

SPROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/1384

od 24. jula 2019. godine

o izmjenama i dopunama uredbi (EU) br. 965/2012 i (EU) br. 1321/2014 u vezi sa upotrebom vazduhoplova navedenih u sertifikatu vazdušnog operatora za nekomercijalne operacije i specijalizovane operacije, utvrđivanjem operativnih zahtjeva za probne letove nakon održavanja, utvrđivanjem pravila za nekomercijalne operacije sa smanjenom kabinskom posadom i uredničkim ažuriranjima u vezi sa zahtjevima za letačke operacije

Član 1

Izmjene i dopune Uredbe (EU) br. 965/2012

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

(1) u članu 2, tačka (7) zamjenjuje se sljedećim:

„7. „specijalizovana operacija” znači svaka operacija koja nije operacija komercijalnog vazdušnog prevoza, pri kojoj se vazduhoplov koristi za specijalizovane aktivnosti poput poljoprivrede, građevinarstva, fotografisanja, nadzora, posmatranja i patroliranja, oglašavanja u vazduhu, probnih letova nakon održavanja;”;

(2) u članu 6(3) tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) letovima bez putnika ili tereta, odnosno tehničkim preletima aviona ili helikoptera radi obnove, popravke, inspekcija, isporuke, izvoza ili sličnih svrha, pod uslovom da vazduhoplov nije naveden u sertifikatu vazdušnog operatora ili u izjavi.”;

(3) dodaje se sljedeći član 9aa:

„Član 9aa

Zahtjevi za letačku posadu na probnim letovima nakon održavanja

Pilotu koji je prije 20. avgusta 2019. godine bio vođa vazduhoplova na probnom letu nakon održavanja koji je u skladu sa značenjem izraza iz tačke SPO.SPEC.MCF.100 Aneksa VIII kategorisan kao probni let nakon održavanja nivoa A priznaje se ispunjenje uslova iz tačke SPO.SPEC.MCF.115(a)(1) tog aneksa. U tom slučaju, operator mora da obezbijedi da vođa vazduhoplova bude obaviješten o svim razlikama u praksama izvođenja operacija utvrđenim prije 20. avgusta 2019. godine i obavezama iz odjeljaka 5 i 6 poddijela E Aneksa VII ove uredbe, uključujući one koje proizilaze iz povezanih procedura koje utvrdi operator.”;

(4) Aneksi I, II, III, IV, V, VI, VII i VIII mijenjaju se u skladu sa Aneksom I ove Uredbe.

Član 2

Izmjene i dopune Uredbe (EU) br. 1321/2014

Aneks I (dio-M) i Aneks Vb (dio-ML) Uredbe (EU) br. 1321/2014 mijenjaju se u skladu sa Aneksom II ove Uredbe.

Član 3

Stupanje na snagu i primjena

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

Ova Uredba je u cjelosti obavezujuća i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sačinjeno u Briselu 24. jula 2019. godine.

Za Komisiju

Predsjednik

Žan-Klod JUNKER

ANEKS I

Aneksi I, II, III, IV, V, VI, VII i VIII Uredbe (EU) br. 965/2012 mijenjaju se kako slijedi:

(1) Aneks I (dio-Značenje izraza) mijenja se kako slijedi:

(a) tačka (17) zamjenjuje se sljedećim:

„(17) „kategorija A helikoptera” se odnosi na višemotorni helikopter dizajniran sa mogućnostima izolacije motora i sistema navedenim u primjenljivim sertifikacijskim specifikacijama i koji može da izvodi operacije koristeći utvrđene podatke za polijetanje i slijetanje bazirane na konceptu otkaza kritičnog motora koji obezbjeđuje odgovarajuće određene površine i odgovarajuće potrebne performanse za siguran nastavak leta ili prekinutog polijetanja u slučaju otkaza motora.”;

(b) dodaje se sljedeća tačka (45a):

„(45.a) „izlaz za hitne slučajeve” znači ugrađena izlazna tačka iz vazduhoplova koja pruža najveću mogućnost za evakuaciju iz kabine letачke i kabinske posade u odgovarajućem vremenu i uključuje vrata u nivou poda, izlaz kroz prozor ili bilo koju drugu vrstu izlaza, na primjer otvor u kabini letачke posade i izlaz u repnom dijelu aviona.”;

(c) dodaje se sljedeća tačka (48a):

„(48a) „član letачke posade” znači član posade koji posjeduje odgovarajuću dozvolu zadužen za poslove neophodne za upravljanje vazduhoplovom tokom trajanja letачke dužnosti.”;

(d) dodaje se sljedeća tačka (49a):

„(49a) „vazduhoplovni dispečer” znači lice koje je operator imenovao za kontrolu i nadzor letачkih operacija, a koje ima odgovarajuće kvalifikacije i koje podržava i obavještava vođu i/ili mu pomaže u sigurnom izvođenju leta.”;

(e) dodaje se sljedeća tačka (76a):

„(76a) „probni let nakon održavanja (MCF)” znači let vazduhoplova sa uvjerenjem o ploidbenosti ili dozvolom za letenje koji se izvodi u svrhu otkrivanja kvarova ili radi provjere funkcionisanja jednog ili više sistema, djelova ili uređaja nakon održavanja ako se funkcionisanje sistema, djelova ili uređaja ne može utvrditi provjerom na zemlji i koji se izvodi u nekoj od sljedećih situacija:

(a) ako se zahtijeva u priručniku za održavanje vazduhoplova (AMM) ili drugim podacima o održavanju koje je izdao imalac odobrenja projekta odgovoran za kontinuiranu ploidbenost vazduhoplova;

(b) nakon održavanja na zahtjev operatora ili predlog organizacije odgovorne za kontinuiranu ploidbenost vazduhoplova;

(c) na zahtjev organizacije za održavanje radi provjere uspješnog otklanjanja nedostataka;

(d) kao pomoć pri izolaciji ili otkrivanju kvara;”;

(f) dodaju se sljedeće tačke (95a) i (95b):

„(95a) „sistem uređaja za prenos lica (PCDS)” znači sistem sa jednim uređajem ili više njih koji su pričvršćeni na vitlo ili kuku za teret ili postavljeni na strukturu rotokoptera tokom operacija spoljnog prevoza ljudi (HEC) ili helikopterskih operacija vitlom (HHO). Ti uređaji imaju strukturne mogućnosti i karakteristike potrebne za prenos lica van helikoptera, a uključuju, primjera radi, sigurnosne veze sa brzim otkvačivanjem ili bez mogućnosti brzog otkvačivanja i uže sa spojnim prstenom, čvrstu košaru ili kavez;

(95b) „jednostavni sistem uređaja za prenos lica (jednostavni PCDS)” znači PCDS koji ispunjava sljedeće uslove:

(a) ispunjava usaglašene standarde iz Uredbe (EU) 2016/425 Evropskog parlamenta i Savjeta (*) ili Direktive 2006/42/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta (**);

(b) dizajniran je tako da drži jedno lice u kabini (na primjer operatora vitla ili kuke za teret, specijaliste za određene zadatke ili fotografa) ili najviše dvije osobe van kabine;

(c) nije čvrsta struktura kao što je kavez, platforma ili košara;

(g) dodaje se sljedeća tačka (103b):

„(103b) „pravila letenja” znači pravila utvrđena Sprovedbenom uredbom Komisije (EU) br. 923/2012 (**);

(2) Aneks II (dio-ARO) mijenja se kako slijedi:

(a) tačka ARO.GEN.120 mijenja se kako slijedi:

(i) tačke (a), (b) i (c) zamjenjuju se sljedećim:

(a) Agencija mora da izradi prihvatljive načine usaglašavanja („AMC”) koji se mogu koristiti da bi se uspostavila usaglašenost sa Uredbom (EU) br.2018/1139 i njihovim delegiranim i pravilima sprovođenja.

(b) Alternativni načini usaglašenosti se mogu koristiti da se uspostavi usaglašenost sa Uredbom (EU) 2018/1139 i njenim delegiranim i pravilima sprovođenja.

(c) Nadležne vlasti moraju da uspostave sistem da dosljedno procijeni da li svi alternativni načini usaglašenosti koji se koriste od strane samih nadležnih vlasti ili organizacije i lica pod njenim nadzorom, ispunjavanju zahtjeve Uredbe (EU) br. 2018/1139 i njena

(*) Uredba (EU) 2016/425 Evropskog parlamenta i Savjeta od 9. marta 2016. godine o ličnoj zaštitnoj opremi i o stavljanju van snage Direktive Savjeta 89/686/EEZ (SL L 81, 31.3.2016, str. 51.)."

(**) Direktiva 2006/42/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 17. maja 2006. godine o mašinama o izmjeni i dopuni Direktive 95/16/EZ (SL L 157, 9.6.2006, str. 24.).";"

(***) Sprovedbena uredba Komisije (EU) br. 923/2012 od 26. septembra 2012. godine o utvrđivanju zajedničkih pravila letenja i operativnih odredbi u vezi sa uslugama i procedurama u vazdušnoj plovidbi i o izmjeni i dopuni Sprovedbene uredbe (EU) br. 1035/2011 i uredbi (EZ) br. 1265/2007, (EZ) br. 1794/2006, (EZ) br. 730/2006, (EZ) br. 1033/2006 i (EU) br. 255/2010 (SL L 281, 13.10.2012., str. 1.).“;

delegirana i pravila sprovođenja. Taj sistem uključuje procedure za ograničavanje, opoziv ili izmjenu ili dopunu odobrenih alternativnih načina usaglašavanja, ako su nadležne vlasti dokazale da ti alternativni načini usaglašavanja nisu u skladu sa Uredbom (EU) 2018/1139 i delegiranim i sprovedbenim aktima donesenim na osnovu te uredbe.”;

(ii) u trećem stavu tačke (d) briše se podtačka (3);

(b) u tački ARO.GEN.135, tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Bez obzira na Uredbu (EU) br. 376/2014 Evropskog Parlamenta i Savjeta (*), nadležne vlasti moraju da implementiraju sistem da bi na odgovarajući način sakupile, analizirale i distribuirale informacije o sigurnosti.

(c) u tački ARO.GEN.300(a), podtačka (2) zamjenjuje se sljedećim:

„(2) kontinuiranu usaglašenost sa primjenljivim zahtjevima organizacija koje su nadležne vlasti sertifikovale, specijalizovane operacije za čije izvođenje je dalo ovlašćenje, kao i organizacije od kojih je primljena Izjava.

(d) u tački ARO.GEN.350(d), podtačka (4) zamjenjuje se sljedećim:

„(4) Nadležne vlasti vode evidenciju o svim nalazima koji su utvrđeni ili koji su im saopšteni u skladu sa tačkom (e) i kada je primjenljivo, o izvršnim mjerama koje su primijenile, kao i o svim korektivnim radnjama i datumima zatvaranja nalaza.”;

(e) tačka ARO.OPS.110 mijenja se kako slijedi:

(i) u tački (a), podtačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

(„3) ORO.AOC.110(e), za davanje u zakup vazduhoplova bez posade bilo kom operatoru, osim u slučajevima iz tačke ORO.GEN.310 Aneksa III;”;

(ii) tačka (b) mijenja se kako slijedi:

— podtačka (2) zamjenjuje se sljedećim:

„(2) Zakupodavac podliježe operativnoj zabrani u skladu sa Uredbom (EZ) br.2111/2005 Evropskog parlamenta i Savjeta. (**);

(*) Uredba (EU) br. 376/2014 Evropskog parlamenta i Savjeta od 3. aprila 2014. godine o izvještavanju, analizi i naknadnom postupanju u vezi sa događajima u civilnom vazduhoplovstvu, o izmjeni ili dopuni Uredbe (EU) br. 996/2010 Evropskog parlamenta i Savjeta i stavljaju van snage Direktive 2003/42/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta i Uredbi Komisije (EZ) br. 1321/2007 i (EZ) br. 1330/2007 (SL L 122, 24.4.2014., str. 18).“;

(**) Uredba (EZ) br. 2111/2005 Evropskog parlamenta i Savjeta od 14. decembra 2005. godine o uspostavljanju liste Zajednice koja sadrži vazdušne prevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informisanju putnika u vazdušnom saobraćaju o identitetu vazdušnog prevoznika koji obavlja let i stavljanju van snage člana 9 Direktive 2004/36/EZ (SL L 344, 27.12.2005, str. 15).“;

— dodaje se sljedeća podtačka (3):

„(3) kad god je obustavljeno, opozvano ili otkazano odobrenje izdato u skladu sa Uredbom Komisije (EU) br. 452/2014 (*).

(iii) u tački (d) tačke podtač. (1) i (2) zamjenjuju se sljedećim:

„(1) odgovarajuću koordinaciju sa nadležnim vlastima odgovornim za stalni nadzor vazduhoplova, u skladu sa Uredbom Komisije (EU) br. 1321/2014 (**), ili za operacije vazduhoplova, ako to nisu iste vlasti;

(2) da je vazduhoplov blagovremeno uklonjen iz AOC-a operatora, osim u slučajevima iz tačke ORO.GEN.310 Aneksa III.

(f) u tački ARO.OPS.150, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Kada smatraju da su procjena rizika i SOP zadovoljavajući, nadležne vlasti operatora izdaju ovlaštenje, kao što je utvrđeno u Dodatku IV. Ovlaštenje može da se izda uz ograničeno ili neograničeno trajanje. Uslovi pod kojima je operator ovlašten da izvodi jednu ili više komercijalnih specijalizovanih operacija sa visokim rizikom navode se u ovlaštenju.“;

(g) u tački ARO.OPS.200(b) podtačka (2) zamjenjuje se sljedećim:

„(2) Specifikacijama operacija kao što je utvrđeno u Dodatku III, za operacije komercijalnog vazdušnog saobraćaja.“;

(h) u tački ARO.RAMP.105(b), podtačka (5) zamjenjuje se sljedećim:

„(5) vazduhoplov korišćen od strane operatora treće zemlje koji leti u, unutar ili van teritorije u skladu sa odredbama Ugovora, po prvi put, ili čije je ovlaštenje izdato u skladu sa Uredbom 452/2014 ograničeno ili vraćeno nakon opoziva ili ukidanja.“;

(i) u tački ARO.RAMP.115(b), podtačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

„(3) održavati validnost njihovih kvalifikacija prolazeći periodičnu obuku i sprovoditi najmanje 12 inspekcija po kalendarskoj godini.“;

(j) tačka ARO.RAMP.125 mijenja se kako slijedi:

(i) tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Inspekcije na platformi se vrše na standardizovan način.“;

(*) Uredba Komisije (EU) br. 452/2014 od 29. aprila 2014. godine o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih procedura u vezi sa vazdušnim operacijama operatora iz trećih zemalja u skladu sa Uredbom (EZ) br. 216/2008 Evropskog parlamenta i Savjeta (SL L 133, 6.5.2014., str. 12.);

(**) Uredba Komisije (EU) br. 1321/2014 od 26. novembra 2014. godine o kontinuiranoj plovidbenosti vazduhoplova i aeronautičkih proizvoda, djelova i uređaja, i o odobravanju organizacija i osoblja uključenih u te poslove (SL L 362, 17.12.2014., str. 1.);"

(ii) tačka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) Po završetku inspekcije na platformi, vođa vazduhoplova ili, u njegovom/njenom odsustvu, neki drugi član letačke posade ili predstavnik operatora mora da bude obaviješten o rezultatima inspekcije na platformi.”;

(k) u tački ARO.RAMP.140, tačka (d)(2) zamjenjuje se sljedećim:

„(2) dobijena dozvola za let u skladu sa Uredbom (EU) br.748/2012, za vazduhoplov registrovan u državi članici;”;

(l) u tački ARO.RAMP.150, tačka(a)(1) zamjenjuje se sljedećim:

„(1) informacija iz tačke ARO.RAMP.145;”;

(m) Dodaci od I do IV zamjenjuju se sljedećim:

„Dodatak I

SERTIFIKAT VAZDUŠNOG OPERATORA
(Lista odobrenja za vazdušne operatore)

Vrsta djelatnosti: Komercijalni vazdušni prevoz (CAT)

☐ Putnici;

☐ Teret;

☐ Ostalo ⁽¹⁾

⁽⁴⁾	Država operatora ⁽²⁾	⁽⁵⁾
	Izdato od ⁽³⁾	
AOC# ⁽⁶⁾	Naziv operatora ⁽⁷⁾	Operativni kontakt detalji: ⁽⁹⁾ Kontakt podaci u skladu sa kojima operativni menadžment može biti kontaktiran bez odlaganja su dati u ⁽¹²⁾ .
	Poslovni naziv ⁽⁸⁾	
	Adresa operatora ⁽¹⁰⁾ :	
	Telefon ⁽¹¹⁾ :	
	Faks:	
	E- pošta:	

Ovim sertifikatom se potvrđuje da je..... ⁽¹³⁾ ovlašćen da obavlja komercijalne vazdušne operacije, kao što je definisano u priloženoj operativnoj specifikaciji, u skladu sa operativnim priručnikom, Aneksom V Uredbe (EU) br. 2018/1139 i njenih delegiranih i pravila sprovođenja.

Datum izdavanja ⁽¹⁴⁾ :	Ime i potpis ⁽¹⁵⁾ :
	Zvanje:

⁽¹⁾ Navesti drugi tip prevoza.

⁽²⁾ Zamijeniti imenom države operatora.

⁽³⁾ Zamijeniti identifikacijom nadležnih vlasti za izdavanje dokumenta.

- (4) Ispunjavaju nadležne vlasti.
- (5) Ispunjavaju nadležne vlasti.
- (6) Referentna oznaka odobrenja, koju su odredile nadležne vlasti.
- (7) Zamijeniti registrovanim nazivom operatora.
- (8) Poslovni naziv operatora, ako je drugačiji od imena operatora. Upisati "Db-Doing business as" (za "Obavlja poslovne djelatnosti kao") ispred poslovnog naziva.
- (9) Kontakt podaci podrazumijevaju brojeve telefona i faksa koji uključuju telefonski kod države, elektronsku poštu (ako je dostupna) operativnog menadžmenta koji može biti kontaktiran bez odlaganja za pitanja u vezi letačkih operacija, plovidbenosti, kompetentnosti letačkog i kabinskog osoblja, opasnih materija i ostalih pitanja, po potrebi.
- (10) Adresa glavnog mjesta poslovanja operatora.
- (11) Brojevi telefona/faksa koji uključuju telefonski kod države. Navesti i adresu e-pošte, ako postoji.
- (12) Navesti kontrolisani dokument, koji se nalazi u vazduhoplovu, gdje su navedeni kontakt podaci, sa odgovarajućim brojem paragrafa ili stranice. Npr. " Kontakt podaci ... su dati u operativnom priručniku, gen/basic, poglavlje 1, 1.1"; ili "... su dati u operativnim specifikacijama, str. 1"; ili "... su dati u prilogu ovog dokumenta".
- (13) Registrovan naziv operatora.
- (14) Datum izdavanja AOC-a (dd-mm-gggg).
- (15) Zvanje, ime i potpis predstavnika nadležnih vlasti. Pored toga, na AOC se može staviti i službeni pečat.
-

Dodatak II

OPERATIVNE SPECIFIKACIJE (podliježe odobrenim uslovima u operativnom priručniku)				
Kontakt podaci nadležnih vlasti koje izdaju dokument Telefon ⁽¹⁾ : _____; Faks: _____; E-pošta: _____				
AOC ⁽²⁾ : Naziv operatora ⁽³⁾ : Datum ⁽⁴⁾ : Potpis: Poslovni naziv: Operativne specifikacije #:				
Model vazduhoplova ⁽⁵⁾ : Registarske oznake ⁽⁶⁾ :				
Vrsta operacija: komercijalni vazdušni prevoz: ☐ Putnici ☐ Teret ☐ Ostalo ⁽⁷⁾: _____				
Područje operacija ⁽⁸⁾				
Posebna ograničenja ⁽⁹⁾				
Posebna odobrenja:	Da	Ne	Specifikacija ⁽¹⁰⁾	Napomene
Opasne materije	☐	☐		
Operacije pri smanjenoj vidljivosti			CAT ⁽¹¹⁾	
Polijetanje			RVR ⁽¹²⁾ : m	
Prilaz i slijetanje	☐	☐	DA/H: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ ☐ N/A	☐	☐		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ ☐ N/A	☐	☐	Maksimalno vrijeme preusmjerenja ⁽¹⁵⁾ : min.	
Složene navigacione specifikacije za PBN operacije ⁽¹⁶⁾	☐	☐		⁽¹⁷⁾
Specifikacija minimalnih navigacionih performansi	☐	☐		

Operacije jednomotornim turbinskim avionom noću ili u IMC-u (SET-IMC)	☐	☐	(¹⁸)	
Operacije helikopterom sa sistemom za noćno posmatranje	☐	☐		
Helikopterske operacije vitlom	☐	☐		
Helikopterske operacije hitne medicinske službe	☐	☐		
Operacije helikopterima na moru	☐	☐		
Obuka kabinske posade (¹⁹)	☐	☐		
Izdavanje CC potvrde (²⁰)	☐	☐		
Upotreba tipa B EFB aplikacija	☐	☐	(²¹)	
Kontinuirana plovidbenost	☐	☐	(²²)	
Ostalo (²³)				

- (1) Telefon i faks nadležnih vlasti, uključujući i pozivni broj države. Navesti adresu e-pošte, ako postoji.
- (2) Unijeti broj sertifikata vazdušnog operatora (AOC).
- (3) Unijeti registrovani naziv operatora, kao i operatorov poslovni naziv ako se razlikuju. Unijeti "Dba" ispred poslovnog naziva (za "Obavlja poslovnu djelatnost kao").
- (4) Datum izdavanja operativne specifikacije (dd-mm-gggg) i potpis predstavnika nadležnih vlasti.
- (5) Unijeti ICAO oznaku proizvođača vazduhoplova, modela i serije, odnosno glavne serije, ako su serije označene (na primjer: Boeing-737-3K2, ili Boeing-777-232).
- (6) Registarske oznake su prikazane u operativnoj specifikaciji ili u operativnom priručniku. Ako je u pitanju operativni priručnik, za određene operativne specifikacije mora se pozvati na određenu stranicu iz operativnog priručnika. U slučaju da se sva posebna odobrenja ne odnose na model vazduhoplova, registracijske oznake vazduhoplova mogu se unijeti u kolonu sa napomenama za određeno posebno odobrenje.
- (7) Treba navesti drugu vrstu prevoza (npr. hitna medicinska pomoć).
- (8) Spisak geografskih područja ovlašćenih za operacije (geografske koordinate ili posebne rute, oblast informisanja u letu ili državne, odnosno regionalne granice).
- (9) Spisak primjenljivih posebnih ograničenja (na primjer samo VFR, samo dnevni, itd.).
- (10) U ovoj koloni prikazati najblaži kriterijum za svako odobrenje ili vrstu odobrenja (shodno kriterijumu).
- (11) Unijeti primjenljivu kategoriju preciznog prilaza: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ili CAT IIIC. Unijeti najmanju vidljivost duž poletno-sletne staze (RVR) u metrima i visine odluke (DH) u stopama. Jedna linija se koristi za prikazanu kategoriju prilaza.
- (12) Unijeti odobrenu najmanju vidljivost duž poletno sletne staze (RVR) za polijetanja u metrima. Jedna linija po odobrenju se može koristiti ukoliko se radi o različitim odobrenjima.
- (13) Rubrika za nije primjenljivo (N/A) može biti čekirana jedino ukoliko je plafon leta ispod FL290.
- (14) Operacije sa produženim doletom (ETOPS) se trenutno primjenjuju samo na dvomotorne vazduhoplove. Shodno tome, rubrika nije primjenljivo (N/A) može biti čekirana ukoliko model vazduhoplova ima više ili manje od dva motora.
- (15) Dužina od praga može takođe biti prikazana (u NM), kao i tip motora.
- (16) 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. Ako je u pitanju operativni priručnik, za određene operativne specifikacije mora se pozvati na određenu stranicu iz operativnog priručnika.
- (17) Navesti da li je posebno odobrenje ograničeno na određene krajeve poletno-sletne staze i/ili aerodrome.
- (18) Unijeti određene kombinacije zmaja/motora.

