|  |  |
| --- | --- |
|  | ПРАВИЛНИК  О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ПРАВИЛНИКА О УСЛОВИМА ЗА ОБАВЉАЊЕ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА  ("Сл. гласник РС", бр. 112/2022) |

Члан 4.

У Прилогу 1. (Уредба Комисије (ЕУ) бр. 965/2012 од 5. окто- бра 2012. године о утврђивању техничких захтева и администра- тивних процедура који се односе на делатности у ваздушном сао- браћају у складу са Уредбом Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 216/2008), у члану 2. став 1. тачка 7) мења се и гласи:

„7) „посебне делатности” су све делатности, изузев јавног авио-превоза, при којима се ваздухоплов користи за обављање по- себних активности као што су пољопривреда, грађевинарство, фото- графисање, геодезија, осматрање, патролирање, рекламирање из ва- здуха и обављање пробних летова након одржавања ваздухоплова;ˮ.

Члан 5.

У Прилогу 1, у члану 6. став 3. тачка б) мења се и гласи:

„б) летови без путника или терета, при којима авион или хе- ликоптер врши прелет ради ремонта, поправке, сервисне провере, инспекције, испоруке, извоза или у сличне сврхе, под условом да ваздухоплов није наведен у сертификату ваздухопловног операте- ра или у изјави.ˮ.

Члан 6.

У Прилогу 1, после члана 9а додаје се нови члан 9аа, који гласи:

„Члан 9аа

# Услови које мора да испуни летачка посада која обавља пробне летове након одржавања ваздухоплова

Пилоту који је пре 25. септембра 2019. године обављао по- слове пилота који управља ваздухопловом на пробном лету на- кон одржавања ваздухоплова, а који је у складу са дефиницијом из тачке SPO.SPEC.MCF.100 Анекса VIII категоризован као ниво А пробног лета након одржавања ваздухоплова, признаје се ис- пуњеност услова из тачке SPO.SPEC.MCF.115 став а) тачка 1) тог анекса. У том случају оператер је дужан да обезбеди да пилот који управља ваздухопловом добије информације о свим утврђеним разликама између оперативне праксе успостављене пре 25. сеп- тембра 2019. године и обавеза предвиђених у Одељку 5. Главе Е Анекса VIII ове уредбе, укључујући и оне које произлазе из одно- сних поступака које је утврдио оператер.ˮ.

Члан 7.

У Прилогу 1, у Анексу I **(**Дефиниције израза који се користе у анексима II –VIII) тачка 17) мења се и гласи:

„17) „Категорија А која се односи на хеликоптере” је хели- коптер са више мотора који је пројектован тако да има могућност независног рада мотора и система, што је одређено у примењивим сертификационим захтевима и који може да се користи уз упо- требу података за полетање и слетање у случају отказа критичног мотора, уз обезбеђену и одговарајуће одређену површину и одго- варајуће перформансе за безбедан наставак лета или безбедно пре- кинуто полетање;ˮ.

После тачке 22) додаје се тачка 22а), која гласи:

„22а) „Уређај за снимање звука у пилотској кабини *(CVR)* ˮ је уређај за снимање лета, заштићен у случају удеса ваздухо- плова, који користи комбинацију микрофона и других аудио и

дигиталних метода уноса за прикупљање и снимање звучног окру- жења у пилотској кабини и за комуникацију са члановима летачке посаде и између њих;ˮ.

Тачка 25) мења се и гласи:

„25) „Контаминирана полетно-слетна стаза” је полетно-слет- на стаза чија је површина (у изолованим деловима или изван њих), унутар коришћене дужине и ширине, у значајном делу покриве- на једном или већим бројем материја које су набројане у описима стања површине полетно-слетне стазе;ˮ.

Тачка 32) брише се.

Тачка 42) мења се и гласи:

„42) „Сува полетно-слетна стазаˮ је полетно-слетна стаза на чијој површини нема видљиве влаге и која није контаминирана унутар подручја које је предвиђено за коришћење;ˮ.

После тачке 45) додаје се тачка 45а), која гласи:

„45а) „Излаз у случају опасности” је уграђени излаз одређе- ног типа за излазак из ваздухоплова, који пружа највећу могућност за напуштање ваздухоплова у случају опасности из кабине пилот- ске и кабинске посаде за одговарајуће време и укључује врата у нивоу пода, излаз кроз прозор или сваку другу врсту излаза, попут отвора у пилотској кабини и излаза у репном делу;ˮ.

После тачке 48) додаје се тачка 48а), која гласи:

„48а) „Члан летачке посаде” је члан посаде са одговарајућом дозволом, који је задужен за послове који су суштински за упра- вљање ваздухопловом током трајања летачке дужности;ˮ.

После тачке 49) додају се тач. 49а), 49б) и 49ц), које гласе:

„49а) „Оперативни контролор саобраћаја” или „ваздухоплов- ни диспечер” је одговарајуће оспособљено лице које је одредио оператер ради вршења контроле и надзора летачких активности и које пружа подршку, информише и/или помаже пилоту који упра- вља ваздухопловом да се лет обави на безбедан начин;

49б) „Уређај за снимање података о лету *(FDR)*ˮ је уређај за снимање лета, заштићен у случају удеса ваздухоплова, који кори- сти комбинацију извора података за прикупљање и бележење па- раметара који одражавају стање и перформансе ваздухоплова;

49ц) „Уређај за снимање летаˮ је сваки уређај за снимање који је уграђен у ваздухоплов како би се помогло безбедносно ис- траживање удеса или незгода;ˮ.

После тачке 70) додаје се тачка 70а), која гласи:

„70a) „Дужина за слетање у предвиђено време слетања *(LDTA)*ˮ je дужинa за слетање која се може постићи при уобича- јеним летовима на основу података о перформансама за слетање и повезаним поступцима који су одређени за преовлађујуће услове у време слетања;ˮ.

После тачке 76) додаје се тачка 76а), која гласи:

„76а) „Пробни лет након одржавања *(MCF)*” je лет ваздухо- плова који има потврду о пловидбености или дозволу за лет, који се обавља у сврху откривања кварова или за потребе провере функционисања једног или више система, делова или уређаја на- кон обављеног одржавања, ако се функционисање система, делова или уређаја не може утврдити провером на тлу, а који се обавља у следећим ситуацијама:

а) ако се тако захтева приручником за одржавање ваздухопло- ва *(АММ)* или било којим другим подацима о одржавању које је издао ималац одобрења за пројектовање одговоран за континуира- ну пловидбеност ваздухоплова;

б) после обављених радова одржавања, на захтев оператера или на предлог организације одговорне за континуирану пловид- беност ваздухоплова;

ц) на захтев организације за одржавање за потребе провере успешности отклањања недостатака;

д) као помоћ при изоловању или откривању квара;ˮ. После тачке 95) додају се тач. 95а) и 95б), које гласе:

„95а) „Систем уређаја за пренос лица *(PCDS)*” је систем који се састоји од једне или више направа које су причвршћене за диза- лицу или куку за терет или постављене на структуру хеликоптера током летова са лицима као спољашним теретом *(HEC)* или летова са хеликоптерском дизалицом *(HHO)*. Уређаји имају структурне могућности и карактеристике потребне за пренос лица ван хели- коптера, а укључују, на пример, сигурносне појасеве са могућно- шћу брзог одвезивања или без те могућности и уже са спојним пр- стеном, чврсту корпу или кавез;

95б) „Једноставни систем уређаја за пренос лица (једностав- ни *PCDS*)ˮ је систем уређаја за пренос лица који испуњава следеће услове:

а) испуњава стандарде из Уредбе (ЕУ) 2016/425 Европског парламента и Савета или Директиве 2006/42/ЕЗ Европског парла- мента и Савета;

б) пројектован је тако да се може везати само једно лице у кабини (нпр. оператер дизалице или куке за терет, стручно лице за обављање задатка или фотограф) или највише два лица ван кабине; ц) није чврсте структуре, као што је кавез, платформа или

корпа;ˮ.

После тачке 103а) додају се тач. 103б) и 103ц), које гласе:

„103б) „Правила летења” означавају правила утврђена Спро- ведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 923/2012;

103ц) „Извештај о стању полетно-слетне стазе *(RCR)*” је свеобухватни стандардизован извештај о условима на површини полетно-слетне стазе и њиховом утицају на перформансе авиона приликом слетања и полетања, који се описују уз помоћ кода ста- ња полетно-слетне стазе;ˮ.

После тачке 107) додаје се тачка 107а), која гласи:

„107а) „Посебно припремљена зимска полетно-слетна стаза” је полетно-слетна стаза на чијој површини је суви замрзнути слој компактног снега или леда и која је третирана песком или ситним шљунком или је механички обрађена ради повећања трења;ˮ.

Тачка 128) мења се и гласи:

„128) „Влажна полетно-слетна стаза” је полетно-слетна стаза чија је површина видљиво влажна или покривена слојем воде од највише 3 *mm* унутар подручја које је предвиђено за употребу.ˮ.

Члан 8.

У Прилогу 1, у Анексу II (Захтеви које морају да испуне на- длежне власти у области ваздушног саобраћаја (Део-*ARO*)), у Гла- ви *GEN* (Општи захтеви), у Одељку I (Опште одредбе), тачка ARO. GEN.120 (Начини усаглашавања) мења се и гласи:

# „ARO.GEN.120 Начини усаглашавања

a) Агенција развија прихватљиве начине усаглашавања *(AMC)* који могу да се користе за постизање усаглашености са Уредбом (ЕУ) бр. 2018/1139 и њеним делегираним и спроведбе- ним актима.

б) За постизање усаглашености са Уредбом (ЕУ) бр. 2018/1139 и њеним делегираним и спроведбеним актима могу да се користе алтернативни начини усаглашавања.

