

**SPROVEDBENA REGULATIVA KOMISIJE (EU) 2020/2036**

**od 9. decembra 2020. godine o izmjeni Regulative (EU) br. 965/2012 u pogledu zahtjeva za kompetentnost i metode obuke letačke posade i odlaganja datuma primjene određenih mjera u kontekstu pandemije COVID-19**

*Član 1*

**Izmjene Regulative (EU) br. 965/2012**

Prilozi I, II i III Regulative (EU) br. 965/2012 mijenjaju se u skladu sa Prilogom ove Regulative.

*Član 2*

**Stupanje na snagu i primjena**

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

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

Sačinjeno u Briselu 9. decembra 2020. godine.

*Za Komisiju*  
*Predsjednica*  
*Ursula VON DER LEYEN*

*PRILOG*

Prilozi I, II i III Regulative Komisije (EU) br. 965/2012 mijenjaju se kako slijedi:

(1) Prilog I mijenja se kako slijedi:

Umeću se sljedeća značenja izraza:

„(23a) „kompetentnost” je dimenzija ljudskih mogućnosti koje se koriste za pouzdano predviđanje uspješnog obavljanja poslova i koja se manifestuje i posmatra kroz ponašanja kojim se mobilizuju relevantna znanja, vještine i stavovi za izvršavanje aktivnosti ili zadataka pod određenim uslovima;

(23b) „obuka na bazi kompetentnosti” su programi procjene i obuke koje karakteriše usmjerenost na efikasnost, naglasak na standardima efikasnosti i njihovo mjerenje, kao i na razvoj obuke u skladu sa utvrđenim standardima efikasnosti;

(23c) „okvir kompetentnosti” je potpuni skup utvrđenih kompetentnosti koje su razvijene, uvježbane i procijenjene u operatorovom programu obuke koja se bazira na dokazima primjenom scenarija koji su relevantni za operacije i koji je dovoljno opsežan kako bi se njime pripremio pilot za predviđene i nepredviđene prijetnje i greške;

(42d) „EBT modul ” je kombinacija sesija na potvrđenom uređaju za simuliranje letjenja za obuku u okviru trogodišnjeg perioda periodične procjene i obuke;

(47a) „upis” je administrativna radnja koju sprovodi operator u kojoj pilot učestvuje u operatorovom programu EBT-a;

(47b) „upisani pilot” je pilot koji učestvuje u EBT periodičnom programu obuke;

(47c) „ekvivalentnost prilaza” su svi prilazi kojima se dodatno opterećuje stručna posada nezavisno od toga da li se koriste u EBT modulima;

(47d) „ekvivalentnost neispravnosti” su sve neispravnosti kojima se dodatno opterećuje stručna posada nezavisno od toga da li se koriste u EBT modulima;

(47e) „faza ocjene” je jedna od faza EBT modula koji je scenario leta usmjeren na linijsko letjenje, reprezentativan za okruženje operatora tokom kojeg dolazi do jednog ili više događaja koji služe za ocjenu ključnih elemenata definisanog okvira kompetentnosti;

(47f) „obuka koja se bazira na dokazima (EBT)” je procjena i obuka na osnovu operativnih podataka koje karakteriše razvoj i procjena ukupne sposobnosti pilota u nizu kompetencija (okvir kompetentnosti), a ne mjerenje efikasnosti u pojedinačnim događajima ili manevrima;

(69b) „instrukcije sa sjedišta” je tehnika koja se koristi u fazi obuke za manevre ili u fazi obuke na bazi scenarija u kojoj instruktori mogu da:

(a) daju jednostavne instrukcije jednom pilotu; ili

(b) izvode unaprijed određene vježbe sa pilotskog sjedišta kao pilot koji upravlja vazduhoplovom (PF) ili nadzorni pilot (PM) radi:

(1) demonstracije tehnika; i/ili

(2) podsticanja drugog pilota na intervencije ili interakcije;

(69c) „ujednačenost instruktora” je dosljednost ili stabilnost rezultata između različitih EBT instruktora koji daju rezultat (ili rezultate) o nivou homogenosti ili konsenzusa u ocjenama koje daju instruktori (ocjenjivači);

(72a) „scenario leta usmjeren na linijsko letjenje” je procjena i obuka koja uključuje realističnu simulaciju „u stvarnom vremenu” za cijelu misiju scenarija koji su reprezentativni za linijske operacije;

(76b) „faza obuke za manevre” znači faza EBT modula tokom koje, u skladu sa generacijom vazduhoplova, posada ima vremena da uvježba i poboljša efikasnosti u vježbama koje se uglavnom baziraju na psihomotoričkim vještinama postizanjem zadate putanje leta ili obavljanjem propisanog događaja do zadatog ishoda;

(76c) „miješani EBT program” je operatorov program periodične obuke i provjeravanja u skladu sa tačkom ORO.FC.230, čiji je dio namijenjen primjeni EBT-a, ali kojim se ne zamjenjuju provjere stručnosti u skladu sa Dodatkom 9 Priloga I (dio-FCL) Regulative (EU) br. 1178/2011;

(98a) „stručan” je da su dokazane potrebne vještine, znanje i stavovi potrebni za obavljanje svakog definisanog zadatka u skladu sa propisanim standardom;

(105b) „faza obuke na bazi scenarija” je faza EBT modula usmjerena na razvoj kompetencija, dok se pilot obučava za ublažavanje najkritičnijih rizika utvrđenih za određenu generaciju vazduhoplova. Treba da uključi upravljanje posebnim operatorovim prijetnjama i greškama u stvarnom vremenu u okruženju usmjerenom na linijsko letjenje;”

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

umeće se sljedeća tačka ARO.OPS.226:

„ARO.OPS.226 Odobrenje i nadzor programa obuke koje se bazira na dokazima (EBT)

(a) Ako nadležni organ izda odobrenje za programe EBT-a, inspektori moraju da steknu kvalifikacije i da završe obuku u području principa, primjene, procesa odobrenja i kontinuiranog nadzora EBT-a.

(b) Nadležni organ ocjenjuje i nadzire EBT program zajedno sa procesima koji podržavaju sprovođenje EBT programa i njegovu djelotvornost.

(c) Po prijemu zahtjeva za odobrenje EBT programa, nadležni organ mora da:

(1) obezbijedi rješavanje nalaza nivoa 1 u područjima kojima se podržava primjena EBT programa;

(2) procijeni sposobnost operatora u smislu davanja podrške sprovođenju EBT programa. Potrebno je razmotriti barem sljedeće elemente:

(i) zrelost i sposobnost operatorovog sistema upravljanja u područjima kojima se podržava primjena EBT programa, a posebno obuka letačke posade;

(ii) prikladnost operatorovog EBT programa – EBT program mora da odgovara veličini operatora, i prirodi i složenosti njegovih aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i povezane rizike svojstvene tim aktivnostima;

(iii) adekvatnost operatorovog sistema za vođenje evidencije, posebno u pogledu evidencija o obuci, provjerama i kvalifikacijama letačke posade, u skladu sa ORO.GEN.220 i ORO.MLR.115 tač. (c) i (d);

(iv) prikladnost operatorovog sistema ocjenjivanja za procjenu kompetencija pilota;

(v) stručnost i iskustvo instruktora i drugog osoblja uključenog u EBT program u primjeni procesa i procedura kojima se podržava sprovođenje EBT programa; i

(vi) operatorov EBT plan sprovođenja i procjenu sigurnosnog rizika kojom se podržava EBT program kako bi se pokazalo na koji se način može postići nivo sigurnosti jednak onom iz postojećeg programa obuke.

(d) Nadležni organ odobrava EBT program ako se procjenom zaključi da je obezbijeđena usaglašenost barem sa tač. ORO.FC.146, ORO.FC.231 i ORO.FC.232.

(e) Ne dovodeći u pitanje tačku ARO.GEN.120 podtač. (d) i (e), nadležni organ obavještava Agenciju kada započne ocjenu alternativnih načina usaglašenosti koji se odnose na EBT.”

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

(a) tačka ORO.FC.145 zamjenjuje se sljedećim:

„ORO.FC.145 Pružanje obuke, provjeravanja i procjene

(a) Cjelokupna obuka, provjeravanje i procjena traženi u ovom Pod-dijelu moraju da budu sprovedeni u skladu sa programima obuke i nastavnim planovima ustanovljenim od strane operatora u operativnom priručniku.

(b) Prilikom uspostavljanja programa obuke i nastavnog plana, operator je dužan da obuhvati relevantne elemente definisane u obaveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu sa Regulativom (EU) br. 748/2012.

(c) U slučaju CAT operacija, obuku i programe provjere, uključujući nastavne planove i korišćenje uređaja za simuliranje letjenja (FSTD-ova), odobrava nadležni organ.

(d) FSTD mora da oponaša vazduhoplov koji koristi operator, koliko je to moguće. Razlike između FSTD i vazduhoplova moraju da budu i opisane i navedene kroz pripremu ili obuku, prema potrebi.

(e) Operator mora da uspostavi sistem za adekvatno praćenje promjena FSTD-a i da obezbijedi da te promjene ne utiču na adekvatnost programa obuke.

(b) umeće se sljedeća tačka ORO.FC.146:

„ORO.FC.146 Osoblje koje pruža obuku, provjeravanje i procjenu

(a) Svu obuku, provjeravanje i procjenu koji se zahtijevaju ovim poddijelom sprovodi odgovarajuće kvalifikovano osoblje.

(b) U slučaju obuke i provjeravanja tokom leta leta ili na simulatoru letjenja, osoblje koje sprovodi obuku i provjere mora da bude kvalifikovano u skladu sa Prilogom I (dio-FCL) Regulative (EU) br. 1178/2011.

(c) Kada je riječ o EBT programu, osoblje koje sprovodi procjenu i pruža obuku mora da:

(1) ima sertifikat instruktora ili ispitivača iz Priloga I (dio-FCL);

(2) završi operatorov EBT program standardizacije instruktora. To uključuje inicijalni program standardizacije i periodični program standardizacije.

Po završetku operatorove inicijalne standardizacije za EBT, instruktor se kvalifikuje za sprovođenje EBT praktične procjene.

(d) Bez obzira na prethodnu tačku (b), linijsku ocjenu kompetentnosti sprovodi odgovarajuće kvalifikovani zapovjednik kojeg imenuje operator i koji je završio program standardizacije u EBT konceptima i procjeni kompetencija (linijski ocjenjivač).“;

(c) umeće se sljedeća tačka ORO.FC.231:

„ORO.FC.231 Obuka koja se bazira na dokazima (EBT)

(a) EBT PROGRAM

(1) Operator može da zamijeni zahtjeve iz tačke ORO.FC.230 uspostavljanjem, sprovođenjem i održavanjem odgovarajućeg EBT programa kojeg je odobrio nadležni organ.

Operator dokazuje svoju sposobnost da podržava sprovođenje EBT programa (uključujući sprovedbeni plan) i sprovodi procjenu sigurnosnog rizika kojom dokazuje kako se postiže jednak nivo sigurnosti.

(2) EBT program mora da:

(i) odgovara veličini operatora i prirodi i složenosti njegovih aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i povezane rizike svojstvene tim aktivnostima;

(ii) obezbijedi kompetentnost pilota procjenom i razvojem pilotskih kompetencija potrebnih za sigurno, djelotvorno i efikasno upravljanje vazduhoplovom;

(iii) obezbijedi da je svaki pilot izložen temama procjene i obuke izvedenim u skladu sa tačkom ORO.FC.232;

(iv) uključuje barem šest EBT modula raspoređenih u trogodišnji program; svaki EBT modul sastoji se od faze ocjene i faze obuke. Period važenja EBT modula je 12 mjeseci.

(A) Faza ocjene sastoji se od scenarija leta usmjerenog na linijsko letjenje radi procjene svih kompetencija i utvrđivanja pojedinačnih potreba za obukom.