- (19) Odobrenje za sprovođenje kursa obuke i ispita koje kandidati za izdavanje potvrde kabinskog osoblja moraju da završe, kako je navedeno u Aneksu V (Dijelu-CC) Uredbe Komisije (EU) br. 1178/2011.
- (20) Odobrenje za izdavanje potvrde o kabinskoj posadi, kako je navedeno u Aneksu V (Dijelu-CC) Uredbe Komisije (EU) br. 1178/2011.
- (21) Unijeti popis aplikacija EFB-a tipa B i upućivanje na hardver EFB-a (za prenosive EFB-ove). Ta lista se navodi u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. Ako je u pitanju operativni priručnik, za određene operativne specifikacije mora se pozvati na određenu stranicu iz operativnog priručnika.
- (22) Ime lica/organizacije odgovorne za obezbjeđivanje održavanja kontinuirane plovidbenosti vazduhoplova i pozivanje na uredbu u skladu sa kojom se to obavlja, tj. Aneks I (Dio-M) Uredbe Komisije (EU) br. 1321/2014.
- (23) Ovdje mogu biti unešena ostala odobrenja ili podaci, 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 izvan 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).

Dodatak III

Lista posebnih odobrenja

Nekomercijalne operacije

Specijalizovane operacije

(koje podliježu uslovima navedenim u odobrenju i operativnom priručniku ili letačkom priručniku)

Nadležne vlasti koje vrše izdavanje (1):		
Spisak posebnih odobrenja # (2): Naziv operatora: Datum (3): Potpis:		
Model vazduhoplova i registarske oznake (4):		
Vrsta specijalizovanih operacija (SPO), ukoliko je primjenljivo: ☐ (5) ...		
Posebna odobrenja (6):	Specifikacija (7)	Napomene
...		
...		
...		
...		
(1) Unijeti naziv i kontakt podatke. (2) Unijeti odgovarajući broj. (3) Datum izdavanja posebnog odobrenja (dd-mm-gggg) i potpis predstavnika nadležnih vlasti. (4) Unijeti tim za sigurnost komercijalnog vazduhoplovstva - <i>Commercial Aviation Safety Team</i> (CAST)/ICAO oznaka proizvođača, modela i serije, ili glavne serije vazduhoplova, ako je serija određena (npr. Boeing-737-3K2 ili Boeing 737-232). Taksonomija CAST/ICAO je dostupna na http://www.intlaviationstandards.org/ Registarske oznake treba da budu navedene ili u spisku posebnih odobrenja ili u operativnom priručniku. Ako je u pitanju operativni priručnik, spisak posebnih odobrenja se odnosi na odgovarajuću stranicu u operativnom priručniku. (5) Navesti tip operacije, npr. poljoprivreda, građevina, fotografija, nadzor, osmatranje i patroliranje, oglašavanje u vazduhu. (6) Navesti u ovoj koloni sve odobrene operacije, npr. opasne materije, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO. (7) Navesti u ovoj koloni najblaže kriterijume za svako odobrenje, npr. visinu odluke i minimume za RVR za CAT II.		

Dodatak IV

OVLAŠĆENJE ZA IZVOĐENJE KOMERCIJALNIH SPECIJALIZOVANIH OPERACIJA SA VISOKIM RIZIKOM	
Nadležne vlasti koje vrše izdavanje ⁽¹⁾ : Broj ovlašćenja ⁽²⁾ :	
Naziv operatora ⁽³⁾ Adresa operatora ⁽⁴⁾ Telefon: ⁽⁵⁾ Faks E-pošta:	
Model vazduhoplova i registarske oznake: ⁽⁶⁾	
Ovlašćene specijalizovane operacije: ⁽⁷⁾	
Ovlašćeno područje ili mjesto izvođenja operacija: ⁽⁸⁾	
Posebna ograničenja: ⁽⁹⁾	
Ovim se potvrđuje da je..... ovlašćen(a) za izvođenje komercijalnih specijalizovanih operacija sa visokim rizikom u skladu sa ovim ovlašćenjem, standardnim operativnim procedurama operatora, Aneksom V Uredbe (EU) broj 2018/1139 i njenim delegiranim i pravilima sprovođenja.	
Datum izdavanja ⁽¹⁰⁾ :	Ime i potpis ⁽¹¹⁾ : Zvanje:
⁽¹⁾ Naziv i kontakt podatke nadležnih vlasti ⁽²⁾ Unijeti odgovarajući broj ovlašćenja. ⁽³⁾ Unijeti registrovano ime operatora i poslovni naziv operatora, ako se razlikuju. Unijeti „Dba“ prije poslovnog naziva (skraćeno od „Obavlja poslovnu djelatnost kao“). ⁽⁴⁾ Adresa glavnog sjedišta operatora. ⁽⁵⁾ Telefon i faks glavnog sjedišta operatora, uključujući pozivni broj zemlje. Navedi adresu e-pošte ako postoji. ⁽⁶⁾ Unijeti tim za sigurnost komercijalnog vazduhoplovstva - <i>Commercial Aviation Safety Team</i> (CAST)/ICAO oznaka proizvođača, modela i serije, ili glavne serije vazduhoplova, ako je serija određena (npr. Boeing-737-3K2 ili Boeing 777-232). Taksonomija CAST/ICAO je dostupna na http://www.intlaviationstandards.org/ Registarske oznake treba da budu navedene ili u spisku posebnih odobrenja ili u operativnom priručniku. Ako je u pitanju operativni priručnik, spisak posebnih odobrenja se odnosi na odgovarajuću stranicu u operativnom priručniku. ⁽⁷⁾ Navedi tip operacije, npr. poljoprivreda, građevina, fotografija, nadzor, osmatranje i patroliranje, oglašavanje u vazduhu. ⁽⁸⁾ Navođenje geografskih područja ili mjesta za izvođenje ovlašćenih operacija (po geografskim koordinatama ili području letnih informacija ili nacionalnim ili regionalnim granicama). ⁽⁹⁾ Navođenje primjenljivih posebnih ograničenja (npr. samo VFR, samo Dnevni, itd) ⁽¹⁰⁾ Datum izdavanja ovlašćenja (dd-mm-yyyy). ⁽¹¹⁾ Zvanje, naziv i mjesto predstavnika nadležnih vlasti. Pored toga, na ovlašćenje može da se stavi službeni pečat.“	

EASA obrazac 151, izdanje 2

(n) brišu se dodaci V i VI;

(3) Aneks III (dio-ORO) mijenja se kako slijedi:

(a) u tački ORO.GEN.110 tačka (h) zamjenjuje se sljedećim:

„(h) Operator mora da uspostavi čeklistu za svaki tip vazduhoplova koji koriste članovi posade u svim fazama leta u normalnim, vanrednim i hitnim uslovima da bi se obezbijedilo poštovanje operativnih procedura iz operativnih priručnika. Izrada i korišćenje čeklisti moraju da odražavaju principe ljudskog faktora i da uzmu u obzir najnoviju relevantnu dokumentaciju od imaooca odobrenja projekta.“;

(b) u tački ORO.GEN.135 tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Sertifikat operatora je važeći ako:

- (1) je operator usaglašen sa relevantnim zahtjevima Uredbe (EU) 2018/1139 i njenim delegiranim i pravilima sprovođenja, uzimajući u obzir odredbe koje se odnose na rješavanje nalaza kao što je navedeno u ORO.GEN.150 ovog aneksa;
- (2) je nadležnim vlastima dat pristup operatoru kao što je definisano u ORO.GEN.140 ovog aneksa radi utvrđivanja stalne usaglašenosti sa relevantnim zahtjevima Uredbe (EU) br.2018/1139 i njenim delegiranim i pravilima sprovođenja;
- (3) sertifikat nije otkazan ili opozvan.”;

(c) u tački ORO.GEN.140 tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Radi utvrđivanja usaglašenosti sa relevantnim zahtjevima Uredbe (EU) 2018/1139 i njenim delegiranim i pravilima sprovođenja, operator mora da odobri pristup u bilo koje vrijeme bilo kojem objektu, vazduhoplovu, dokumentu, zapisu, podatku, proceduri ili bilo kojem drugom materijalu relevantnom za njegovu djelatnost koja podliježe sertifikaciji, SPO ovlašćenju ili izjavi bilo da je ugovorena ili ne, bilo kom licu ovlašćenom od strane jednih od sljedećih nadležnih vlasti:

(1) nadležne vlasti utvrđene u ORO.GEN.105 Aneksa III ove Uredbe;

(2) vlasti koje postupaju u skladu sa odredbama ARO.GEN.300 (d), ARO.GEN.300 (e) ili poddio RAMP Aneksa II ove uredbe.”;

(d) tačka ORO.GEN.160 mijenja se kako slijedi:

(i) tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Operator je dužan da prijavi nadležnim vlastima, kao i bilo kojoj drugoj organizaciji koja zahtijeva da bude informisana od strane države operatora, bilo koju nesreću, ozbiljnu nezgodu i događaj koji ugrožava sigurnost kao što je definisano u Uredbi (EU) 996/2010 Evropskog parlamenta i Savjeta (*) i Uredbi 376/2014.

(ii) tačka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) Bez obzira na Uredbu (EU) br.996/2010, i Uredbu Komisije (EU) 376/2014 i izvještaji iz tačaka (a) i (b) moraju da budu napravljeni u obliku i na način utvrđen od strane nadležnih vlasti i da sadrže sve relevantne informacije o stanju koje je poznato operatoru.”;

(e) u tački ORO.GEN.205, tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Pri ugovaranju ili kupovini proizvoda ili usluga kao dijela svojih aktivnosti operator mora da obezbijedi sljedeće:

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

- (1) da su ugovoreni ili kupljeni proizvodi ili usluge u skladu sa primjenljivim zahtjevima;
- (2) da se u sistemu upravljanja operatora uzmu u obzir sve opasnosti u pogledu sigurnosti vazduhoplovstva povezane sa ugovorenim ili kupljenim proizvodima ili uslugama.”;
- (f) u poddijelu GEN dodaje se sljedeći odjeljak 3.

„ Odjeljak 3

Dodatni organizacioni zahtjevi

ORO.GEN.310 Upotreba vazduhoplova navedenog na sertifikatu vazdušnog operatora za nekomercijalne operacije i specijalizovane operacije

(a) Vazduhoplov može ostati naveden na AOC-u operatora ako se njime upravlja u bilo kojoj od sljedećih situacija:

(1) imalac AOC-a sam upravlja vazduhoplovom za specijalizovane operacije u skladu sa Aneksom VIII (dio-SPO);

(2) vazduhoplovom upravljaju drugi operatori za nekomercijalne operacije vazduhoplovima na motorni pogon ili za specijalizovane operacije koje se obavljaju u skladu sa Aneksom VI (dio-NCC), Aneksom VII (dio-NCO) ili Aneksom VIII (dio-SPO), pod uslovom da se vazduhoplov upotrebljava u kontinuiranom periodu do najviše 30 dana.

(b) Ako se vazduhoplov upotrebljava u skladu sa tačkom (a)(2), imalac AOC-a koji stavlja vazduhoplov na raspolaganje i operator koji upotrebljava taj vazduhoplov 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 vazduhoplova imaocu AOC-a.

Ta se procedura navodi u operativnom priručniku svakog operatora ili u ugovoru između imaoca AOC-a i operatora koji upotrebljava vazduhoplov u skladu sa tačkom (a)(2). Imalac AOC-a priprema obrazac takvog ugovora. Tačka ORO.GEN.220 odnosi se na čuvanje tih ugovora.

Imalac AOC-a i operator koji upotrebljava vazduhoplov u skladu sa tačkom (a)(2) moraju da obezbijede da se relevantno osoblje upozna sa procedurom.

(c) Imalac AOC-a nadležnim vlastima podnosi opis procedure iz tačke (b) radi prethodnog odobrenja.

Imalac AOC-a sa nadležnim vlastima dogovara način i učestalost dostavljanja informacija o prenosima operativne kontrole u skladu sa tačkom ORO.GEN.130(c).

(d) Kontinuiranom plovidbenošću vazduhoplova koji se upotrebljava u skladu sa tačkom (a) upravlja organizacija odgovorna za kontinuiranu plovidbenost vazduhoplova koji je uključen u AOC, u skladu sa Uredbom (EU) br. 1321/2014.

(e) Imalac AOC-a koji stavlja vazduhoplov na raspolaganje u skladu sa tačkom (a) mora:

(1) u operativnom priručniku da navede registracijske oznake vazduhoplova koji je stavio na raspolaganje i vrstu operacija koje se izvode tim vazduhoplovom;

(2) u svakom trenutku da bude informisan i da vodi evidenciju o svakom operatoru koji ima operativnu kontrolu nad vazduhoplovom u svakom trenutku do vraćanja vazduhoplova imaocu AOC-a;

(3) da obezbijedi da se u mjerama za identifikaciju opasnosti, procjenu rizika i ublažavanje predvide sve operacije koje se izvode tim vazduhoplovom.

(f) Pri operacijama iz Aneksa VI (dio-NCC) i Aneksa VIII (dio-SPO) operator koji upotrebljava vazduhoplov u skladu sa tačkom (a) mora obezbijediti sljedeće:

(1) da se svaki let koji se izvodi pod njegovom operativnom kontrolom zabilježi u sistemu tehničke knjige vazduhoplova;

(2) da se ne uvode promjene u vazduhoplovnim sistemima ili konfiguraciji;

(3) da se svaka greška ili tehnički kvar koji nastanu dok je vazduhoplov pod njegovom operativnom kontrolom prijavi organizaciji za CAMO imaoca AOC-a;

4. da imalac AOC-a primi kopiju svakog izvještaja o događaju povezanog sa letovima koji se izvode tim vazduhoplovom, a koji je izrađen u skladu sa Uredbom (EU) br. 376/2014 i Sprovedbenom uredbom Komisije (EU) 2015/1018 (*).

(g) u tački ORO.AOC.110(c) zamjenjuje se sljedećim:

„Uzimanje u zakup vazduhoplova i posade

(c) Podnosilac zahtjeva za odobravanje za uzimanje u zakup vazduhoplova i posade operatora iz treće zemlje mora da prikaže nadležnim vlastima da:

(1) operator treće zemlje ima važeći AOC izdat u skladu sa Aneksom 6 Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu;

(2) su standardi sigurnosti operatora treće zemlje u pogledu kontinuirane plovidbenosti i vazdušnih operacija ekvivalentni sa primjenljivim zahtjevima definisanim Uredbom (EU) 1321/2014, i ovom Uredbom, i

(3) vazduhoplov ima standardno CofA izdato u skladu sa Aneksom 8 Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu.”;

(*) Sprovedbena uredba Komisije (EU) 2015/1018 od 29. juna 2015. godine o utvrđivanju liste u kojoj se klasifikuju događaji u civilnom vazduhoplovstvu koje treba obavezno prijaviti u skladu sa Uredbom (EU) br. 376/2014 Evropskog parlamenta i Savjeta (SL L 163, 30.6.2015., str. 1.).”;

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

„ORO.AOC.125 Nekomercijalne operacije imaoca AOC-a vazduhoplovom navedenim na sertifikatu

(a) Imalac AOC-a može da izvodi nekomercijalne operacije u skladu sa Aneksom VI (Dio-NCC) ili Aneksom VII (Dio-NCO) vazduhoplovom koji je naveden u operativnim specifikacijama AOC-a ili u operativnom priručniku, pod uslovom da imalac AOC-a takve operacije detaljno opiše u operativnom priručniku uključujući:

(1) identifikaciju primjenljivih zahtjeva;

(2) opis svih razlika između operativnih procedura koje se primjenjuju u CAT operacijama i nekomercijalnim operacijama;

(3) načine kojima se obezbjeđuje da je svo osoblje uključeno u operacije u potpunosti upoznato sa povezanim procedurama.

(b) Imalac AOC-a mora da se pridržava:

(1) Aneksa VIII (dio-SPO) kad izvodi probne letove nakon održavanja složenim vazduhoplovima na motorni pogon;

(2) Aneksa VII (dio-NCO) kad 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 Aneksom.

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

(i) u tački ORO.AOC.135, tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) U skladu sa ORO.GEN.210 (b), operator mora da imenuje lica koja su odgovorna za upravljanje i nadzor u sljedećim oblastima:

(1) letačke operacije;

(2) obuka članova posade;

(3) zemaljske operacije i

(4) kontinuirana plovidbenost ili ugovor za vođenje kontinuirane plovidbenosti u skladu sa Uredbom (EZ) 1321 /2014, u zavisnosti od slučaja.”;

(j) u tački ORO.SPO.100, tačka (c) zamjenjuje se sljedećim:

(c) Komercijalni specijalizovani operator mora da dobije prethodno odobrenje od nadležnih vlasti i da se usaglasi sa sljedećim uslovima, ako:

(1) prilikom zakupa vazduhoplova sa posadom operatora iz treće zemlje:

(i) su sigurnosni standardi operatora iz treće zemlje u odnosu na kontinuiranu plovidbenost i vazdušne operacije ekvivalentni primjenljivim zahtjevima utvrđenim u Uredbi (EU) br. 1321/2014 (*) i ovoj Uredbi;

(ii) vazduhoplov operatora iz treće zemlje ima standardni CofA izdat u skladu sa Aneksom 8 Konvencije o međunarodnom vazduhoplovstvu;

(iii) trajanje zakupa sa posadom nije duže od sedam mjeseci u periodu od 12 uzastopnih mjeseci; ili

(2) prilikom zakupa vazduhoplova bez posade registrovanog u trećoj zemlji:

(i) je uočena operativna potreba koja se ne može zadovoljiti zakupljivanjem vazduhoplova registrovanog u Uniji;

(ii) trajanje zakupa vazduhoplova bez posade nije duže od sedam mjeseci u periodu od 12 uzastopnih mjeseci;

(iii) standardi sigurnosti vazduhoplova iz treće zemlje u pogledu kontinuirane plovidbenosti moraju da budu jednaki primjenljivim zahtjevima definisanim Uredbom (EU) 1321/2014;

(iv) je vazduhoplov opremljen u skladu sa Aneksom VIII [Dio-SPO].

(k) tačka ORO.CC.100 zamjenjuje se sljedećim:

„ORO.CC.100 Broj i sastav kabinske posade

(a) Za operacije vazduhoplova čiji je MOPSC veći od 19 mora se angažovati najmanje jedan član kabinske posade, ako vazduhoplov prevozi jednog ili više putnika.

(b) U svrhe usaglašavanja sa tačkom (a), minimalan broj kabinske posade mora da bude najveći od sljedećeg:

(1) broja članova kabinske posade ustanovljenog tokom procesa sertifikacije vazduhoplova, u skladu sa važećim sertifikacionim specifikacijama, za kabinsku konfiguraciju vazduhoplova koju koristi operator;

(2) ako broj pod (1) nije određen, onda od broja kabinske posade ustanovljenog tokom procesa sertifikacije vazduhoplova za maksimalnu sertifikovanu konfiguraciju putničkih sjedišta umanjenog za 1 na svakih 50 putničkih sjedišta kabinske konfiguracije vazduhoplova koju koristi operator, a koja je ispod maksimalnog sertifikovanog kapaciteta sjedišta, ili

(3) jedan član kabinske posade za svakih 50, ili manje od 50, putničkih sjedišta ugrađenih na istoj palubi vazduhoplova koji se koristi.

(c) Za operacije u kojima je angažovano više od jednog člana kabinske posade, operator imenuje jednog člana kabinske posade da bude odgovoran vođi vazduhoplova/zapovjedniku.

(*) Uredba Komisije (EU) br. 1321/2014 od 26. novembra 2014. godine o kontinuiranoj plovidbenosti vazduhoplova i aeronautičkih proizvoda, djelova i uređaja, i o odobravanju organizacija i osoblja uključenih u te poslove (SL L 362, 17.12.2014., str. 1.).”;

(d) Odstupajući od tačke (a), nekomercijalne operacije vazduhoplovom sa MOPSC-om većim od 19 mogu se izvoditi bez operativnog člana kabinske posade, u skladu sa prethodnim odobrenjem nadležnih vlasti. Radi sticanja tog odobrenja operator obezbeđuje da su ispunjeni svi sljedeći uslovi:

(1) ukrcano je najviše 19 putnika;

(2) operator je razradio procedure za tu operaciju.”;

(l) tačka ORO.CC.205 zamjenjuje se sljedećim:

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

(a) Kad god u vazduhoplovu ima putnika, minimalan broj kabinske posade koji je neophodan u skladu sa ORO.CC.100 mora da bude spreman za djelovanje.