ц) Надлежна власт успоставља систем за сталну процену да ли су алтернативни начини усаглашавања, које сама користи или које користе организације или лица под њеним надзором, у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 2018/1139 и њеним делегираним и спровед- беним актима. Овај систем укључује поступке за ограничавање, укидање или измену одобрених алтернативних начина усаглаша- вања ако је надлежна власт доказала да ти алтернативни начини усаглашавања нису у складу с Уредбом (ЕУ) бр. 2018/1139 и де- легираним и спроведбеним актима донетим на основу те уредбе.

д) Надлежна власт процењује све алтернативне начине уса- глашавања које предложи организација у складу са:

1. ОRO.GEN.120 став б) Анекса III (Део-*ORO***)** ове уредбе;
2. BOP.ADD.100 Анекса II (Део-*BOP*) Уредбе (ЕУ) 2018/395, ако је реч о оператерима балона;
3. SAO.DEC.100 Анекса II (Део-*SAO*) Спроведбене уредбе (ЕУ) 2018/1976, ако је реч о оператерима једрилица, анализирају- ћи достављену документацију и, ако сматра да је неопходно, оба- вљањем инспекцијског надзора над организацијом.

Ако надлежна власт процени да су алтернативни начини уса- глашавања у складу са правилима за извршење, дужна је да без одлагања:

1. обавести подносиоца захтева да алтернативни начин уса- глашавања може да се примени и, ако је потребно, сходно томе, да измени одобрење, потврду о испуњавању услова за обављање посебних делатности у ваздушном саобраћају или сертификат подносиоца захтева; и
2. обавести Агенцију о садржају алтернативног начина уса- глашавања, достављајући и копије свих релевантних докумената.

е) Ако сама надлежна власт користи алтернативне начине усаглашавања ради постизања усаглашености са Уредбом (EЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе, дужна је:

1. да их учини доступним свим организацијама и лицима над којима врши надзор; и
2. да без одлагања обавести Агенцију.

Надлежна власт доставља Агенцији потпун опис алтернатив- них начина усаглашавања, укључујући све измене процедура које могу да имају утицаја, као и процену којом се показује да су испу- њени захтеви из правила за извршење.ˮ.

У тачки ARO.GEN.135 (Хитно реаговање на безбедносни проблем) став а) мења се и гласи:

„а) Не доводећи у питање Уредбу (EУ) бр. 376/2014 Европ- ског парламента и Савета, надлежна власт успоставља систем за адекватно прикупљање, анализу и ширење информација у вези с безбедношћу.ˮ.

Члан 9.

У Прилогу 1, у Анексу II (Захтеви које морају да испуне на- длежне власти у области ваздушног саобраћаја (Део-*ARO*)), у Гла- ви *GEN* (Општи захтеви), у Одељку III (Надзор, сертификација и предузимање законских мера), у тачки ARO.GEN.300 (Надзор) став а) тачка 2) мења се и гласи:

„2) сталне усаглашености са примењивим захтевима органи- зација које је сертификовала, које је одобрила за обављање посеб- них делатности у ваздушном саобраћају и организација од којих је примила изјаву;ˮ.

У тачки ARO.GEN.350 (Налази и корективне мере – органи- зације) став д) тачка 4) мења се и гласи:

„4) Надлежна власт евидентира све налазе које је утврдила или о којима је обавештена у складу са ставом е) и, по потреби, све принудне мере које је применила, као и све корективне мере и датум окончања мера у вези с налазима.ˮ.

Члан 10.

У Прилогу 1, у Анексу II (Захтеви које морају да испуне на- длежне власти у области ваздушног саобраћаја (Део-*ARO*)), у Гла- ви *OPS* (Делатности у ваздушном саобраћају), у Одељку I (Серти- фикација оператера који обављају јавни авио-превоз) тачка ARO. OPS.110 мења се и гласи:

# „ARO.OPS.110 Уговори о закупу авиона и хеликоптера

* 1. Надлежна власт даје сагласност на уговор о закупу ако је уверена да је оператер, који је сертификован у складу са Анексом III (Део-*ORO*), усклађен са:
     1. ORO.AOC.110 став д), за ваздухоплове из треће земље, узете у закуп без посаде;
     2. ORO.AOC.110 став ц), за ваздухоплове узете у закуп са по- садом од оператера из треће земље;
     3. ORO.AOC.110 став е), за ваздухоплове дате у закуп без по- саде било ком оператеру, изузев у случајевима наведеним у тачки ORO.GEN.310 Анекса III;
     4. одговарајућим захтевима који се односе на континуирану пловидбеност и ваздухопловне делатности, за ваздухоплове узете у закуп без посаде и регистроване у ЕУ, као и за ваздухоплове узе- те у закуп са посадом, од оператера из ЕУ;

б) Сагласност на уговор о узимању у закуп ваздухоплова са посадом суспендује се или ставља ван снаге:

1. ако је *AOC* закуподавца или закупца суспендован или ста- вљен ван снаге;
2. ако је закуподавцу забрањено летење на основу Уредбе Европског парламента и Савета (EЗ) бр. 2111/2005;
3. ако је ауторизација, која је издата у складу са Уредбом Ко- мисије (ЕУ) бр. 452/2014, суспендована, укинута или враћена из- даваоцу.

ц) Сагласност на уговор о узимању у закуп ваздухоплова без посаде се увек суспендује или ставља ван снаге ако је:

1. суспендована или стављена ван снаге потврда о пловидбе- ности ваздухоплова;
2. ваздухоплов наведен у листи оператера који су подвргнути оперативним ограничењима или ако је регистрован у држави чији су сви оператери над којима она врши надзор подвргнути забрани летења на основу Уредбе (ЕЗ) бр. 2111/2005;

д) Када јој је поднет захтев за издавање претходне сагласно- сти на уговор о давању ваздухоплова у закуп без посаде у складу са ORO.AOC.110 став e), надлежна власт обезбеђује:

1. правилну координацију са надлежном влашћу одговорном за стални надзор над ваздухопловом, у складу са Уредбом Коми- сије (EУ) бр. 1321/2014, или за коришћење ваздухоплова, ако није реч о истој власти;
2. да је ваздухоплов благовремено избрисан из *AOC*-а опера- тера, изузев у случајевима наведеним у ORO.GEN.310 Анекса III;

е) Ако јој је поднет захтев за издавање претходне сагласности на уговор о узимању ваздухоплова у закуп без посаде у складу са ORO.AOC.110 став д), надлежна власт обезбеђује одговарајућу ко- ординацију са државом у којој је ваздухоплов регистрован у мери која је неопходна да би се спроводиле дужности вршења надзора над ваздухопловом.ˮ.

Члан 11.

У Прилогу 1, у Анексу II (Захтеви које морају да испуне надлежне власти у области ваздушног саобраћаја (Део-*ARO*)), у Глави *OPS* (Делатности у ваздушном саобраћају), у Одељку Iа (Потврда о обављању посебних делатности високог ризика које се обављају уз накнаду), у тачки ARO.OPS.150 (Издавање потврде о испуњавању услова за обављање посебних делатности високог ри- зика које се обављају уз накнаду) став б) мења се и гласи:

„б) Ако утврди да су процена ризика и стандардне оперативне процедуре *(SOP)* адекватни, надлежна власт оператера издаје по- тврду, која је дата у Додатку IV. Потврда се може издати на одређе- но или неодређено време. Услови под којима је оператер овлашћен да обавља једну или више посебних делатности високог ризика које се обављају уз накнаду морају бити наведени у потврди.ˮ.

Члан 12.

У Прилогу 1, у Анексу II (Захтеви које морају да испуне надлежне власти у области ваздушног саобраћаја (Део-*ARO*)), у Глави *OPS* (Делатности у ваздушном саобраћају), у Одељку II (Одобрења), у тачки ARO.OPS.200 (Поступак издавања посебног одобрења) став б) тачка 2) мења се и гласи:

„2) листи посебних одобрења, која је дата у Додатку III, у случају некомерцијалног летења и посебних делатности у вазду- шном саобраћају.ˮ.

Члан 13.

У Прилогу 1, у Анексу II (Захтеви које морају да испуне на- длежне власти у области ваздушног саобраћаја (Део-*ARO*)), у Гла- ви *RAMP* (Инспекцијски прегледи на платформи који се обављају на ваздухопловима оператера који су под регулаторним надзором друге државе), у тачки ARO.RAMP.105 (Критеријуми за одређива- ње приоритета) став б) тачка 5) мења се и гласи:

„5) ваздухоплов кога користи оператер из треће земље који први пут обавља летове ка територији, унутар територије или са територије на коју се односе одредбе Уговора или чије је овлашће- ње, које је издато у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 452/2014, ограни- чено или обновљено после суспензије или стављања ван снаге;ˮ.

У тачки ARO.RAMP.115 (Оспособљеност инспектора који обављају инспекцијски преглед на платформи) став б) тачка 3) мења се и гласи:

„3) своју квалификацију одржавају важећом похађањем пери- одичне обуке и обављањем најмање 12 инспекцијских прегледа у календарској години.ˮ.

Тачка ARO.RAMP.125 мења се и гласи:

# „ARO.RAMP.125 Спровођење инспекцијског прегледа на платформи

* 1. Инспекцијски прегледи на платформи се врше на стандар- дизован начин.

б) Приликом вршења инспекцијског прегледа на платформи инспектори морају да настоје да избегну неоправдано кашњење ваздухоплова који је предмет инспекције.

ц) По завршетку инспекцијског прегледа на платформи, пи- лот који управља ваздухопловом или, у његовом одсуству, други члан летачке посаде или представник оператера, мора да буде оба- вештен о резултатима инспекцијског прегледа на платформи.ˮ.

У тачки ARO.RAMP.150 (Задаци Агенције који се тичу коор- динације) став а) тачка 1) мења се и гласи:

„1) информација наведених у ARO.RAMP.145;ˮ.

Члан 14.

У Прилогу 1, у Анексу II (Захтеви које морају да испуне на- длежне власти у области ваздушног саобраћаја (Део-*ARO*)) додаци I – IV замењују се новим додацима I –IV, који су дати у Прилогу 1, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Додаци V и VI бришу се.