(B) Faza obuke obuhvata:

(a) fazu obuke za manevre, uključujući obuku za stručnost u određenim definisanim manevrima;

(b) fazu obuke na bazi scenarija koja obuhvata scenarije leta usmjerenog na linijsko letjenje kako bi se razvile kompetencije i zadovoljile pojedinačne potrebe za obukom.

Faza obuke sprovodi se blagovremeno nakon faze ocjene.

(3) Operator obezbjeđuje da svaki pilot upisan u EBT program završi:

(i) najmanje dva EBT modula u periodu važenja ovlašćenja za tip, odvojena periodom od najmanje tri mjeseca. EBT modul završen je ako:

(A) je završen sadržaj EBT programa za taj EBT modul (upoznavanje pilota sa temama procjene i obuke); i

(B) je dokazan prihvatljiv nivo uspješnosti u svim posmatranim kompetencijama;

(ii) linijsku ocjenu(e) kompetentnosti; i

(iii) zemaljsku obuku.

(4) Operator uspostavlja EBT program standardizacije i obezbjeđivanja dosljednosti instruktora, čime se obezbjeđuje da instruktori uključeni u EBT imaju odgovarajuće kvalifikacije za obavljanje svojih zadataka.

(i) Svi instruktori moraju da prođu taj program;

(ii) Operator se služi odgovarajućim metodama i parametrima za procjenu ujednačenosti;

(iii) Operator dokazuje da su instruktori dovoljno ujednačeni.

(5) EBT program može da uključuje procedure za nepredviđene okolnosti koje bi mogle da utiču na realizaciju EBT modula. Operator dokazuje potrebu za tim procedurama. Procedurama se obezbjeđuje da pilot ne nastavi sa linijskim letačkim operacijama, ako je opažena uspješnost ispod minimalnog prihvatljivog nivoa. Procedure mogu da uključuje:

(i) različit period razdvajanja među EBT modulima; i

(ii) različit redosljed faza EBT modula.

(b) OKVIR KOMPETENTNOSTI

Operator primjenjuje okvir kompetentnosti za sve aspekte procjene i obuke u okviru EBT programa. Okvir kompetentnosti mora da:

- (1) bude sveobuhvatan, tačan i upotrebljiv;
- (2) uključuje uočljiva ponašanja potrebna za sigurne, djelotvorne i efikasne operacije;
- (3) uključuje definisanu grupu kompetencija, njihove opise i vezana uočljiva ponašanja.

**(c) EFIKASNOST SISTEMA OBUKE**

(1) Efikasnost EBT sistema mjeri se i ocjenjuje procesom povratnih informacija sa ciljem da se:

- (i) potvrdi i doradi operatorov EBT program;
  - (ii) obezbijedi da se operatorovim EBT programom razvijaju kompetencije pilota.
- (2) Proces povratnih informacija uključuje se u operatorov sistem upravljanja.
- (3) Operator uvodi procedure kojima se uređuje zaštita podataka o EBT-u.

**(d) SISTEM OCJENJIVANJA**

(1) Operator se služi sistemom ocjenjivanja za procjenu kompetencija pilota. Sistemom ocjenjivanja mora da se obezbijedi:

- (i) dovoljan nivo detalja kako bi se omogućila tačna i korisna mjerenja pojedinačne efikasnosti;
- (ii) kriterijum efikasnosti i skala za svaku kompetenciju, sa tačkom na skali kojom se određuje najniži prihvatljivi nivo koji je nužno postići za obavljanje linijskih operacija. Operator razvija procedure da bi se riješila slaba efikasnost pilota;
- (iii) integritet podataka;
- (iv) bezbjednost podataka.

(2) Operator redovno provjerava tačnost sistema ocjenjivanja u odnosu na referentni kriterijum.

**(e) PRIHVATLJIVI UREĐAJI ZA OBUKU I BROJ SATI POTREBAN DA SE USPJEŠNO ZAVRŠI EBT PROGRAM**

(1) Svaki EBT modul sprovodi se u FSTD-u sa nivoom kvalifikacije koji je prikladan da se obezbijedi pravilno sprovođenje tema procjene i obuke.

(2) Operator obezbjeđuje dovoljan broj sati na prihvatljivom uređaju za obuku kako bi pilot mogao da završi EBT operatorov program. Kriterijumi za određivanje broja sati EBT programa su sljedeći:

- (i) broj sati odgovara veličini i složenosti EBT programa;
- (ii) broj sati je dovoljan za završetak EBT programa;
- (iii) brojem sati se obezbjeđuje djelotvoran EBT program uzimajući u obzir preporuke ICAO-a, Agencije i nadležnog organa;
- (iv) broj sati odgovara tehnologiji korišćenih uređaja za obuku.

**(f) EKVIVALENTNOST NEISPRAVNOSTI**

(1) Svaki pilot mora da prođe procjenu i obuku u pogledu postupanja prilikom neispravnosti u sistemu vazduhoplova.

(2) Neispravnosti sistema vazduhoplova koje znatno opterećuju stručnu posadu organizuju se uzimajući u obzir sljedeće karakteristike:

- (i) neposrednost;
- (ii) složenost;
- (iii) pogoršanje kontrole nad vazduhoplovom;
- (iv) gubitak instrumenata;
- (v) upravljanje posljedicama.

(3) Svaki pilot mora da bude izložen najmanje jednoj neispravnosti za svaku karakteristiku učestalošću koja je određena u tabeli tema procjene i obuke.

(4) Dokazana stručnost u postupanju u slučaju određene neispravnosti smatra se ekvivalentnom dokazanoj stručnosti u postupanju u slučaju drugih neispravnosti sa istim karakteristikama.

**(g) EKVIVALENTNOST PRILAZA RELEVANTNIH ZA OPERACIJE**

(1) Operator je dužan da obezbijedi da svaki pilot redovno pohađa obuku o sprovođenju vrsta i metoda prilaza koje su relevantne za operacije.

(2) Ta obuka uključuje prilaze kojima se dodatno opterećuje stručna posada.

(3) Ta obuka uključuje prilaze za koje je potrebno posebno odobrenje u skladu sa Prilogom V (dio-SPA) ove Regulative.

**(h) LINIJSKA OCJENA KOMPETENTNOSTI**

(1) Svaki pilot periodično se podvrgava linijskoj ocjeni kompetentnosti u vazduhoplovu kako bi dokazao sigurno, djelotvorno i efikasno obavljanje uobičajenih linijskih operacija opisanih u operativnom priručniku.

(2) Period važenja linijske ocjene kompetentnosti je 12 mjeseci.

(3) Operator odobren za EBT može da, uz odobrenje nadležnog organa, produži važenje linijske ocjene kompetentnosti na:

- (i) dvije godine, u zavisnosti od procjene rizika;
  - (ii) ili tri godine, u zavisnosti od procesa povratnih informacija za praćenje linijskih operacija radi utvrđivanja prijetnji po operacije, smanjivanja rizika od takvih prijetnji i sprovođenja mjera za upravljanje ljudskim greškama u operacijama.
- (4) Za uspješan završetak linijske ocjene kompetentnosti, pilot mora da dokaže prihvatljivi nivo efikasnosti u svim posmatranim kompetencijama.

(i) ZEMALJSKA OBUKA

(1) Svakih 12 mjeseci svaki pilot mora da prođe:

(i) tehničku zemaljsku obuku;

(ii) procjenu i obuku u pogledu lokacije i upotrebe sve opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme koja se nalazi u vazduhoplovu.

(2) Uz odobrenje nadležnog organa i u zavisnosti od procjene rizika, operator može da produži period procjene i obuke u pogledu lokacije i upotrebe sve opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme koja se nalazi u vazduhoplovu na 24 mjeseca.”;

(d) umeće se sljedeća tačka ORO.FC.232:

„ORO.FC.232 Teme procjene i obuka u okviru programa EBT-a

(a) Operator obezbjeđuje da je svaki pilot izložen temama procjene i obuke.

(b) Teme procjene i obuke su:

(1) izvedene iz sigurnosnih i operativnih podataka koji se koriste za utvrđivanje oblasti koje je potrebno poboljšati i određivanje prioriteta u obuci pilota za usmjeravanje pri izradi odgovarajućih EBT programa;

(2) raspoređene na period od tri godine sa definisanom učestalošću;

(3) relevantne za tip ili varijantu vazduhoplova kojim pilot upravlja.”;

(e) tačka ORO.FC.235 podtačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„ORO.FC.235 Kvalifikacija pilota za obavljanje operacija sa bilo kojeg pilotskog sjedišta

(a) Zapovjednici čijim se zadacima od njih zahtijeva da obavljaju operacije sa bilo kojeg pilotskog sjedišta i obavljanje zadataka kopilota ili zapovjednici od kojih se zahtijeva izvođenje zadataka obuke ili provjeravanja moraju da prođu dodatnu obuku i provjeru kako je navedeno u operativnom priručniku. Provjera se može obaviti zajedno sa provjerom stručnosti, koju obavlja operator, koja je propisana u tački ORO.FC.230 podtački (b) ili u okviru EBT programa koji je propisan u tački ORO.FC.231.”;

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

u tačkiCAT.IDE.A.185 podtački c podpodtačka 1 zamjenjuje se sljedećim:

(1) „posljednjih 25 sati za avione čiji je MCTOM veći od 27 000 kg i za koje je individualna CofA prvi put izdata 1. januara 2022. godine ili kasnije ili”;

(5) Prilog VI (dio-NCC) mijenja se kako slijedi:

u tačkiNCC.IDE.A.160 podtački b podpodtačka 1 zamjenjuje se sljedećim:

(1) „posljednjih 25 sati za avione čiji je MCTOM veći od 27 000 kg i za koje je individualna CofA prvi put izdata 1. januara 2022. godine ili kasnije ili”;

(6) Prilog VIII (dio-SPO) mijenja se kako slijedi:

u tačkiSPO.IDE.A.140 podtački b podpodtačka 1 zamjenjuje se sljedećim:

„(1) posljednjih 25 sati za avione čiji je MCTOM veći od 27 000 kg i za koje je individualna CofA prvi put izdata 1. januara 2022. godine ili kasnije ili”.

**SPROVEDBENA REGULATIVA KOMISIJE (EU) 2021/1296**

**od 4. avgusta 2021. godine**

**o izmjeni i ispravci Regulative (EU) br. 965/2012 u vezi sa zahtjevima za planiranje i upravljanje gorivom/energijom i zahtjevima za programe podrške i psihološku procjenu letačke posade, kao i za testiranje psihoaktivnih supstanci**

**Član 1**

**Izmjene Regulative (EU) br. 965/2012**

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

(1) u članu 9b drugi stav zamjenjuje se sljedećim:

„Agencija sprovodi kontinuirani pregled djelotvornosti odredbi u vezi sa programom podrške, psihološkom procjenom letačke posade i sistemskim i nasumičnim testiranjem na psihoaktivne supstance kako bi se obezbijedila zdravstvena sposobnost članova letačke posade i članova kabinske posade iz Priloga II i IV. Najkasnije do 14. avgusta 2023. godine, Agencija priprema prvi izvještaj o rezultatima tog pregleda.

Taj pregled uključuje primjenu relevantnog stručnog znanja i zasniva se na podacima prikupljenim uz pomoć država članica i Agencije na dugoročnoj osnovi.”;

(2) Prilozi I, II, III, IV, V, VI, VII i VIII mijenjaju se u skladu sa Prilogom I ove Regulative.

**Član 2**

**Ispravka Regulative (EU) br. 965/2012**

Prilog I Regulative (EU) br. 965/2012 ispravlja se u skladu sa Prilogom II ove Regulative.

**Član 3**

**Stupanje na snagu i primjena**

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

Primjenjuje se od 30. oktobra 2022. godine.

Međutim, Prilog II primjenjuje se od 14. februara 2021. godine.

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

Sačinjeno u Briselu 4. avgusta 2021. godine.