(b) Odstupajući od tačke (a), minimalni broj članova kabinske posade može se smanjiti u jednom od sljedećih slučajeva:

(1) tokom redovnih zemaljskih operacija koje ne uključuju punjenje/istakanje goriva kada je vazduhoplov na svom parking mjestu, ili

(2) u nepredviđenim okolnostima, ako je broj putnika na letu smanjen. U tom slučaju, Izvještaj se dostavlja nadležnim vlastima nakon završetka leta;

(3) radi odmora za vrijeme leta u fazi krstarenja, u skladu sa tačkom ORO.FTL.205(e) ili radi ublažavanja umora kako je primijenio operator.

(c) Za potrebe tačaka (b)(1) i (b)(2) u procedurama operatora navedenim u operativnom priručniku mora se obezbijediti sljedeće:

(1) ekvivalentni nivo sigurnosti sa smanjenim brojem članova kabinske posade, posebno u slučaju evakuacije putnika;

(2) prisutnost starijeg člana kabinske posade uprkos smanjenom broju članova kabinske posade, u skladu sa tačkom ORO.CC.200;

(3) prisutnost najmanje jednog člana kabinske posade na svakih 50 putnika ili manje od 50 putnika u istoj palubi vazduhoplova;

(4) u slučaju uobičajenih zemaljskih operacija vazduhoplovima u kojima je potrebno više od jednog člana kabinske posade, povećanje broja utvrđenog u skladu sa podtačkom (3) za po jednog člana kabinske posade na svaki par izlaza za hitne slučajeve koji se nalaze u nivou poda.

(d) Za potrebe tačke (b)(3) operator:

(1) sprovodi procjenu rizika kako bi utvrdio broj članova kabinske posade koji moraju biti prisutni i spremni za djelovanje u svakom trenutku tokom krstarenja;

(2) utvrđuje mjere za ublažavanje posljedica manjeg broja prisutnih članova kabinske posade spremnih za djelovanje tokom krstarenja;

(3) u operativnom priručniku utvrđuje posebne procedure, uključujući za odmor starijeg člana kabinske posade tokom leta, kojima će se obezbijediti neprekidno odgovarajuće postupanje sa putnicima i efikasno upravljanje svim vanrednim ili hitnim situacijama;

(4) u specifikacijskom rasporedu trajanja leta sačinjenom na osnovu tačke ORO.FTL.125 utvrđuje uslove pod kojima se članovi kabinske posade mogu odmarati tokom leta.”;

(m) Dodatak I zamjenjuje se sljedećim:

Dodatak I

IZJAVA u skladu sa Uredbom Komisije (EU) br. 965/2012 o letačkim operacijama					
Operator Ime: Mjesto u kojem operator ima glavno sjedište ili, ako nema glavno sjedište, mjesto u kojem je osnovan ili ima prebivalište i mjesto iz kojeg se upravlja operacijama: Naziv i kontakt podaci odgovornog rukovodioca:					
Operacija vazduhoplovom					
Datum početka operacije ili datum od kojeg se promjena primjenjuje:					
Informacije o vazduhoplovu, operaciji i organizaciji za vođenje kontinuirane plovidbenosti (1) :					
MSN vazduhoplova	Tip vazduhoplova	Registracija vazduhoplova (2)	Glavna baza	Vrsta(e) operacija (3)	Organizacija odgovorna za vođenje kontinuirane plovidbenosti (4)
Ako je primjenljivo, detalji o stečenim odobrenjima (uz izjavu priložiti listu posebnih odobrenja, uključujući posebna odobrenja koja je izdala treća zemlja, ako je primjenljivo).					
Ako je primjenljivo, detalji o ovlašćenjima za specijalizovane operacije (priložiti ovlašćenja, ako je primjenljivo).					

Ako je primjenljivo, lista alternativnih načina usaglašavanja koja se poziva na AMC – ove koje zamjenjuju (priložiti AltMoC, ako je primjenljivo).

Izjave

☐ Operator ispunjava i nastaviće da ispunjava neophodne zahtjeve iz Aneksa V Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskog parlamenta i Savjeta, kao i zahtjeve iz Uredbe (EU) br. 965/2012.

☐ Dokumentacija sistema upravljanja, uključujući operativni priručnik, ispunjava zahtjeve iz Aneksa III (dio-ORO), Aneksa V (dio-SPA), Aneksa VI (dio-NCC) ili Aneksa VIII (dio-SPO) Uredbe (EU) br. 965/2012 i svi će se letovi izvoditi u skladu sa odredbama operativnog priručnika kako se zahtijeva u tački ORO.GEN.110(b) Aneksa III navedene uredbe.

☐ Svi vazduhoplovi kojima se leti imaju važeće uvjerenje o plovidbenosti u skladu sa Uredbom Komisije (EU) br. 748/2012 ili koji ispunjavaju posebne zahtjeve o plovidbenosti primjenljive na vazduhoplov registrovan u trećoj zemlji i podliježe ugovoru o zakupu.

☐ Svi članovi letačke posade imaju dozvolu u skladu sa Aneksom I Uredbe Komisije (EU) br. 1178/2011 kako se zahtijeva u tački ORO.FC.100(c) Aneksa III Uredbe (EU) br. 965/2012, a članovi kabinske posade, ako je primjenljivo, obučeni su u skladu sa poddijelom CC Aneksa III Uredbe (EU) br. 965/2012.

☐ (Ako je primjenljivo)

Operator je sproveo i dokazao usaglašenost sa priznatim standardom industrije.

Referenca standarda:

Tijelo za sertifikaciju:

Datum zadnje provjere usaglašenosti:

☐ Operator će obavijestiti nadležne vlasti o svim promjenama okolnosti koje utiču na njegovo ispunjavanje neophodnih zahtjeva utvrđenih u Aneksu V Uredbe (EU) 2018/1139 i zahtjeva iz Uredbe (EU) br. 965/2012 kako je prijavljeno nadležnim vlastima ovom izjavom i o svim promjenama informacija i lista alternativnih načina usaglašavanja koji su uključeni u ovu izjavu i koje su u prilogu, kako se zahtijeva tačkom ORO.GEN.120(a) Aneksa III Uredbe (EU) br. 965/2012.

☐ Operator potvrđuje da su informacije navedene u ovoj izjavi tačne.

Datum, ime i potpis odgovornog rukovodioca

(1) Ako nema dovoljno prostora za sve informacije u prostoru izjave, moraju se navesti u zasebnom prilogu. Prilog se datira i potpisuje.

(2) Ako je vazduhoplov registrovan i za imaoca AOC-a, navesti broj AOC-a imaoca.

(3) „Vrsta(e) operacija„ odnosi se na vrstu operacija koje se izvode predmetnim vazduhoplovom, npr. nekomercijalne operacije ili specijalizovane operacije kao što su fotografisanje iz vazduha, reklamni letovi u vazduhu, letovi za potrebe medija, televizijski i filmski letovi, padobranske operacije, sportsko padobranstvo, probni letovi nakon održavanja.

(4) Informacije o organizaciji koja je odgovorna za vođenje kontinuirane plovidbenosti uključuju ime organizacije, adresu i referencu odobrenja.”;

(4) Aneks IV (dio-CAT) mijenja se kako slijedi:

(a) tačka CAT.GEN.MPA.105 mijenja se kako slijedi:

(i) tačka (a) mijenja se kako slijedi:

— tačke (12) i (13) zamjenjuju se sljedećim:

“(12) dužan da obezbijedi da je pretpoletni pregled sproveden u skladu sa zahtjevima Aneksa I (Dio-M) Uredbe (EU) br. 1321/2014;

(13) dužan da se uvjeri da relevantna oprema za hitne situacije ostane lako dostupna za hitnu upotrebu.”;

— dodaje se sljedeća tačka (14):

“(14) po završetku leta bilježi podatke o upotrebi i svim poznatim ili sumnjivim kvarovima vazduhoplova u tehničku knjigu vazduhoplova ili dnevnik putovanja vazduhoplova kako bi se obezbijedila kontinuirana sigurnost leta.”;

(ii) dodaje se sljedeća tačka (e):

„(e) Zapovjednik što je prije moguće prijavljuje odgovarajućoj jedinici za operativne usluge u vazdušnom saobraćaju (ATS) sve uočene opasne vremenske uslove ili uslove letenja koji mogu da utiču na sigurnost drugih vazduhoplova.”;

(b) tačka CAT.GEN.MPA.150 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.GEN.MPA.150 Prinudno slijetanje na vodu – avioni

Operator može da koristi avion sa konfiguracijom putničkih sjedišta većom od 30 na letovima iznad vode na rastojanju od kopna pogodnog za prinudno slijetanje, većem od 120 minuta pri brzini krstarenja, ili 400 NM, što god je manje, samo ako je avion u skladu sa odredbama prinudnog slijetanja na vodu propisanim u primjenljivoj sertifikacijskoj specifikaciji ili specifikacijama.”;

(c) u tački CAT.GEN.MPA.180(a), podtačka (10) zamjenjuje se sljedećim:

„(10) tehnička knjiga vazduhoplova u skladu sa Aneksom I (dio-M) Uredbe (EU) br. 1321/2014;”;

(d) tačka CAT.GEN.MPA.210 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.GEN.MPA.210 Lociranje vazduhoplova u nevolji – avioni

Sljedeći avioni moraju da budu opremljeni robustnim i automatskim sredstvima kako bi se, nakon nesreće u kojoj je avion ozbiljno oštećen, tačno odredila lokacija tačke kraja leta:

(1) svi avioni čija je MCTOM veća od 27000 kg, koji imaju MOPSC veći od 19, i kojima je prvo individualno CofA izdato na dan ili poslije 1. januara 2023. godine; i

(2) svi avioni čija je MCTOM veća od 45500 kg i kojima je prvo individualno CofA izdato na dan ili poslije 1. januara 2023. godine.”;

(e) u tački CAT.OP.MPA.170 (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) data uputstva koja sadrže sigurnosne informacije na kojoj su instrukcije koje slikovito prikazuju upotrebu sigurnosne i opreme za slučaj opasnosti i izlaza koji se koriste za slučaj opasnosti.”;

(f) tačka CAT.OP.MPA.320 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.OP.MPA.320 Kategorije aviona

(a) Kategorije aviona se zasnivaju na indiciranoj brzini na pragu (V_{AT}), što je jednako brzini gubitka uzgona (V_{SO}), pomnoženoj sa 1,3 ili jedan-g brzini gubitka uzgona (V_{S1g}) pomnoženom sa 1,23 u konfiguraciji za slijetanje pri maksimalnoj certificovanoj masi na slijetanju. Ako su obje V_{SO} i V_{S1g} poznate, koristiće se veća dobijena V_{AT} .

(b) Koristiće se kategorije aviona date u dolje navedenoj tabeli.

Tabela 1: Kategorije aviona prema vrijednostima V_{AT}

Kategorija aviona	V_{AT}
A	manja od 91 kt
B	od 91 do 120 kt
C	od 121 do 140 kt
D	od 141 do 165 kt
E	od 166 do 210 kt

(c) Konfiguracija za slijetanje koja se uzima u obzir mora da bude određena u operativnom priručniku.

(d) Operator može koristiti manju masu pri slijetanju za utvrđivanje V_{AT} ako je to odobreno od strane nadležnih vlasti. Takva manja masa pri slijetanju mora da bude stalna vrijednost, nezavisna od promjenljivih uslova svakodnevnih operacija.”;

(g) u tački CAT.IDE.A.100 (b) zamjenjuje se sljedećim:

(b) Instrumenti i oprema koji nisu zahtijevani ovim Aneksom (dio-CAT) kao i sva druga oprema koja se ne zahtijeva ovom uredbom, ali se nalazi u vazduhoplovu, moraju da budu usaglašeni sa sljedećim:

(1) informacije koje se dobijaju pomoću ovih instrumenata, opreme ili pribora ne smiju da se koriste od strane letačke posade zbog postizanja usaglašenosti sa Aneksom II Uredbe (EU) 2018/1139 ili sa tač. CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 i CAT.IDE.A.345 ovog aneksa; i

(2) instrumenti i oprema ne smiju da utiču na plovidbenost aviona, čak ni u slučaju kvarova ili neispravnosti.”;

(h) u tački CAT.IDE.A.105, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) je operator odobren od strane nadležnih vlasti da upravlja avionom u okviru ograničenja glavne liste ispravnosti opreme i sistema („MMEL“) u skladu sa tačkom ORO.MLR.105(j) Aneksa III.”;

(i) tačka CAT.IDE.A.125 mijenja se kako slijedi:

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

„(iii) barometarske visine;”;

(ii) u tački (b), podtačka (1) zamjenjuje se sljedećim:

„(1) barometarske visine;”;

(j) tačka CAT.IDE.A.130 mijenja se kako slijedi:

(i) tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Dva sredstva za mjerenje i prikazivanje barometarske visine.”;

(ii) u tački (h), podtačka (1) zamjenjuje se sljedećim:

„(1) barometarske visine;”;

(k) tačka CAT.IDE.A.205 mijenja se kako slijedi:

(i) u tački (a), podtačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

„(3) pojasem za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza na svakom putničkom sjedištu i pojasevima za zadržavanje na svakom ležaju u slučaju aviona sa MCTOM do 5700 kg ili manje i MOPSC od devet ili manje, kojima je individualno CofA izdato dana 8. aprila 2015. godine ili kasnije;”;

(ii) u tački (b), tačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

„(3) na sjedištima članova letачke posade i na bilo kom sjedištu do sjedišta pilota, jedno od sljedećeg:

(i) dvije ramene trake i jedan pojas za sjedište koji se može koristiti nezavisno;

(ii) dijagonalnu ramenu traku i pojas za sjedište koji se može koristiti nezavisno za sljedeće avione:

(A) avione kojima je MCTOM 5700 kg ili manje i kojima je MOPSC devet ili manje koji su usaglašeni sa dinamičkim uslovima slijetanja u slučaju nužde definisanim u primjenljivoj certifikacionoj specifikaciji;

(B) avione kojima je MCTOM 5700 kg ili manje i kojima je MOPSC devet ili manje koji nisu usaglašeni sa dinamičkim uslovima slijetanja u slučaju nužde definisanim u primjenljivoj certifikacionoj specifikaciji i kojima je individualno CofA prvi put izdato prije 28. oktobra 2014. godine;

(C) avione sertifikovane u skladu sa CS-VLA ili ekvivalentnim ili CS-LSA ili ekvivalentnim.”;

(l) u tački CAT.IDE.A.245, tačka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Avioni moraju da budu opremljeni dodatnim prenosnim PBE-om ugrađenim pored ručnog protivpožarnog aparata navedenog u CAT.IDE.A.250 (b) i (c), ili u blizini ulaza u odjeljak za tovar, u slučaju da je ručni protivpožarni aparat ugrađen u odjeljku za tovar.”;

(m) u tački CAT.IDE.A.275 tačke (c) i (d) zamjenjuju se sljedećim:

„(c) Za avione sa MOPSC od 19 ili manje i sertifikatom za tip na osnovu sertifikacijske specifikacije Agencije, sistem osvjetljenja u hitnoj situaciji iz tačke (a) obuhvata opremu iz tačke (b) (1), (2) i (3).

(d) Za avione sa MOPSC od 19 ili manje koji nisu sertifikovani na osnovu sertifikacijske specifikacije Agencije, sistem osvjetljenja u hitnoj situaciji iz tačke (a) obuhvata opremu iz tačke (b)(1).';

(n) u tački CAT.IDE.A.285, tačka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) Hidroavioni kojima se leti iznad vode moraju da budu opremljeni sljedećim:

(1) sidrom i drugom opremom neophodnom da se olakša privez, sidrenje ili manevrisanje hidroaviona na vodi, odgovarajućim za njegovu veličinu, masu i karakteristike upravljanja i

(2) opremom za davanje zvučnih signala propisanih u međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, kada je primjenljivo.”;

(o) u tački CAT.IDE.A.345, tačka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) Bez obzira na tačku (b), avioni kojima se leti na kraćim destinacijama na visokim nivoima leta u sjeverno-atlantskom vazdušnom prostoru (NAT HLA), i ne prelaze Sjeverni Atlantik, moraju da budu opremljeni sa najmanje jednim komunikacionim sistemom velikog dosega, u slučaju da su alternativne komunikacione procedure objavljene za predmetni vazdušni prostor.”;

(p) tačka CAT.IDE.H.100 mijenja se kako slijedi:

(i) tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju u ovom Odjeljku moraju da budu odobreni u skladu sa primjenljivim zahtjevima plovidbenosti, osim u slučaju sljedećih stavki:

(1) nezavisna prenosiva svijetla;

(2) precizni tajmer;

(3) držač za karte;

(4) komplet za prvu pomoć;

(5) megafoni;

(6) oprema za preživljavanje i signalizaciju;

(7) morska sidra i oprema za pristajanje;

(8) sigurnosni sistemi za vezivanje djece.';

(ii) tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Instrumenti i oprema koji nisu zahtijevani ovim aneksom (dio-CAT), kao i sva druga oprema koja se ne zahtijeva ovom uredbom, ali se nalazi u vazduhoplovu, moraju da budu usaglašeni sa sljedećim:

(1) informacije koje se dobijaju pomoću ovih instrumenata, opreme ili pribora ne smiju da se koriste od strane članova letačke posade zbog postizanja usaglašenosti sa Aneksom II Uredbe (EU) br. 2018/1139 ili CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 i CAT.IDE.H.345 ovog aneksa; i

(2) instrumenti i oprema ne smiju da utiču na plovidbenost helikoptera, čak ni u slučaju kvarova ili neispravnosti.”;

(q) u tački CAT.IDE.H.105, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) operator ima odobrenje nadležnih vlasti za upravljanje helikopterom u okviru ograničenja MMEL-a u skladu sa tačkom ORO.MLR.105 (j) Aneksa III.”;

(r) tačka CAT.IDE.H.125 mijenja se kako slijedi:

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

„(iii) barometarske visine;”;

(ii) u tački (b), tačka (1) zamjenjuje se sljedećim:

„(1) barometarske visine;”;

(s) tačka CAT.IDE.H.130 mijenja se kako slijedi:

(i) tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Dva sredstva za mjerenje i prikazivanje barometarske visine. Za operacije sa jednim pilotom po VFR-u noću, jedan visinomjer po pritisku se može zamijeniti radio visinomjerom.”;

(ii) u tački (h), podtačka (1) zamjenjuje se sljedećim:

„(1) barometarske visine;”;

(t) u tački CAT.IDE.H.315, tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) sidrom i drugom opremom neophodnom da se olakša pristajanje, sidrenje ili manevrisanje helikoptera na vodi, primjereno njegovoj veličini, masi i karakteristikama upravljanja; i”;

(u) tačka CAT.IDE.H.320 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.IDE.H.320 Svi helikopteri na letovima iznad vode – prinudno slijetanje na vodu

(a) Helikopteri moraju da budu konstruisani za slijetanje na vodu ili sertifikovani za prinudno slijetanje na vodu u skladu sa relevantnom sertifikacijskom specifikacijom kada se vrše operacije u performansama klase 1 ili 2 na letu iznad vode u neprijateljskom okruženju na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja.

(b) Helikopteri moraju da budu konstruisani za slijetanje na vodu ili sertifikovani za prinudno slijetanje na vodu u skladu sa relevantnom sertifikacijskom specifikacijom ili snabdjeveni opremom za plutanje u slučaju opasnosti kada leti u:

(1) performansama klase 1 ili 2 na letu iznad vode u prijateljskom okruženju na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja;

(2) performansama klase 2, prilikom slijetanja ili polijetanja iznad vode, osim u slučaju hitne medicinske službe helikoptera (HEMS), kada se radi minimiziranja izlaganja, slijetanje ili polijetanje na HEMS operativnom mjestu, smještenom u gusto naseljenom području, sprovodi nad vodom;

(3) performansama klase 3 na letu iznad vode van udaljenosti sigurnog prinudnog slijetanja od kopna.”;

(5) Aneks V (dio-SPA) mijenja se kako slijedi:

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

„SPA.GEN.100 Nadležne vlasti

(a) Nadležne vlasti su vlasti za izdavanje posebnog odobrenja:

(1) za komercijalnog operatora vlasti države članice u kojoj je glavno sjedište poslovanja operatora;

(2) za nekomercijalnog operatora vlasti države u kojoj operator ima glavno sjedište, u kojoj je osnovan ili ima prebivalište.

(b) Bez obzira na (a)(2) za nekomercijalnog operatora koji koristi vazduhoplov registrovan u trećoj državi, zahtjevi primjenjivi u skladu sa ovim Aneksom za odobravanje sljedećih operacija ne mogu da se primjenjuju ukoliko je ovo odobrenje izdato od strane treće države koja je država registra:

(1) operacije u kojima se koristi navigacija na bazi performansi (PBN);

(2) operacije u skladu sa specifikacijom minimuma navigacijskih performansi (MNPS);

(3) operacije u vazдушnom prostoru sa smanjenom normom minimalnog vertikalnog razdvajanja (RVSM).;

(4) operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO).”;

(b) u tački SPA.DG.110, tačka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) da obezbijedi da kopija informacija za zapovjednika/vođu vazduhoplova bude zadržana na zemlji i da ovaj primjerak, ili informacije sadržane u njemu, budu odmah dostupni vazduhoplovnom dispečeru, ili određenom zemaljskom osoblju koje je odgovorno za svoj dio letачkih operacija, sve do završetka leta na koji se informacije odnose.”;

(c) u tački SPA.NVIS.110, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) *Radio visinomjer*. Helikopter mora da bude opremljen radio visinomjerom sposobnim da emituje zvučno upozorenje ispod unaprijed određene visine, kao i zvučno i vizuelno upozorenje na visini podesivoj od strane pilota, odmah uočljivo tokom svih faza NVIS leta.”;

(d) tačka SPA.HHO.110 zamjenjuje se sljedećim:

„SPA.HHO.110 Zahtjevi opreme za HHO

(a) Instalacija sve helikopterske opreme vitla osim jednostavnih PCDS-eva, uključujući bilo koju radio opremu u skladu sa tačkom SPA.HHO.115, i sve naknadne modifikacije, moraju imati odobrenje plovidbenosti koje odgovara namjeravanoj funkciji. Pomoćna oprema mora da bude konstruisana i testirana po odgovarajućim standardima kao što zahtijevaju nadležne vlasti.