Члан 15.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњава- ју организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO***)**), у Глави *GEN* (Општи захтеви), у Одељку I (Опште одредбе) тачка ORO.GEN.110 став х) мења се и гласи:

„х) Оператер је дужан да за сваки тип ваздухоплова успо- стави листу провере коју морају да користе сви чланови посаде у свим фазама лета у уобичајеним условима, ванредним условима и у случају опасности, како би се обезбедило поштовање оператив- них процедура из оперативног приручника. При изради и употре- би листа провере морају се поштовати принципи који се односе на људски фактор и узети у обзир најновија релевантна документа- ција имаоца одобрења пројекта.”.

У тачки ORO.GEN.135 (Важење сертификата ваздухопловног оператера) став а) мења се и гласи:

„а) Сертификат оператера остаје на снази ако су испуњени сви следећи услови:

* + 1. ако оператер и даље испуњава релевантне захтеве из Уред- бе (ЕУ) бр. 2018/1139 и њених делегираних и спроведбених аката, узимајући у обзир одредбе које се односе на поступање са налази- ма, садржане у ОRО.GEN.150 овог анекса;
    2. ако надлежна власт има приступ оператеру у складу са ORO.GEN.140 овог анекса, како би се утврдила стална усаглаше- ност с релевантним захтевима Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 и њених делегираних и спроведбених аката;
    3. ако сертификат није враћен издаваоцу или стављен ван снаге.”.

У тачки ORO.GEN.140 (Приступ) став а) мења се и гласи:

„а) За утврђивање усаглашености са одговарајућим захтеви- ма из Уредбе (ЕУ) 2018/1139 и из њених делегираних и спровед- бених аката, оператер је дужан да у сваком тренутку омогући при- ступ свим објектима, ваздухопловима, документима, евиденцији, подацима, процедурама и сваком другом материјалу релевантном за његову делатност која подлеже сертификацији, поступку изда- вања потврде о испуњавању услова за обављање посебних делат- ности или подношењу изјаве, било да је обавља на основу уговора или не, сваком лицу кога је овластила једна од надлежних власти:

1. надлежна власт одређена у ORO.GEN.105 Анекса III ове уредбе;
2. власт која поступа у складу са одредбама ARO.GEN.300 став д), ARO.GEN.300 став e) или Главе RAMP Анекса II ове уредбе.”.

У тачки ORO.GEN.160 (Извештавање о догађају) став а) мења се и гласи:

„а) Оператер је дужан да о сваком удесу, озбиљној незгоди и догађају обавести надлежну власт и сваку другу организацију за коју држава оператера захтева да буде информисана, како је дефи- нисано у Уредби (ЕУ) бр. 996/2010 Европског парламента и Саве- та и Уредби (ЕУ) бр. 376/2014.ˮ.

Став ц) мења се и гласи:

„ц) Не доводећи у питање Уредбу (EУ) бр. 996/2010 и Уредбу Комисије (ЕУ) бр. 376/2014, извештаји наведени у ст. а) и б) до- стављају се у облику и на начин који је одредила надлежна власт и морају да садрже све значајне информације о условима који су познати оператеру.”.

Члан 16.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуња- вају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO***)**), у Глави *GEN* (Општи захтеви), у Одељку II (Управљање), у тачки ORO.GEN.205 (Уговорене активности) став а) мења се и гласи:

„а) Приликом уговорања или прибављања било коje услуге или производа, као дела своје активности, оператер је дужан да обезбеди:

1. да су уговорене или набављене услуге или производи у складу са примењивим захтевима;
2. да се у оквиру система управљања оператера узму у обзир све опасности по безбедност у ваздухопловству које су повезане с уговореним, односно набављеним услугама или производима.”.

После тачке ORO.GEN.220 (Вођење евиденције) додаје се нови Одељак 3, који гласи:

„ОДЕЉАК 3

# Додатни организациони захтеви

**ORO.GEN.310 Коришћење ваздухоплова наведеног у *AOC*-у за некомерцијалне летове и летове у циљу обављања посебних делатности у ваздушном саобраћају**

а) Ваздухоплов наведен у *AOC*-у може да остане у *AOC*-у оператера ако се користи у некој од следећих ситуација:

1. ако сам ималац *AOC*-а обавља посебне делатности у вазду- шном саобраћају у складу са Анексом VIII (Део-*SPO*);
2. ако га користе други оператери обављајући некомерцијал- не летове моторним ваздухопловом или посебне делатности у ва- здушном саобраћају у складу са Анексом VI (Део-*NCC*), Анексом VII (Део-*NCO*) или Анексом VIII (Део-*SPO*), под условом да се ва- здухоплов користи у континуитету најдуже 30 дана.

б) Ако се ваздухоплов користи у складу са ставом а) тачка 2), ималац *AOC*-а који ставља ваздухоплов на располагање и оператер који користи тај ваздухоплов дужни су да утврде процедуру:

1. у којој је јасно одређено који је оператер одговоран за опе- ративну контролу за сваки лет и описано како се оперативна кон- трола преноси са једног оператера на другог;
2. у којој су дужни да опишу поступак примопредаје прили- ком враћања ваздухоплова имаоцу *AOC*-а.

Ова процедура мора да буде унета у оперативне приручнике оба оператера или у уговор између имаоца *AOC*-а и оператера који користи ваздухоплов у складу са ставом а) тачка 2). Ималац *AOC*-а израђује модел таквог уговора. Одредба ORO.GEN.220 се приме- њује на вођење евиденције о тим уговорима.

Ималац *AOC*-а и оператер који користи ваздухоплов у складу са ставом а) тачка 2) су дужни да са процедуром упознају реле- вантно особље.

ц) Ималац *AOC*-а је дужан да процедуру из става б) поднесе надлежној власти како би прибавио претходно одобрење.

Ималац *AOC*-а је дужан да са надлежном влашћу договори начин и учесталост доставе информација о преношењу оператив- не контроле у складу са ORO.GEN.130 став ц).

д) Континуираном пловидбеношћу ваздухоплова, који се ко- ристи у складу са ставом а), руководи организација одговорна за обезбеђивање континуиране пловидбености ваздухоплова наведе- на у *AOC*-у, у складу с Уредбом (ЕУ) бр. 1321/2014;

е) Ималац *AOC*-а који ставља ваздухоплов на располагање у складу са ставом а) је дужан да:

1. у оперативном приручнику наведе ознаку регистрације ва- здухоплова кога је ставио на располагање, као и врсту делатности која се обавља тим ваздухопловом;
2. све време буде информисан и да води евиденцију о сваком оператеру који има одговорност за оперативну контролу над ва- здухопловом у било ком тренутку до враћања ваздухоплова има- оцу *AOC*-а;
3. обезбеди да његово уочавање опасности, процена ризика и мере за ублажавање ризика обухвате све делатности за које се ваздухоплов користи.

ф) За летове који се обављају на основу Анекса VI (Део-*NCC*) и Анекса VIII (Део-*SPO*) оператер који користи ваздухоплов у складу са ставом а) је дужан да обезбеди испуњеност свих следе- ћих услова:

1. да се сваки лет који се обавља под његовом оперативном контролом евидентира у систему техничке књиге ваздухоплова;
2. да се не врше измене ваздухопловних система или конфи- гурације;
3. да се свака грешка или технички квар, који настану док је ваздухоплов под његовом оперативном контролом, пријави орга- низацији из става д);
4. да ималац *AOC*-а прими копију сваког извештаја о догађа- ју у вези с летовима који се обављају тим ваздухопловом, који је припремљен у складу с Уредбом (ЕУ) бр. 376/2014 и Спроведбе- ном уредбом Комисије (ЕУ) 2015/1018.ˮ.

Члан 17.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуња- вају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO*)),

у Глави *AOC* (Сертификација ваздухопловног оператера), у тачки ОRО.AOC.110 (Уговор о закупу) став ц) мења се и гласи:

„ц) Подносилац захтева за прибављање сагласности за узи- мање у закуп ваздухоплова са посадом од оператера из треће зе- мље дужан је да докаже надлежној власти:

1. да оператер из треће земље има важећи *АОС*, који је издат у складу са Анексом 6 Конвенције о међународном цивилном ва- здухопловству;
2. да су безбедносни стандарди оператера из треће земље, који се односе на континуирану пловидбеност и обављање делат- ности у ваздушном саобраћају, једнаки применљивим захтевима садржаним у Уредби (ЕУ) бр. 1321/2014, као и у овој уредби; и
3. да ваздухоплов има стандардну потврду о пловидбености *(CofA)* издату у складу са Анексом 8 Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству.”

Тачка ORO.AOC.125 мења се и гласи:

# „ORO.AOC.125 Некомерцијални летови имаоца *AOC*-a са ваздухопловом наведеним у његовом *AOC*-у

а) Ималац *AOC*-а може да обавља некомерцијално летење у складу са Анексом VI (Део-*NCC*) или Анексом VII (Део-*NCO*) користећи ваздухоплов наведен у оперативним спецификацијама његовог *AOC*-а или у оперативном приручнику, под условом да ималац *AOC*-а такве летове детаљно опише у оперативном при- ручнику, укључујући следеће:

1. утврђивање применљивих захтева;
2. опис свих разлика између оперативних процедура које се примењују приликом обављања јавног авио-превоза и некомерци- јалног летења;
3. начин којим обезбеђује да је све особље које је укључено у те летове у потпуности упознато са пратећим процедурама.

б) Ималац *AOC*-а је дужан да се придржава:

1. Анекса VIII (Део-*SPO*) када обавља пробне летове након одржавања сложеним моторним ваздухопловом;
2. Анекса VII (Део-*NCO*) када обавља пробне летове након одржавања ваздухопловом који није сложени моторни ваздухо- плов.

ц) Ималац *AOC*-а који обавља летове из ст. а) и б) није дужан да достави изјаву у складу са овим анексом.