*Za Komisiju*  
*Predsjednica*  
*Ursula VON DER LEJEN*

## PRILOG I

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

(1) Prilog I mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeća tačka 8c:

„(8c) „alternativni aerodrom” znači odgovarajući aerodrom prema kojem vazduhoplov može da nastavi let, ako postane nemoguće ili ako nije preporučljivo da se let nastavi ili sleti na predviđeni aerodrom, a na kojem su mu na raspolaganju potrebne usluge i objekti, na kojem se mogu ispuniti zahtjevi u pogledu performansi vazduhoplova i koji radi u očekivano vrijeme korišćenja; „alternativni aerodrom” uključuje sljedeće:

(a) „alternativni aerodrom za polijetanje”: alternativni aerodrom na koji bi vazduhoplov mogao da sleti ako to bude potrebno nedugo nakon polijetanja, a nije moguće da se koristi aerodrom odlaska;

(b) „alternativni aerodrom na ruti (ERA)”: alternativni aerodrom na koji bi vazduhoplov mogao da sleti ako se, dok se nalazi na ruti, pojavi potreba za skretanjem;

(c) „alternativni aerodrom na ruti za gorivo/energiju (ERA za gorivo/energiju)” znači aerodrom ERA koji je u fazi planiranja potreban pri obračunu goriva/energije;

(d) „alternativni odredišni aerodrom”: alternativni aerodrom na koji bi vazduhoplov mogao da sleti, ako postane nemoguće ili ako nije preporučljivo da sleti na predviđeni aerodrom;”;

(b) tačka 26 zamjenjuje se sljedećim:

„(26) „Gorivo/energija za nepredviđene slučajeve” je gorivo/energija koje se zahtijeva kao nadoknada potrošnje do odredišnog aerodroma zbog nepredviđenih faktora koji bi mogli da imaju uticaj na potrošnju goriva/energije;”;

(c) umeće se sljedeća tačka 31a:

„(31a) „šema za gorivo/energiju” znači odobrena šema za gorivo/energiju koju operator trenutno koristi;”;

(d) briše se tačka 46;

(e) umeću se sljedeće tačke 49d i 49e:

„(49d) „nadgledanje leta” znači evidentiranje poruka o polasku i dolasku u stvarnom vremenu koje sprovodi operativno osoblje kako bi se obezbijedilo da je let u toku i da je vazduhoplov sletio na odredišni ili alternativni aerodrom;

„(49e) „praćenje leta” znači dodatni zahtjevi uz one utvrđene za nadgledanje leta:

(a) operativno praćenje letova od odlaska tokom svih faza leta koje obavlja odgovarajuće kvalifikovano osoblje operativne kontrole;

(b) razmjena svih dostupnih i relevantnih sigurnosnih informacija između osoblja operativne kontrole na zemlji i letačke posade; i

(c) ključna pomoć letačkoj posadi u slučaju hitne ili bezbjednosne situacije tokom leta ili na zahtjev letačke posade;”;

(f) umeću se sljedeće tačke 50a i 50b:

„(50a) „vrijeme leta” znači:

(a) kada je riječ o avionima, ukupno vrijeme od trenutka kada se avion prvi put pokrene u svrhu polijetanja do trenutka kada se zaustavi na kraju leta;

(b) kada je riječ o helikopterima, ukupno vrijeme od početka obrtaja rotora u svrhu polijetanja do trenutka kada se helikopter potpuno zaustavi nakon leta i obrtaj rotora prestane;

(50b) „nadzor leta” znači, uz sve elemente definisane za „praćenje leta”, aktivni nadzor leta koji obavlja odgovarajuće kvalifikovano osoblje operativne kontrole tokom svih faza leta kako bi se obezbijedilo da let poštuje propisanu rutu bez neplaniranih odstupanja, preusmjeravanja ili kašnjenja;”;

(g) briše se tačka 51;

(h) tačka 73 zamjenjuje se sljedećim:

„(73) „Lokalne operacije helikopterom” su komercijalni letovi helikopterom sa najvećom sertifikovanom masom pri polijetanju (MCTOM) od preko 3175 kg ili manjom i konfiguracijom sa najvećim operativnim brojem putničkih sjedišta (MOPSC) od 9 ili manje, danju na rutama na osnovu spoljnih orijentira, letjenja unutar lokalnog i definisanog geografskog područja opisanog u operativnom priručniku;”;

(i) umeće se sljedeća tačka 104a:

„(104a) „sigurno slijetanje” znači, u kontekstu politike goriva/energije ili šema za gorivo/energiju, slijetanje na odgovarajući aerodrom ili operativnu površinu barem sa preostalom konačnom rezervom goriva/energije i u skladu sa primjenljivim operativnim procedurama i operativnim minimumima aerodroma;”;

(2) Prilog II mijenja se kako slijedi:

(a) tačka ARO.OPS.225 zamjenjuje se sljedećim:

„ARO.OPS.225 Odobranje šema za gorivo/energiju

(a) Nadležni organ odobrava šemu za gorivo/energiju koju je predložio operator komercijalnog vazdušnog prevoza (CAT) ako operator dokaže ispunjenost svih primjenljivih zahtjeva utvrđenih u ovoj Regulativi koji se odnose na gorivo/energiju za avione ili helikoptere uključene u CAT.

(b) Nadležni organ procjenjuje i nadzire planiranje goriva/energije i ponovno planiranje tokom leta, odabir aerodroma i politike upravljanja gorivom/energijom tokom leta povezane sa šemama za gorivo/energiju, zajedno sa procesima kojima se podržava sprovođenje tih šema za gorivo/energiju.

(c) Uz tačke (a) i (b), pri odobravanju pojedinačnih šema za gorivo/energiju nadležni organ:

(1) provjerava da li je operator dokazao osnovne performanse sigurnosti trenutne šeme za gorivo/energiju;

(2) procjenjuje sposobnost operatora da podrži sprovođenje predložene pojedinačne šeme za gorivo/energiju; pritom je potrebno razmotriti barem sljedeće elemente:

(i) sistem upravljanja operatora;

(ii) operativnu sposobnost operatora;

(3) provjerava da li se procjenom sigurnosnog rizika operatora kojom se podržava predložena pojedinačna šema za gorivo/energiju postiže nivo sigurnosti jednak postojećoj šemi za gorivo/energiju; i

(4) uspostavlja plan nadzora za sprovođenje periodičnih procjena odobrene pojedinačne šeme za gorivo/energiju kako bi se provjerila usklađenost šeme ili odlučilo o tome treba li šemu izmijeniti ili opozvati.

(d) Odobrenje iz tačke CAT.OP.MPA.182 podtačka d podpodtačka 2 sadrži listu izolovanih aerodroma koje je operator odredio za svaki tip vazduhoplova na koji se odnosi odobrenje.

(e) Ne dovodeći u pitanje tačku ARO.GEN.120 podtač. (d) i (e), nadležni organ obavještava Agenciju o početku evaluacije alternativnih načina usaglašavanja koji se odnose na šeme za gorivo/energiju.”;

(3) u Prilogu III Dodatak I zamjenjuje se sljedećim:.

„Dodatak I

#### IZJAVA

U skladu sa regulativom Komisije (EU) br. 965/2012 o vazdušnim operacijama

#### Operator

Naziv:

Mjesto u kojem je operator osnovan ili ima prebivalište i mjesto odakle se upravlja operacijama:

Naziv i kontakt informacije odgovornog rukovodioca:

#### Operacija vazduhoplovom

Početni datum operacija/datum primjenljivosti izmjene:

Informacije o vazduhoplovu, operaciji i organizaciji za vođenje kontinuirane plovidbenosti(1):

Tip/tipovi vazduhoplova, registracija/registracije i glavna baza:

| Vazduhoplov<br>MSN | Tip vazduhoplova | Registracija<br>vazduhoplova | Glavna baza | Vrsta(e) operacija | Organizacija<br>odgovorna za<br>vođenje<br>kontinuirane<br>plovidbenosti |
|--------------------|------------------|------------------------------|-------------|--------------------|--------------------------------------------------------------------------|
|                    |                  |                              |             |                    |                                                                          |
|                    |                  |                              |             |                    |                                                                          |
|                    |                  |                              |             |                    |                                                                          |
|                    |                  |                              |             |                    |                                                                          |

Prije obavljanja određenih operacija operator pribavlja prethodno odobrenje ili posebno odobrenje.

Ako je primjenljivo, detaljne informacije o stečenim odobrenjima (priložiti listu posebnih odobrenja, uključujući posebna odobrenja koja je izdala treća zemlja, ako je primjenljivo).

---

Ako je primjenljivo, detaljne informacije o autorizacijama za specijalizovane operacije (priložiti autorizacije).

---

Ako je primjenljivo, lista alternativnih načina usaglašavanja (AltMoC) sa referencama na AMC koje zamjenjuju (priložiti AltMoC).

---

#### Izjave

---

☐ Operator ispunjava i nastaviće da ispunjava bitne zahtjeve iz Priloga V Regulative (EU) 2018/1139 Evropskog parlamenta i Savjeta i zahtjeva iz Regulative (EU) br. 965/2012.

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

---

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

---

☐ Svi članovi letačke posade imaju dozvolu u skladu sa Prilogom I Regulative Komisije (EU) br. 1178/2011 kako se zahtijeva u tački ORO.FC.100 podtački c Priloga III Regulative (EU) br. 965/2012, a članovi kabinske posade, ako je primjenljivo, obučavaju se u skladu sa poddijelom CC Priloga III (dio-ORO).

---

☐ Ako je primjenljivo, operator implementira i dokazuje usklađenost sa priznatim standardom industrije.

Reference standarda:

Organ za sertifikaciju:

Datum posljednje provjere usklađenosti:

---

☐ Operator će obavijestiti nadležni organ o svim promjenama okolnosti koje utiču na njegovo ispunjavanje bitnih zahtjeva utvrđenih u Prilogu V Regulative (EU) 2018/1139 i zahtjeva iz Regulative (EU) br. 965/2012 kako je prijavljeno nadležnom organu ovom izjavom i o svim promjenama informacija na listi i promjenama liste alternativnih načina usaglašavanja koji su uključeni u ovu izjavu i nalaze se u prilogu izjave, kako je propisano tačkom ORO.GEN.120 podtačka a Priloga III (dio-ORO).

---

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

---

Datum, ime i potpis odgovornog rukovodioca

---

(1) Ako u izjavi nema dovoljno prostora za unos svih potrebnih informacija, one se moraju navesti u zasebnom prilogu. Prilog se datira i potpisuje.

(2) Serijski broj proizvođača.

(3) Ako je vazduhoplov registrovan unutar sertifikata vazdušnog operatora (AOC), navesti broj imaoca AOC-a.

(4) Odnosi se na vrstu operacija koje se izvode predmetnim vazduhoplovom, npr. nekomercijalne operacije ili specijalizovane operacije kao što su fotografisanje iz vazduha, vazdušni reklamni letovi, letovi za potrebe medija, televizijski i filmski letovi, padobranske operacije, padobranstvo u slobodnom padu, probni letovi nakon održavanja.

(5) Informacije o organizaciji koja je odgovorna za vođenje kontinuirane plovidbenosti uključuju ime organizacije, adresu i referencu na odobrenje.

(6) (a) operacije bilo kojim neispravnim instrumentom ili komadom opreme ili predmetom ili funkcijom sa liste minimalne opreme (MEL) (tačka ORO.MLR.105 podtač. (b), (f) i (j), tačka NCC.IDE.A.105, tačka NCC.IDE.H.105, tačka SPO.IDE.A.105 i tačka SPO.IDE.H.105).

(b) operacije za koje je potrebna prethodna autorizacija ili odobrenje, uključujući sve operacije u nastavku:

— za specijalizovane operacije, zakup vazduhoplova koji je registrovan u trećoj zemlji sa posadom i bez posade (tačka ORO.SPO.100 podtačka c);

— za visokorizične komercijalne specijalizovane operacije (tačka ORO.SPO.110);

— za nekomercijalne operacije vazduhoplovom sa MOPSC-om većim od 19, koje se obavljaju bez operativnog člana kabinske posade (tačka ORO.CC.100 podtačka d);

— za upotrebu operativnih minimuma IFR-a koji su niži od onih koje je objavila država (tač. NCC.OP.110 i SPO.OP.110);

— za punjenje gorivom dok se motori i/ili rotori okreću (tačka NCC.OP.157);

— za specijalizovane operacije bez kiseonika iznad 10 000 stopa (tačka SPO.OP.195).