(b) Instrukcije održavanja za HHO opremu i sisteme moraju da budu ustanovljene od strane operatora u vezi sa proizvođačem i uključene u operatorov program održavanja helikoptera kao što se zahtijeva shodno Uredbi (EU) br.1321/2014.”;

(6) Aneks VI (dio-NCC) mijenja se kako slijedi:

(a) tačka NCC.GEN.100 zamjenjuje se sljedećim:

„NCC.GEN.100 Nadležne vlasti

Nadležne vlasti su vlasti koje je odredila država članica u kojoj operator ima glavno sjedište poslovanja, u kojoj je osnovan ili ima prebivalište.”;

(b) dodaje se sljedeća tačka NCC.GEN.101:

„NCC.GEN.101 Dodatni zahtjevi za organizacije za letačku obuku

Ovlašćene organizacije za obuku koje se moraju pridržavati ovog aneksa moraju se pridržavati i tačke ORO.GEN.310 Aneksa III, ako je primjenljivo.”;

(c) u tački NCC.IDE.A.100, tačka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) Instrumenti i oprema ili pribor koji nisu zahtijevani u ovom aneksu, kao i sva druga oprema koja se ne zahtijeva ovom uredbom, ali se nalaze u vazduhoplovu, moraju da budu u skladu sa sljedećim informacijama:

(1) informacije koji se dobijaju pomoću ovih instrumenata, opreme ili pribora ne smiju da budu korišćeni od strane članova letačke posade radi usaglašenosti sa Aneksom II Uredbe (EU) br. 2018/1139 ili NCC.IDE.A.245 i NCC.IDE.A.250 ovog aneksa;

(2) instrumenti i oprema ne smiju da utiču na plovidbenost aviona, čak ni u slučaju kvara ili neispravnosti.”;

(d) u tački NCC.IDE.A.105, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) je operatoru odobreno, od strane nadležnih vlasti, da upravlja avionom u okviru ograničenja glavne liste minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova („MMEL“) u skladu sa tačkom ORO.MLR.105 (j) Aneksa III; ili”;

(e) tačka NCC.IDE.A.120 mijenja se kako slijedi:

(i) u tački (a), podtačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

„(3) barometarske visine;”;

(ii) u tački (c), podtačka (1) zamjenjuje se sljedećim:

„(1) barometarske visine;”;

(f) tačka NCC.IDE.A.125 mijenja se kako slijedi:

(i) u tački (a), podtačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

„(3) barometarske visine;”;

(ii) u tački (c), podtačka (1) zamjenjuje se sljedećim:

„(1) barometarske visine;”;

(iii) tačka (h) zamjenjuje se sljedećim:

„(h) snabdijevanjem električnom energijom u slučaju nužde, nezavisno od glavnog sistema proizvodnje električne energije, za potrebe funkcionisanja i osvjetljavanja sistema za prikaz položaja na period od najmanje 30 minuta. Snabdijevanje električnom energijom u slučaju nužde mora automatski da se uključi nakon potpunog kvara glavnog sistema proizvodnje električne energije i na instrumentu ili na ploči sa instrumentima mora jasno da se prikaže da se sistem za prikaz položaja napaja iz sistema za snabdijevanje električnom energijom u slučaju nužde.”;

(g) u tački NCC.IDE.A.180, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Pojas za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza mora da ima:

(1) otvaranje u jednoj tački;

(2) na sjedištima za najmanji zahtijevani broj članova kabinske posade, dvije ramene trake i pojas za sjedište može da se koristi nezavisno; ili

(3) na sjedištima članova letačke posade i na bilo kom sjedištu pored sjedišta pilota, jedno od sljedećeg:

(i) dvije ramene trake i jedan pojas za sjedište koji može da se koristi nezavisno; ili

(ii) dijagonalnu ramenu traku i pojas za sjedište koji može da se koristi nezavisno za sljedeće avione:

(A) avione čija je MCTOM 5700 kg ili manje i MOPSC od devet ili manje koji su u saglasnosti sa dinamičkim uslovima slijetanja u slučaju nužde definisanim u primjenljivoj sertifikacionoj specifikaciji;

(B) avione čija je MCTOM 5700 kg ili manje i MOPSC devet ili manje koji nisu u saglasnosti sa dinamičkim uslovima slijetanja u slučaju nužde definisanim u primjenljivoj sertifikacionoj specifikaciji i kojima se individualno CofA izdato prije 25. avgusta 2016. godine.”;

(h) u tački NCC.IDE.A.250 dodaje se sljedeća tačka (e):

„(e) Avioni moraju da imaju nadzornu opremu u skladu sa primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora.”;

(i) u tački NCC.IDE.H.100, tačka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) Instrumenti i oprema ili pribor koji nisu zahtijevani u ovom aneksu, kao i druga oprema koja nije zahtijevana ovom uredbom, ali se nalazi u vazduhoplovu, moraju da ispunjavaju sljedeće zahtjeve:

(1) podaci koje pružaju ovi instrumenati, oprema ili pribor ne smiju da se koriste od strane članova letačke posade radi usaglašenosti sa Aneksom II Uredbe (EU) 2018/1139 ili tačkama NCC.IDE.H.245 i NCC.IDE.H.250 ovog aneksa; i

(2) instrumenti i oprema ne smiju da utiču na plovidbenost helikoptera, čak ni i u slučaju otkaza ili kvara.”;

(j) u tački NCC.IDE.H.105, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) je operatoru odobreno od strane nadležnih vlasti da upravlja helikopterom u okviru ograničenja glavne liste minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova („MMEL“) u skladu sa tačkom ORO.MLR.105 (j) Aneksa III; ili”;

(k) tačka NCC.IDE.H.120 mijenja se kako slijedi:

(i) u tački (a), podtačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

„(3) barometarske visine;”;

(ii) u tački (c), podtačka (1) zamjenjuje se sljedećim:

„(1) barometarske visine;”;

(l) tačka NCC.IDE.H.125 mijenja se kako slijedi:

(i) u tački (a), podtačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

„(3) barometarske visine;”;

(ii) u tački (c), podtačka (1) zamjenjuje se sljedećim:

„(1) barometarske visine;”;

(m) tačka NCC.IDE.H.235 zamjenjuje se sljedećim:

„NCC.IDE.H.235 Svi helikopteri na letovima iznad vode – prinudno slijetanje na vodu

Helikopteri moraju da budu konstruisani za slijetanje na vodu ili sertifikovani za prinudno slijetanje na vodu u skladu sa relevantnim sertifikacijskim specifikacijama ili snabdjeveni opremom za plutanje u slučaju nužde prilikom izvođenja operacija iznad vode u neprijateljskom okruženju na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja.”;

(n) u tački NCC.IDE.H.250 dodaje se sljedeća tačka (e):

„(e) Helikopteri moraju da imaju nadzornu opremu u skladu sa primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora.”;

(7) Aneks VII (dio-NCO) mijenja se kako slijedi:

(a) u tački NCO.GEN.100, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Ako je vazduhoplov registrovan u trećoj zemlji, nadležne vlasti su vlasti koje imenuje država članica u kojoj operator ima glavno sjedište, u kojoj je osnovan ili ima prebivalište.”;

(b) dodaje se sljedeća tačka NCO.GEN.104:

„NCO.GEN.104 Upotreba vazduhoplova uključenog u AOC od NCO operatora

(a) Operator nekomercijalnih operacija može da upotrebljava vazduhoplove koji nisu složeni vazduhoplovi na motorni pogon navedene u AOC-u operatora u svrhu izvođenja nekomercijalnih operacija u skladu sa ovim aneksom.

(b) Operator nekomercijalnih operacija koji upotrebljava vazduhoplov u skladu sa tačkom (a) utvrđuje proceduru:

(1) u kojoj mora jasno da opiše kako se operativna kontrola vazduhoplova prenosi između imaoca AOC-a i operatora nekomercijalnih operacija kako je navedeno u tački ORO.GEN.310 Aneksa III;

(2) u kojoj moraju da opišu proceduru primopredaje prilikom vraćanja vazduhoplova imaocu AOC-a.

Ta procedura čini dio ugovora između imaoca AOC-a i NCO operatora.

NCO operator mora da obezbijedi da je relevantno osoblje upoznato sa procedurom.

(c) Kontinuiranu plovidbenost vazduhoplova koji se upotrebljava u skladu sa tačkom (a) vodi organizacija odgovorna za kontinuiranu plovidbenost vazduhoplova koji je uključen u AOC, u skladu sa Uredbom (EU) br. 1321/2014.

(d) Operator nekomercijalnih operacija koji upotrebljava vazduhoplov u skladu sa tačkom (a) obezbjeđuje sljedeće:

(1) da se svaki let koji se izvodi pod njegovom operativnom kontrolom zabilježi u sistemu tehničke knjige vazduhoplova;

(2) da se ne uvode promjene u vazduhoplovnim sistemima ili konfiguraciji;

(3) da se svaka greška ili tehnički kvar koji nastanu dok je vazduhoplov pod njegovom operativnom kontrolom prijavi organizaciji iz tačke (c) neposredno nakon leta;

(4) da imalac AOC-a primi kopiju svakog izvještaja o događaju povezanog sa letovima koji se izvode tim vazduhoplovom, a koje je sačinjeno u skladu sa Uredbom (EU) br. 376/2014 i sa Uredbom (EU) 2015/1018.”;

(d) u tački NCO.IDE.A.100, tačke (b) i (c) zamjenjuju se sljedećim:

„(b) Sljedeće stavke, kada se zahtijevaju ovim Odjeljkom, ne zahtijevaju posebno odobrenje:

(1) rezervni osigurači;

(2) nezavisna prenosiva svjetla;

(3) precizni tajmer;

(4) komplet za prvu pomoć;

(5) oprema za preživljavanje i signalizaciju;

(6) morsko sidro i oprema za pristajanje;

(7) sigurnosni sistemi za vezivanje djece;

(8) jednostavni PCDS-ovi kojima se specijalista za određene zadatke služi kao uređajima za sigurnosno vezivanje.

(c) Instrumenti i oprema koji nisu zahtijevani Aneksom VII (dio-NCO) kao i sva druga oprema koja nije zahtijevana ovom uredbom, ali se nalazi u vazduhoplovu, moraju da budu u skladu sa sljedećim:

(1) informacije koje se dobijaju pomoću ovih instrumenata ili opreme ne smiju da budu korišćene od strane članova letačke posade radi usaglašenosti sa Aneksom II Uredbe (EU) br. 2018/1139 ili tačkama NCO.IDE.A.190 i NCO.IDE.A.195 Aneksa VII;

(2) instrumenti i oprema ne smiju da utiču na plovidbenost aviona, čak ni u slučaju kvara ili neispravnosti.”;

(e) u tački NCO.IDE.A.120(a), podtačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

„(3) barometarske visine;”;

(f) u tački NCO.IDE.A.125(a), podtačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

„(3) barometarske visine;”;

(g) u tački NCO.IDE.A.140(a), podtačka (2) zamjenjuje se sljedećim:

„(2) sigurnosnim pojasem na svakom sjedištu i pojasevima za zadržavanje na svakom ležaju;”;

(h) u tački NCO.IDE.A.195 dodaje se sljedeća tačka (e):

„(e) Avioni moraju da imaju nadzornu opremu u skladu sa primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora.”;

(i) u tački NCO.IDE.H.100, tačke (b) i (c) zamjenjuju se sljedećim:

„(b) Sljedeće stavke, ako se zahtijevaju u ovom Odjeljku, nije potrebno da se odobre kao oprema:

(1) nezavisna prenosiva svijetla;

(2) precizni tajmer;

(3) komplet za prvu pomoć;

(4) oprema za preživljavanje i signalizaciju;

(5) morsko sidro i opremu za pristajanje;

(6) sigurnosni sistem za vezivanje djece;

(7) jednostavni PCDS-ovi kojima se specijalista za određene zadatke služi kao uređajima za sigurnosno vezivanje.

(c) Instrumenti i oprema ili pribor koji nisu zahtijevani ovim aneksom VII (dio-NCO), kao i sva druga oprema koja nije zahtijevana ovom uredbom, ali se nalazi u vazduhoplovu, moraju da ispunjavaju sljedeće zahtjeve:

(1) informacije koje pružaju ovi instrumenti ili oprema ne smiju da se koriste od strane članova letačke posade radi usaglašenosti sa Aneksom II Uredbe (EU) br. 2018/1139 ili tačkama NCO.IDE.H.190 i NCO.IDE.H.195 Aneksa VII;

(2) instrumenti i oprema ili pribor ne smiju da utiču na plovidbenost helikoptera, čak ni i u slučaju otkaza ili kvara.”;

(j) u tački NCO.IDE.H.120(a), podtačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

„(3) barometarske visine;”;

(k) u tački NCO.IDE.H.125(a), podtačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

„(3) barometarske visine;“;

(l) u tački NCO.IDE.H.140(a), podtačke (1) i (2) zamjenjuju se sljedećim:

„(1) sjedištem ili ležajem za sve osobe u helikopteru starosne dobi 24 mjeseca ili više, ili stanicom za svakog člana posade ili specijaliste za određene zadatke u vazduhoplovu;

(2) sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedištu i pojasevima za zadržavanje na svakom ležaju, i napravama za sigurnosno zadržavanje na svakom mjestu;“;

(m) tačka NCO.IDE.H.185 zamjenjuje se sljedećim:

„NCO.IDE.H.185 Svi helikopteri na letovima iznad vode – prinudno slijetanje na vodu

Helikopteri koji izvode operacije na moru u neprijateljskom području na 50 NM udaljenosti od kopna moraju da budu:

(a) konstruisani za slijetanje na vodu u skladu sa relevantnim sertifikacijskim specifikacijama;

(b) sertifikovani za prinudno slijetanje na vodu u skladu sa relevantnim sertifikacijskim specifikacijama;

(c) snabdjeveni opremom za plutanje u slučaju opasnosti.“;

(n) u tački NCO.IDE.H.195 dodaje se sljedeća tačka (e):

„(e) Helikopteri moraju biti opremljeni nadzornom opremom u skladu sa primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora.“;

(o) u tački NCO.SPEC.HEC.105, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Za ugrađivanje sve opreme za operacije vitlom i kukom, osim PCDS-eva, kao i za sve naknadne izmjene mora da se izda odobrenje s aspekta plovidbenosti za predviđenu funkciju.“;

(p) tačka NCO.SPEC.PAR.120 zamjenjuje se sljedećim:

„NCO.SPEC.PAR.120 Prevoz i otpuštanje opasnih materija

Nezavisno od tačke NCO.SPEC.160, padobranski mogu, uz nošenje dimnih uređaja, izaći iz vazduhoplova radi padobranske predstave nad gusto naseljenim područjima gradova i naselja ili iznad grupe ljudi na otvorenom ako su ti uređaji proizvedeni za tu svrhu.“;

(q) u poddijelu E dodaje se sljedeći odjeljak 6:

„ODJELJAK 6

Probni letovi nakon održavanja (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Nivoi probnih letova nakon održavanja

Prije izvođenja probnog leta nakon održavanja operator određuje primjenljivi nivo takvog leta kako slijedi:

(a) probni let nakon održavanja „nivoa A“ za let u kojem se očekuje primjena procedura za vanredne ili hitne situacije, kako je definisano u letačkom priručniku vazduhoplova, ili u slučaju kad letom treba da se provjeri funkcionisanje rezervnog sistema ili drugih sigurnosnih naprava;

(b) probni let nakon održavanja „nivoa B“ za svaki probni let nakon održavanja koji nije probni let nakon održavanja „nivoa A“.

NCO.SPEC.MCF.105 Operativna ograničenja

(a) Odstupajući od tačke NCO.GEN.105 (a)(4) ovog aneksa, probni let nakon održavanja može da se izvodi vazduhoplovom koji je otpušten u upotrebu sa nepotpuno sprovedenim održavanjem u skladu sa tačkom M.A.801(g) ili tačkom 145.A.50(e) Aneksa I Uredbe Komisije (EU) br. 1321/2014.

(b) Odstupajući od tačke NCO.IDE.A.105 ili NCO.IDE.H.105, vođa vazduhoplova može da izvede let nefunkcionalnim ili nedostajućim djelovima opreme ili funkcijama koji su potrebni za let ako su ti nefunkcionalni ili nedostajući djelovi opreme ili funkcije utvrđeni u kontrolnoj listi iz tačke NCO.SPEC.MCF.110.

NCO.SPEC.MCF.110 Ček lista i sigurnosna uputstva

(a) Ček lista iz tačke NCO.SPEC.105 ažurira se prema potrebi prije svakog probnog leta nakon održavanja i u njoj se uzimaju u obzir operativne procedure planirane za određeni probni let nakon održavanja.

(b) Nezavisno od tačke NCO.SPEC.125(b), specijalista za određeni zadatak mora da dobije sigurnosna uputstva prije svakog probnog leta nakon održavanja.

NCO.SPEC.MCF.120 Zahtjevi za letačku posadu

Pri odabiru člana letačke posade za izvođenje probnog leta nakon održavanja operator mora uzeti u obzir složenost vazduhoplova i nivo probnog leta nakon održavanja, kako je definisano u tački NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Sastav posade i osobe u vazduhoplovu

(a) Vođa vazduhoplova utvrđuje potrebu za dodatnim članovima posade i/ili specijalistima za određene zadatke prije svakog planiranog probnog leta nakon održavanja, uzimajući u obzir očekivano radno opterećenje člana letačke posade ili specijaliste za određeni zadatak i procjenu rizika.

(b) Vođa vazduhoplova ne dozvoljava da osobe koje nisu osobe iz tačke (a) budu u vazduhoplovu tokom probnog leta nakon održavanja „nivoa A“.

NCO.SPEC.MCF.130 Simulirane neuobičajene ili hitne procedure tokom leta

Odstupajući od tačke NCO.SPEC.145, vođa vazduhoplova može da simulira situacije u kojima moraju da se primijene vanredne ili hitne procedure dok je specijalista za određene zadatke u vazduhoplovu, ako se simulacijom mora ispuniti svrha leta i ako je utvrđena u ček listi iz tačke NCO.SPEC.MCF.110 ili u operativnim procedurama.

NCO.SPEC.MCF.140 Sistemi i oprema

Ako je svrha probnog leta nakon održavanja provjera pravilnog funkcionisanja sistema ili opreme, taj sistem ili oprema smatraju se potencijalno nepouzdanim i stoga se prije leta moraju dogovoriti odgovarajuće mjere ublažavanja kako bi se rizici za sigurnost leta sveli na najmanju mjeru.”;

(8) Aneks VIII (dio-SPO) mijenja se kako slijedi:

(a) u tački SPO.GEN.005, tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Ovaj aneks primjenjuje se na sve specijalizovane operacije kada se vazduhoplovi koriste za specijalizovane aktivnosti poput poljoprivrede, građevine, fotografije, nadzora, osmatranja i patroliranja, vazdušnog reklamiranja ili probnih letova nakon održavanja.”;

(b) tačka SPO.GEN.100 zamjenjuje se sljedećim:

„SPO.GEN.100 Nadležne vlasti

Nadležne vlasti su vlasti koje imenuje država članica u kojoj operator ima glavno sjedište, u kojoj je osnovan ili ima prebivalište.”;

(c) u tački SPO.POL.110, tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Operator utvrđuje sistem mase i ravnoteže kako bi za svaki let ili seriju letova odredio sljedeće::

- (1) suvu operativnu masu vazduhoplova;
- (2) masu putnog tereta;
- (3) masu goriva koje se nosi;
- (4) teret vazduhoplova i raspodjelu tereta;
- (5) masu na polijetanju, masu na slijetanju i masu vazduhoplova bez goriva; i
- (6) primjenljive pozicije CG na vazduhoplovu.”;

(d) u tački SPO.IDE.A.100, tačke (b) i (c) zamjenjuju se sljedećim:

(b) „Sljedeće stavke, kada se zahtijevaju u skladu sa ovim Odjeljkom, nije potrebno da se odobre kao oprema:

- (1) rezervni osigurači;
- (2) nezavisna prenosiva svjetla;
- (3) precizni tajmer;
- (4) držač karata;
- (5) kompleti za prvu pomoć;
- (6) oprema za preživljavanje i signalizaciju;
- (7) morsko sidro i oprema za pristajanje;
- (8) jednostavni PCDS-ovi kojima se služi specijalista za određene zadatke kao uređajima za sigurnosno vezivanje.

(c) Instrumenti, oprema ili pribor koji nisu zahtijevani ovim aneksom (dio-SPO) kao i sva druga oprema koja nije zahtijevana ovom uredbom, ali se nalazi u vazduhoplovu, moraju da budu usaglašeni sa sljedećim:

(1) informacije koje se dobijaju pomoću ovih instrumenata, opreme ili pribora ne smiju da se koriste od strane članova letачke posade zbog postizanja usaglašenosti sa Aneksom II Uredbe (EZ) br. 2018/1139 ili tačkama SPO.IDE.A.215 i SPO.IDE.A.220 ovog aneksa;

(2) instrumenti, oprema ili pribor ne smiju da utiču na plovidbenost aviona, čak ni u slučaju kvara ili neispravnosti.”;

(e) tačka SPO.IDE.A.105 zamjenjuje se sljedećim:

„SPO.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let ne smije da započne ako bilo koji od instrumenata aviona, stavki opreme ili funkcija potrebnih za predviđeni let budu neispravni ili nedostaju, osim ako je ispunjen neki od sljedećih uslova:

- (a) avionom se izvode operacije u skladu sa listom minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL);
- (b) za složene avione na motorni pogon i za sve avione koji se koriste u komercijalnim operacijama, je operatoru odobreno, od strane nadležnih vlasti, da upravlja avionom u okviru ograničenja glavne liste minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MMEL) u skladu sa tačkom ORO.MLR.105(j) Aneksa III;
- (c) avionu je izdata dozvola za let u skladu sa primjenljivim zahtjevima plovidbenosti.”;

(f) tačka SPO.IDE.A.120 mijenja se kako slijedi:

(i) u tački (a), podtačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

„(3) barometarske visine;”;

(ii) u tački (e), podtačka (1) zamjenjuje se sljedećim:

„(1) barometarske visine;”;

(g) tačka SPO.IDE.A.125 mijenja se kako slijedi:

(i) u tački (a) podtačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

„(3) barometarske visine;”;

(ii) u tački (c), podtačka (1) zamjenjuje se sljedećim:

„(1) barometarske visine;”;

(iii) u tački (e), podtačka (4) zamjenjuje se sljedećim:

„(4) snabdijevanjem električnom energijom u slučaju nužde, koje je nezavisno od glavnog sistema proizvodnje električne energije, za potrebe funkcionisanja i osvjetljavanja sistema za prikaz položaja na period od najmanje 30 minuta. Snabdijevanje električnom energijom u slučaju nužde mora automatski da se uključi nakon potpunog kvara glavnog sistema proizvodnje električne energije i na instrument ili na ploči sa instrumentima mora jasno da se prikaže da se sistem za prikaz položaja napaja iz sistema za snabdijevanje električnom energijom u slučaju nužde.”;

(h) u tački SPO.IDE.A.160, tačka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) Pojas za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza koji se zahtijeva u skladu sa tačkom (d) mora da ima:

(1) otvaranje u jednoj tački;

(2) na sjedištima članova letачke posade i na bilo kom sjedištu pored sjedišta pilota jedno od sljedećeg:

(i) dvije ramene trake i jedan pojas za sjedište koji se može koristiti nezavisno; ili

(ii) dijagonalnu ramenu traku i pojas za sjedište koji može da se koristi nezavisno za sljedeće avione:

(A) avione čija je MCTOM 5700 kg ili manje i MOPSC devet ili manje koji su u saglasnosti sa dinamičkim uslovima slijetanja u slučaju nužde definisanim u primjenljivoj sertifikacionoj specifikaciji;

(B) avione čija je MCTOM 5700 kg ili manje i MOPSC devet ili manje koji nisu u saglasnosti sa dinamičkim uslovima slijetanja u slučaju nužde definisanim u primjenljivoj sertifikacionoj specifikaciji i kojima je individualno CofA izdato prije 25. avgusta 2016. godine.”