д) У документима који се односе на лет (оперативни план лета, документ о маси и положају тежишта и други одговарајући документи) ималац *AOC*-а је дужан да одреди врсту лета, како је наведено у оперативном приручнику.”

У тачки ОRО.AOC.135 (Захтеви који се односе на особље) став а) мења се и гласи:

„а) У складу са ORO.GEN.210 став б), оператер је дужан да одреди лица која су одговорна за управљање и надзор у следећим областима:

1. летачка делатност;
2. обука чланова посаде;
3. земаљска делатност;
4. континуирана пловидбеност или уговор о обезбеђива- њу континуиране пловидбености у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 1321/2014, у зависности од случаја.”.

Члан 18.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуња- вају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO*)), у Глави *SPO* (Посебне делатности које се обављају уз накнаду), у тачки ОRО.SPO.100 (Општи захтеви за оператере који обављају посебне делатности уз накнаду) став ц) мења се и гласи:

„ц) Оператер који обавља посебне делатности уз накнаду је дужан да претходно прибави сагласност надлежне власти и да се придржава следећих услова:

1. за узимање у закуп ваздухоплова са посадом од оператера из треће земље:
2. да су безбедносни стандарди оператера из треће земље у погледу континуиране пловидбености и обављања делатности у ваздушном саобраћају једнаки применљивим захтевима утврђе- ним у Уредби (ЕУ) бр. 1321/2014 и овој уредби;
3. да ваздухоплов оператера из треће земље има стандард- ну потврду о пловидбености *(CofA)* издату у складу са Анексом 8 Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству;
4. да трајање закупа ваздухоплова са посадом не буде дуже од седам месеци у било којем периоду од 12 узастопних месеци;
5. за узимање у закуп ваздухоплова без посаде који је реги- строван у трећој земљи:
6. да је утврђена оперативна потреба која се не може задово- љити закупом ваздухоплова који је регистрован у Унији;
7. да трајање закупа ваздухоплова без посаде не буде дуже од седам месеци у било којем периоду од 12 узастопних месеци;
8. да су безбедносни стандарди ваздухоплова из треће зе- мље у погледу континуиране пловидбености једнаки применљи- вим захтевима утврђеним у Уредби (ЕУ) бр. 1321/2014;
9. да је ваздухоплов опремљен у складу са Анексом VIII (Део-*SPO*).ˮ.

Члан 19.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњава- ју организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO*)), у Глави *SEC* (Обезбеђивање) тачка ORO.SEC.100.A мења се и гласи:

# „ORO.SEC.100 Обезбеђивање пилотске кабине – авиони

а) У авионима који су опремљени сигурносним вратима пи- лотске кабине, та врата морају да имају могућност закључавања и мора да постоји начин на који кабинска посада обавештава летач- ку посаду у случају сумњивих активности или нарушавања обез- беђивања у кабини.

б) Путнички авиони којима се врши превоз путника у јавном авио-превозу морају да буду опремљени одобреним сигурносним вратима пилотске кабине која могу да се закључају и откључају са било ког пилотског седишта и која су пројектована у складу са примењивим захтевима за пловидбеност, ако су ти авиони сврста- ни у једну од следећих категорија:

1. авиони са максималном сертификованом масом на полета- њу *(MTCOM)* већом од 54.500 *kg*;
2. авиони са максималном сертификованом масом на полета- њу *(MTCOM)* већoм од 45.500 *kg* и максималним бројем располо- живих путничких седишта *(MOPSC***)** већим од 19; или
3. авиони са максималним бројем расположивих путничких седишта *(MOPSC***)** већим од 60.

ц) У свим авионима који су опремљени сигурносним вратима пилотске кабине у складу са ставом б):

1. та врата се морају затворити пре покретања мотора у сврху полетања и морају бити закључана кад се то захтева у процеду- рама обезбеђивања или кад то захтева вођа ваздухоплова, све до престанка рада мотора након слетања, осим ако је неопходно да овлашћена лица уђу или изађу, у складу са националним програ- мом за обезбеђивање у ваздухопловству;
2. мора да се обезбеди да целокупан простор испред врата пилотске кабине буде видљив са сваког пилотског седишта како би се идентификовала лица која захтевају улазак и како би се открило сумњиво понашање, односно потенцијална претња.ˮ.

Назив тачке ORO.SEC.100.Н мења се и гласи:

# „ORO.SEC.105 Обезбеђивање пилотске кабине – хеликоптериˮ.

Члан 20.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуња- вају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO***)**), у Глави *СС* (Кабинска посада), у Одељку 1 (Заједнички захтеви) тачка ORO.СC.100 мења се и гласи:

# „ORO.CC.100 Број и састав кабинске посаде

* 1. За летове ваздухоплова који имају максимални број распо- ложивих путничких седишта *(MOPSC)* већи од 19, мора да буде одређен најмање један члан кабинске посаде ако се превози један или више путника.

б) За испуњавање захтева из става а), минимални број члано- ва кабинске посаде мора да буде највећи од следећих бројева:

* + 1. број чланова кабинске посаде који је утврђен у поступку сертификације ваздухоплова, у складу са сертификационим захте- вима, у зависности од конфигурације кабине ваздухоплова коју ко- ристи оператер; или
    2. ако број чланова кабинске посаде није утврђен на основу тачке 1) овог става, број чланова кабинске посаде који је утврђен у поступку сертификације ваздухоплова за највећи сертификовани број путничких седишта, умањен за по једног члана на сваких 50 седишта мање у кабини у односу на највећи сертификовани број путничких седишта; или
    3. од једног члана кабинске посаде на сваких 50 или остатак до 50 уграђених путничких седишта у истој кабини ваздухоплова кога користи оператер.

ц) За летове за које је предвиђена вишечлана кабинска поса- да, оператер одређује једног члана кабинске посаде који је одгово- ран пилоту који управља ваздухопловом/вођи ваздухоплова.

д) Одступајући од става а), некомерцијално летење ваздухо- пловом који има максимални број расположивих путничких седи- шта *(MOPSC)* већи од 19 може да се обавља без члана кабинске посаде на дужности, уз претходно одобрење надлежне власти. За прибављање тог одобрења оператер је дужан да обезбеди да су ис- пуњени сви следећи услови:

1. да се у кабини налази највише 19 путника;
2. да је оператер утврдио процедуре за такве летове.”.

Члан 21.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњава- ју организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO***)**), у Глави *СС* (Кабинска посада), у Одељку 2 (Додатни захтеви за оба- вљање јавног авио-превоза), тачка ORO.СC.205 мења се и гласи:

# „ORO.СC.205 Смањење броја чланова кабинске посаде за време поступака на земљи и у случају непредвиђених околности

* 1. Ако се у ваздухоплову налазе путници, у путничкој кабини мора да буде присутан минимални број чланова кабинске посаде који је прописан у ORO.СC.100 и који је спреман да делује.

б) Изузетно од става а), минималан број чланова кабинске посаде може да се умањи у једном од следећих случајева:

* + 1. у току уобичајених поступака на земљи, изузев у току то- чења или истакања горива када се ваздухоплов налази на паркинг позицији; или
    2. у непредвиђеним околностима, ако је смањен број путника на лету. У овом случају, после завршетка лета подноси се извештај надлежној власти; или
    3. за потребе обезбеђивања одмора у току лета у фази кр- старења, у складу са тачком ORO.FTL.205 став е) или као мера за ублажавање умора коју је предузео оператер.

ц) За потребе става б) тач. 1) и 2), поступци оператера из опе- ративног приручника морају да обезбеде:

1. исти ниво безбедности са смањеним бројем чланова ка- бинске посаде, нарочито у случају евакуације путника;
2. без обзира на смањен број чланова кабинске посаде, мора да буде присутан старији члан кабинске посаде, у складу са ORO. СC.200;
3. на сваких 50 путника или дела од 50 путника у истој каби- ни ваздухоплова, захтева се присуство најмање једног члана ка- бинске посаде; и
4. при уобичајеним поступцима на земљи, ако се ради о ва- здухоплову за који се захтева вишечлана кабинска посада, број који је одређен у складу са тачком 3) увећава се за по једног члана кабинске посаде за сваки пар излаза у случају опасности који се налазе у нивоу пода путничке кабине.

д) За потребе става б) тачка 3), оператер:

1. спроводи процену ризика како би утврдио број чланова ка- бинске посаде који мора да буде присутан и спреман за деловање у сваком тренутку током крстарења;
2. утврђује мере за ублажавање последица мањег броја при- сутних чланова кабинске посаде спремних за деловање током кр- старења;
3. у оперативном приручнику утврђује посебне поступке који обухватају одмор старијег члана кабинске посаде током лета, којима се обезбеђује непрекидно одговарајуће поступање са пут- ницима и делотворно управљање свим неуобичајеним или ванред- ним ситуацијама;
4. у распореду времена лета, утврђеном на основу ORO. FTL.125, одређује услове под којима се чланови кабинске посаде могу одмарати током лета.”.

Члан 22.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуња- вају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO***)**), Додатак 1. (Изјава) замењује се новим Додатком 1, који је дат у Прилогу 2, који је одштампан уз овај правилник и чини његов са- ставни део.

Члан 23.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-*CAT*)), у Глави А (Општи захтеви), у Одељку 1 (Ваздухоплови на моторни погон), у тачки CAT.GEN.MPA.105 (Одговорност вође ваздухопло- ва) став а) тачка 12) мења се и гласи:

„12) дужан је да обезбеди да се обави претполетни преглед, у складу са захтевима Анекса I (Деo-М) Уредбе (ЕУ) бр. 1321/2014;ˮ. Тачка на крају тачке 13) замењује се тачком и запетом и дода-

је се тачка 14), која гласи:

„14) по завршетку лета бележи у техничку књигу ваздухо- плова или путну књигу ваздухоплова податке о употреби и свим познатим или сумњивим кваровима ваздухоплова како би се обез- бедила стална безбедност лета.ˮ.

