijalnih ljekarskih uvjerenja klase 1 i inicijalnih ljekarskih uvjerenja klase 3 u skladu sa Regulativom (EU) 2015/340.”.
-

Izmjene Priloga VIII (Dio-DTO) Regulative (EU) br. 1178/2011

U Prilogu VIII, tačka DTO.GEN.135 zamjenjuje se sljedećim:

„DTO.GEN.135 Prestanak prava na pružanje obuke

- (a) DTO više neće imati pravo da pruža neke ili sve aktivnosti obuke navedene u svojoj izjavi na osnovu te izjave ako se dogodi nešto od sljedećeg:
 - (1) DTO obavijesti nadležni organ o prestanku nekih ili svih aktivnosti obuke koje obuhvata izjava u skladu sa tačkom DTO.GEN.116(b);
 - (2) DTO ne sprovodi obuku više od 36 uzastopnih mjeseci.
 - (b) DTO nadležnom organu bez odlaganja vraća sertifikate o odobrenju u skladu sa tačkom DTO.GEN.230(c):
 - (1) u slučaju prestanka aktivnosti obuke u skladu sa tačkom (a);
 - (2) u slučaju ukidanja u skladu sa tačkom ARA.GEN.350(da)(3) Priloga VI (Dio-ARA).”.
-

Izmjene Priloga III (Dio-ORO) Regulative (EU) br. 965/2012

U tački ORO.FC.A.201(b)(2) Priloga III, tačka (iii) zamjenjuje se sljedećim:

„(iii) periodične obuke i provjeravanja u skladu sa tačkom ORO.FC.230, u skladu sa sljedećim uslovima:

- (A) provjeravanje ne smije da uključuje manevre polijetanja;
 - (B) provjeravanje uključuje manevre slijetanja barem u ulozi pilota koji nadzire;”.
-

Izmjene Priloga V (Dio-SPA) Regulative (EU) br. 965/2012

U tački SPA.HEMS.130 Priloga V, dodaje se tačka (g):

„(g) Članovi letačke posade koji su navršili 60 godina i koji obavljaju HEMS operacije sa jednim pilotom u skladu sa tačkom FCL.065(a) Priloga I (Dio-FCL) Regulative (EU) br. 1178/2011

- (1) Za članove letačke posade koji su navršili 60 godina i koji obavljaju HEMS operacije sa jednim pilotom u skladu sa tačkom FCL.065(a) Priloga I (Dio-FCL) Regulative (EU) br. 1178/2011, operator u evaluaciji rizika sprovedenoj u skladu sa tačkom ORO.GEN.200 uzima u obzir povećanje rizika od onesposobljenosti zbog kardiovaskularnih i cerebrovaskularnih faktora povezanih sa operativnim okolnostima.
- (2) Obuku i provjeru članova letačke posade iz tačke (1) obavlja osoblje koje je prošlo odgovarajuću obuku kako bi im pomoglo da otkriju blago kognitivno opadanje i zatraže ljekarsku procjenu člana posade gdje je to potrebno.”.