(i) u tački SPO.IDE.A.220 dodaje se sljedeća tačka (e):

„(e) Avioni moraju da budu opremljeni nadzornom opremom u skladu sa primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora.”;

(j) tačka SPO.IDE.H.100 mijenja se kako slijedi:

(i) tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Sljedeće stavke, kada se zahtijevaju u skladu sa ovim Odjeljkom, ne zahtijevaju posebno odobrenje:

- (1) nezavisno prenosivo svjetlo,
- (2) precizni tajmer,
- (3) komplet za prvu pomoć,
- (4) oprema za preživljavanje i signalizaciju, i
- (5) morsko sidro i oprema za pristajanje;
- (6) naprave za sigurnosno vezivanje djece;
- (7) jednostavni PCDS-ovi kojima se služi specijalista za određene zadatke kao uređajima za sigurnosno vezivanje.”;

(ii) tačka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) Instrumenti, oprema ili pribor koji nisu zahtijevani ovim aneksom (dio-SPO), kao i sva druga oprema koja nije zahtijevana ovom uredbom, ali se nalazi u vazduhoplovu, moraju da budu u saglasnosti sa sljedećim zahtjevima:

(1) informacije koje se dobijaju pomoću ovih instrumenata, opreme ili pribora ne smiju da se koriste od strane članova letačke posade zbog postizanja usaglašenosti sa Aneksom II Uredbe (EU) br. 2018/1139 ili tačkama SPO.IDE.H.215 i SPO.IDE.H.220 ovog aneksa;

(2) instrumenti, oprema ili pribor ne smiju da utiču na plovidbenost helikoptera, čak ni u slučaju kvara ili neispravnosti.”;

(k) tačka SPO.IDE.H.105 zamjenjuje se sljedećim:

„SPO.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let ne smije da započne ako je bilo koji od instrumenata helikoptera, stavki opreme ili funkcija potrebnih za predviđeni let neispravan(a) ili nedostaje, osim ako je ispunjen neki od sljedećih uslova:

(a) helikopterom se izvode operacije u skladu sa listom minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL);

(b) za složene helikoptere na motorni pogon, i za sve helikoptere koji se koriste u komercijalnim operacijama, je operatoru odobreno, od strane nadležnih vlasti, da izvodi operacije helikopterom u okviru ograničenja glavne liste minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MMEL), u skladu sa tačkom ORO,MLR105(j) Aneksa III;

(c) helikopter ima dozvolu za letenje koja je izdata u skladu sa primjenljivim zahtjevima plovidbenosti.”;

(l) tačka SPO.IDE.H.120 mijenja se kako slijedi:

(i) u tački (a), podtačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

„(3) barometarske visine;”;

(ii) u tački (d), podtačka (1) zamjenjuje se sljedećim:

„(1) barometarske visine;”;

(m) tačka SPO.IDE.H.125 mijenja se kako slijedi:

(i) u tački (a), podtačka (3) zamjenjuje se sljedećim:

„(3) barometarske visine;”;

(ii) u tački (c), podtačka (1) zamjenjuje se sljedećim:

„(1) barometarske visine;”;

(n) u tački SPO.IDE.H.220 dodaje se sljedeća tačka (e):

„(e) Helikopteri moraju da budu opremljeni nadzornom opremom u skladu sa primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora.”;

(o) tačka SPO.SPEC.HESLO.100 zamjenjuje se sljedećim:

„SPO.SPEC.HESLO.100 Standardne operativne procedure

Standardne operativne procedure za HESLO navode:

(a) opremu koja se nosi, uključujući svoja operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL, ukoliko je primjenljivo;

(b) sastav posade i zahtjeve koji se odnose na iskustvo članova posade i specijalista za određene zadatke;

- (c) odgovarajuću teorijsku i praktičnu obuku za članove posade za obavljanje svojih zadataka, relevantnu obuku za specijaliste za određene zadatke za obavljanje svojih dužnosti, kao i kvalifikaciju i nominovanje lica koja pružaju tu obuku članovima posade i specijalistima za određene zadatke;
- (d) odgovornosti i dužnosti članova posade i specijalista za određene zadatke;
- (e) kriterijume performansi helikoptera koje je potrebno ispuniti da bi se izvodile HESLO operacije;
- (f) uobičajene, vanredne procedure i hitne procedure.”;

(p) tačka SPO.SPEC.HEC.100 zamjenjuje se sljedećim:

„SPO.SPEC.HEC.100 Standardne operativne procedure

Standardne operativne procedure za HEC navode:

- (a) opremu koja se nosi, uključujući svoja operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL, ukoliko je primjenljivo;
- (b) sastav posade i zahtjeve koji se odnose na iskustvo članova posade i specijalista za određene zadatke;
- (c) odgovarajuću teorijsku i praktičnu obuku za članove posade za obavljanje svojih zadataka, relevantnu obuku za specijaliste za određene zadatke za obavljanje svojih dužnosti, kao i kvalifikaciju i nominovanje lica koja pružaju tu obuku članovima posade i specijalistima za određene zadatke;
- (d) odgovornosti i dužnosti članova posade i specijalista za određene zadatke;
- (e) kriterijume performansi helikoptera koje je potrebno ispuniti da bi se izvodile HEC operacije;
- (f) uobičajene, vanredne procedure i hitne procedure.”;

(q) u tački SPO.SPEC.HEC.105, tačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Ugrađivanje vitla, kuke za tovar i sve prateće opreme, osim jednostavnih PCDS-ova i sve naknadne izmjene moraju da budu odobreni sa aspekta plovidbenosti u odnosu na predviđenu funkciju.”;

(r) tačka SPO.SPEC.PAR.125 zamjenjuje se sljedećim:

„SPO.SPEC.PAR.125 Otpuštanje opasnih materija

Bez obzira na SPO.GEN.155, padobranci mogu da napuste vazduhoplov u svrhu padobranske priredbe iznad gusto naseljenih gradskih oblasti, gradova ili naselja ili iznad skupa ljudi na otvorenom dok nose dimne uređaje za obuku, ako su napravljeni za tu namjenu.‘;

(s) u poddijelu E dodaje se sljedeći odjeljak 5:

„ODJELJAK 5

Probni letovi nakon održavanja (MCFs)

SPO.SPEC.MCF.100 Nivoi probnih letova nakon održavanja

Prije izvođenja probnog leta nakon održavanja operator određuje primjenljivi nivo takvog leta kako slijedi:

(a) probni let nakon održavanja „nivoa A“ za let u kojem se očekuje primjena procedura za neuobičajene ili hitne situacije, kako je definisano u letačkom priručniku vazduhoplova, ili u slučaju kada letom treba da se provjeri funkcionisanje rezervnog sistema ili drugih sigurnosnih naprava;

(b) probni let nakon održavanja „nivoa B“ za svaki probni let nakon održavanja koji nije probni let nakon održavanja „nivoa A“.

SPO.SPEC.MCF.105 Program leta za probni let nakon održavanja „nivoa A“

Prije izvođenja probnog leta nakon održavanja nivoa A složenim vazduhoplovom na motorni pogon operator izrađuje i dokumentuje program leta.

SPO.SPEC.MCF.110 Priručnik za probni let nakon održavanja „nivoa A“

Operator koji izvodi probni let nakon održavanja nivoa A mora da:

(a) opiše te operacije i povezane procedure u operativnom priručniku iz tačke ORO.MLR.100 Aneksa III ili u posebnom priručniku za probne letove nakon održavanja;

(b) prema potrebi ažurira priručnik;

(c) obavijesti uključeno osoblje o priručniku i njegovim izmjenama relevantnim za njihove dužnosti;

(d) nadležnim vlastima dostavi priručnik i njegove ažurirane verzije.

SPO.SPEC.MCF.115 Zahtjevi u pogledu letačke posade za probni let nakon održavanja „nivoa A“

(a) Operator bira odgovarajuće članove letačke posade uzimajući u obzir složenost vazduhoplova i nivo probnog leta nakon održavanja. Pri odabiru članova letačke posade za probni let nakon održavanja „nivoa A2 složenim vazduhoplovom na motorni pogon operator mora da obezbijedi sljedeće:

(1) da je vođa vazduhoplova završio kurs obuke u skladu sa tačkom SPO.SPEC.MCF.120; ako je obuka sprovedena u simulatoru, pilot izvodi barem jedan probni let nakon održavanja „nivoa A“ kao pilot koji prati ili posmatrač prije nego što izvede probni let nakon održavanja kao vođa vazduhoplova;

(2) da je vođa vazduhoplova obavio najmanje 1 000 sati leta na vazduhoplovu iste kategorije kao vazduhoplov kojim će se letjeti, od čega barem 400 sati kao vođa vazduhoplova u složenom vazduhoplovu na motorni pogon i barem 50 sati na tom konkretnom tipu vazduhoplova.

Nezavisno od prvog stava podtačke (2), ako operator uvede novi tip vazduhoplova za svoje operacije i ocijeni kvalifikacije pilota u skladu sa utvrđenom procedurom ocjenjivanja, može odabrati pilota koji ima manje od 50 sati iskustva na tom tipu vazduhoplova.

(b) Pilotima koji imaju ovlaštenje za testno letenje u skladu sa Uredbom (EU) br. 1178/2011 u potpunosti se priznaje kurs obuke iz tačke (a)(1) ove tačke pod uslovom da su završili potrebnu početnu i periodičnu obuku za upravljanje resursima posade u skladu sa tačkama ORO.FC.115 i ORO.FC.215 Aneksa III.

(c) Vođa vazduhoplova ne izvodi probni let nakon održavanja „nivoa A“ složenim vazduhoplovom na motorni pogon ako nije izveo let nakon održavanja „nivoa A“ tokom prethodnih 36 mjeseci.

(d) Skorašnje iskustvo kao vođe vazduhoplova na probnom letu nakon održavanja „nivoa A“ stiže se nakon izvođenja probnog leta nakon održavanja „nivoa A“ kao posmatrač ili pilot koji prati ili nakon izvođenja probnog leta nakon održavanja „nivoa A“ u simulatoru kao vođa vazduhoplova.

SPO.SPEC.MCF.120 Kurs obuke letačke posade za probne letove nakon održavanja „nivoa A“

(a) Kurs obuke za probni let nakon održavanja „nivoa A“ izvodi se u skladu sa detaljnim programom.

(b) Letačka obuka na kursu sprovodi se na jedan od sljedećih načina:

(1) u simulatoru koji za potrebe obuke na odgovarajući način odražava reakciju vazduhoplova i njegovih sistema na provjere koje se sprovode;

(2) tokom leta u vazduhoplovu na kojem se demonstriraju tehnike probnog leta nakon održavanja.

(c) Kurs obuke na jednoj kategoriji vazduhoplova vrijedi za sve vrste vazduhoplova te kategorije.

(d) Kada je riječ o vazduhoplovu koji se upotrebljava za obuku i vazduhoplovu kojim će se izvoditi probni let nakon održavanja, operator mora da odredi je li potrebna obuka o razlikama ili radi upoznavanja, kao i da opiše sadržaj te obuke.

SPO.SPEC.MCF.125 Sastav posade i osobe u vazduhoplovu

(a) Operator uspostavlja procedure za utvrđivanje potrebe za dodatnim specijalistima za određene zadatke.

(b) Za probni let nakon održavanja „nivoa A“ operator u priručniku utvrđuje politiku za druge osobe u vazduhoplovu.

(c) Pri probnom letu nakon održavanja „nivoa A“ specijalista za određene zadatke ili dodatni pilot mora da bude u kabini letačke posade kako bi pomogao članovima letačke posade, osim ako konfiguracija vazduhoplova to ne dozvoljava ili ako operator može opravdati, na osnovu radnog opterećenja članova letačke posade zasnovanog na programu leta, da im nije potrebna dodatna pomoć.

SPO.SPEC.MCF.130 Simulirane vanredne ili hitne procedure tokom leta

Odstupajući od tačke SPO.OP.185, specijalista za određene zadatke može da se nalazi u vazduhoplovu na probnom letu nakon održavanja „nivoa A“ ako je potreban za ispunjenje svrhe leta i ako je identifikovan u programu leta.

SPO.SPEC.MCF.135 Ograničenja vremena leta i zahtjevi u pogledu odmora

Pri raspoređivanju članova posade za probne letove nakon održavanja operatori na koje se primjenjuje poddio FTL Aneksa III (dio-ORO) moraju da poštuju odredbe tog poddijela.

SPO.SPEC.MCF.140 Sistemi i oprema

Ako je svrha probnog leta nakon održavanja provjera pravilnog funkcionisanja sistema ili opreme, taj se sistem ili oprema smatraju potencijalno nepouzdanim i stoga se prije leta moraju dogovoriti odgovarajuće mjere ublažavanja kako bi se rizici za sigurnost leta sveli na najmanju mjeru.

SPO.SPEC.MCF.145 Zahtjevi za uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini, uređaj za snimanje podataka o letu i snimanje data link-ova za imaoce AOC-a

U slučaju probnog leta nakon održavanja vazduhoplova koji se inače upotrebljava za operacije komercijalnog vazdušnog prevoza odredbe o uređajima za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR), uređajima za snimanje podataka o letu (FDR) i uređajima za snimanje data link-ova (DLR) iz Aneksa IV (dio-CAT) i dalje se primjenjuju.”.

ANEKS II

Aneksi I i Vb Uredbe (EU) br. 1321/2014 mijenjaju se kako slijedi:

(1) u tački M.A.201 Aneksa I (dio-M) dodaje se sljedeća tačka (k):

„(k) Ako se vazduhoplov uključen u sertifikat vazdušnog operatora upotrebljava za nekomercijalne operacije ili specijalizovane operacije iz tačke ORO.GEN.310 Aneksa III ili tačke NCO.GEN.104 Aneksa VII Uredbe (EU) br. 965/2012, operator mora da obezbijedi da zadatke povezane sa kontinuiranom plovidbenošću obavlja CAMO koja ima odobrenje na osnovu Aneksa Vc (dio-CAMO) ili organizacija za plovidbenost sa kombinovanim privilegijama („CAO“) koja ima odobrenje na osnovu Aneksa Vd (dio-CAO), u zavisnosti šta je primjenljivo, od strane imaoca sertifikata vazdušnog operatora.“;

(2) u tački ML.A.201 Aneksa Vb (dio-ML) dodaje se sljedeća tačka (h):

„(h) Ako se vazduhoplov uključen u sertifikat vazdušnog operatora upotrebljava za nekomercijalne operacije ili specijalizovane operacije iz tačke ORO.GEN.310 Aneksa III ili tačke NCO.GEN.104 Aneksa VII Uredbe (EU) br. 965/2012, operator mora da obezbijedi da zadatke povezane sa kontinuiranom plovidbenošću obavlja CAMO koja ima odobrenje na osnovu Aneksa Vc (dio-CAMO) ili organizacija za plovidbenost sa kombinovanim privilegijama („CAO“) koja ima odobrenje na osnovu Aneksa Vd (dio-CAO), u zavisnosti šta je primjenljivo, od strane imaoca sertifikata vazdušnog operatora.“.

SPROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/1387

od 1. avgusta 2019. godine

o izmjenama i dopunama Uredbe (EU) br. 965/2012 u vezi sa zahtjevima za izračunavanje performansi slijetanja aviona i standarda za procjenu stanja površine poletno-sletne staze, ažuriranja određene sigurnosne vazduhoplovne opreme i zahtjeva i operacija za koje nije izdato operativno odobrenje za operacije povećanog doleta

Član 1

Izmjene i dopune Uredbe (EU) br. 965/2012

(1) Član 9aa zamjenjuje se sljedećim:

„Član 9aa

Zahtjevi za letačku posadu na probnim letovima kojima se provjerava održavanje

Pilotu koji je prije 25. septembra 2019. godine vršio dužnost vođe vazduhoplova na probnom letu kojem se provjerava održavanje i koji se u skladu sa definicijom u tački SPO.SPEC.MCF.100 iz Aneksa VIII kategoriše kao nivo A probni let kojem se provjerava održavanje, priznaje im se u svrhu usklađivanja sa tačkom SPO.SPEC.MCF.115(a)(1) tog Aneksa. U tom slučaju operator obezbjeđuje da se vođa vazduhoplova obavijesti o svim razlikama utvrđenim između operativnih praksi koje su utvrđene prije 25. septembra 2019. godine i obaveza predviđenih u odjeljku 5 poddijela E Aneksa VIII ove Uredbe, uključujući one koje proizlaze iz povezanih procedura koje je utvrdio operator.”;

(2) Aneksi I, II, III, IV, V, VI, VII i VIII Uredbe (EU) br. 965/2012 mijenjaju se i dopunjavaju u skladu sa Aneksom ove Uredbe.

Član 2

Datum stupanja na snagu i primjena

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

Sljedeće tačke Aneksa primjenjuju se od 25. septembra 2019. godine:

- tačka (4)(a),
- tačka (6)(b),
- tačka 8(b).

Sljedeće podtačke tačke 4 Aneksa primjenjuju se od 5. novembra 2020. godine:

- podtačka (c),
- podtačka (d),
- podtačka (e),
- podtačka (f),
- podtačka (g),
- podtačka (n),
- podtačka (q).

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

Sačinjeno u Briselu, 1. avgusta 2019. godine.

Za Komisiju
Predsjednik
Jean-Claude JUNCKER

ANEKS

Aneksi I, II, III, IV, VI, VII i VIII Uredbe (EU) br. 965/2012 mijenjaju se i dopunjavaju:

(1) Aneks I (značenja izraza u Aneksima od II do VIII) mijenja se i glasi:

(a) dodaje se tačka (22a):

„(22a) „uređaj za snimanje glasa u pilotskoj kabini (CVR)” je uređaj za snimanje podataka o letu zaštićen u slučaju sudara koji koristi kombinaciju mikrofona i drugih audio i digitalnih načina unosa u cilju sakupljanja i snimanja zvučnog okruženja pilotske kabine i komunikacija prema, od i između članova letačke posade;”;

(b) tačka 25 zamjenjuje se sljedećim:

„(25) „kontaminirana poletno-sletna staza” je poletno-sletna staza kod koje je značajan dio površine (bilo izolovane ili ne) unutar dužine i širine koja se koristi prekriven jednom ili više supstanci navedenih u deskriptorima stanja površine poletno-sletne staze;”;

(c) tačka 32 briše se;

(d) tačka 42 zamjenjuje se sljedećim:

„(42) „suva poletno-sletna staza” je ona poletno-sletna staza koja nema vidljivih tragova vlažnosti na svojoj površini i koja nije kontaminirana u dijelu koji je namijenjen za upotrebu;”;

(e) dodaje se tačka (49b):

„(49b) „uređaj za snimanje podataka o letu (FDR)” je uređaj za snimanje leta zaštićen u slučaju sudara koji iz više izvora podataka prikuplja i snima parametre o stanju i performansama vazduhoplova;”;

(f) dodaje se tačka (49c):

„(49c) „uređaj za snimanje podataka o letu” je svaka vrsta uređaja za snimanje koji je ugrađen u vazduhoplov u cilju olakšavanja istrage o nesreći ili nezgodi;”;

(g) dodaje se tačka (70a):

„(70a) „dužina za slijetanje u trenutku dolaska (LDTA)” je dužina za slijetanje koja se može postići u uobičajenim operacijama na osnovu podataka o performansama slijetanja i povezanih procedura koji su utvrđeni za preovladavajuće uslove u trenutku slijetanja;”;

(h) dodaje se tačka (103c):

„(103c) „izvještaj o stanju poletno-sletne staze (RCR)” je sveobuhvatan i standardizovan izvještaj koji se odnosi na stanje poletno-sletne staze i uticaju na performanse vazduhoplova tokom polijetanja i slijetanja, opisano pomoću koda stanja poletno-sletne staze;”;

(i) dodaje se tačka (107a):

„(107a)„posebno pripremljena zimska poletno-sletna staza” je poletno-sletna staza kojoj je površina suva i zamrznuta zbog zbijenog snijega ili leda, tretirana pijeskom ili sitnim šljunkom ili je tretirana mehanički radi povećanja trenja poletno-sletne staze;”;

(j) tačka (128) zamjenjuje se sljedećim:

„(128)„mokra poletno-sletna staza” je ona poletno-sletna staza na čijoj površini je uočljiva vlažnost ili voda do, i uključujući 3 mm dubine na dijelu koji je namijenjen za upotrebu;”;

(2) u Aneksu II (dio-ARO) Dodatak II zamjenjuje se sljedećim:

„Dodatak II

OPERATIVNE SPECIFIKACIJE (koje podliježu odobrenim uslovima u operativnom priručniku)				
Kontakt podaci organa koji vrši izdavanje Telefon ⁽¹⁾ : _____; Faks _____; E-mail: _____				
AOC ⁽²⁾ : Ime operatora ⁽³⁾ : Poslovno ime		Datum ⁽⁴⁾ : Potpis:		
Operativne specifikacije #:				
Model vazduhoplova ⁽⁵⁾ : Registarske oznake ⁽⁶⁾ :				
Vrste operacija: komercijalne operacije ☐ Putnici ☐ Teret ☐ Drugo ⁽⁷⁾ : _____				
Područje operacija ⁽⁸⁾ :				
Posebna ograničenja ⁽⁹⁾ :				
Posebna odobrenja:	Da	Ne	Specifikacija ⁽¹⁰⁾	Napomene
Opasna roba	☐	☐		
Operacije pri smanjenoj vidljivosti Polijetanje Prilaz i slijetanje	☐	☐	CAT ⁽¹¹⁾ ... RVR ⁽¹²⁾ : m DA/H: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ ☐ N/A	☐	☐		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ ☐ N/A	☐	☐	Maksimalno vrijeme preusmjeravanja ⁽¹⁵⁾ : min.	
Složene navigacione specifikacije za PBN operacije ⁽¹⁶⁾	☐	☐		⁽¹⁷⁾
Specifikacije minimalnih navigacionih performansi	☐	☐		
Operacije jednomotornih aviona sa turbinskim motorom	☐	☐	⁽¹⁸⁾	

noću ili u IMC (SET-IMC)				
Operacije helikopterom sa sistemom za noćno posmatranje	☐	☐		
Operacije helikoptera sa vitlom	☐			
Operacije helikopterske hitne medicinske službe	☐	☐		
Operacije helikoptera na moru	☐	☐		
Obuka kabinske posade ⁽¹⁹⁾	☐	☐		
Izdavanje potvrde za CC ⁽²⁰⁾	☐	☐		
Korišćenje aplikacija EFB tipa B	☐	☐	⁽²¹⁾	
Kontinuirana plovidbenost	☐	☐	⁽²²⁾	
Drugo ⁽²³⁾				

⁽¹⁾ Telefon i faks nadležnih vlasti, uključujući i pozivni broj države. Navesti adresu e-pošte, ako postoji.