После става д) додаје се став е), који гласи:

„е) Вођа ваздухоплова је дужан да што је пре могуће пријави одговарајућој јединици за пружање услуга у ваздушном саобраћа- ју *(ATS)* све настале опасне временске услове или услове летења који могу да утичу на безбедност других ваздухоплова.ˮ

Тачка CAT.GEN.MPA.150 мења се и гласи:

# „CAT.GEN.МРА.150 Принудно слетање на воду – авиони

Оператер може да користи авион који има више од 30 пут- ничких седишта на летовима изнад воде, на растојању од копна погодног за слетање у случају опасности које је веће од растојања које одговара лету од 120 минута при брзини крстарења или 400 наутичких миља, у зависности шта је краће, само ако авион испу- њава услове за принудно слетање на воду прописане у примењи- вим сертификационим захтевима.ˮ.

У тачки CAT.GEN.MPA.180 (Документи, приручници и ин- формације који се налазе у ваздухоплову) став а) тачка 10) мења се и гласи:

„10) техничка књига ваздухоплова, у складу са Анексом I (Део-М) Уредбе (ЕУ) бр. 1321/2014;ˮ.

Тачка CAT.GEN.MPA.195 мења се и гласи:

# „CAT.GEN.MPA.195 Руковање подацима који су снимље- ни уређајем за снимање лета: чување, израда, заштита и упо- треба

а) Након удеса, озбиљне незгоде или догађаја које је одредио истражни орган, оператер ваздухоплова је дужан да оригинално снимљене податке чува 60 дана, изузев ако истражни орган не на- реди другачије.

б) Оператер је дужан да врши провере исправности рада и процене снимљених података како би се уверио у сталну исправ- ност уређаја за снимање лета који се морају налазити у ваздухо- плову у складу са овом уредбом.

ц) Оператер је дужан да обезбеди чување снимака парамета- ра лета и комуникационих порука са везе за пренос података које морају да буду снимљене уређајима за снимање лета. Међутим, у случају тестирања и одржавања ових уређаја за снимање лета, може се избрисати до један сат најстаријих забележених података у време тестирања.

д) Оператер је дужан да чува и одржава ажурном документа- цију која садржи информације неопходне за претварање необра- ђених података о лету у параметре изражене у техничким једини- цама.

е) Оператер је дужан да стави на располагање све сачуване податке снимљене уређајем за снимање лета, ако тако одреди на- длежна власт.

ф) Не доводећи у питање Уредбу (ЕУ) бр. 996/2010 и Уредбу (ЕУ) 2016/679 Европског парламента и Савета:

1. изузев у циљу обезбеђивања исправности уређаја за сни- мање лета, аудио снимци сa уређаја за снимање лета не могу да се користе осим ако су испуњени сви следећи услови:
2. ако је прописан поступак који се односи на руковање ау- дио снимцима и њиховим транскриптима;
3. ако су сви дотични чланови посаде и особље за одржава- ње дали своју претходну сагласност;
4. ако се такви аудио снимци користе само за одржавање или за унапређење безбедности.

1a) Када се аудио снимци са уређаја за снимање лета прегле- дају ради обезбеђивања исправности уређаја, оператер је дужан да заштити приватност аудио снимака и да обезбеди да се ти подаци не могу обелоданити или користити у друге сврхе осим за обезбе- ђивање исправности уређаја за снимање лета.

1. Параметри лета или поруке са везе за пренос података, који су снимљени уређајем за снимање лета, не могу да се користе у друге сврхе осим за истраживање удеса или незгода које су пред- мет обавезног пријављивања, изузев ако ти снимци испуњавају неки од следећих услова:
2. ако те податке оператер користи искључиво за потребе пловидбености или одржавања ваздухоплова;
3. ако су уклоњени сви подаци који могу да укажу на иден- титет;
4. ако се објављују у складу са поступцима о заштити пода- така и информација.
5. Осим у циљу обезбеђивања исправности уређаја за снима- ње лета, слике летачке кабине снимљене уређајем за снимање лета не могу се обелоданити или користити, изузев ако су испуњени сви следећи услови:
6. ако је прописан поступак који се односи на руковање тим сликама;
7. ако су сви дотични чланови посаде и особље за одржава- ње дали своју претходну сагласност;
8. ако се такве снимљене слике користе само за одржавање или унапређење безбедности.

3а) Ако се слике пилотске кабине снимљене уређајем за сни- мање лета прегледају ради обезбеђивања исправности уређаја:

1. те слике се не могу обелоданити или користити у друге сврхе осим ради утврђивања исправности уређаја за снимање лета;
2. ако је вероватно да ће делови тела чланова посаде бити видљиви на сликама, оператер је дужан да обезбеди приватност тих слика.ˮ.

Тачка CAT.GEN.MPA.210 мења се и гласи:

# „CAT.GEN.МРА.210 Лоцирање ваздухоплова у нужди – авиони

Следећи авиони морају да буду опремљени чврстим и ауто- матским средствима којима се, после удеса у коме је авион озбиљ- но оштећен, прецизно одређује положај крајње тачке лета:

1. сви авиони чија је максимална сертификована маса на по- летању *(МСТОМ*) већа од 27.000 *kg*, са максималним бројем ра- сположивих путничких седишта *(MOPSC)* већим од 19 и којима је прва појединачна потврда о пловидбености *(CofA)* издата 1. јануа- ра 2023. године или касније; и
2. сви авиони код којих је максимална сертификована маса на полетању *(МСТОМ)* већа од 45.500 *kg* и којима је прва појединач- на потврда о пловидбености *(CofA)* издата 1. јануара 2023. године или касније.ˮ.

Члан 24.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-*CAT*)), у Глави Б (Оперативне процедуре), у Одељку 1 (Ваздухоплови на моторни погон) тачка CAT.OP.MPA.140 мења се и гласи:

# „CAT.OP.MPA.140 Максимална удаљеност од одговарају- ћег аеродрома за двомоторне авионе без *ETOPS* одобрења

а) Оператер који нема одобрење надлежне власти издато у складу са Главом Ф Анекса V (Део-*SPA*) не сме да користи двомо- торни авион на рути која укључује тачку која је од одговарајућег аеродрома, у стандардним условима мирне атмосфере, удаљенија од одговарајућег растојања за неке од следећих врста авиона:

1. за авионе са перформансама класе А, који имају макси- малан број расположивих путничких седишта *(MOPSC)* 20 или више, од растојања које одговара лету од 60 минута при брзини крстарења са једним неисправним мотором *(OEI)* одређеној у складу са ставом б);
2. за авионе са перформансама класе А, који имају макси- малан број расположивих путничких седишта *(MOPSC)* 19 или мање, од растојања које одговара лету од 120 минута или, ако то одобри надлежна власт, до 180 минута за турбомлазне авионе, при брзини крстарења са једним неисправним мотором *(OEI)* одређе- ној у складу са ставом б);
3. за авионе са перформансама класе Б или Ц, од краћег ра- стојања од следећих:
4. растојања које одговара лету од 120 минута при брзини кр- старења са једним неисправним мотором *(OEI)* одређеној у складу са ставом б);
5. 300 *NM.*

б) Оператер је дужан да одреди брзину за израчунавање мак- сималног растојања до одговарајућег аеродрома за сваки тип или варијанту двомоторног авиона кога користи, која не сме да буде већа од *V* (максималне оперативне брзине), а која је заснована на стварној брзини коју авион може да одржава са једним неи- справним мотором.

ц) Оператер је дужан да за сваки тип или варијанту авиона у оперативном приручнику наведе следеће податке:

MO

1. одређену *OEI* брзину крстарења; и
2. одређено максимално растојање од одговарајућег аеродрома. д) Да би добио одобрење из става а) тачка 2), оператер је ду-

жан да докаже следеће:

1. да су успостављени поступци планирања лета и отпреме ваздухоплова;
2. да постоје посебна упутства и поступци одржавања како би се осигурали неопходни нивои континуиране пловидбености и поузданости авиона, укључујући моторе, као и да су унети у про- грам одржавања ваздухоплова оператера, у складу са Анексом I (Део-М) Уредбе (ЕУ) бр. 1321/2014, укључујући:
3. програм потрошње моторног уља;
4. програм праћења стања мотора.ˮ.

У тачки CAT.OP.MPA.170 (Информисање путника) тачка б) мења се и гласи:

„б) дата писана упутства на којима је сликовито приказана употреба безбедносне опреме и опреме која се користи у случају опасности, а која је намењена за коришћење од стране путника.ˮ.

Тачка CAT.OP.MPA.300 мења се и гласи:

# „CAT.OP.MPA.300 Услови за прилаз и слетање – авиони

Пре него што започне прилаз ради слетања, вођа ваздухопло- ва је дужан:

а) да се на основу доступних информација увери да време на аеродрому и услови на полетно-слетној стази коју намерава да користи неће спречити безбедан прилаз, слетање или извршење поступка неуспелог прилаза, узимајући у обзир податке о перфор- мансама ваздухоплова из оперативног приручника *(ОМ)*;

б) да процени дужину за слетање у складу са одредбом CAT. OP.MPA.303.ˮ.

После тачке CAT.OP.MPA.300 додају се нове тач. CAT. OP.MPA.301 и CAT.OP.MPA.303, које гласе:

# „CAT.OP.MPA.301 Услови за прилаз и слетање – хеликоп-

**тери**

Пре започињања прилаза ради слетања, вођа ваздухоплова је дужан да се на основу доступних информација увери да услови на аеродрому и услови на подручју завршног прилаза и полетања *(FATO)* којe намерава да користи неће спречити безбедан прилаз, слетање или извршење поступка неуспелог прилаза, узимајући у обзир податке о перформансама ваздухоплова из оперативног при- ручника *(ОМ)*;

# CAT.OP.MPA.303 Провера у лету дужине за слетање у вре- мену доласка – авиони

а) Прилаз за слетање не сме да буде настављен осим ако ра- сположива дужина за слетање *(LDA)* на предвиђеној полетно-слет- ној стази износи најмање 115% дужине за слетање у предвиђено време слетања, утврђене у складу са подацима о перформансама за процену у лету дужине за слетање у времену доласка *(LDTA)* и ако се прилаз за слетање обавља авионима са перформансама кла- се А који су сертификовани у складу са једним од следећих серти- фикационих захтева, како је наведено у сертификату о типу:

1. *CS*-25 или еквивалент;
2. *CS*-23 на нивоу 4 са нивоом перформанси „великих брзинаˮ или еквивалент.