(7) operacije u skladu sa Prilogom V (dio-SPA) Regulative (EU) br. 965/2012, uključujući poddio B „OPERACIJE PRI KOJIMA SE KORISTI NAVIGACIJA ZASNOVANA NA PERFORMANSAMA (PBN)”, poddio C „OPERACIJE SA PRECIZNO NAVEDENOM MINIMALNOM NAVIGACIJSKOM PERFORMANSOM (MNPS)”, poddio D „OPERACIJE U VAZDUŠNOM PROSTORU SA SMANJENIM MINIMUMIMA VERTIKALNOG RAZDVAJANJA (RVSM)”, poddio E „OPERACIJE U USLOVIMA SMANJENE VIDLJIVOSTI (LVO)”, poddio G „PREVOZ OPASNIH MATERIJIA”, poddio K „HELIKOPTERSKE OPERACIJE NA MORU”, i poddio M „ELEKTRONSKE LETAČKE TORBE (EFB-i)”.“;

---

(4) Prilog IV mijenja se kako slijedi:

(a) tačka CAT.OP.MPA.100 podtačka b podpodtačka 3 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.OP.MPA.100 Korišćenje usluga u vazdušnom saobraćaju

„(3) lokalne operacije helikoptera (LHO);”;

(b) tačka CAT.OP.MPA.106 briše se;

(c) tačka CAT.OP.MPA.150 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.OP.MPA.150

NAMJERNO OSTAVLJENO PRAZNO”;

(d) tačka CAT.OP.MPA.151 briše se;

(e) tačka CAT.OP.MPA.175 podtačka b podpodtačka 7 zamjenjuje se sljedećim:

„(7) da se za planirani let mogu ispuniti odredbe navedene u operativnom priručniku, u pogledu goriva/energije, ulja, kiseonika, minimalnih sigurnih visina, operativnih minimuma aerodroma i raspoloživost alternativnih aerodroma, prema potrebi;”;

(f) umeće se sljedeća tačka CAT.OP.MPA.177:

„CAT.OP.MPA.177 Podnošenje ATS plana leta

(a) Ako plan leta usluga u vazdušnom saobraćaju (ATS) nije podnesen jer se to ne zahtijeva pravilima letjenja, moraju se predati odgovarajuće informacije kako bi se omogućilo, ako je potrebno, aktiviranje službi za uzbunjivanje.

(b) Ako se operacije izvode s mjesta na kojem nije moguće podnijeti ATS plan leta, zapovjednik ili operator dostavljaju ATS plan što je prije moguće nakon uzlijetanja.”;

(g) tačka CAT.OP.MPA.180 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.OP.MPA.180 Šema za gorivo/energiju – avioni

(a) Operator uspostavlja, implementira i održava šemu za gorivo/energiju koja:

(1) odgovara vrstama obavljanih operacija;

(2) odgovara mogućnostima operatora da podrži njenu implementaciju; i

(3) ispunjava jedno od sljedećeg:

(i) riječ je o osnovnoj šemi za gorivo/energiju koja čini osnovu za osnovnu šemu za gorivo/energiju sa odstupanjima i za pojedinačnu šemu za gorivo/energiju; osnovna šema za gorivo/energiju zasniva se na opsežnoj analizi sigurnosnih i operativnih podataka iz prethodnih rezultata i iskustava industrije, uz primjenu naučnih principa; osnovnom šemom za gorivo/energiju obezbjeđuje se, redom, siguran, djelotvoran i efikasan rad vazduhoplova; ili

(ii) riječ je o osnovnoj šemi za gorivo/energiju sa odstupanjima, koja je osnovna šema za gorivo/energiju u kojoj se analiza iz tačke (i) upotrebljava za utvrđivanje odstupanja od osnovne šeme za gorivo/energiju kojom se obezbjeđuje, redom, siguran, djelotvoran i efikasan rad vazduhoplova; ili

(iii) riječ je o pojedinačnoj šemi za gorivo/energiju, koja se zasniva na uporednoj analizi sigurnosnih i operativnih podataka operatora, uz primjenu naučnih principa; analiza se upotrebljava za uspostavljanje šeme za gorivo/energiju sa većim ili ekvivalentnim nivoom sigurnosti, kao i za osnovnu šemu za gorivo/energiju kojom se obezbjeđuje, redom, siguran, djelotvoran i efikasan rad vazduhoplova.

(b) Sve šeme za gorivo/energiju sastoje se od:

(1) politike planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tokom leta;

(2) politike odabira aerodroma; i

(3) politike upravljanja gorivom/energijom tokom leta.

(c) Za šemu planiranja goriva/energije i sve njene promjene potrebno je prethodno odobrenje nadležnog organa.

(d) Pri podnošenju zahtjeva za pojedinačnu šemu za gorivo/energiju operator mora da:

(1) utvrdi osnovne performanse sigurnosti svoje trenutne šeme za gorivo/energiju;

(2) pokaže svoju sposobnost da podržava implementaciju predložene pojedinačne šeme za gorivo/energiju, uključujući sposobnost da izvršava odgovarajuću operativnu kontrolu i da obezbijedi razmjenu relevantnih sigurnosnih informacija između osoblja operativne kontrole i letačke posade; i

(3) sprovede procjenu sigurnosnog rizika kojom se pokazuje kako se ostvaruje nivo sigurnosti koja je ekvivalentna nivou sigurnosti postojeće šeme za gorivo/energiju.”;

(h) tačka CAT.OP.MPA.181 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.OP.MPA.181 Šema za gorivo/energiju – politika planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tokom leta – avioni

(a) Operator mora da:

- (1) uspostavi politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tokom leta kao dio šeme za gorivo/energiju;
- (2) obezbijedi da vazduhoplov nosi količinu iskoristivog goriva/iskoristive energije dovoljnu da sigurno završi planirani let i da se omoguće odstupanja od planirane operacije;
- (3) razvije procedure za politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tokom leta koji se moraju navesti u operativnom priručniku;
- (4) obezbijedi da se planiranje goriva/energije za let zasniva na:
  - (i) trenutnim podacima specifičnim za vazduhoplov, koji su dobijeni iz sistema za praćenje potrošnje goriva/energije ili, ako ti podaci nisu dostupni;
  - (ii) podacima koji su dobijeni od proizvođača vazduhoplova.

(b) Operator obezbjeđuje da planiranje letova uključuje operativne uslove u kojima se let izvodi; ti operativni uslovi uključuju barem:

- (1) podatke o potrošnji goriva/energije vazduhoplova;
- (2) predviđene mase;
- (3) predviđene meteorološke uslove;
- (4) efekte stavki odloženog održavanja i/ili konfiguracijskih odstupanja;
- (5) očekivane rute i poletno-sletne staze odlaska i dolaska; i
- (6) očekivana kašnjenja.

(c) Operator obezbjeđuje da pretpoletni obračun iskoristivog goriva/energije koji se zahtijeva za let uključuje:

- (1) gorivo/energiju za taksiranje koje ne smije biti manje od količine za koju se očekuje da će se potrošiti prije polijetanja;
- (2) količinu goriva/energije za putovanje koja je potrebna kako bi vazduhoplov mogao da leti od polijetanja ili tačke ponovnog planiranja tokom leta do slijetanja na određeni aerodrom;
- (3) količinu goriva/energije za nepredviđene situacije koja je potrebna za kompenzaciju nepredviđenih faktora;
- (4) gorivo/energiju za alternativno odredište:

(i) ako se let obavlja sa barem jednim alternativnim odredišnim aerodromom, riječ je o količini goriva/energije potrebnoj za let od odredišnog aerodroma do alternativnog odredišnog aerodroma; ili

(ii) ako se let obavlja bez alternativnog odredišnog aerodroma, riječ je o količini goriva/energije koja se mora nalaziti na odredišnom aerodromu, a istovremeno omogućava avionu sigurno slijetanje i odstupanja od planirane operacije; ta količina goriva/energije mora biti dovoljna barem za 15 minuta pri brzini čekanja na 1 500 stopa (450 m) iznad nadmorske visine aerodroma u standardnim uslovima, obračunata u skladu sa procijenjenom masom aviona pri dolasku na određeni aerodrom;

(5) konačnu rezervu goriva/energije u količini koja se obračunava pri brzini čekanja na 1 500 stopa (450 m) iznad nadmorske visine aerodroma u standardnim uslovima u skladu sa procijenjenom masom aviona pri dolasku na alternativni odredišni aerodrom, ili na određeni aerodrom, ako se ne zahtijeva alternativni odredišni aerodrom, a koja ne smije biti manja od:

(i) za avione sa klipnim motorima, količine goriva/energije za 45 minuta leta; ili

(ii) za turbinske avione, količine goriva/energije za 30 minuta leta;

(6) dodatno gorivo/energiju, ako je potrebno za vrstu operacije; riječ je o količini goriva/energije koja vazduhoplovu omogućava slijetanje na alternativni aerodrom na ruti za gorivo/energiju (kritični scenario ERA za gorivo/energiju) u slučaju kvara vazduhoplova koji znatno povećava potrošnju goriva/energije na najkritičnijoj tački rute; ta dodatna količina goriva/energije zahtijeva se samo ako minimalna količina goriva/energije obračunata u skladu sa podtačkom (c) podpodtač. od (2) do (5) nije dovoljna u slučaju takvog događaja;

(7) dodatno gorivo/energiju kako bi se uzela u obzir očekivana kašnjenja ili posebna operativna ograničenja; i

(8) diskreciono gorivo/energiju, ako to zahtijeva zapovjednik vazduhoplova.

(d) Operator vazduhoplova obezbjeđuje da procedure ponovnog planiranja tokom leta za obračun iskoristivog goriva/energije koji se zahtijevaju kada se let nastavlja duž rute ili do odredišnog aerodroma koji nije prvobitno planiran uključuju podtačku (c) podpodtač. od 2 do 7”;

(i) tačka CAT.OP.MPA.182 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.OP.MPA.182 Šema za gorivo/energiju – politika odabira aerodroma – avioni

(a) Operator u fazi planiranja obezbjeđuje da nakon početka leta postoji razumna sigurnost da će aerodrom na kojem se može izvesti sigurno slijetanje biti dostupan u procijenjeno vrijeme upotrebe tog aerodroma.

(b) Kako bi se omogućilo sigurno slijetanje u slučaju neuobičajene ili izvanredne situacije nakon polijetanja, operator u fazi planiranja odabira i u operativnom planu leta određuje alternativni aerodrom za uzlijetanje ako:

(1) su meteorološki uslovi na aerodromu odlaska ispod minimuma za slijetanje koje je utvrdio operator za tu operaciju; ili

(2) iz drugih razloga ne bi bilo moguće vratiti se na aerodrom odlaska.

(c) Alternativni aerodrom za polijetanje mora biti udaljen od aerodroma odlaska toliko da se rizik od izlaganja mogućim neuobičajenim ili izvanrednim situacijama svede na najmanju moguću mjeru. Pri odabiru alternativnog aerodroma za polijetanje operator vazduhoplova uzima u obzir barem sljedeće:

(1) trenutne i prognozirane meteorološke uslove;

(2) dostupnost i kvalitet infrastrukture aerodroma;

(3) plovidbenost i sposobnost slijetanja vazduhoplova u neuobičajenim ili izvanrednim uslovima, uzimajući u obzir redundantnost kritičnih sistema; i

(4) dobijena odobrenja (npr. operacije povećanog doleta sa dvomotornim avionima (ETOPS), operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO) itd.).