⁽²⁾ Unijeti broj sertifikata vazdušnog operatora (AOC).

⁽³⁾ Unijeti registrovani naziv operatora, kao i operatorov poslovni naziv ako se razlikuju. Unijeti "Dba" ispred poslovnog naziva (za "Obavlja poslovnu djelatnost kao").

⁽⁴⁾ Datum izdavanja operativne specifikacije (dd-mm-gggg) i potpis predstavnika nadležnih vlasti.

⁽⁵⁾ Navesti ICAO oznaku za marku, model i seriju vazduhoplova, ili glavnu seriju ako je serija određena (npr. Boeing-737-3K2 ili Boeing-777-232).

⁽⁶⁾ Registarske oznake su prikazane u operativnoj specifikaciji ili u operativnom priručniku. Ako je u pitanju operativni priručnik, za određene operativne specifikacije mora se pozvati na određenu stranicu iz operativnog priručnika. U slučaju da se sva posebna odobrenja ne odnose na model vazduhoplova, registarske oznake vazduhoplova mogu se unijeti u kolonu sa napomenama za određeno posebno odobrenje.

⁽⁷⁾ Navesti druge vrste prevoza (npr. hitna medicinska služba).

⁽⁸⁾ Spisak geografskih područja ovlašćenih za operacije (geografske koordinate ili posebne rute, oblast informisanja u letu ili državne, odnosno regionalne granice).

⁽⁹⁾ Navesti primjenljiva posebna ograničenja (npr. samo po VFR-u, samo danju itd.).

⁽¹⁰⁾ U ovoj koloni navesti najblaže kriterijume za svako odobrenje ili tip odobrenja (sa odgovarajućim kriterijumima).

⁽¹¹⁾ Navesti primjenljivu kategoriju preciznog prilaza: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ili CAT IIIC. Navesti najmanju horizontalnu vidljivost duž poletno-sletne staze (RVR) u metrima i visinu odluke (DH) u stopama. Za svaku navedenu kategoriju prilaza koristi se po jedan red.

⁽¹²⁾ Navesti odobrenu najmanju horizontalnu vidljivost duž poletno-sletne staze (RVR) za polijetanje u metrima. Ako su izdata različita odobrenja, za svako se može koristiti po jedan red.

⁽¹³⁾ Polje „nije primjenljivo” može biti označeno samo ako je maksimalna visina koju vazduhoplov može postići ispod FL290.

⁽¹⁴⁾ Operacije povećanog doleta (ETOPS) trenutno se primjenjuju isključivo na dvomotorne vazduhoplove. Stoga, polje nije primjenljivo N/A može biti označeno samo ako model

vazduhoplova ima više ili manje od dva motora.

(¹⁵) Može se navesti i prag udaljenosti (u NM) i tip motora.

(¹⁶) Navigacija zasnovana na performansama (PBN): koristi se jedan red za svako složeno posebno odobrenje za PBN (npr. RNP AR APCH) uz navođenje odgovarajućih ograničenja u kolonama „specifikacija” i/ili „napomene”. Pojedinačna odobrenja posebnih procedura RNP AR APCH mogu se navesti u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U drugom slučaju u povezanim operativnim specifikacijama upućuje se na povezanu stranicu u operativnom priručniku.

(¹⁷) Navesti ako je posebno odobrenje ograničeno na određene krajeve poletno-sletne staze i/ili aerodrome.

(¹⁸) Navesti konkretnu kombinaciju zmaja ili motora.

(¹⁹) Odobrenje za sprovođenje obuke i ispita koje treba da završe podnosioci zahtjeva za izdavanje potvrda članovima kabinske posade kako je navedeno u Aneksu V (dio-CC) Uredbe (EU) br. 1178/2011.

(20) Odobrenje za izdavanje potvrda članovima kabinske posade kako je navedeno u Aneksu V (dio-CC) Uredbe (EU) br. 1178/2011.

(²¹) Unijeti spisak aplikacija EFB-a tipa B zajedno sa upućivanjem na hardver EFB (za prenosivi EFB). Taj spisak se navodi u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U drugom slučaju u povezanim operativnim specifikacijama se upućuje na povezanu stranicu u operativnom priručniku.

(²²) Ime osobe/organizacije odgovorne za obezbjeđivanje održavanja kontinuirane plovidbenosti vazduhoplova i upućivanje na uredbu kojom se to zahtijeva, to jest poddio G Aneksa I (dio-M) Uredbe (EU) br. 1321/2014.

(²³) Ovdje se za svako ovlašćenje u poseban red (ili u jedno polje sa više redova) mogu navesti ostala odobrenja ili podaci (npr. operacije kratkog slijetanja, operacije strmog prilaza, smanjena zahtijevana dužina za slijetanje, operacije helikoptera do/od mjesta od javnog interesa, operacije helikoptera iznad neprijateljske sredine izvan gusto naseljenog područja, operacije helikoptera bez mogućnosti sigurnog prinudnog slijetanja, operacije sa povećanim uglovima nagiba, maksimalna udaljenost od odgovarajućeg aerodroma za dvomotorne avione bez odobrenja za ETOPS).

EASA obrazac 139, izdanje 6.”

(3) Aneks III (dio-ORO) mijenja se i dopunjava:

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

„(3) svaki nedostatak ili tehnički kvar koji nastaje dok je vazduhoplov pod operativnom kontrolom prijavljuje se organizaciji iz tačke (d);”;

(b) tačka ORO.SEC.100 zamjenjuje se sljedećim:

„ORO.SEC.100 Bezbjednost pilotske kabine – avioni

(a) U avionu u kojem je pilotska kabina opremljena sigurnosnim vratima mora postojati

mogućnost zaključavanja tih vrata kao i način na koji kabinska posada može da obavijesti letačku posadu u slučaju sumnjive aktivnosti ili narušavanja bezbjednosti u kabini.

(b) Svi avioni za prevoz putnika kojima se obavlja komercijalni prevoz putnika opremljeni su odobrenim sigurnosnim vratima pilotske kabine koja mogu da se otključavaju i zaključavaju sa svakog pilotskog mjesta i projektovana su tako da ispunjavaju primjenljive zahtjeve u pogledu plovidbenosti, kada takvi avioni spadaju u bilo koju od sljedećih kategorija:

1. avioni MTCOM veće od 54 500 kg;
2. avioni MTCOM veće od 45 500 kg i MOPSC veće od 19; ili
3. avioni MOPSC veće od 60.

(c) U svim avionima u kojima je pilotska kabina opremljena sigurnosnim vratima u skladu sa tačkom (b):

- (1) ta vrata zatvaraju se prije pokretanja motora za polijetanje i zaključavaju kada se to zahtijeva sigurnosnim procedurama ili od strane vođe vazduhoplova sve do gašenja motora nakon slijetanja, osim kad se smatra neophodnim da ovlašćena lica uđu ili izađu u skladu sa nacionalnim programima bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva;
- (2) omogućava se praćenje cijelog područja oko vrata izvan pilotske kabine sa svakog pilotskog mjesta kako bi se identifikovala lica koja zatraže da uđu i kako bi se otkrilo sumnjivo ponašanje ili potencijalna prijetnja.”;

(4) Aneks IV (dio-CAT) mijenja se i dopunjava:

(a) tačka CAT.GEN.MPA.195 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.GEN.MPA.195 Rukovanje zapisima uređaja za snimanje leta: čuvanje, izrada, zaštita i korišćenje

- (a) Nakon nesreće, ozbiljne nezgode ili događaja koji je utvrdio istražni organ, operator vazduhoplova čuva originalne snimljene podatke iz uređaja za snimanje podataka o letu u periodu od 60 dana ili dok istražni organ ne odredi drugačije.
- (b) Operator sprovodi operativne provjere i procjene tih zapisa kako bi obezbijedio kontinuiranu ispravnost uređaja za snimanje podataka o letu koji moraju da se posjeduju u skladu sa ovom Uredbom.
- (c) Operator mora da obezbijedi čuvanje zapisa parametara leta i komunikacionih poruka sa opreme za prenos podataka koji moraju da budu snimljeni na uređajima za snimanje leta. Međutim, za potrebe ispitivanja i održavanja tih uređaja za snimanje leta, u vrijeme testiranja može da se izbriše najstariji snimljeni podatak u trajanju do jednog sata.
- (d) Operator čuva i ažurira dokumentaciju koja sadrži informacije potrebne za pretvaranje neobrađenih podataka o letu u parametre leta izražene u tehničkim jedinicama.

- (e) Operator stavlja na raspolaganje sve sačuvane zapise uređaja za snimanje leta, ako tako odredi nadležna vlast.
- (f) Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) br. 996/2010 i Uredbu (EU) 2016/679 Evropskog parlamenta i Savjeta(*):
- (1) Osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu, zvučni zapisi iz uređaja za snimanje podataka o letu objavljuju se i koriste samo ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:
- (i) uspostavljena je procedura koja se odnosi na rukovanje takvim audio zapisima i njihovim transkriptima;
 - (ii) svi članovi posade i relevantno osoblje za održavanje dali su prethodnu saglasnost;
 - (iii) takvi audio zapisi koriste se samo za održavanje ili poboljšanje sigurnosti.
- (1a) Prilikom ispitivanja audio zapisa uređaja za snimanje podataka o letu, operator štiti privatnost tih audio zapisa i obezbjeđuje da zapisi ne budu objavljeni ili korišćeni ni za šta drugo osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu.
- (2) Parametri leta i poruke sa opreme za prenos podataka snimljene uređajem za snimanje podataka o letu ne smiju da se koriste u druge svrhe osim za istraživanje nesreće ili nezgode koja podliježe obaveznom izvještavanju, osim ako takvi zapisi ispunjavaju neki od sljedećih uslova:
- (i) operator ih upotrebljava isključivo u svrhe plovidbenosti ili održavanja;
 - (ii) de-identifikovani su;
 - (iii) objavljeni su u skladu sa bezbjednosnim procedurama.
- (3) Osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu, slike pilotske kabine snimljene uređajem za snimanje leta otkrivaju se i koriste samo ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:
- (i) ako je propisana procedura za rukovanje takvim slikovnim zapisima;
 - (ii) svi relevantni članovi posade i osoblje za održavanje dali su svoju prethodnu saglasnost;
 - (iii) takvi slikovni zapisi koriste se samo za održavanje ili za poboljšanje sigurnosti.
- (3a) Kada se slike pilotske kabine snimljene uređajem za snimanje podataka o letu pregledaju radi obezbjeđivanja ispravnosti tog uređaja:

(*) Uredba (EU) 2016/679 Evropskog parlamenta i Savjeta od 27. aprila 2016. godine o zaštiti fizičkih lica u vezi sa obradom ličnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka i o prestanku važenja Direktive 95/46/EZ (Opšta uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016. godine, str. 1).;"

(i) te slike se ne otkrivaju niti koriste u druge svrhe osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje leta;

(ii) operator obezbjeđuje privatnost tih slika ako je vjerovatno da će dijelovi tijela članova posade biti vidljivi na slikama.

(b) tačka CAT.OP.MPA.140 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

—tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Osim ako nije odobreno od strane nadležne vlasti u skladu sa poddijelom F Aneksa V (dio-SPA), operator ne vrši operacije dvomotornim avionom na ruti koja sadrži tačku koja je od odgovarajućeg aerodroma, pod standardnim uslovima i u mirnom vazduhu, udaljena više od odgovarajuće udaljenosti za dati tip aviona, između ostalog:

(1) kad je riječ o avionima klase performanse A čija je konfiguracija sa maksimalnim brojem putničkih sjedišta (MOPSC) 20 ili više, udaljenost koja se preleti za 60 minuta pri brzini krstarenja sa jednim neispravnim motorom (OEI) utvrđenoj u skladu sa tačkom (b);

(2) kad je riječ o avionima klase performanse A čiji je MOPSC 19 ili manje, udaljenost koja se preleti za 120 minuta ili, pod uslovom da ih odobri nadležna vlast, najviše 180 minuta za turbomlazne avione, pri brzini krstarenja sa jednim neispravnim motorom (OEI) utvrđenoj u skladu sa tačkom (b);

(3) kad je riječ o avionima klase performanse B ili C, kraćoj od sljedećih udaljenosti:

(i) udaljenosti koja se preleti za 120 minuta pri brzini krstarenja sa jednim neispravnim motorom (OEI) utvrđenoj u skladu sa tačkom (b);

(ii) 300 NM.”;

—tačka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Za dobijanje odobrenja iz tačke (a)(2) operator mora da dokaže sljedeće:

(1) da su uspostavljeni postupci za planiranje leta i otpremu;

(2) da su uspostavljena posebna uputstva i procedure održavanja kako bi se obezbijedili potrebni nivoi kontinuirane plovidbenosti i pouzdanosti aviona i njegovih motora i uključena u program održavanja vazduhoplova operatora u skladu sa Aneksom I (dio-M) Uredbe (EU) br. 1321/2014, uključujući:

(i) program potrošnje ulja u motoru;

(ii) program praćenja stanja motora;”;

(c) tačka CAT.OP.MPA.300 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.OP.MPA.300 Uslovi za prilaz i slijetanje – avioni

Prije započinjanja prilaza za slijetanje, zapovjednik:

(a) mora da bude siguran da, u skladu sa informacijama koje su mu/joj dostupne,

meteorološki uslovi na aerodromu i uslovi na poletno-sletnoj stazi predviđenoj za korišćenje neće spriječiti siguran prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz, uzimajući u obzir informacije o performansama koje su sadržane u operativnom priručniku (OM);

(b) vrši procjenu dužine za slijetanje u skladu sa tačkom CAT.OP.MPA.303.”;

(d) dodaje se tačka CAT.OP.MPA.301:

„CAT.OP.MPA.301 Uslovi za prilaz i slijetanje – helikopteri

Prije započinjanja prilaza za slijetanje zapovjednik mora da bude siguran da, u skladu sa informacijama koje su mu/joj dostupne, vremenski uslovi na aerodromu i uslovi oblasti završnog prilaza i oblasti za polijetanje (FATO) predviđene za korišćenje neće spriječiti siguran prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz, uzimajući u obzir informacije o performansama koje su sadržane u operativnom priručniku (OM).”;

(i) dodaje se tačka CAT.OP.MPA.303:

„CAT.OP.MPA.303 Provjera dužine za slijetanje za vrijeme dolaska – avioni

(a) Prilaz tlu ne smije da se nastavi ako raspoloživa dužina za slijetanje (LDA) na predviđenoj poletno-sletnoj stazi iznosi najmanje 115 % dužine za slijetanje u predviđenom vremenu slijetanja, određeno u skladu sa informacijama o performansama za procjenu dužine za slijetanje za vrijeme dolaska (LDTA), pri čemu se prilaz tlu obavlja avionima performansi klase A koji su sertifikovani u skladu sa bilo kojom od sljedećih sertifikacionih specifikacija, kako je navedeno u sertifikatu tipa:

(1) CS-25 ili ekvivalentno;

(2) CS-23 na nivou 4 sa nivoom performansi „velika brzina” ili ekvivalentnim.

(b) Avioni performanse klase A osim onih iz tačke (a) ne nastavljaju prilaz tlu, osim u bilo kojoj od sljedećih situacija:

(1) LDA na predviđenoj poletno-sletnoj stazi iznosi najmanje 115 % dužine za slijetanje u procijenjenom vremenu slijetanja, određeno u skladu sa informacijama o performansama za procjenu LDTA-a;

(2) ako informacije o performansama za procjenu LDTA-a nisu dostupne, LDA na predviđenoj poletno-sletnoj stazi u procijenjeno vrijeme slijetanja predstavlja barem traženu dužinu za slijetanje utvrđenu u skladu sa tačkom CAT.POL.A.230 ili tačkom CAT.POL.A.235, kako je primjenljivo.

(c) Avioni performanse klase B ne nastavljaju prilaz tlu, osim u bilo kojoj od sljedećih situacija:

(1) LDA na predviđenoj poletno-sletnoj stazi iznosi najmanje 115 % dužine za slijetanje u procijenjeno vrijeme slijetanja, određeno u skladu sa informacijama o performansama za procjenu LDTA-a;

- (2) ako informacije o performansama za procjenu LDТА-a nisu dostupne, LDA na predviđenoj poletno-sletnoj stazi u procijenjeno vrijeme slijetanja predstavlja barem traženu dužinu za slijetanje utvrđenu u skladu sa tačkom CAT.POL.A.330 ili tačkom CAT.POL.A.335, kako je primjenljivo.
- (d) Avioni performanse klase C ne nastavljaju prilaz tlu, osim u bilo kojoj od sljedećih situacija:
- (1) LDA na predviđenoj poletno-sletnoj stazi iznosi najmanje 115 % dužine za slijetanje u procijenjeno vrijeme slijetanja, određeno u skladu sa informacijama o performansama za procjenu LDТА-a;
- (2) Ako informacije o performansama za procjenu LDТА-a nisu dostupne, LDA na predviđenoj poletno-sletnoj stazi u procijenjeno vrijeme slijetanja predstavlja barem traženu dužinu za slijetanje utvrđenu u skladu sa tačkom CAT.POL.A.430 ili tačkom CAT.POL.A.435, kako je primjenljivo.
- (e) Informacije o performansama za procjenu LDТА-a zasnivaju se na odobrenim podacima sadržanim u AFM-u. Kada odobreni podaci sadržani u AFM-u nisu dovoljni za procjenu LDТА-a, dopunjavaju se drugim podacima, koji su utvrđeni u skladu sa važećim sertifikacionim standardima za avione ili su utvrđeni u skladu sa AMC-ovima koje je izdala Agencija.
- (f) Operator navodi informacije o performansama za procjenu LDТА-a i pretpostavke za njegov razvoj u operativnom priručniku, uključujući i druge podatke koji, u skladu sa tačkom (e), mogu da se koriste za dopunu podataka iz AFM-a.”;
- (f) dodaje se tačka CAT.OP.MPA.311:

„CAT.OP.MPA.311 Izvještavanje o aktivnosti kočenja na poletno-sletnoj stazi

Kad god je aktivnost kočenja prilikom slijetanja na poletno-sletnoj stazi zbog njenog stanja lošija nego što je navedeno u izvještaju operatora aerodroma o stanju poletno-sletne staze (RCR), zapovjednik o tome obavještava jedinice usluga u vazдушnom saobraćaju (ATS) putem posebnog izvještaja o vazduhu (AIREP), što je prije moguće.”;

- (g) u tački CAT.POL.A.105, tačka (d) mijenja se i glasi:
- „(d) Operator mora uzeti u obzir preciznost dijagrama performansi prilikom procjene zahtjeva za polijetanje primjenljivih poglavlja.”;
- (h) u tački CAT.POL.A.105, tačka (e) briše se
- (i) u tački CAT.POL.A.215 tačke (b), (c) i (d) zamjenjuju se sljedećim:
- „(b) Gradijent neto putanje leta na ruti pozitivan je na najmanje 1 000 ft iznad svih terena i prepreka duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane planirane putanje.
- (c) Neto putanja leta na ruti mora da omogući avionu da nastavi let sa visine krstarenja na aerodrom gdje se može obaviti slijetanje u skladu sa CAT.POL.A.230 ili CAT.POL.A.235, prema potrebi. Neto putanja leta na ruti mora vertikalno da nadvisi za najmanje 2000 ft teren i sve prepreke duž rute na razdaljini 9,3 km (5 NM) sa obje strane planirane

putanje, uzimajući u obzir sljedeće elemente:

- (1) otkaz motora se pretpostavlja u najkritičnijoj tački duž rute;
 - (2) uzimaju se u obzir uticaji vjetra na putanju leta;
 - (3) ispuštanje goriva u vazduhu dozvoljeno je do mjere potrebne za dolazak do aerodroma na koji se pretpostavlja da će avion sletjeti nakon kvara motora sa potrebnim rezervama goriva u skladu sa tačkom CAT.OP.MPA.150, odgovarajućim za alternativni aerodrom, ako se upotrebljava sigurnosna procedura;
 - (4) aerodrom na koji je predviđeno slijetanje aviona nakon otkazivanja motora ispunjava sljedeće kriterijume:
 - (i) ispunjeni su zahtjevi u pogledu performansi za očekivanu masu pri slijetanju;
 - (ii) meteorološki izvještaji ili prognoze i izvještaji o stanju poletno-sletne staze pokazuju da se sigurno slijetanje može izvršiti u predviđeno vrijeme slijetanja;
 - (5) ako AFM ne sadrži podatke o neto putanji leta na ruti, bruto putanja leta na ruti sa OEI umanjuje se za gradijent penjanja od 1,1 % za dvomotorne avione, 1,4 % za avione s tri motora i 1,6 % za avione s četiri motora.
- (d) Operator povećava širinu granica iz tač. (b) i (c) na 18,5 km (10 NM) ako navigaciona tačnost ne ispunjava barem navigacionu specifikaciju RNAV 5.”;
- (j) tačka CAT.POL.A.220 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.POL.A.220 Na ruti – avioni sa tri ili više motora, dva neispravna motora

- (a) Avion sa tri ili više motora ne smije da bude udaljen od aerodroma na kojem su zahtjevi iz tač. CAT.POL.A.230 ili CAT.POL.A.235(a) za očekivanu masu pri slijetanju adekvatno ispunjeni, na bilo kojoj tački duž planirane rute duže od 90 minuta, pri čemu svi motori rade na krstarećoj snazi ili potisku, prema potrebi, pri standardnoj temperaturi i u mirnom vazduhu, osim ako postoji usaglašenost sa tačkama (b) do (f) ove tačke.
- (b) Podacima o neto putanji leta na ruti sa dva nefunkcionalna motora omogućava se nastavljanje leta aviona u očekivanim meteorološkim uslovima, od tačke na kojoj se pretpostavlja da će dva motora istovremeno otkazati do aerodroma na kojem je moguće slijetanje i potpuno zaustavljanje kada se koristi propisana procedura za slijetanje sa dva nefunkcionalna motora. Neto putanja leta na ruti mora vertikalno da nadvisi za najmanje 2000 ft teren i sve prepreke duž rute na razdaljini 9,3 km (5 NM) sa obje strane planirane putanje. Na visinama i u meteorološkim uslovima koji zahtijevaju upotrebu sistema za zaštitu od zaleđivanja, uzima se u obzir uticaj njihove upotrebe na podatke o neto putanji leta na ruti. Ako navigaciona tačnost ne ispunjava barem navigacionu specifikaciju RNAV 5, operator povećava širinu granica iz druge rečenice na 18,5 km (10 NM).
- (c) Pretpostavlja se da će dva motora otkazati na najkritičnijoj tački onog dijela rute na kojem avion leti više od 90 minuta, sa svim motorima na krstarećoj snazi ili potisku, prema potrebi, pri standardnoj temperaturi i u mirnom vazduhu, udaljen od aerodroma

iz tačke (a).