б) Авиони са перформансама класе А, који не спадају у ави- оне из става а), не смеју да наставе прилаз за слетање, изузев у неком од следећих случајева:

1. ако *LDA* на предвиђеној полетно-слетној стази износи нај- мање 115% дужине за слетање у предвиђено време слетања, одре- ђене у складу са подацима о перформансама за процену *LDTA*;
2. у случају да подаци о перформансама за процену *LDTA* нису доступни, ако је расположива дужина за слетање *(LDA)* на предвиђеној полетно-слетној стази у предвиђено време слетања најмање једнака потребној дужини за слетање која се одређује у складу са CAT.POL.А.230 или CAT.POL.А.235, у зависности шта је примењиво.

ц) Авиони са перформансама класе Б не смеју да наставе прилаз за слетање, изузев у једном од следећих случајева:

1. ако *LDA* на предвиђеној полетно-слетној стази износи нај- мање 115% дужине за слетање у предвиђено време слетања, одре- ђене у складу са подацима о перформансама за процену *LDTA*;
2. у случају да подаци о перформансама за процену *LDTA* нису доступни, ако је расположива дужина за слетање *(LDA)* на предвиђеној полетно-слетној стази у предвиђено време слетања најмање једнака потребној дужини за слетање која се одређује у складу са CAT.POL.А.330 или CAT.POL.А.335, у зависности шта је примењиво.

д) Авиони са перформансама класе Ц не смеју да наставе прилаз за слетање, изузев у једном од следећих случајева:

1. ако *LDA* на предвиђеној полетно-слетној стази износи нај- мање 115% дужине за слетање у предвиђено време слетања, одре- ђене у складу са подацима о перформансама за процену *LDTA*;
2. у случају да подаци о перформансама за процену *LDTA* нису доступни, ако је расположива дужина за слетање *(LDA)* на предвиђеној полетно-слетној стази у предвиђено време слетања најмање једнака потребној дужини за слетање која се одређује у складу са CAT.POL.А.430 или CAT.POL.А.435, у зависности шта је примењиво.

е) Подаци о перформансама за процену *LDTA* морају да се за- снивају на одобреним подацима садржаним у *AFM*. Ако одобрени подаци садржани у *AFM* нису довољни за процену *LDTA*, они се допуњују другим подацима, утврђеним у складу са важећим стан- дардима за сертификацију за авионе или у складу са прихватљи- вим начинима усаглашавања *(AMC)* које је утврдила Агенција.

ф) Оператер је дужан да у оперативном приручнику наведе информације о перформансама које се користе за процену *LDTA* и претпоставке изнете за њено добијање, укључујући и друге подат- ке који се, у складу са ставом е), могу користити за допуну подата- ка садржаних у *AFM*.ˮ.

После тачке СAT.OP.MPA.310 (Оперативне процедуре – ви- сина прелета прага полетно-слетне стазе – авиони) додаје се тачка CAT.OP.MPA.311, која гласи:

# „CAT.OP.MPA.311 Извештавање о учинку кочења на по- летно-слетној стази

Ако се покаже да је учинак кочења на полетно-слетној ста- зи лошији него што је оператер аеродрома пријавио у извештају о стању полетно-слетне стазе *(RCR)*, вођа ваздухоплова је дужан да о томе, што пре је могуће, обавести пружаоца услуга у ваздушном саобраћају *(АТS)* посредством специјалног извештаја из ваздухо- плова *(AIREP)*.ˮ.

Тачка CAT.OP.MPA.320 мења се и гласи:

# „СAT.OP.MPA.320 Категорије авиона

* 1. Категорије авиона се одређују на основу брзине на прагу

Члан 25.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-*CAT*)), у Глави Ц (Перформансе и оперативна ограничења ваздухоплова), у Одељку 1 (Авиони), у Пододељку 1 (Општи захтеви), тачка CAT. POL.A.105 (Опште одредбе) став д) мења се и гласи:

„д) Оператер је дужан да узме у обзир прецизност карата при процени захтева за полетање из одговарајућег поглавља.ˮ.

Став е) брише се.

Члан 26.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-*CAT*)), у Глави Ц (Перформансе и оперативна ограничења ваздухоплова), у Одељку 1 (Авиони), у Пододељку 2 (Перформансе класе А), тач. CAT.POL.A.215 и CAT.POL.A.220 мењају се и гласе:

# „CAT.POL.A.215 Отказ једног мотора на рути (*OEI*)

a) Подаци из приручника за управљање ваздухопловом *(AFM)* о чистој путањи лета при отказу једног мотора на рути, који одговарају очекиваним метеоролошким условима за лет, морају да омогуће да се у свим тачкама на рути испуне услови наведени у ст. б) или ц). Чиста путања лета мора да има позитиван градијент на

1.500 *ft* изнад аеродрома на којем би требало да се изврши слетање након отказа мотора. У метеоролошким условима који захтевају рад система за заштиту од залеђивања, мора да се узме у обзир утицај њихове употребе на чисту путању лета.

б) Градијент чисте путање лета на рути мора бити позитиван најмање 1.000 *ft* изнад сваког терена и препрека дуж руте на расто- јању од 9,3 *km* (5 *NM*) са обе стране планиране путање.

ц) Чиста путања лета на рути мора да омогући да авион на- стави лет са висине крстарења до аеродрома где може да слети у складу са CAT.POL.А.230 или CAT.POL.А.235, у зависности шта је одговарајуће. Чиста путања лета на рути мора вертикално, за најмање 2.000 *ft*, да надвиси терен и препреке дуж руте у оквиру растојања од 9,3 *km* (5 *NM*) са сваке стране планиране путање, у складу са следећим:

1. претпоставља се да до отказа мотора долази у најкритич- нијој тачки дуж руте;
2. узет је у обзир утицај ветра на путању лета;
3. испуштање горива у ваздуху је дозвољено до количине која омогућава долазак до аеродрома где се претпоставља да ће авион слетети после отказа мотора са потребним резервама гори- ва у складу са CAT.OP.MPA.150, одговарајућим за алтернативни аеродром, ако се користи процедура за безбедан наставак лета;
4. аеродром на који је предвиђено слетање авиона након от- каза мотора мора да испуњава следеће услове:
5. испуњени су захтеви у погледу перформанси за очекивану масу при слетању;
6. временски извештаји или прогнозе, као и извештаји о ста-

полетно-слетне стазе *(V*

AT

*)* која је једнака брзини губитка узгона

њу полетно-слетне стазе, указују на то да се у очекивано време

*)* помноженој са 1,3 или брзини губитка узгона при нормал-

*(V*

SO

слетања може извршити безбедно слетање;

ном убрзању силе земљине теже *(V*

S1G

*)* помноженој са 1,23, у кон-

1. ако *AFM* не садржи податке о чистој путањи лета на рути,

фигурацији за слетање при максималној сертификованој маси за

бруто путања лета при отказу једног мотора на рути умањује се за

слетање. Ако су на располагању и *V*

AT

SO

користи већа вредност.

S1G

и *V*

, за одређивање *V* се

градијент пењања од 1,1% за двомоторне авионе, 1,4% за авионе

са три мотора и 1,6% за авионе са четири мотора.

б) Користе се категорије авиона дате у следећој табели:

# Табела 1: Категорије авиона које одговарају вредностима VAT

|  |  |
| --- | --- |
| **Категорија авиона** | ***V***  ***AT*** |
| A | Мања од 91 *kt* |
| Б | Од 91 до 120 *kt* |
| Ц | Од 121 до 140 *kt* |
| Д | Од 141 до 165 *kt* |
| E | Од 166 до 210 *kt* |

ц) Конфигурација за слетање која се мора узети у обзир наво- ди се у оперативном приручнику.

д) Оператер може да користи и мање вредности масе на сле-

д) Оператер је дужан да повећа ширину ограничења наведе-

них у ст. б) и ц) на 18,5 *km* (10 *NM*) ако навигациона прецизност не испуњава, као минимум, навигационе спецификације *RNAV* 5.

# CAT.POL.А.220 Отказ два мотора на рути код авиона са три или више мотора

а) Авион са три или више мотора не сме ни у једној тачки пла- ниране путање лета да од аеродрома, на коме су испуњени услови у погледу очекиване масе за слетање из CAT.POL.A.230 или CAT. POL.A.235 став a), буде удаљен више од 90 минута лета са свим моторима при брзини крстарења, на стандардној температури у мирној атмосфери, осим ако су испуњени услови из ст. б) –ф).

б) Подаци о чистој путањи лета на рути, при отказу два мотора, морају да буду такви да омогуће наставак лета у оче- киваним метеоролошким условима, од тачке где се претпо- ставља истовремени отказ два мотора до аеродрома на који је могуће слетети и потпуно зауставити авион, користећи пропи-

тању за одређивање *V*

AT

ако то одобри надлежна власт. Ова мања

сану процедуру за слетање са отказом два мотора. Чиста путања

маса на слетању мора да представља сталну вредност, независну од променљивих услова током свакодневних летова.ˮ.