(d) Operator vazduhoplova u fazi planiranja za svaki let prema pravilima instrumentalnog letjenja (IFR) odabira i navodi u operativnom planu leta i planu leta usluga vazdušnog saobraćaja (ATS) jedan ili više aerodroma tako da su tokom redovnog leta dostupne dvije mogućnosti za sigurno slijetanje za:

(1) dolazak na odredišni aerodrom; ili

(2) u slučaju prelaska tačke bez povratka, dolazak na bilo koji dostupan aerodrom ERA za gorivo/energiju tokom izolovanih aerodromskih operacija; let do izolovanog aerodroma ne nastavlja se nakon tačke bez povratka, osim ako trenutna procjena meteoroloških uslova, saobraćaja i drugih operativnih uslova pokaže da se sigurno slijetanje može obaviti na odredišnom aerodromu u procijenjeno vrijeme upotrebe.

Operator od nadležnog organa dobija prethodno odobrenje za upotrebu izolovanog aerodroma kao odredišnog aerodroma.

(e) Operator obezbjeđuje odgovarajuće sigurnosne margine za planiranje leta kako bi se uzelo u obzir moguće pogoršanje dostupnih prognoziranih meteoroloških uslova u procijenjeno vrijeme slijetanja.

(f) Za svaki let prema pravilima instrumentalnog letjenja (IFR) operator vazduhoplova obezbjeđuje dostupnost dovoljnih sredstava za navigaciju i slijetanje na odredišni aerodrom ili na bilo koji alternativni odredišni aerodrom u slučaju gubitka sposobnosti za predviđenu operaciju prilaženja i slijetanja.”;

(j) tačka CAT.OP.MPA.185 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.OP.MPA.185 Šema za gorivo/energiju – politika upravljanja gorivom/energijom tokom leta – avioni

(a) Operator utvrđuje postupke za upravljanje gorivom/energijom tokom leta kojim se obezbjeđuje:

(1) kontinuirana provjera pretpostavki donesenih tokom faze planiranja (prije leta ili ponovnog planiranja tokom leta, ili oboje);

(2) ponovna analiza i korekcija, prema potrebi;

(3) da je količina iskoristivog goriva/energije koja ostaje na vazduhoplovu zaštićena i nije manja od goriva/energije koja je potrebna za nastavak leta do aerodroma na kojem se može izvesti sigurno slijetanje; i

(4) evidentiranje relevantnih podataka o gorivu/energiji za potrebe podpodtač. (1), (2) i (3).

(b) Operator vazduhoplova uspostavlja procedure kojima se od zapovjednika vazduhoplova zahtijeva da dobije informacije o kašnjenju iz pouzdanog izvora u slučaju da nepredviđene okolnosti mogu da dovedu do slijetanja na odredišni aerodrom sa manje od konačne rezerve goriva/energije uvećano za:

(1) količinu goriva/energije potrebnu za nastavak do alternativnog aerodroma, ako je potrebno; ili

(2) količinu goriva/energije potrebnu za nastavak do izolovanog aerodroma.

(c) zapovjednik vazduhoplova obavještava kontrolu vazdušnog saobraćaja (ATC) o stanju „minimalnog goriva/energije” izjavom „MINIMUM FUEL” ako je:

(1) odlučio da sleti na određeni aerodrom; i

(2) izračunao da bi bilo kakva promjena postojećeg odobrenja za taj aerodrom mogla da znači slijetanje sa manje od planirane konačne rezerve goriva/energije;

(d) zapovjednik vazduhoplova proglašava „hitnu situaciju s gorivom/energijom” emitovanjem poruke „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” ako je iskoristivo gorivo/energija koja je izračunata kao dostupna pri slijetanju na najbliži aerodrom na kojem se može izvesti sigurno slijetanje manja od planirane konačne rezerve goriva/energije.”;

(k) tačka CAT.OP.MPA.186 briše se;

(l) tačka CAT.OP.MPA.190 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.OP.MPA.190 Šema za gorivo/energiju – helikopteri

(a) Operator uspostavlja, implementira i održava šemu za gorivo/energiju koja sadrži:

- (1) politike planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tokom leta; i
- (2) politike upravljanja gorivom/energijom tokom leta.

(b) Šema za gorivo/energiju mora da:

- (1) odgovara vrstama obavljenih operacija; i
  - (2) odgovara sposobnostima operatora da podrži njenu implementaciju;
- (c) Za šemu za gorivo/energiju i sve njene promjene potrebno je prethodno odobrenje nadležnog organa.”;

(m) umeću se sljedeće tač. CAT.OP.MPA.191 i CAT.OP.MPA.192:

„CAT.OP.MPA.191 Šema za gorivo/energiju – politika planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tokom leta – helikopteri

(a) U okviru šeme za gorivo/energiju operator vazduhoplova uspostavlja politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tokom leta kako bi se obezbijedilo da vazduhoplov nosi količinu iskoristivog goriva/energije koja je dovoljna da bi se sigurno dovršio planirani let i omogućila odstupanja od planirane operacije.

(b) Operator vazduhoplova obezbeđuje da se planiranje goriva/energije za letove zasniva na barem sljedećim elementima:

(1) procedurama koje su sadržane u operativnom priručniku, kao i:

- (i) trenutnim podacima specifičnim za vazduhoplov koji su dobijeni iz sistema za praćenje potrošnje goriva/energije; ili
  - (ii) podacima koje daje proizvođač vazduhoplova; i
- (2) operativnim uslovima u kojima će se let izvesti, uključujući:

- (i) podatke o potrošnji goriva/energije vazduhoplova;
- (ii) predviđene mase;
- (iii) predviđene meteorološke uslove;
- (iv) efekte stavki odgođenog održavanja ili konfiguracijskih odstupanja, ili oboje; i
- (v) procedure i ograničenja koje su uveli pružaoci usluga u vazdušnoj plovitbi.

(c) Operator vazduhoplova obezbeđuje da pretpoletni obračun iskoristivog goriva/energije koji se zahtijeva za let uključuje:

- (1) gorivo/energiju za rulanje koje ne smije biti manje od količine za koju se očekuje da će se potrošiti prije polijetanja;
- (2) gorivo/energiju za putovanje;
- (3) gorivo/energiju za nepredviđene situacije;
- (4) gorivo/energiju za alternativno odredište, ako je potreban alternativni odredišni aerodrom;
- (5) konačnu rezervu goriva/energije koja ne smiju biti manja od:

(i) količine goriva/energije za 20 minuta pri brzini najvećeg dometa za let danju prema pravilima vizuelnog letjenja (VFR) za koji se navigacija obavlja prema vizuelnim orijentirima; ili

(ii) količine goriva za 30 minuta pri brzini najvećeg dometa za let prema VFR-u za koji se navigacija obavlja na neki drugi način, a ne prema vizuelnim orijentirima; ili

(iii) kad je riječ o letu prema pravilima instrumentalnog letjenja (IFR), količine goriva za 30 minuta leta pri brzini čekanja na 1 500 ft (450 m) iznad nadmorske visine aerodroma u standardnim uslovima, izračunate prema očekivanoj masi helikoptera pri dolasku na odredišni alternativni aerodrom, ili na odredišni aerodrom ako odredišni alternativni aerodrom nije potreban;

(6) dodatno gorivo/energiju kako bi se uzela u obzir očekivana kašnjenja ili posebna operativna ograničenja; i

(7) diskreciono gorivo/energiju, ako to zahtijeva zapovjednik vazduhoplova.

(d) Operator vazduhoplova obezbeđuje da, ako se let mora nastaviti duž prvobitno neplanirane rute ili do prvobitnog neplaniranog odredišnog aerodroma, procedure ponovnog planiranja tokom leta za obračun potrebnog iskoristivog goriva/energije uključuju:

(1) gorivo/energiju za putovanje, za preostali dio leta;

(2) rezervu goriva/energije koja se sastoji od:

- (i) goriva/energije za nepredviđene situacije;
- (ii) goriva/energije za alternativno odredište, ako je potreban alternativni odredišni aerodrom;
- (iii) konačne rezerve goriva/energije; i

(iv) dodatnog goriva/energije, ako je potrebno za vrstu operacije;

(3) dodatnog goriva/energije kako bi se uzela u obzir očekivana kašnjenja ili posebna operativna ograničenja; i

(4) diskrecionog goriva/energije, ako to zahtijeva zapovjednik vazduhoplova.

(e) Kao alternativa za podtač. od (b) do (d), kada je riječ o helikopterima sa najvećom sertifikovanom masom pri polijetanju (MCTOM) od najviše 3 175 kg koji lete danju i na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizuelnim orijentirima ili o lokalnim helikopterskim operacijama (LHO), politikom goriva/energije mora se obezbijediti da je po završetku leta ili niza letova konačna rezerva goriva/energija dovoljna za:

(1) 30 minuta leta pri brzini najvećeg dometa; ili

(2) 20 minuta leta pri brzini najvećeg dometa, ako se let obavlja u okviru područja na kojem se nalaze kontinuirane i odgovarajuće operativne površine.

#### CAT.OP.MPA.192 Odabir aerodroma i operativnih površina – helikopteri

(a) Za letove u instrumentalnim meteorološkim uslovima (IMC), operator vazduhoplova odabira alternativni aerodrom polijetanja koji nije udaljen više od jednog sata letjenja uobičajenom putnom brzinom, za slučaj da zbog meteoroloških razloga nije moguć povratak na površinu odlaska.

(b) Operator vazduhoplova u fazi planiranja za svaki let prema pravilima instrumentalnog letjenja (IFR) odabira i navodi u operativnom planu leta i planu leta usluga vazdušnog saobraćaja (ATS) jedan ili više aerodroma ili operativnih površina tako da su tokom redovnog leta dostupne dvije mogućnosti za sigurno slijetanje, osim kako je utvrđeno u tački SPA.HOFO.120 podtački b.

(c) Operator vazduhoplova primjenjuje odgovarajuće sigurnosne margine za planiranje leta kako bi se uzelo u obzir moguće pogoršanje dostupnih prognoziranih meteoroloških uslova u procijenjeno vrijeme slijetanja.

(d) Za svaki let prema pravilima instrumentalnog letjenja (IFR) operator vazduhoplova obezbjeđuje dostupnost dovoljnih sredstava za navigaciju i slijetanje na odredišni aerodrom ili na bilo koji alternativni odredišni aerodrom u slučaju gubitka sposobnosti za predviđenu operaciju prilaženja i slijetanja.”;

(n) tačka CAT.OP.MPA.195 zamjenjuje se sljedećim:

#### „CAT.OP.MPA.195 Šema za gorivo/energiju – politika upravljanja gorivom/energijom tokom leta – helikopteri

(a) Operator vazduhoplova utvrđuje procedure kojim obezbjeđuje da se tokom leta obavljaju provjere goriva/energije i upravljanje gorivom/energijom.

(b) Zapovjednik vazduhoplova prati preostalu količinu iskoristivog goriva/energije u vazduhoplovu kako bi se uvjerio da je zaštićena i da nije manja od količine goriva/energije koja je potrebna za nastavak leta do aerodroma ili operativne površine na kojoj se može izvesti sigurno slijetanje.

(c) Zapovjednik vazduhoplova obavještava kontrolu vazdušnog saobraćaja (ATC) o stanju „minimalnog goriva/energije” izjavom „MINIMUM FUEL” ako je:

(1) odlučio da sleti na aerodrom ili operativnu površinu; i

(2) izračunao da bi bilo kakva promjena postojećeg odobrenja za taj aerodrom ili operativnu površinu, ili druga kašnjenja u vazdušnom saobraćaju, mogla da znači slijetanje sa manje od planirane konačne rezerve goriva/energije;

(d) zapovjednik vazduhoplova proglašava „hitnu situaciju sa gorivom/energijom” emitovanjem poruke „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” ako je iskoristivo gorivo/energija koja je procijenjena kao dostupna pri slijetanju na najbliži aerodrom ili operativnu površinu na kojoj se može izvesti sigurno slijetanje manja od planirane konačne rezerve goriva/energije.”;

(o) tačka CAT.OP.MPA.200 zamjenjuje se sljedećim:

#### „CAT.OP.MPA.200 Posebno punjenje vazduhoplova gorivom ili pražnjenje goriva iz vazduhoplova

(a) Posebno punjenje gorivom ili pražnjenje goriva sprovodi se samo ako je operator vazduhoplova:

(1) sproveo procjenu rizika;

(2) uspostavio procedure; i

(3) uspostavio program obuke za svoje osoblje koje učestvuje u takvim operacijama.