- (d) Neto putanja leta ima pozitivni gradijent na 1 500 ft iznad aerodroma na kojem je predviđeno slijetanje nakon kvara dva motora.
- (e) Ispuštanje goriva u letu dopušteno je do mjere potrebne da se do aerodroma stigne sa potrebnim rezervama goriva kako je navedeno u tački (f), ako se koristi sigurnosna procedura.
- (f) Očekivana masa aviona na tački na kojoj se predviđa kvar dva motora nije manja od one koja bi uključivala dovoljno goriva da se nastavi let do aerodroma gdje se planira slijetanje i da se tamo stigne na visini od najmanje 450 m (1 500 ft) neposredno iznad površine za slijetanje i nakon toga za letenje još 15 minuta na krstarećoj brzini ili potisku, prema potrebi.”;
- (k) tačka CAT.POL.A.230 zamjenjuje se sljedećim:

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

- (a) Masom aviona pri slijetanju, određenom u skladu sa tačkom CAT.POL.A.105(a), za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom i na svaki drugi alternativni aerodrom omogućava se slijetanje sa potpunim zaustavljanjem od 50 ft iznad praga:
 - (1) za turbomlazne avione, unutar 60 % raspoložive dužine za slijetanje (LDA);
 - (2) za turboelisne avione, unutar 70 % LDA-a;
 - (3) odstupajući od tač. (a)(1) i (a)(2), za avione koji su odobreni za operacije smanjene dužine za slijetanje u skladu sa tačkom CAT.POL.A.255, unutar 80 % LDA-a.
- (b) Za operacije strmog prilaza operator koristi podatke o dužini za slijetanje faktorizovane u skladu sa tačkom (a)(1) ili (a)(2), kako je primjenljivo, na osnovu visine zaslona koja je manja od 60 ft, ali ne manja od 35 ft i u skladu sa tačkom CAT.POL.A.245.
- (c) Za operacije slijetanja na kratke poletno-sletne staze operator koristi podatke o dužini za slijetanje faktorizovane u skladu sa tačkom (a)(1) ili (a)(2), kako je primjenljivo, i u skladu sa tačkom CAT.POL.A.250.
- (d) Prilikom određivanja mase pri slijetanju operator uzima u obzir sljedeće:
 - (1) najviše 50 % čeonu komponentu vjetra ili najmanje 150 % leđne komponente vjetra;
 - (2) korekcije u skladu sa AFM-om.
- (e) Za otpremu aviona, avion će sletjeti:
 - (1) na najpovoljniju poletno-sletnu stazu, u mirnom vazduhu;
 - (2) na poletno-sletnu stazu koja će se najvjerovatnije dodijeliti za slijetanje, uzimajući u obzir vjerovatnu brzinu i smjer vjetra, karakteristike zemaljskog opsluživanja aviona i druge uslove kao što su sredstva za slijetanje i teren.
- (f) Ako operator ne može da ispuni zahtjeve iz tačke (e)(2) za odredišni aerodrom, avion se otprema samo ako je određen alternativni aerodrom koji omogućava potpunu

usaglašenost sa sljedećim tačkama:

- (1) tačkom (a) do (d), ako je poletno-sletna staza suva u očekivano vrijeme dolaska;
- (2) tačkom CAT.POL.A.235(a) do (d), ako je poletno-sletna staza u očekivano vrijeme dolaska mokra ili kontaminirana.”;

(l) tačka CAT.POL.A.235 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.POL.A.235 Slijetanje – mokre i kontaminirane poletno-sletne staze

(a) Kada odgovarajući meteorološki izvještaji i/ili prognoze ukazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može da bude mokra, LDA mora biti jedna od sljedećih dužina:

- (1) dužina za slijetanje predviđena u AFM-u za korišćenje na mokrim poletno-sletnim stazama u vrijeme otpreme, ali najmanje ona koja se zahtijeva tačkom CAT.POL.A.230(a)(1) ili (a)(2), kako je primjenljivo;
- (2) ako dužina za slijetanje nije predviđena u AFM-u za upotrebu na mokrim poletno-sletnim stazama u vrijeme otpreme, najmanje 115 % zahtijevane dužine za slijetanje, određene u skladu sa tačkom CAT.POL.A.230(a)(1) ili (a)(2), kako je primjenljivo;
- (3) dužina za slijetanje kraća od one koja se zahtijeva tačkom (a)(2), ali ne kraća od one koja se zahtijeva tačkom CAT.POL.A.230(a)(1) ili (a)(2), kako je primjenljivo, ako poletno-sletna staza ima posebne karakteristike koje povećavaju trenje i ako AFM uključuje posebne dodatne informacije o dužinama za slijetanje na toj vrsti poletno-sletne staze;
- (4) odstupajući od tač. (a)(1), (a)(2) i (a)(3), za avione koji su odobreni za operacije smanjene dužine za slijetanje u skladu sa tačkom CAT.POL.A.255, dužina za slijetanje utvrđena u skladu sa tačkom CAT.POL.A.255 (b)(2)(v)(B).

(b) Kada odgovarajući meteorološki izvještaji ili prognoze ukazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može da bude kontaminirana, dužina za slijetanje odgovara sljedećem:

- (1) Najmanje dužini za slijetanje utvrđenoj u skladu sa tačkom (a) ili najmanje 115 % dužine za slijetanje određene u skladu sa odobrenim podacima o dužini za slijetanje na kontaminiranu poletno-sletnu stazu ili sa drugim ekvivalentnim podacima, u zavisnosti od toga šta je veće;
- (2) na posebno pripremljenim zimskim poletno-sletnim stazama, dužini za slijetanje kraćoj od one koja se zahtijeva tačkom (b)(1), ali ne manjoj od one koja se zahtijeva tačkom (a), može se koristiti ako AFM uključuje posebne dodatne informacije o dužinama za slijetanje na kontaminirane poletno-sletne staze. Takva dužina za slijetanje mora biti jednaka barem 115 % raspoložive dužine navedene u AFM-u.

(c) Odstupajući od tačke (b), povećanje od 15 % ne treba da se primjenjuje ako je već

uključeno u odobrene podatke o dužini za slijetanje ili slične podatke.

(d) Za tačke (a) i (b), kriterijumi tač. CAT.POL.A.230(b), (c) i (d) primjenjuju se na odgovarajući način.

(e) Kad se avion otprema, slijetanje se predviđa:

(1) na najpovoljniju poletno-sletnu stazu, u mirnom vazduhu;

(2) na poletno-sletnu stazu koja će najvjerojatnije biti dodijeljena, uzimajući u obzir vjerovatnu brzinu i smjer vjetra, karakteristike zemaljskog opsluživanja aviona i druge uslove kao što su sredstva za slijetanje i teren.

(f) Ako operator nije u mogućnosti da se usaglasi sa tačkom (e)(1) za odredišni aerodrom kada odgovarajući meteorološki izvještaji ili prognoze ukazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti kontaminirana i kada slijetanje zavisi od posebne komponente vjetra, avion se otprema samo ako se odrede dva alternativna aerodroma.

(g) Ako operator nije u mogućnosti da se usaglasi sa tačkom (e)(2) za odredišni aerodrom, a odgovarajući meteorološki izvještaji ili prognoze ukazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti mokra ili kontaminirana, avion se otprema samo ako se odredi alternativni aerodrom.

(h) Za tačke (f) i (g), određeni alternativni aerodrom ili aerodromi omogućavaju postupanje u skladu sa sljedećim tačkama:

(1) tačkom CAT.POL.A.230(a) do (d), ako je poletno-sletna staza u očekivano vrijeme dolaska suva;

(2) tačkom CAT.POL.A.235(a) do (d), ako je poletno-sletna staza u očekivano vrijeme dolaska mokra ili kontaminirana.”;

(m) u tački CAT.POL.A.250(b) dodaje se tačka (11a) koja glasi:

„(11a) zabranjene su operacije u kojima je zahtijevana dužina za slijetanje smanjena u skladu sa CAT.POL.A.255;”;

(n) dodaje se tačka CAT.POL.A.255:

„CAT.POL.A.255 Odobravanje operacija u kojima je zahtijevana dužina za slijetanje smanjena

(a) Operator aviona može da obavlja operacije slijetanja unutar 80 % raspoložive dužine za slijetanje (LDA) ako ispunjava sljedeće uslove:

(1) MOPSC aviona je 19 ili manji;

(2) avion posjeduje izjavu o prihvatljivosti za smanjenu zahtijevanu dužinu za slijetanje u AFM-u;

(3) avion služi za operacije neplaniranog komercijalnog vazdušnog saobraćaja (CAT) na zahtjev;

- (4) masa pri slijetanju aviona omogućava slijetanje sa potpunim zaustavljanjem unutar te smanjene dužine za slijetanje;
 - (5) operator je dobio prethodno odobrenje od nadležne vlasti.
- (b) Kako bi dobio odobrenje iz tačke (a)(5), operator pruža dokaze o bilo kojoj od sljedećih okolnosti:
- (1) da je sprovedena procjena rizika kako bi se dokazalo da je postignut nivo sigurnosti koji je jednak nivou sigurnosti iz tačke CAT.POL.A.230(a)(1) ili (2), kako je primjenjivo;
 - (2) da su ispunjeni sljedeći uslovi:
 - (i) zabranjuju se procedure posebnog prilaza, poput strmih prilaza, planirane visine zaslona veće od 60 ft ili manje od 35 ft, operacije pri smanjenoj vidljivosti, prilazi izvan kriterijuma za stabilizovani prilaz koji su odobreni u skladu sa tačkom CAT.OP.MPA.115(a);
 - (ii) zabranjuju se operacije kratkog slijetanja u skladu sa tačkom CAT.POL.A.250;
 - (iii) zabranjuje se slijetanje na kontaminirane poletno-sletne staze;
 - (iv) uspostavlja se proces obuke, provjere i praćenja za letačku posadu;
 - (v) operator uspostavlja program analize slijetanja na aerodrom (ALAP) kako bi obezbijedio da su ispunjeni sljedeći uslovi:
 - (A) u očekivano vrijeme dolaska nije prognozirani ledeni vjetar;
 - (B) ako se prognozira da će poletno-sletna staza biti mokra u očekivano vrijeme dolaska, dužina za slijetanje prilikom otpreme utvrđuje se u skladu sa tačkom CAT.OP.MPA.303(a) ili (b), kako je primjenjivo, ili iznosi 115 % dužine za slijetanje određene za suve poletno-sletne staze, u zavisnosti od toga šta je duže;
 - (C) nije prognozirano da bi poletno-sletna staza mogla da bude kontaminirana u očekivano vrijeme dolaska;
 - (D) nisu prognozirani nepovoljni vremenski uslovi u očekivano vrijeme dolaska;
 - (vi) sva oprema koja utiče na performanse prilikom slijetanja ispravna je prije početka leta;
 - (vii) letačku posadu čine najmanje dva kvalifikovana i obučena pilota koji imaju skorašnje iskustvo u operacijama u kojima je zahtijevana dužina za slijetanje smanjena;
 - (viii) na osnovu preovlađujućih uslova za planirani let, zapovjednik donosi konačnu odluku da sprovede operacije u kojima je zahtijevana dužina za slijetanje smanjena, a može da odluči da tako ne učini kada smatra da to nije u interesu sigurnosti;

(ix) dodatni uslovi na aerodromu, ako ih odredi nadležna vlast koja je sertifikovala aerodrom, uzimajući u obzir orografske karakteristike područja prilaza, dostupna sredstva za prilaz i mogućnost neuspjelih prilaza i prekinutih slijetanja.”;

(o) tačka CAT.POL.A.330 zamjenjuje se sljedećim:

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

(a) Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa tačkom CAT.POL.A.105(a) za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom i na svaki drugi alternativni aerodrom omogućava slijetanje sa potpunim zaustavljanjem sa 50 ft iznad praga unutar 70 % LDA.

(b) Odstupajući od tačke (a), a pod uslovom da se postupa u skladu sa tačkom CAT.POL.A.355, masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa tačkom CAT.POL.A.105(a) za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom, takva je da se omogućava slijetanje sa potpunim zaustavljanjem sa 50 ft iznad praga unutar 80 % LDA.

(c) Prilikom određivanja mase pri slijetanju, operator uzima u obzir sljedeće:

1. apsolutnu visinu aerodroma;
2. najviše 50 % čeone komponente vjetra ili najmanje 150 % leđne komponente vjetra;
3. vrstu površine poletno-sletne staze;
4. nagib poletno-sletne staze u smjeru slijetanja.

(d) Za operacije strmog prilaza operator koristi podatke o dužini slijetanja faktorizovane u skladu sa tačkom (a), na osnovu visine zaslona koja je manja od 60 ft, ali nije manja od 35 ft i ispunjava zahtjeve iz tačke CAT.POL.A.345.

(e) Za operacije kratkog slijetanja operator koristi podatke o dužini slijetanja faktorizovane u skladu sa tačkom (a) i ispunjava zahtjeve iz tačke CAT.POL.A.350.

(f) Kad se avion otprema, slijetanje se predviđa:

1. na najpovoljniju poletno-sletnu stazu, u mirnom vazduhu;
2. na poletno-sletnu stazu koja će se najvjerovatnije dodijeliti uzimajući u obzir vjerovatnu brzinu i smjer vjetra, karakteristike zemaljskog opsluživanja aviona i druge uslove kao što su sredstva za slijetanje i teren.

(g) Ako operator ne može da ispuni zahtjeve iz tačke (f)(2) za odredišni aerodrom, avion može da se otpremi samo ako je određen alternativni aerodrom koji omogućava potpunu usaglašenost sa tačkama (a) do (f).”;

(p) tačka CAT.POL.A.335 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.POL.A.335 Slijetanje – mokre i kontaminirane poletno-sletne staze

- (a) Kada odgovarajući meteorološki izvještaji ili prognoze ukazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti mokra, LDA mora biti jedna od sljedećih dužina:
- (1) dužina za slijetanje navedena u AFM-u za korišćenje na mokrim poletno-sletnim stazama u vrijeme otpreme, ali najmanje ona koja se zahtijeva tačkom CAT.POL.A.330;
 - (2) ako dužina za slijetanje u vrijeme otpreme nije navedena u AFM-u za korišćenje na mokrim poletno-sletnim stazama, najmanje 115 % zahtijevane dužine za slijetanje, utvrđeno u skladu sa tačkom CAT.POL.A.330(a);
 - (3) dužina za slijetanje kraća od one koja se zahtijeva tačkom (a)(2), ali ne kraća od one koja se zahtijeva tačkom CAT.POL.A.330(a), kako je primjenjivo, ako poletno-sletna staza ima karakteristike koje povećavaju trenje i ako AFM uključuje posebne dodatne informacije o dužinama za slijetanje na tom tipu poletno-sletne staze;
 - (4) odstupajući od tač. (a)(1), (a)(2) i (a)(3), za avione koji su odobreni za operacije smanjene dužine za slijetanje u skladu sa tačkom CAT.POL.A.355, dužina za slijetanje utvrđena u skladu sa tačkom CAT.POL.A.355(b)(7)(iii).
- (b) Kada odgovarajući meteorološki izvještaji ili prognoze pokazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti kontaminirana, dužina za slijetanje nije veća od LDA. Operator u operativnom priručniku navodi podatke o dužini za slijetanje koje treba primijeniti.”;
- (q) dodaje se tačka CAT.POL.A.355:

„CAT.POL.A.355 Odobravanje operacija u kojima je zahtijevana dužina za slijetanje skraćena

- (a) Operacije sa masom aviona pri slijetanju koja omogućava potpuno zaustavljanje pri slijetanju unutar 80 % LDA-a zahtijevaju prethodno odobrenje nadležne vlasti. Takvo odobrenje dobija se za svaku poletno-sletnu stazu na kojoj se obavljaju operacije u kojima je zahtijevana dužina za slijetanje smanjena.
- (b) Da bi dobio odobrenje iz tačke (a), operator sprovodi procjenu rizika kako bi dokazao da je postignut nivo sigurnosti jednak onom koji je predviđen tačkom CAT.POL.A.330(a) i da su ispunjeni barem sljedeći uslovi:
- (1) država u kojoj se nalazi aerodrom utvrdila je javni interes i operativnu potrebu za operacijom, bilo zbog udaljenosti aerodroma ili zbog fizičkih ograničenja povezanih sa proširenjem poletno-sletne staze;
 - (2) zabranjuju se operacije kratkog slijetanja u skladu sa tačkom CAT.POL.A.350 i prilazi izvan kriterijuma za stabilizovani prilaz odobrenih u skladu sa tačkom CAT.OP.MPA.115(a);
 - (3) zabranjuje se slijetanje na kontaminirane poletno-sletne staze;

- (4) posebna procedura kontrole područja dodira sa tlom definisana je u operativnom priručniku (OM) i implementirana; ta procedura uključuje odgovarajuća uputstva za prekinuta slijetanja ako se u određenom području ne može postići prvi dodir sa tlom;
 - (5) uspostavlja se adekvatan program obuke i provjere aerodroma za letačku posadu;
 - (6) letačka posada je kvalifikovana i na relevantnom aerodromu ima skorašnje iskustvo u operacijama sa smanjenom zahtijevanom dužinom za slijetanje;
 - (7) operator uspostavlja program analize slijetanja na aerodrom (ALAP) kako bi obezbijedio ispunjavanje sljedećih uslova:
 - (i) nije prognozirani ledni vjetar u očekivano vrijeme dolaska;
 - (ii) ako se prognozira da će poletno-sletna staza biti mokra u očekivano vrijeme dolaska, dužina za slijetanje prilikom otpreme utvrđuje se u skladu sa tačkom CAT.OP.MPA.303(c) ili iznosi 115 % dužine za slijetanje određene za suve poletno-sletne staze, u zavisnosti od toga što je duže;
 - (iii) nije prognozirano da bi poletno-sletna staza mogla biti kontaminirana u očekivano vrijeme dolaska;
 - (iv) nisu prognozirani nepovoljni vremenski uslovi u očekivano vrijeme dolaska;
 - (8) uspostavljaju se operativne procedure kako bi se obezbijedilo:
 - (i) da je sva oprema koja utiče na performanse prilikom slijetanja ispravna prije početka leta;
 - (ii) da letačka posada ispravno koristi uređaje za usporavanje;
 - (9) utvrđena su posebna uputstva za održavanje i operativne procedure za uređaje za usporavanje aviona kako bi se povećala pouzdanost tih sistema;
 - (10) konačni prilaz i slijetanje izvode se samo u vizuelnim meteorološkim uslovima (VMC);
 - (11) dodatni uslovi na aerodromu, ako ih je odredila nadležna vlast koja je sertifikovala aerodrom, uzimajući u obzir orografske karakteristike područja prilaza, dostupna sredstva za prilaz i mogućnost neuspjelih prilaza i prekinutih slijetanja.”;
- (r) u tački CAT.POL.A.415 tačke (d) i (e) zamjenjuju se sljedećim:
- „(d) Širina granica iz tačke (a) povećava se na 18,5 km (10 NM) ako navigaciona tačnost ne ispunjava barem navigacionu specifikaciju RNAV 5.
 - (e) Ispuštanje goriva u letu dozvoljava se do mjere koja je u skladu sa aerodromom na kojem se pretpostavlja da će avion sletjeti nakon kvara motora sa potrebnim rezervama goriva u skladu sa tačkom CAT.OP.MPA.150, odgovarajućim za alternativni aerodrom, ako se koristi sigurnosna procedura”;
- (s) tačka CAT.POL.A.420 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.POL.A.420 Na ruti – avioni sa tri ili više motora, dva nefunkcionalna motora