лета на рути мора да буде таква да омогућава да се за најмање

* 1. *ft* надвиси терен и препреке дуж руте, на растојању од 9,3

*km* (5 *NМ*) са обе стране планиране путање лета. На висинама и у метеоролошким условима који захтевају коришћење система за заштиту од залеђивања, мора да буде узет у обзир утицај њихо- вог коришћења на податке о чистој путањи лета. Ако навигациона прецизност не испуњава, као минимум, услове навигационе спе- цификације *RNAV* 5, оператер је дужан да увећа прописано расто- јање предвиђено у другој реченици овог става на 18,5 *km* (10 *NM*). ц) Претпоставља се да до отказа два мотора долази у најкри- тичнијој тачки руте када се авион користи на удаљености већој од 90 минута од аеродрома из става а), са свим моторима у раду при брзини крстарења на стандардној температури у мирној атмосфери. д) Чиста путања лета мора да буде таква да обезбеди пози- тиван градијент на 1.500 *ft* изнад аеродрома на који је предвиђено

слетање након отказа два мотора.

е) Испуштање горива у лету је дозвољено до количине која омогућава долазак до аеродрома са прописаном резервом горива из става ф), ако се примењује процедура за безбедан наставак лета. ф) Очекивана маса авиона у тачки у којој се предвиђа отказ

два мотора не сме да буде мања од масе која обухвата довољно горива за наставак лета до аеродрома на коме се очекује слетање и за долазак на тај аеродром на висини од најмање 450 *m* (1.500 *ft*) непосредно изнад подручја за слетање и након тога за лет од 15 минута са моторима подешеним на снагу или потисак крстарења, у зависности шта је применљиво.ˮ.

Тач. CAT.POL.А.230 и CAT.POL.A.235 мењају се и гласе:

# „CAT.POL.А. 230 Слетање на суву полетно-слетну стазу

а) Маса авиона на слетању, која је одређена у складу са CAT. POL.А.105 став а), мора да у очекивано време слетања на аеро- дром одредишта или било који алтернативни аеродром буде таква да омогућава слетање авиона са висине од 50 *ft* изнад прага полет- но-слетне стазе, са потпуним заустављањем:

* + 1. за авионе са млазним моторима – у оквиру 60% располо- живе дужине за слетање *(LDA)*;
    2. за авионе са турбоелисним моторима – у оквиру 70% *LDA*;
    3. изузетно од става а) тач. 1) и 2), за авионе који имају одо- брење за летове са смањеном дужином за слетање на основу CAT. POL.А.255 – у оквиру 80% *LDA*.

б) За стрме прилазе оператер је дужан да користи податке о дужини потребној за слетање, факторисане у складу са ставом а) тач. 1) или 2), у зависности шта је примењиво, при чему висина заслона мора да буде мања од 60 *ft*, али не мања од 35 *ft*, као и да испуњава услове из CAT. POL.А.245.

ц) За слетање на кратке полетно-слетне стазе оператер је ду- жан да користи податке о дужини за слетање, факторисане у скла- ду са ставом а) тач. 1) или 2), у зависности шта је примењиво, као и да испуњава услове из CAT.POL.А.250.

д) За одређивање масе на слетању, оператер је дужан да узме у обзир:

1. највише 50% чеоне компоненте ветра или најмање 150% леђне компоненте ветра;
2. корекције предвиђене у приручнику за управљање вазду- хопловом *(AFM)*.

е) При отпреми авиона потребно је узети у обзир:

1. да ће авион слетети на најповољнију полетно-слетну стазу у условима мирне атмосфере; или
2. да ће авион слетети на полетно-слетну стазу која ће му нај- вероватније бити додељена за слетање, узимајући у обзир очеки- вани смер и брзину ветра, карактеристике опслуживања авиона на земљи и друге услове, као што су расположивост средстава која се користе за слетање и карактеристике терена.

ф) Ако оператер није у могућности да испуни услове из става е) тачка 2) у погледу аеродрома одредишта, авион може да се от- преми само ако је одређен алтернативни аеродром који омогућава да буду испуњени:

1. услови наведени у ст. а) –д), ако је у очекивано време сле- тања полетно-слетна стаза сува; или
2. услови наведени у CAT.POL.А.235 ст. а) –д), ако је у оче- кивано време слетања полетно-слетна стаза влажна или контами- нирана.

# CAT.POL.А.235 Слетање на влажне и контаминиране по- летно-слетне стазе

а) Ако одговарајући метеоролошки извештаји и/или прогнозе указују да би полетно-слетна стаза у очекивано време доласка мо- гла да буде влажна, расположива дужина за слетање *(LDA)* мора да буде једна од следећих дужина:

1. дужина за слетање која је у приручнику за управљање ваздухопловом *(AFM)* наведена за употребу на влажним полет- но-слетним стазама у тренутку отпреме лета, али која не сме да буде мања од оне која је прописана у CAT.POL.А.230 став а) тач. 1) или 2), у зависности шта је примењиво;
2. ако у приручнику за управљање ваздухопловом *(AFM)* није наведена дужина за слетање за употребу на влажним полет- но-слетним стазама у тренутку отпреме – најмање 115% потребне дужине за слетање одређене у складу са CAT.POL.А.230 став а) тач. 1) или 2), у зависности шта је примењиво;
3. дужина за слетање која је краћа од оне наведене у тачки 2), али која није мања од оне која је прописана у CAT.POL.А.230 став а) тач. 1) или 2), у зависности шта је примењиво, ако полет- но-слетна стаза има специфичне карактеристике за побољшање трења и ако су у приручнику за управљање ваздухопловом *(AFM)* садржани посебни додатни подаци о дужини за слетање на тој вр- сти полетно-слетне стазе;
4. изузетно од тач. 1), 2) и 3), за авионе који имају одобре- ње за летове са смањеном дужином слетања у складу са CAT. POL.А.255 – дужина за слетање која је одређена у складу са CAT. POL.А.255 став б) тачка 2) подтачка (v) под (Б).

б) Ако одговарајући метеоролошки извештаји и/или прогнозе указују да би полетно-слетна стаза у очекивано време доласка мо- гла да буде контаминирана, расположива дужина за слетање *(LDA)* мора да буде једна од следећих дужина:

1. као минимум, дужина за слетање одређена у складу са ста- вом а) или најмање 115% од дужине за слетање одређене у складу са одобреним подацима дужине за слетање на контаминирану по- летно-слетну стазу или другим еквивалентним подацима, у зави- сности која од ових вредности је већа;
2. на посебно припремљеним зимским полетно-слетним ста- зама, дужина за слетање која је краћа од оне прописане у ставу б) тачка 1), али која није мања од оне прописане у ставу а) и која може да се користи ако приручник за управљање ваздухопловом *(AFM)* садржи посебне додатне податке о дужини за слетање на контаминиране полетно-слетне стазе. Такве дужине за слетање морају да буду најмање 115% дужине за слетање наведене у при- ручнику за управљање ваздухопловом *(AFM)*.

ц) Изузетно од става б), увећање од 15% се не примењује ако је већ укључено у одобрене податке за дужину за слетање или еквивалентне податке.

д) У погледу ст. а) и б), сходно се примењују критеријуми из CAT.POL.А.230 ст. б), ц) и д).

е) При отпреми авиона, потребно је узети у обзир:

1. да ће авион слетети на најповољнију полетно-слетну стазу, у условима мирне атмосфере; или
2. да ће авион слетети на полетно-слетну стазу која ће му нај- вероватније бити додељена за слетање, узимајући у обзир очеки- вани смер и брзину ветра, карактеристике опслуживања авиона на земљи и друге услове, као што су расположивост средстава која се користе за слетање и карактеристике терена.

ф) Ако оператер није у могућности да испуни услове из става е) тачка 1) у погледу аеродрома одредишта за који одговарајући метеоролошки извештаји и прогнозе указују да у очекивано време слетања полетно-слетна стаза може бити контаминирана и ако сле- тање зависи од специфичне компоненте ветра, авион може бити отпремљен само ако су одређена два алтернативна аеродрома.

г) Ако оператер није у могућности да испуни услове из ста- ва е) тачка 2) у погледу аеродрома одредишта за који одговарају- ћи метеоролошки извештаји или прогнозе указују да у очекива- но време слетања полетно-слетна стаза може да буде влажна или контаминирана, авион може бити отпремљен само ако је одређен алтернативни аеродром.

х) У погледу ст. ф) и г), одређени алтернативни аеродром или аеродроми морају бити такви да је могуће постићи усаглашеност са једном од следећих одредаба:

1. CAT.POL.А.230 ст. а) –д), ако је полетно-слетна стаза сува у очекивано време доласка;
2. CAT.POL.А.235 ст. а) –д), ако је полетно-слетна стаза вла- жна или контаминирана у очекивано време доласка.ˮ.

У тачки CAT.POL.А.250 (Одобрење за слетање на кратке по- летно-слетне стазе), у ставу б) тачка 11) речи: „у односу на правац слетања; иˮ замењују се речима: „у односу на правац слетања;ˮ

После тачке 11) додаје се тачка 11а), која гласи:

„11а) да су забрањени летови са смањеном дужином за слета- ње у складу са CAT.POL.А.255;ˮ.