(b) Posebno punjenje gorivom ili pražnjenje goriva primjenjuje se na:

(1) punjenje gorivom dok su motori uključeni ili rotor koji se okreću;

(2) punjenje/pražnjenje goriva dok su putnici u vazduhoplovu, ukrcaju se ili iskrcavaju i

(3) punjenje/pražnjenje goriva vrste „wide cut”.

(c) Kada je riječ o avionima, za sve posebne procedure punjenja gorivom ili pražnjenja goriva i za njihovu izmjenu potrebno je prethodno odobrenje nadležnog organa.

(d) Kada je riječ o helikopterima, za procedure punjenja gorivom dok se rotori okreću i za njihovu izmjenu potrebno je prethodno odobrenje nadležnog organa.”;

(p) tačka CAT.OP.MPA.245 podtačka (a) podpodtačka (1) zamjenjuje se sljedećim:

„(1) započinje let; ili”;

(q) tačka CAT.OP.MPA.246 podtačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) tačke odluke, kada se upotrebljava procedura sa smanjenom količinom goriva/energije za nepredviđene situacije; ili”;

(r) tačka CAT.OP.MPA.260 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.OP.MPA.260 Zaliha goriva/energije i ulja

Zapovjednik vazduhoplova započinje polijetanje ili nastavlja let u slučaju ponovnog planiranja tokom leta samo ako je siguran da vazduhoplov nosi najmanje planiranu količinu iskoristivog goriva/energije i ulja potrebnu za sigurno završavanje leta, uzimajući u obzir očekivane operativne uslove.”;

(s) tačka CAT.OP.MPA.280 „Upravljanje gorivom tokom leta – avioni” zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.OP.MPA.280

[NAMJERNO OSTAVLJENO PRAZNO].”;

(t) tačka CAT.OP.MPA.281 briše se;

(u) tačka CAT.POL.A.220 zamjenjuje se sljedećim:

„(f) Očekivana masa aviona na tački na kojoj se predviđa kvar dva motora ne smije biti manja od one koja bi uključivala dovoljno goriva/energije za nastavljavanje leta do aerodroma na koji se planira slijetanje i za dolazak do njega na najmanje 1 500 stopa (450 m) direktno iznad područja za slijetanje i nakon toga za letjenje na toj visini još 15 minuta putnom brzinom ili potiskom, prema potrebi.”;

(v) tačka CAT.POL.A.420 podtačka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Očekivana masa aviona na tački na kojoj se predviđa kvar dva motora ne smije biti manja od one koja bi uključivala dovoljno goriva/energije za nastavljavanje leta do aerodroma na koji se planira slijetanje i za dolazak do njega na najmanje 1 500 stopa (450 m) direktno iznad područja za slijetanje i nakon toga za letjenje na toj visini još 15 minuta putnom brzinom ili potiskom, prema potrebi.”;

(w) tačka CAT.IDE.A.195 podtačka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) Zahtjevi koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje *data link-a* jednaki su zahtjevima koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) iz tačke CAT.IDE.A.185.”;

(5) Prilog V mijenja se kako slijedi:

(a) tačka SPA.HERMS.150 zamjenjuje se sljedećim:

„SPA.HERMS.150 Zaliha goriva/energije – ublaženja

Kao alternativa tački CAT.OP.MPA.191 podtač. (b), (c) i (d), kad se misija helikopterske hitne medicinske pomoći (HERMS) sprovodi u skladu sa pravilima vizuelnog letjenja (VFR) u okviru lokalnog i definisanog geografskog područja, politikom goriva/energije mora da se obezbijedi da je po završetku misije konačna rezerva goriva/energije dovoljna za:

(a) 30 minuta leta pri brzini najvećeg dometa; ili

(b) 20 minuta leta pri brzini najvećeg dometa danju ako se let odvija u okviru područja na kojem se nalaze kontinuirane i odgovarajuće operativne površine.”;

(b) tačka SPA.HERMS.155 zamjenjuje se sljedećim: „SPA.HERMS.155 Punjenje gorivom dok se putnici nalaze u vazduhoplovu

Procedura punjenja sa zaustavljenim rotorima ili rotorima koji se okreću mora da se utvrdi u skladu sa tačkom CAT.OP.MPA.200 „Posebno punjenje vazduhoplova gorivom ili pražnjenje goriva iz vazduhoplova.””;

(c) tačka SPA.HOFO.120 podtačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) *Alternativni odredišni aerodrom na kopnu*. Odstupanjem od tač. CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 i SPO.OP.151, vođa vazduhoplova/zapovjednik vazduhoplova ne mora u operativnom planu leta da navede alternativni odredišni aerodrom kad obavlja letove sa lokacije na moru na aerodrom na kopnu ako:

(1) je odredišni aerodrom definisan kao aerodrom uz obalu ili

(2) su ispunjeni sljedeći kriterijumi:

(i) odredišni aerodrom ima objavljen postupak instrumentalnog prilaženja;

(ii) trajanje leta kraće je od tri sata i

(iii) u objavljenoj vremenskoj prognozi koja vrijedi za period od jednog sata prije do jednog sata kasnije nakon očekivanog vremena slijetanja navodi se:

(A) da je baza oblaka najmanje 700 stopa iznad minimuma za proceduru instrumentalnog prilaženja ili

1 000 stopa iznad odredišnog aerodroma, što god da je od to dvoje više; i

(B) da je vidljivost najmanje 2 500 metara.”;

(d) tačka SPA.SET-IMC.110 podtačka (I) zamjenjuje se sljedećim:

„(I) uređaj za kontrolu snage motora u izvanrednim slučajevima, kojim se omogućava upravljanje motorom u dovoljnom rasponu snage za sigurno obavljanje leta u slučaju bilo kakvog razumno vjerovatnog kvara jedinice za kontrolu dotoka goriva/napajanja energijom.”;

(6) Prilog VI mijenja se kako slijedi:

(a) tačka NCC.OP.105 zamjenjuje se sljedećim:

„NCC.OP.105 Specifikacija izolovanih aerodroma – avioni

Operator pri odabiru alternativnih aerodroma i politika planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tokom leta ne smatra aerodrom izolovanim, osim ako je vrijeme letjenja do najbližeg alternativnog odredišnog aerodroma sa prihvatljivim vremenskim uslovima:

(a) duže od 60 minuta za avione sa klipnim motorima; ili

(b) duže od 90 minuta za turbinske avione.”;

(b) tač. NCC.OP.130 i NCC.OP.131 zamjenjuju se sljedećim:

„NCC.OP.130 Šema za gorivo/energiju – avioni i helikopteri

(a) Operator vazduhoplova uspostavlja, implementira i održava šemu za gorivo/energiju koja sadrži:

(1) politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tokom leta; i

(2) politiku upravljanja gorivom/energijom tokom leta.

(b) Šema za gorivo/energiju mora da:

(1) odgovara vrstama obavljenih operacija; i

(2) odgovara sposobnostima operatora da podrži njenu implementaciju.

NCC.OP.131 Šema za gorivo/energiju – politika planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tokom leta – avioni i helikopteri

(a) U okviru šeme za gorivo/energiju operator vazduhoplova uspostavlja politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tokom leta kako bi se obezbijedilo da vazduhoplov nosi količinu iskoristivog goriva/energije koja je dovoljna da bi se sigurno dovršio planirani let i omogućila odstupanja od planirane operacije.

(b) Operator vazduhoplova obezbjeđuje da se planiranje goriva/energije za letove zasniva na barem sljedećim elementima:

(1) procedurama koje su sadržane u operativnom priručniku, kao i:

(i) trenutnim podacima specifičnim za vazduhoplov, koji su dobijeni iz sistema za praćenje potrošnje goriva/energije ili, ako ti podaci nisu dostupni;

(ii) podacima koje daje proizvođač vazduhoplova; i

(2) operativnim uslovima u kojima će se let izvesti, uključujući:

(i) podatke o potrošnji goriva/energije vazduhoplova;

(ii) predviđene mase;

(iii) predviđene meteorološke uslove;

(iv) efekte stavki odloženog održavanja ili konfiguracijskih odstupanja, ili oboje; i

(v) očekivana kašnjenja.

(c) Kada je riječ o avionima, operator vazduhoplova obezbjeđuje da pretpoletni obračun iskoristivog goriva/energije koji se zahtijeva za let uključuje:

(1) gorivo/energiju za taksiranje koje ne smije biti manje od količine za koju se očekuje da će se potrošiti prije polijetanja;

(2) količinu goriva/energije za putovanje koja je potrebna kako bi vazduhoplov mogao da leti od polijetanja ili tačke ponovnog planiranja tokom leta do slijetanja na odredišni aerodrom;

(3) količinu goriva/energije za nepredviđene situacije koja je potrebna za kompenzaciju nepredviđenih faktora;

(4) gorivo/energiju za alternativno odredište:

(i) ako se let obavlja sa barem jednim alternativnim odredišnim aerodromom, riječ je o količini goriva/energije potrebnoj za let od odredišnog aerodroma do alternativnog odredišnog aerodroma; ili

(ii) ako se let obavlja bez alternativnog odredišnog aerodroma, riječ je o količini goriva/energije koja se mora nalaziti na odredišnom aerodromu radi kompenziranja nepostojanja alternativnog odredišnog aerodroma;

(5) konačnu rezervu goriva/energije u količini koja se izračunava pri brzini čekanja na 1 500 stopa (450 m) iznad nadmorske visine aerodroma u standardnim uslovima u skladu sa procijenjenom masom vazduhoplova pri dolasku na alternativni odredišni aerodrom, ili odredišni aerodrom ako se ne zahtijeva alternativni odredišni aerodrom, a koja ne smije biti manja od:

(i) količine goriva/energije za 45 minuta letjenja za vazduhoplove sa klipnim motorima koji lete u skladu sa pravilima vizuelnog letjenja (VFR), pravilima noćnog letjenja i pravilima instrumentalnog letjenja (IFR); ili

(ii) količine goriva/energije za 30 minuta letjenja za vazduhoplove sa klipnim motorima koji lete u skladu sa pravilima vizuelnog letjenja (VFR) danju;

(iii) za turbinske avione, količine goriva/energije za 30 minuta leta;

(6) dodatno gorivo, ako je potrebno za vrstu operacije; riječ je o količini goriva/energije koja vazduhoplovu omogućava sigurno slijetanje na alternativni aerodrom na ruti za gorivo/energiju (kritični scenario ERA za gorivo/energiju) u slučaju kvara motora ili dekompresije u zavisnosti od toga šta zahtijeva veću količinu goriva/energije, na osnovu pretpostavke da se takav kvar dogodi na najkritičnijoj tački rute; ta dodatna količina goriva/energije zahtijeva se samo ako minimalna količina goriva/energije obračunata u skladu sa podtačkom (c) podpodtač. od 2 do 5 nije dovoljna u slučaju takvog događaja;

(7) dodatno gorivo/energiju kako bi se uzela u obzir očekivana kašnjenja ili posebna operativna ograničenja; i

(8) diskreciono gorivo/energiju, ako to zahtijeva zapovjednik vazduhoplova.

(d) Kada je riječ o helikopterima, operator obezbjeđuje da pretpoletni obračun iskoristivog goriva/energije koji se zahtijeva za let uključuje sve od sljedećeg:

(1) količinu goriva/energije za letjenje do aerodroma ili operativne površine predviđenog slijetanja;

(2) ako je zahtijevano alternativno odredište, gorivo/energiju za alternativno odredište, to jest količinu goriva/energije koja je potrebna za neuspjelo prilaženje aerodromu ili operativnoj površini predviđenog slijetanja i nakon toga za let do određenog alternativnog odredišta i za prilaženje i slijetanje; i

(3) konačnu rezervu goriva/energije koje ne smiju biti manja od:

(i) za letove prema VFR-u, količine goriva/energije za letjenje najmanje 20 minuta pri brzini najvećeg dometa; ili

(ii) za letove prema IFR-u, količine goriva/energije za letjenje najmanje 30 minuta pri brzini čekanja na 450 m (1 500 stopa) iznad aerodroma ili operativne površine predviđenog slijetanja ili alternativnog odredišta pri standardnim temperaturnim uslovima.