- (a) Avion sa tri ili više motora ne smije da bude udaljen od aerodroma na kojem su zahtjevi iz tačke CAT.POL.A.430 za očekivanu masu pri slijetanju adekvatno ispunjeni, na bilo kojoj tački duž planirane rute duže od 90 minuta, pri čemu svi motori rade na krstarećoj snazi ili potisku, prema potrebi, pri standardnoj temperaturi i u mirnom vazduhu, osim ako postoji usaglašenost sa tačkama (b) do (e) ove tačke.
- (b) Putanja leta za avion sa dva nefunkcionalna motora dozvoljava avionu da nastavi let u očekivanim meteorološkim uslovima mora da nadvisi sve prepreke unutar 9,3 km (5 NM) na obje strane planirane putanje vertikalnim intervalom od najmanje 2000 ft do aerodroma koji ispunjava zahtjeve u pogledu performansi koji se primjenjuju za očekivanu masu pri slijetanju.
- (c) Pretpostavlja se da će dva motora otkazati na najkritičnijoj tački onog dijela rute na kojoj avion vrši operacije više od 90 minuta, sa svim motorima na krstarećoj snazi ili potisku, prema potrebi, pri standardnoj temperaturi i mirnom vazduhu, udaljen od aerodroma iz tačke (a).
- (d) Očekivana masa aviona na tački na kojoj se predviđa kvar dva motora nije manja od one koja bi uključivala dovoljno goriva za nastavljanje leta do aerodroma na kojem se planira slijetanje i za dolazak do njega na apsolutnoj visini od najmanje 450 m (1 500 ft) neposredno iznad područja za slijetanje i nakon toga za letenje na toj visini još 15 minuta krstarećom snagom ili potiskom, prema potrebi.
- (e) Smatra se da je avion u stanju da se penje brzinom od 150 ft u minuti manjom od navedene.
- (f) Širina granica iz tačke (a) povećava se na 18,5 km (10 NM) ako navigaciona tačnost ne ispunjava barem specifikaciju navigacije RNAV 5.
- (g) Ispuštanje goriva u letu dozvoljava se do mjere potrebne da se do aerodroma stigne sa potrebnim rezervama goriva u skladu sa tačkom (d), ako se upotrebljava sigurnosna procedura.”;
- (t) u tački CAT.POL.A.430(a) tačka (4) zamjenjuje se sljedećim:
„(4) nagib poletno-sletne staze u smjeru slijetanja.”;
- (u) u tački CAT.POL.A.435(a), tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Kada odgovarajući meteorološki izvještaji ili prognoze ukazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti mokra, LDA odgovara sljedećem:

- (1) dužini za slijetanje navedenoj u AFM-u za korišćenje na mokrim poletno-sletnim stazama u vrijeme otpreme, ali najmanje onoj koja se zahtijeva tačkom CAT.POL.A.430;
- (2) ako dužina za slijetanje nije navedena u AFM-u za korišćenje na mokrim poletno-sletnim stazama za vrijeme otpreme, najmanje 115 % zahtijevane dužine za slijetanje,

utvrđeno u skladu sa tačkom CAT.POL.A.430.”;

(v) u tački CAT.IDE.A.185, dodaje se sljedeća tačka (i):

„Avioni MCTOM veće od 27 000 kg i kojima je pojedinačni CofA prvi put izdat 5 septembra 2022. godine opremljeni su alternativnim izvorom energije na koji se CVR i neusmjereni mikrofoni u pilotskoj kabini automatski preusmjeravaju u slučaju potpunog prekida napajanja CVR-a.”;

(w) dodaje se tačka CAT.IDE.A.191:

„CAT.IDE.A.191 Laki uređaj za snimanje podataka o letu

(a) Avioni sa turbinskim motorom čiji je MTCOM 2 250 kg ili više i avioni sa MOPSC većim od 9 opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:

(1) nisu obuhvaćeni tačkom CAT.IDE.A.190(a);

(2) individualni CofA im je prvi put izdat 5. septembra 2022. godine ili kasnije.

(b) Uređaj za snimanje podataka o letu, putem podataka o letu ili slika, bilježi informacije koje su dovoljne za određivanje putanje leta i brzine vazduhoplova.

(c) Uređaj za snimanje podataka o letu čuva podatke o letu i slike snimljene tokom najmanje posljednjih pet sati.

(d) Uređaj za snimanje podataka o letu automatski počinje snimanje prije pokretanja aviona na sopstveni pogon i automatski prestaje da snima nakon što se avion više ne kreće na sopstveni pogon.

(e) Ako uređaj za snimanje podataka o letu snima slike ili zvuk u pilotskoj kabini, onda je zapovjedniku na raspolaganju funkcija koja modifikuje slikovne i audio zapise napravljene prije rada te funkcije tako da ti zapisi ne mogu da se povrate uobičajenim tehnikama ponovne reprodukcije ili kopiranja.”;

(x) tačka CAT.IDE.A.230 (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Zalihe kiseonika iz (a) dovoljne za ostatak leta nakon depresurizacije kabine kada visina kabine prelazi 8000 ft, ali ne prelazi 15000 ft za najmanje 2% od prevezenih putnika, ali ni u kom slučaju za manje od jednog lica.”;

(y) tačka CAT.IDE.A.230(d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Oprema za kiseonik za prvu pomoć mora da stvara maseni protok do svakog lica.”;

(z) tačka CAT.IDE.A.345 mijenja se i dopunjava:

(i) naslov tačke zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.IDE.A.345 Komunikaciona, navigaciona i nadzorna oprema za letove po IFR-u ili VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne obavlja prema vizuelnim orijentirima”

ii. tačka CAT.IDE.A.345 (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Avioni za letove po IFR-u ili VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne obavlja

prema vizuelnim orijentirima opremljeni su radiokomunikacionom, navigacionom i nadzornom opremom u skladu sa primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora.”

(aa) dodaje se tačka CAT.IDE.H.191:

„CAT.IDE.H.191 Laki uređaj za snimanje podataka o letu

(a) Helikopteri sa turbinskim motorom čiji je MTCOM 2 250 kg ili više opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:

(1) nisu obuhvaćeni tačkom CAT.IDE.H.190(a);

(2) individualni CofA im je prvi put izdat 5. septembra 2022. godine ili kasnije.

(b) Uređaj za snimanje podataka o letu, putem podataka o letu ili slika, bilježi informacije koje su dovoljne za određivanje putanje leta i brzine vazduhoplova.

(c) Uređaj za snimanje podataka o letu čuva podatke o letu i slike snimljene tokom najmanje posljednjih pet sati.

(d) Uređaj za snimanje podataka o letu automatski počinje snimanje prije pokretanja helikoptera na sopstveni pogon i automatski prestaje da snima nakon što se helikopter više ne kreće na sopstveni pogon.

(e) Ako uređaj za snimanje podataka o letu snima slike ili zvuk u pilotskoj kabini, onda je zapovjedniku na raspolaganju funkcija koja modifikuje slikovne i audio zapise napravljene prije rada te funkcije tako da ti zapisi ne mogu da se povrate uobičajenim tehnikama ponovne reprodukcije ili kopiranja.”;

(bb) tačka CAT.IDE.H.345 mijenja se i dopunjava:

i. Naslov tačke zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.IDE.H.345 Komunikaciona, navigaciona i nadzorna oprema za letove po IFR-u ili VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne obavlja prema vizuelnim orijentirima”

ii. tačka CAT.IDE.H.345(a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Helikopteri kojima se upravlja po IFR-u ili VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne obavlja prema vizuelnim orijentirima opremljeni su radiokomunikacionom, navigacionom i nadzornom opremom u skladu sa primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora.”

(5) Aneks V (dio-SPA) mijenja se i dopunjava:

(a) tačka SPA.SET-IMC.105 (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) posebna uputstva i procedure kako bi se obezbijedili potrebni nivoi kontinuirane plovidbenosti i pouzdanosti aviona i njegovog pogonskog sistema utvrđeni su i uključeni u program održavanja vazduhoplova operatora u skladu sa Uredbom (EU) br. 1321/2014,

uključujući sve sljedeće:

(1) program monitoringa trenda motora, izuzev u slučaju aviona kojima je prvi put izdato individualno uvjerenje o plovidbenosti nakon 31. decembra 2004. godine koji imaju automatski sistem monitoringa trenda;

(2) program pouzdanosti propulzije i povezanih sistema;”;

(6) Aneks VI (dio-NCC) mijenja se i dopunjava:

(a) tačka NCC.GEN.101 zamjenjuje se sljedećim:

„Odobrene organizacije za obuku koje moraju da se budu u skladu sa ovim Aneksom takođe se pridržavaju:

(a) tačke ORO.GEN.310, prema potrebi; i

(b) tačke ORO.MLR.105.”;

(b) tačka NCC.GEN.145 zamjenjuje se sljedećim:

„NCC.GEN.145 Rukovanje zapisima uređaja za snimanje podataka o letu: čuvanje, izrada, zaštita i korišćenje

(a) Nakon nesreće, ozbiljne nezgode ili događaja koji je utvrdio istražni organ, operator vazduhoplova čuva originalne snimljene podatke iz uređaja za snimanje podataka o letu u periodu od 60 dana ili dok istražni organ ne odredi drugačije.

(b) Operator vrši operativne provjere i procjene zapisa kako bi obezbijedio kontinuiranu ispravnost uređaja za snimanje podataka o letu čije se posjedovanje zahtijeva.

(c) Operator mora da obezbijedi čuvanje zapisa parametara leta i komunikacionih poruka sa opreme za prenos podataka koji moraju da budu snimljeni na uređajima za snimanje leta. Međutim, za potrebe ispitivanja i održavanja tih uređaja za snimanje leta, u vrijeme testiranja može da se izbriše najstariji snimljeni podatak u trajanju do jednog sata.

(d) Operator čuva i ažurira dokumentaciju koja predstavlja potrebne informacije za pretvaranje neobrađenih podataka o letu u parametre leta izražene u tehničkim jedinicama.

(e) Operator stavlja na raspolaganje sve sačuvane zapise uređaja za snimanje podataka o letu, ako tako odredi nadležni organ.

(f) Ne dovodeći u pitanje Uredbe (EU) br. 996/2010 i (EU) 2016/679:

(1) Osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu, audio zapisi iz uređaja za snimanje podataka o letu mogu da se otkriju i koriste samo ako su ispunjeni bilo koji uslovi:

(i) ako je propisana procedura koja se odnosi na rukovanje takvim audio zapisima i njihovim transkriptima;

(ii) svi relevantni članovi posade i osoblje za održavanje dali su svoju prethodnu

saglasnost;

(iii) takvi audio zapisi koriste se samo za održavanje ili poboljšanje sigurnosti.

(1a) Kada se zvučni zapisi uređaja za snimanje podataka o letu pregledaju u cilju obezbjeđivanja ispravnosti tih uređaja, operator štiti privatnost tih audio zapisa i obezbjeđuje da se isti ne objavljuju niti koriste ni za što drugo osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu.

(2) Parametri leta ili snimci opreme za prenos podataka snimljene uređajem za snimanje podataka o letu ne smiju da se koriste u druge svrhe osim za istraživanje nesreće ili nezgode koji podliježu obaveznom izvještavanju, osim ako takvi zapisi ne ispunjavaju sve sljedeće uslove:

(i) koriste se od strane operatora samo u svrhe plovidbenosti ili održavanja;

(ii) de-identifikovani su;

(iii) objavljeni su u skladu sa bezbjednosnim procedurama.

(3) Osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu, slike pilotske kabine snimljene uređajem za snimanje podataka o letu ne otkrivaju se i ne koriste osim ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:

(i) ako je propisana procedura koja se odnosi na rukovanje takvim slikovnim zapisima;

(ii) svi relevantni članovi posade i osoblje za održavanje dali su svoju prethodnu saglasnost;

(iii) takvi slikovni zapisi koriste se samo za održavanje ili za unapređenje sigurnosti.

(3a) Kada se slike pilotske kabine snimljene uređajem za snimanje podataka o letu pregledaju radi obezbjeđivanja ispravnosti tog uređaja:

(i) te slike se ne koriste i ne otkrivaju u druge svrhe osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu;

(ii) ako postoji vjerovatnoća da će dijelovi tijela članova posade biti vidljivi na slikama, operator obezbjeđuje privatnost tih slika.”;

(c) tačka NCC.OP.225 zamjenjuje se sljedećim:

„NCC.OP.225 Uslovi za prilaz i slijetanje – avioni

Prije započinjanja prilaznja za slijetanje, vođa vazduhoplova se uvjerava da, u skladu sa podacima koje ima na raspolaganju, meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze predviđene za korišćenje neće spriječiti sigurni prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz.”;

(d) dodaje se sljedeća tačka NCC.OP.226:

„NCC.OP.226 Uslovi za prilaz i slijetanje – helikopteri

Prije započinjanja prilaženja za slijetanje vođa vazduhoplova se uvjerava da, u skladu sa dostupnim informacijama, meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje područja završnog prilaza i polijetanja (FATO) predviđenih za korišćenje neće spriječiti sigurni prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz.”;

(7) Aneks VII (dio-NCO) mijenja se i dopunjava:

(a) tačka NCO.OP.205 zamjenjuje se sljedećim:

„NCO.OP.205 Uslovi za prilaz i slijetanje – avioni

Prije započinjanja prilaženja za slijetanje, vođa vazduhoplova se uvjerava da, u skladu sa dostupnim informacijama, meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze predviđene za korišćenje neće spriječiti sigurni prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz.”;

(b) dodaje se tačka NCO.OP.206:

„NCO.OP.206 Uslovi za prilaz i slijetanje – helikopteri

Prije započinjanja prilaženja za slijetanje vođa vazduhoplova se uvjerava da, u skladu sa dostupnim informacijama, meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje područja završnog prilaza i polijetanja (FATO) predviđenih za korišćenje neće spriječiti sigurni prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz.”;

(c) tačka NCO.SPEC.MCF.105 (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Odstupajući od tačke NCO.GEN.105(a)(4) ovog Aneksa, probni let kojem se provjerava održavanje može da se izvodi vazduhoplovom koji je otpušten u upotrebu sa nepotpunim održavanjem u skladu sa tačkama M.A.801 (f) Aneksa I (dio-M), 145.A.50(e) Aneksa II (dio-145) ili tačkom ML.A.801(f) Aneksa Vb (dio-ML) Uredbe Komisije (EU) br. 1321/2014.”;

(d) tačka NCO.SPEC.MCF.130 zamjenjuje se sljedećim:

„NCO.SPEC.MCF.130 Simulirane vanredne i hitne procedure u letu

Odstupajući od tačke NCO.SPEC.145, vođa vazduhoplova može da simulira situacije kojima se zahtijeva primjena vanrednih ili hitnih procedura dok je specijalista za određene zadatke u vazduhoplovu ako se simulacijom ispunjava svrha leta i ako je utvrđena u kontrolnoj listi iz tačke NCO.SPEC.MCF.110 ili u operativnim procedurama.”;

(8) Aneks VIII (dio-SPO) mijenja se i dopunjava:

(a) tačka SPO.GEN.140 (a)(10) zamjenjuje se sljedećim:

„(10) tehnička knjiga vazduhoplova u skladu sa Uredbom (EU) br. 1321/2014, ukoliko je primjenjivo;”;

(b) tačka SPO.GEN.145 zamjenjuje se sljedećim:

„SPO.GEN.145 Rukovanje zapisima uređaja za snimanje podataka o letu: čuvanje,

izrada, zaštita i korišćenje

- (a) Nakon nesreće, ozbiljne nezgode ili događaja koje je utvrdio istražni organ, operator vazduhoplova čuva originalne snimljene podatke iz uređaja za snimanje leta u periodu od 60 dana ili dok istražni organ ne odredi drugačije.
- (b) Operator sprovodi operativne provjere i procjene tih zapisa kako bi obezbijedio kontinuiranu ispravnost uređaja za snimanje leta koji moraju da se posjeduju.
- (c) Operator mora da obezbijedi čuvanje zapisa parametara leta i komunikacionih poruka sa opreme za prenos podataka koji moraju da budu snimljeni na uređajima za snimanje leta. Međutim, za potrebe ispitivanja i održavanja tih uređaja za snimanje leta, u vrijeme testiranja može da se izbriše najstariji snimljeni podatak u trajanju do jednog sata.
- (d) Operator čuva i ažurira dokumentaciju koja sadrži informacije potrebne za pretvaranje neobrađenih podataka o letu u parametre leta izražene u tehničkim jedinicama.
- (e) Operator stavlja na raspolaganje sve sačuvane zapise uređaja za snimanje podataka o letu, ako tako odredi nadležni organ.
- (f) Ne dovodeći u pitanje Uredbe (EU) br. 996/2010 i (EU) 2016/679, osim u svrhe obezbjeđivanja ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu:
 - (1) zvučni zapisi iz uređaja za snimanje leta objavljuju se i koriste samo ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:
 - (i) uspostavljena je procedura koja se odnosi na rukovanje takvim audio zapisima i njihovim transkriptom;
 - (ii) svi relevantni članovi posade i osoblje za održavanje dali su prethodnu saglasnost;
 - (iii) takvi zvučni zapisi koriste se samo za održavanje ili za unapređenje sigurnosti.
 - (1a) Kada se zvučni zapisi uređaja za snimanje podataka o letu pregledaju u cilju obezbjeđivanja ispravnosti tog uređaja, operator štiti privatnost tih audio zapisa i obezbjeđuje da se isti ne objavljuju niti koriste ni za šta drugo osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu.
 - (2) Parametri leta ili snimci opreme za prenos podataka snimljene uređajem za snimanje podataka o letu ne smiju da se koriste u druge svrhe osim za istraživanje nesreće ili nezgode koje podliježu obaveznom izvještavanju. To ograničenja se ne primjenjuje osim ako takvi zapisi ne ispunjavaju bilo koji od sljedećih uslova:
 - (i) operator ih koristi isključivo u svrhe plovidbenosti ili održavanja;
 - (ii) de-identifikovani su;
 - (iii) objavljeni su u skladu sa bezbjednosnim procedurama.
 - (3) Osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu, slike pilotske kabine snimljene uređajem za snimanje podataka o letu ne otkrivaju se i ne koriste osim ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:

- (i) ako je propisan postupak za rukovanje takvim slikovnim zapisima;
 - (ii) svi članovi posade 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.
- (3a) Kada se slike pilotske kabine snimljene uređajem za snimanje podataka o letu pregledaju radi obezbjeđivanja ispravnosti tog uređaja:
- (i) te slike se ne otkrivaju i ne koriste u druge svrhe osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje leta;
 - (ii) operator obezbjeđuje privatnost tih slika ako je vjerovatno da će dijelovi tijela članova posade biti vidljivi na slikama.”;
- (c) točka SPO.OP.210 zamjenjuje se sljedećim:

„SPO.OP.210 Uslovi za prilaz i slijetanje – avioni

Prije započinjanja prilaženja za slijetanje, vođa vazduhoplova se uvjerava da, u skladu sa podacima koje ima na raspolaganju, meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze predviđene za korišćenje neće spriječiti sigurni prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz.”;

- (d) dodaje se tačka SPO.OP.211:

„SPO.OP.211 Uslovi za prilaz i slijetanje – helikopteri

Prije započinjanja prilaženja za slijetanje, vođa vazduhoplova se uvjerava da, u skladu sa podacima koje ima na raspolaganju, meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje područja završnog prilaza i polijetanja (FATO) predviđenih za korišćenje neće spriječiti sigurni prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz.”;

- (dodaje se tačka SPO.IDE.A.146:

„SPO.IDE.A.146 laki uređaj za snimanje podataka o letu

- (a) Avioni sa turbinskim motorom čiji je MTCOM 2 250 kg ili više i avioni sa MOPSC većim od 9 opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:
- (1) nisu obuhvaćeni tačkom SPO.IDE.A.145(a);
 - (2) koriste se za komercijalne operacije;
 - (3) individualni CofA im je prvi put izdat 5. septembra 2022. godine ili kasnije.
- (b) Uređaj za snimanje podataka o letu, putem podataka o letu ili slika, bilježi informacije koje su dovoljne za određivanje putanje leta i brzine vazduhoplova.
- (c) Uređaj za snimanje podataka o letu čuva podatke o letu i slike snimljene tokom najmanje posljednjih pet sati.

- (d) Uređaj za snimanje podataka o letu automatski počinje snimanje prije pokretanja aviona na sopstveni pogon i automatski prestaje da snima nakon što se avion više ne kreće na sopstveni pogon.
- (e) Ako uređaj za snimanje podataka o letu snima slike ili zvuk u pilotskoj kabini, onda je vođi vazduhoplova na raspolaganju funkcija koja modifikuje slikovne i audio zapise napravljene prije rada te funkcije tako da ti zapisi ne mogu da se povrate uobičajenim tehnikama ponovne reprodukcije ili kopiranja.”;
- (f) dodaje se tačka SPO.IDE.H.146:

„SPO.IDE.H.146 Laki uređaj za snimanje podataka o letu

- (a) Helikopteri sa turbinskim motorom čiji je MTCOM 2 250 kg ili više i avioni sa MOPSC većim od 9 opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:
- (1) obuhvaćeni su tačkom SPO.IDE.H.145(a);
 - (2) koriste se za komercijalne operacije;
 - (3) individualni CofA im je prvi put izdat 5. septembra 2022. godine ili kasnije.
- (b) Uređaj za snimanje podataka o letu, putem podataka o letu ili slika, bilježi informacije koje su dovoljne za određivanje putanje leta i brzine vazduhoplova.
- (c) Uređaj za snimanje podataka o letu čuva podatke o letu i slike snimljene tokom najmanje posljednjih pet sati.
- (d) Uređaj za snimanje podataka o letu automatski počinje snimanje prije pokretanja helikoptera na sopstveni pogon i automatski prestaje da snima nakon što se avion više ne kreće na sopstveni pogon.
- (e) Ako uređaj za snimanje podataka o letu snima slike ili zvuk u pilotskoj kabini, onda je vođi vazduhoplova na raspolaganju funkcija koja modifikuje slikovne i audio zapise napravljene prije rada te funkcije tako da ti zapisi ne mogu da se povrate uobičajenim tehnikama ponovne reprodukcije ili kopiranja.”;
- (g) tačka SPO.SPE.MCF.100(a) zamjenjuje se sljedećim:
- „Probni let nakon održavanja nivoa A – gdje se očekuje korišćenje neuobičajenih procedura ili procedura u slučaju nužde, kako je definisano u letačkom priručniku vazduhoplova, ili u slučaju kada je let potrebno obaviti kako bi se dokazalo funkcionisanje rezervnog sistema ili drugih sigurnosnih uređaja;”.
-