(e) Ako let mora da se nastavi do odredišnog aerodroma koji nije prvobitno planiran, operator vazduhoplova obezbjeđuje dostupnost procedura ponovnog planiranja tokom leta za obračun potrebnog iskoristivog goriva/energije i da su procedure u skladu sa podtačkom (c) podpodtač. od (2) do (7) za avione, odnosno podtačkom (d) za helikoptere.

(f) Vođa vazduhoplova počinje polijetanje ili nastavlja let u slučaju ponovnog planiranja tokom leta samo ako je siguran da vazduhoplov nosi najmanje planiranu količinu iskoristivog goriva/energije i ulja potrebnu za sigurno završavanje leta.”;

(c) tačka NCC.OP.151 podtačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) mjesto predviđenog slijetanja označeno je kao izolovani aerodrom i:

(1) za aerodrom predviđen za slijetanje propisana je procedura instrumentalnog prilaženja; i

(2) raspoloživi meteorološki podaci navode da će u periodu od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska postojati sljedeći meteorološki uslovi:

(i) baza oblaka najmanje 300 m (1 000 stopa) iznad minimuma za proceduru instrumentalnog prilaženja; i

(ii) vidljivost najmanje 5,5 km ili 4 km veća od minimuma za proceduru.”;

(d) tačka NCC.OP.155 podtačka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Za sve ostale vrste goriva/energije, moraju da se preduzmu potrebne mjere predostrožnosti i u vazduhoplovu mora da bude propisno kvalifikovano osoblje koje je spremno da pokrene i upravlja evakuacijom vazduhoplova na najpraktičniji i najbrži raspoloživi način.”;

(e) umeće se sljedeća tačka NCC.OP.157:

„NCC.OP.157 Punjenje gorivom dok se motori i/ili rotori okreću – helikopteri

(a) Punjenje gorivom, dok se motori i/ili rotori okreću, dozvoljeno je samo:

(1) ako se putnici ne ukrcaju ni iskrcavaju;

(2) ako operator aerodroma/operativne površine dozvoljava takve operacije;

(3) u skladu sa svim posebnim procedurama i ograničenjima u letačkom priručniku vazduhoplova (AFM);

(4) sa vrstama goriva JET A ili JET A-1; i

(5) ako su na raspolaganju odgovarajući objekti ili oprema za spasilačke i protivpožarne službe (RFF);

(b) Operator vazduhoplova procenjuje rizike povezane sa punjenjem gorivom dok se motori i/ili rotori okreću.

(c) Operator vazduhoplova uspostavlja odgovarajuće procedure kojih se treba pridržavati sve uključeno osoblje, kao što su članovi posade i osoblje za zemaljske operacije.

(d) Operator vazduhoplova obučava članove svoje posade i obezbeđuje da je uključeno osoblje za zemaljske operacije adekvatno obučeno.

(e) Operator vazduhoplova obezbeđuje da su procedure punjenja helikoptera dok se motori i/ili rotori okreću opisani u operativnom priručniku. Za tu proceduru i sve njene promjene zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog organa.”;

(f) tačka NCC.OP.205 zamjenjuje se sljedećim:

„NCC.OP.205 Šema za gorivo/energiju – politika upravljanja gorivom/energijom tokom leta

(a) Operator vazduhoplova utvrđuje proceduru kojom obezbeđuje da se tokom leta obavljaju provjere goriva/energije i upravljanje gorivom/energijom.

(b) Vođa vazduhoplova prati preostalu količinu iskoristivog goriva/energije u vazduhoplovu kako bi se uvjerio da je zaštićena i da nije manja od količine goriva/energije koja je potrebna za nastavak leta do aerodroma ili operativne površine na kojoj se može izvesti sigurno slijetanje.

(c) Vođa vazduhoplova obavještava kontrolu vazdušnog saobraćaja (ATC) o stanju „minimalnog goriva/energije” izjavom „MINIMUM FUEL” ako je:

(1) odlučio da sleti na određeni aerodrom ili operativnu površinu; i

(2) izračunao da bi bilo kakva promjena postojećeg odobrenja za taj aerodrom ili operativnu površinu, ili druga kašnjenja u vazdušnom saobraćaju, mogla da znače slijetanje sa manje od planirane konačne rezerve goriva/energije.

(d) Vođa vazduhoplova proglašava „hitnu situaciju s gorivom/energijom” emitovanjem poruke „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” ako je iskoristivo gorivo/energija koja je izračunata kao dostupna pri slijetanju na najbliži aerodrom na kojem se može izvesti sigurno slijetanje manja od planirane konačne rezerve goriva/energije.”;

(g) u tački NCC.POL.110 podtački a podpodtač. 6, 7, 8 i 9 zamjenjuju se sljedećim:

„(6) masu goriva/energije pri polijetanju i masu goriva/energije za putovanje;

(7) masu drugih potrošnih materijala osim goriva/energije, po potrebi;

(8) komponente tereta uključujući putnike, prtljagu, teret i balast;

(9) masu pri polijetanju, masu pri slijetanju i masu bez goriva;”;

(7) Prilog VII mijenja se kako slijedi:

(a) tačka NCO.OP.105 zamjenjuje se sljedećim:

„NCO.OP.105 Specifikacija izolovanih aerodroma – avioni

Vođa vazduhoplova pri odabiru alternativnih aerodroma i zaliha goriva/energije ne smatra aerodrom izolovanim osim ako je vrijeme letjenja do najbližeg alternativnog odredišnog aerodroma sa prihvatljivim vremenskim uslovima:

(a) duže od 60 minuta za avione sa klipnim motorima; ili

(b) duže od 90 minuta za turbinske avione.”;

(b) tačka NCO.OP.125 zamjenjuje se sljedećim:

„NCO.OP.125 Zaliha goriva/energije i ulja – avioni i helikopteri

(a) Vođa vazduhoplova obezbeđuje da je količina goriva/energije i ulja u vazduhoplovu dovoljna uzimajući u obzir meteorološke uslove, sve elemente koji utiču na performanse vazduhoplova, sva kašnjenja koja se očekuju tokom leta i sve nepredviđene događaje za koje se razumno može očekivati da će uticati na let.

(b) Vođa vazduhoplova planira količinu goriva/energije koju treba zaštititi kao konačnu rezervu goriva/energije kako bi slijetanje bilo sigurno. Kako bi utvrdio količinu konačne rezerve goriva/energije, vođa vazduhoplova uzima u obzir sve navedeno i prema sljedećem redoslijedu prioriteta:

(1) ozbiljnost opasnosti za lica ili imovinu koja može nastati zbog prisilnog slijetanja nakon potpunog iskorišćavanja goriva/energije;

i

(2) vjerovatnost neočekivanih okolnosti u kojima konačna rezerva goriva/energije više ne može biti zaštićena.

(c) Vođa vazduhoplova započinje let samo ako vazduhoplov nosi dovoljno goriva/energije i ulja:

(1) ako nije zahtijevano alternativno odredište, za let do aerodroma ili operativne površine predviđenog slijetanja, zajedno sa konačnom rezervom goriva/energije; ili

(2) ako se zahtijeva alternativno odredište, za let do aerodroma ili operativne površine predviđenog slijetanja, a zatim do alternativnog aerodroma, zajedno sa konačnom rezervom goriva/energije.”;

(c) tačka NCO.OP.126 briše se;

(d) tačka NCO.OP.145 podtačka b zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Za sve ostale vrste goriva/energije, vazduhoplov ne smije da se dopunjava kada se putnici ukrcavaju, ili su u vazduhoplovu ili se iskrcavaju, izuzev ako nije prisutan vođa vazduhoplova ili drugo kvalifikovano osoblje koje je spremno da pokrene i upravlja evakuacijom vazduhoplova na najpraktičniji i najbrži raspoloživi način.”;

(e) umeće se sljedeća tačka NCO.OP.147:

„NCO.OP.147 Punjenje gorivom dok se motori i/ili rotori okreću – helikopteri

Punjenje gorivom dok se motori i/ili rotori okreću dozvoljeno je samo ako su istovremeno ispunjeni svi sljedeći uslovi:

(a) nije praktično isključiti ili ponovno pokrenuti motor;

(b) procedura je u skladu sa svim posebnim procedurama i ograničenjima u letačkom priručniku vazduhoplova (AFM);

(c) dozvoljeno je samo punjenje vrstama goriva JET A ili JET A-1;

(d) u vazduhoplovu nema putnika ni specijaliste za zadatke niti se oni ukrcavaju ili iskrcavaju;

(e) operator aerodroma ili operativne površine dopušta takve operacije;

(f) na raspolaganju su odgovarajući objekti ili oprema za spasilačke i protivpožarne službe; i

(g) procedura se sprovodi u skladu sa kontrolnom listom koja sadrži:

(1) uobičajene procedure i procedure u izvanrednim situacijama;

(2) potrebnu opremu;

(3) sva ograničenja; i

(4) odgovornosti i dužnosti vođe vazduhoplova i, prema potrebi, članova posade i specijalista za zadatke.”;

(f) tačka NCO.OP.185 zamjenjuje se sljedećim:

„NCO.OP.185 Upravljanje gorivom/energijom tokom leta

(a) Vođa vazduhoplova prati preostalu količinu iskoristivog goriva/energije u vazduhoplovu kako bi se uvjerio da je zaštićena i da nije manja od količine goriva/energije koja je potrebna za nastavak leta do aerodroma ili operativne površine na kojoj se može izvesti sigurno slijetanje.

(b) Vođa vazduhoplova kontrolisanog leta obavještava kontrolu vazdušnog saobraćaja (ATC) o stanju „minimalnog goriva/energije” izjavom „MINIMUM FUEL” ako je:

(1) odlučio da sleti na određeni aerodrom ili operativnu površinu; i

(2) izračunao da bi bilo koja promjena postojećeg odobrenja za taj aerodrom ili operativnu površinu, ili druga kašnjenja u vazdušnom saobraćaju, mogla da znače slijetanje sa manje od planirane konačne rezerve goriva/energije.

(c) Vođa vazduhoplova kontrolisanog leta proglašava „hitnu situaciju sa gorivom/energijom” emitovanjem poruke „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” ako je iskoristivo gorivo/energija koja je izračunata kao dostupna pri slijetanju na najbliži aerodrom na kojem se može izvesti sigurno slijetanje manja od planirane konačne rezerve goriva/energije.”;

(g) briše se tač. NCO.SPEC.135 i NCO.SPEC.140;

(8) Prilog VIII mijenja se kako slijedi:

(a) tačka SPO.OP.105 zamjenjuje se sljedećim:

„SPO.OP.105 Specifikacija izolovanih aerodroma – avioni

Operator pri odabiru alternativnih aerodroma i politika planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tokom leta ne smatra aerodrom izolovanim, osim ako je vrijeme letjenja do najbližeg alternativnog odredišnog aerodroma sa prihvatljivim vremenskim uslovima:

(a) duže od 60 minuta za avione sa klipnim motorima; ili

(b) duže od 90 minuta za turbinske avione.”;

(b) tač. SPO.OP.130 i SPO.OP.131 zamjenjuju se sljedećim:

„SPO.OP.130 Šema za gorivo/energiju – avioni i helikopteri

(a) Operator uspostavlja, implementira i održava šemu za gorivo/energiju koja sadrži:

- (1) politike planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tokom leta; i
- (2) politike upravljanja gorivom/energijom tokom leta.

(b) Šema za gorivo/energiju mora da:

- (1) odgovara vrstama obavljenih operacija; i
- (2) odgovara sposobnostima operatora da podrži njenu implementaciju.

SPO.OP.131 Šema za gorivo/energiju – politika planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tokom leta – avioni i helikopteri

(a) U okviru šeme za gorivo/energiju operator uspostavlja politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tokom leta kako bi se obezbijedilo da vazduhoplov nosi količinu iskoristivog goriva/energije koja je dovoljna da bi se sigurno dovršio planirani let i omogućila odstupanja od planirane operacije.

(b) Operator obezbjeđuje da se planiranje goriva/energije za letove zasniva na barem sljedećim elementima:

(1) procedurama koje su sadržane u operativnom priručniku, kao i:

(i) trenutnim podacima specifičnim za vazduhoplov, koji su dobijeni iz sistema za praćenje potrošnje goriva/energije ili, ako ti podaci nisu dostupni;

(ii) podacima koje daje proizvođač vazduhoplova; i

(2) operativnim uslovima u kojima će se let izvesti, uključujući:

(i) podatke o potrošnji goriva/energije vazduhoplova;

(ii) predviđene mase;

(iii) predviđene meteorološke uslove;

(iv) efekte stavki odloženog održavanja i/ili konfiguracijskih odstupanja; i

(v) očekivana kašnjenja.

(c) Kada je riječ o avionima, operator vazduhoplova obezbjeđuje da pretpoletni obračun iskoristivog goriva/energije koji se zahtijeva za let uključuje:

(1) gorivo/energiju za taksiranje koje ne smije biti manje od količine za koju se očekuje da će se potrošiti prije polijetanja;

(2) količinu goriva/energije za putovanje koja je potrebna kako bi vazduhoplov mogao da leti od polijetanja ili tačke ponovnog planiranja tokom leta do slijetanja na određeni aerodrom;

(3) količinu goriva/energije za nepredviđene situacije koja je potrebna za kompenzaciju nepredviđenih faktora;

(4) gorivo/energiju za alternativno odredište:

(i) ako se let obavlja sa barem jednim alternativnim odredišnim aerodromom, riječ je o količini goriva/energije potrebnoj za let od odredišnog aerodroma do alternativnog odredišnog aerodroma; ili

(ii) ako se let obavlja bez alternativnog odredišnog aerodroma, riječ je o količini goriva/energije koja se mora nalaziti na odredišnom aerodromu radi kompenzovanja nepostojanja alternativnog odredišnog aerodroma;

(5) konačnu rezervu goriva/energije koja mora biti zaštićena kako bi slijetanje bilo sigurno; pri određivanju količine konačne rezerve goriva/energije operator uzima u obzir sve navedeno i prema sljedećem redoslijedu prioriteta:

(i) ozbiljnost opasnosti za lica ili imovinu koja može nastati zbog prisilnog slijetanja nakon potpunog iskorišćavanja goriva/energije;

(ii) vjerovatnost neočekivanih okolnosti u kojima konačna rezerva goriva/energije više ne može biti zaštićena;

(6) dodatno gorivo, ako je potrebno za vrstu operacije; riječ je o količini goriva/energije koja vazduhoplovu omogućava sigurno slijetanje na alternativni aerodrom na ruti za gorivo/energiju (kritični scenario ERA za gorivo/energiju) u slučaju kvara motora ili dekompresije, u zavisnosti od toga šta zahtijeva veću količinu goriva/energije, na osnovu pretpostavke da se takav kvar dogodi na najkritičnijoj tački rute; ta dodatna količina goriva/energije zahtijeva se samo ako minimalna količina goriva/energije izračunata u skladu sa podtačkom (c) podpodtač. (2) do (5) nije dovoljna u slučaju takvog događaja;

(7) dodatno gorivo/energiju kako bi se uzela u obzir očekivana kašnjenja ili posebna operativna ograničenja; i

(8) diskreciono gorivo/energiju, ako to zahtijeva vođa vazduhoplova.

(d) Kada je riječ o helikopterima, operator obezbjeđuje da pretpoletni obračun iskoristivog goriva/energije koji se zahtijeva za let uključuje sve od sljedećeg:

(1) količinu goriva/energije za letjenje do aerodroma ili operativne površine predviđenog slijetanja;

(2) ako je zahtijevano alternativno odredište, gorivo/energiju za alternativno odredište, to jest količinu goriva/energije koja je potrebna za neuspjelo prilaženje aerodromu ili operativnoj površini predviđenog slijetanja i nakon toga za let do određenog alternativnog odredišta, kao i za prilaženje i slijetanje; i

(3) konačnu rezervu goriva/energije koja mora da bude zaštićena kako bi slijetanje bilo sigurno; pri određivanju količine konačne rezerve goriva/energije operator uzima u obzir sve navedeno i prema sljedećem redoslijedu prioriteta:

(i) ozbiljnost opasnosti za lica ili imovinu koja može da nastane zbog prisilnog slijetanja nakon potpunog iskorišćavanja goriva/energije; i

(ii) vjerovatnost takvih neočekivanih okolnosti u kojima konačna rezerva goriva/energije više ne može da bude zaštićena;

(4) dodatno gorivo/energiju kako bi se uzela u obzir očekivana kašnjenja ili posebna operativna ograničenja; i

(5) diskreciono gorivo/energiju, ako to zahtijeva vođa vazduhoplova.

(e) Ako let mora da se nastavi do odredišnog aerodroma koji nije prvobitno planiran, operator vazduhoplova obezbjeđuje dostupnost procedura ponovnog planiranja tokom leta za obračun potrebnog iskoristivog goriva/energije i da su procedure u skladu sa podtačkom c podpodtač. 2 do 7 za avione, odnosno podtačkom d za helikoptere.

(f) Vođa vazduhoplova počinje polijetanje ili nastavlja let u slučaju ponovnog planiranja tokom leta samo ako je siguran da vazduhoplov nosi najmanje planiranu količinu iskoristivog goriva/energije i ulja potrebnu za sigurno završavanje leta.”;

(c) tačka SPO.OP.150 podtačka b zamjenjuje se sljedećim:

„(b) mjesto predviđenog slijetanja označeno je kao izolovani aerodrom i:

(1) za aerodrom predviđen za slijetanje propisana je procedura instrumentalnog prilaženja; i

(2) raspoloživi meteorološki podaci navode da će u periodu od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od trenutka stvarnog odlaska do dva sata nakon procijenjenog trenutka dolaska, koji je god period kraći, postojati sljedeći meteorološki uslovi:

(i) baza oblaka najmanje 300 m (1 000 stopa) iznad minimuma za proceduru instrumentalnog prilaženja; i

(ii) vidljivost najmanje 5,5 km ili 4 km veća od minimuma za proceduru.”

(d) tačka SPO.OP.155 podtačka b zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Za sve ostale vrste goriva/energije, moraju da se preduzmu potrebne mjere predostrožnosti i u vazduhoplovu mora da bude propisno kvalifikovano osoblje koje je spremno da pokrene i upravlja evakuacijom vazduhoplova na najpraktičniji i najbrži raspoloživi način.”;

(e) umeće se sljedeća tačka SPO.OP.157:

„SPO.OP.157 Punjenje gorivom dok se motori i/ili rotori okreću – helikopteri

(a) Punjenje gorivom dok se motori i/ili rotori okreću dozvoljeno je samo:

(1) ako se specijalisti za zadatke ne ukrcavaju ni iskrcavaju;

(2) ako operator aerodroma ili operativne površine dozvoljava takve operacije;

(3) u skladu sa svim posebnim procedurama i ograničenjima u letačkom priručniku vazduhoplova (AFM);

(4) sa vrstama goriva JET A ili JET A-1; i

(5) ako su na raspolaganju odgovarajući objekti ili oprema za spasilačke i protivpožarne službe (RFF).

(b) Operator vazduhoplova procjenjuje rizike povezane sa punjenjem gorivom dok se motori i/ili rotori okreću.

(c) Operator vazduhoplova uspostavlja odgovarajuće procedure kojih treba da se pridržava sve uključeno osoblje, kao što su članovi posade, specijalisti za zadatke i osoblje za zemaljske operacije.

(d) Operator vazduhoplova obezbjeđuje da su članovi posade, osoblje za zemaljske operacije i svi specijalisti za zadatke uključeni u procedure, adekvatno obučeni.

(e) Operator vazduhoplova obezbjeđuje da su procedure punjenja helikoptera dok se motori i/ili rotori okreću navedeni u operativnom priručniku.”;

(f) tačka SPO.OP.190 zamjenjuje se sljedećim:

„SPO.OP.190 Šema za gorivo/energiju – politika upravljanja gorivom/energijom tokom leta

(a) Operator složenih vazduhoplova na motorni pogon utvrđuje procedure kojim obezbjeđuje da se tokom leta obavljaju provjere goriva/energije i upravljanje gorivom/energijom.

(b) Vođa vazduhoplova prati preostalu količinu iskoristivog goriva/energije u vazduhoplovu kako bi se uvjerio da je zaštićena i da nije manja od količine goriva/energije koja je potrebna za nastavak leta do aerodroma ili operativne površine na kojoj se može izvesti sigurno slijetanje.

(c) Vođa vazduhoplova obavještava kontrolu vazdušnog saobraćaja (ATC) o stanju „minimalnog goriva/energije” izjavom „MINIMUM FUEL” ako je:

(1) odlučio da sleti na određeni aerodrom ili operativnu površinu; i

(2) izračunao da bi bilo koja promjena postojećeg odobrenja za taj aerodrom ili operativnu površinu, ili druga kašnjenja u vazdušnom saobraćaju, mogla da znače slijetanje sa manje od planirane konačne rezerve goriva/energije.

(d) Vođa vazduhoplova proglašava „hitnu situaciju sa gorivom/energijom” emitovanjem poruke „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” ako je iskoristivo gorivo/energija koja je izračunata kao dostupna pri slijetanju na najbliži aerodrom na kojem se može izvesti sigurno slijetanje manja od planirane konačne rezerve goriva/energije.”;

(g) tačka SPO.POL.110 zamjenjuje se sljedećim:

„SPO.POL.110 Sistem određivanja mase i centraže — komercijalne operacije avionima i helikopterima i nekomercijalne operacije složenim vazduhoplovima na motorni pogon

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

(1) suvu operativnu masu vazduhoplova;

(2) masu putnog tereta;

(3) masu goriva/ energije koji se nose;

(4) teret vazduhoplova i raspodjelu tereta;

(5) masu pri polijetanju, masu pri slijetanju i masu bez goriva/energije; i

(6) primjenljive pozicije težišta vazduhoplova (CG).

(b) Za letačku posadu predviđena su sredstva za replikaciju i provjeru svih obračuna mase i ravnoteže na osnovi elektronskih obračuna.

(c) Operator vazduhoplova utvrđuje procedure kojima se omogućava da vođa vazduhoplova odredi masu goriva/zaliha energije koristeći stvarnu gustinu ili, ako ona nije poznata, gustinu izračunatu u skladu sa metodom koja je navedena u operativnom priručniku.”;

(h) u tački SPO.POL.115 podtački a podpodtač. 6, 7, 8 i 9 zamjenjuju se sljedećim:

„(6) masu goriva/energije pri polijetanju i masu goriva/energije za putovanje;

(7) masu drugih potrošnih materijala osim goriva/energije, po potrebi;

(8) komponente tereta;

(9) masu pri polijetanju, masu pri slijetanju i masu bez goriva;”;

(i) tačka SPO.IDE.H.146 podtačka a podpodtačka 1 zamjenjuje se sljedećim:

„(1) nisu obuhvaćeni tačkom SPO.IDE.H.145 podtačka a;”.

## PRILOG II

U Prilogu I Regulative (EU) br. 965/2012 dodaje se sljedeća tačka 98b:

„(98b) „psihoaktivne supstance” znači alkohol, opijati, kanabinoidi, sedativi i hipnotici, kokain, ostali psihostimulansi, halucinogene supstance i isparljivi rastvarači, osim kofeina i duvana;”.