После тачке CAT.POL.А.250 (Одобрење за слетање на крат- ке полетно-слетне стазе) додаје се нова тачка CAT.POL.А.255, која гласи:

# „CAT.POL.А.255 Одобрење за летове са смањеном потреб- ном дужином за слетање

а) Оператер авиона може да обавља слетање у оквиру 80% расположиве дужине за слетање *(LDA)* ако су испуњени следећи услови:

1. максимални број расположивих путничких седишта

*(MOPSC)* у авиону није већи од 19;

1. авион има изјаву о подобности за слетање са смањеном потребном дужином за слетање, која је наведена у приручнику за управљање ваздухопловом *(AFM)*;
2. авион се користи за потребе ванредног јавног авио-прево- за, на захтев;
3. маса авиона на слетању мора бити таква да омогућава пот- пуно заустављање у оквиру смањене потребне дужине за слетање;
4. оператер је претходно добио одобрење од надлежне власти. б) Како би добио одобрење из става а) тачка 5), оператер

мора да достави доказ о постојању једне од следећих околности:

1. да је извршена процена ризика како би се показало да је постигнут ниво безбедности који је једнак нивоу безбедности из CAT.POL.А.230 став а) тачка 1) или тачка 2), у зависности шта је примењиво;
2. да су испуњени следећи услови:
3. забрањени су посебни поступци прилаза, као што су: стрми прилази планиране висине заслона веће од 60 *ft* или мање од 35 *ft*, летови у условима смањене видљивости, прилази изван критеријума стабилног прилаза који је одобрен на основу CAT.OP MPA.115 став а);
4. забрањено je слетање на кратке полетно-слетне стазе у складу са CAT.POL.A.250;
5. забрањено је слетање на контаминиране полетно-слетне стазе;
6. успостављен је адекватан процес обуке, провере и праће- ња летачке посаде;
7. оператер је успоставио програм анализе слетања на аеро- дром *(ALAP)* како би обезбедио да су испуњени следећи услови:

(А) није прогнозиран леђни ветар у очекивано време доласка; (Б) ако је прогнозирано да ће у очекивано време слетања по- летно-слетна стаза бити влажна, дужина за слетање која се одре- ђује приликом отпреме авиона мора да буде одређена у складу са CAT.OP.MPA.303 став а) или б), у зависности шта је примењиво, или мора да представља 115% дужине за слетање одређене за суву

полетно-слетну стазу, у зависности од тога шта је дуже;

(Ц) није прогнозирано да би у очекивано време доласка по- летно-слетна стаза могла бити контаминирана;

(Д) нису предвиђене неповољне временске прилике у очеки- вано време доласка;

1. сва опрема која утиче на перформансе при слетању је исправна пре почетка лета;
2. летачку посаду чине најмање два квалификована и обу- чена пилота са скорашњим искуством на летовима са смањеном потребном дужином за слетање;
3. на основу преовлађујућих временских услова за плани- рани лет, вођа ваздухоплова је дужан да донесе коначну одлуку о извођењу слетања са смањеном потребном дужином за слетање и може одлучити да не изврши такво слетање кад сматра да то није у интересу безбедности;
4. додатни услови у погледу аеродрома, ако их одреди надле- жна власт која је сертификовала аеродром, узимајући у обзир оро- графске карактеристике подручја прилаза, доступна помоћна средства за прилаз и могућност неуспелих прилаза и прекинутог слетања.ˮ.

Члан 27.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-CAT)), у Глави Ц (Перформансе и оперативна ограничења ваздухоплова), у Одељку 1 (Авиони), у Пододељку 3 (Перформансе класе Б) тач. CAT.POL.А.330 и CAT.POL.А.335 мењају се и гласе:

# „CAT.POL.А.330 Слетање – суве полетно-слетне стазе

а) Маса авиона на слетању, која је одређена у складу са CAT.POL.А.105 став а), у очекивано време слетања на аеродром

одредишта или било који алтернативни аеродром мора да буде та- ква да омогућава слетање авиона са висине од 50 *ft* изнад прага полетно-слетне стазе са потпуним заустављањем у оквиру 70% од расположиве дужине за слетање *(LDA)*.

б) Изузетно од става а) и ако су испуњени услови из CAT. POL.А.355, маса авиона на слетању, која је одређена у складу са CAT.POL.А.105 став а) за очекивано време слетања на аеродром одредишта, мора бити таква да омогућава слетање авиона са виси- не од 50 *ft* изнад прага полетно-слетне стазе са потпуним зауста- вљањем у оквиру 80% од расположиве дужине за слетање *(LDA)*.

ц) При одређивању масе авиона на слетању, оператер је ду- жан да узме у обзир:

1. надморску висину аеродрома;
2. највише 50% од чеоне компоненте ветра или најмање 150% од леђне компоненте ветра;
3. стање и врсту површине полетно-слетне стазе;
4. нагиб полетно-слетне стазе у смеру слетања.

д) За стрме прилазе оператер је дужан да користи податке о дужини потребној за слетање, факторисане у складу са ставом а), при чему висина заслона мора да буде мања од 60 *ft*, али не мања од 35 *ft* и мора да испуњава услове CAT.POL.А.345.

е) За слетање на кратке полетно-слетне стазе оператер је ду- жан да користи податке о дужини за слетање факторисане у складу са ставом а) и мора да испуни услове наведене у CAT.POL.А.350.

ф) При отпреми авиона потребно је узети у обзир:

1. да ће авион слетети на најповољнију полетно-слетну стазу у условима мирне атмосфере; или
2. да ће авион слетети на полетно-слетну стазу која ће му нај- вероватније бити додељена за слетање, узимајући у обзир очеки- вани смер и брзину ветра, карактеристике опслуживања авиона на земљи и друге услове, као што су расположивост средстава која се користе за слетање и карактеристике терена.

г) Ако оператер није у стању да у погледу аеродрома одреди- шта испуни услове из става ф) тачка 2), авион се може отпремити само ако је одређен алтернативни аеродром који омогућава да се испуне сви услови из ст. а) –д).

# CAT.POL.А.335 Слетање – влажне и контаминиране по- летно-слетне стазе

а) Ако релевантни метеоролошки извештаји или прогнозе указују да би полетно-слетна стаза у очекивано време доласка мо- гла да буде влажна, расположива дужина за слетање *(LDA)* мора да буде једна од следећих дужина:

1. дужина за слетање која је у приручнику за управљање ваздухопловом *(AFM)* наведена за употребу на влажним полет- но-слетним стазама у тренутку отпреме лета, али која није мања од оне која се захтева у CAT.POL.А.330;
2. ако дужина за слетање за употребу на влажним полет- но-слетним стазама у тренутку отпреме није наведена у прируч- нику за управљање ваздухопловом *(AFM)*, најмање 115% потребне дужине за слетање, одређене у складу са CAT.POL.А.330 став а);
3. дужина за слетање која је краћа од оне наведене у ста- ву а) тачка 2), али која није мања од оне која се захтева у CAT. POL.А.330 став а), у зависности шта је примењиво, у случају да полетно-слетна стаза има специфичне карактеристике за побољ- шање трења и ако су у приручнику за управљање ваздухопловом *(AFM)* садржани посебни додатни подаци о дужини за слетање на тој врсти полетно-слетне стазе;
4. изузетно од става а) тач. 1), 2) и 3), за авионе који има- ју одобрење за летове са смањеном дужином слетања у складу са CAT.POL.А.355, дужина за слетање одређена је у складу са CAT. POL.А.355 став б) тачка 7) подтачка (iii).

б) Ако одговарајући метеоролошки извештаји или прогнозе указују да би полетно-слетна стаза у очекивано време доласка мо- гла да буде контаминирана, дужина за слетање не сме да буде већа од расположиве дужине за слетање *(LDA)*. Оператер је дужан да у оперативном приручнику наведе податке о дужини за слетање које примењује.ˮ.

После тачке CAT.POL.А.350 (Одобрење за слетање на крат- ке полетно-слетне стазе) додаје се нова тачка CAT.POL.А.355, која гласи:

# „CAT.POL.А.355 Одобрење за летове са смањеном потреб- ном дужином за слетање

а) За летове при којима је маса авиона на слетању таква да омогућава слетање са потпуним заустављањем у оквиру 80%

расположиве дужине за слетање *(LDA)*, потребно је претходно одобрење надлежне власти. Такво одобрење се прибавља за сваку полетно-слетну стазу на којој се обављају летови са смањеном по- требном дужином за слетање.

б) Да би добио одобрење из става а), оператер је дужан да изврши процену ризика како би доказао да је постигнути ниво бе- збедности једнак нивоу који је предвиђен у тачки CAT.POL.А.330 став а) и да су испуњени најмање следећи услови:

1. да је држава у којој се налази аеродром утврдила да посто- ји јавни интерес и оперативна потреба за таквим летовима, било због удаљености аеродрома, било због физичких ограничења која се тичу продужења полетно-слетне стазе;
2. да су забрањени слетање на кратке полетно-слетне стазе у складу са CAT.POL.А.350 и прилази који не задовољавају крите- ријуме за стабилан прилаз одобрене у складу са CAT.OP.MPA.115 став а);
3. да је забрањено слетање на контаминиране полетно-слетне стазе;
4. да је у оперативном приручнику дефинисана посебна про- цедура за контролу површине додира са тлом и да се она приме- њује; ова процедура мора да садржи одговарајућа упутства за не- успели прилаз и прекид слетања у случају да додир са тлом није изводљив на одређеној површини;
5. да је успостављен одговарајући програм обуке и провере летачке посаде који се односе на аеродром;
6. да је летачка посада квалификована и да има скорашње ис- куство за летове са смањеном потребном дужином за слетање на дотичном аеродрому;
7. да је оператер успоставио програм анализе слетања на аеро- дром *(ALAP)* како би обезбедио да су испуњени следећи услови:
8. леђни ветар није прогнозиран у очекивано време доласка;
9. ако се прогнозом предвиђа да ће полетно-слетна стаза бити влажна у очекивано време доласка, дужина за слетањe при- ликом отпреме лета утврђује се у складу са CAT.OP.MPA.303 став ц) или износи 115% дужине за слетање одређене за суву полет- но-слетну стазу, у зависности од тога шта је дуже;
10. не предвиђа се да би полетно-слетна стаза могла бити контаминирана у очекивано време доласка;
11. не постоје прогнозирани неповољни временски услови у очекивано време доласка;
12. да су утврђене оперативне процедуре како би се обезбе- дило:
13. да сва опрема која утиче на перформансе слетања и дужи- ну за слетање буде у добром стању пре почетка лета;
14. да летачка посада правилно користи уређаје за успоравање;
15. да су утврђена посебна упутства за одржавање и опера- тивни поступци за уређаје авиона за успоравање у лету како би се повећала поузданост ових система;
16. да се завршни прилаз и слетање обављају само у визуел- ним метеоролошким условима *(VMC)*;
17. додатни услови на аеродрому, ако их одреди надлежна власт која је сертификовала аеродром, узимајући у обзир орограф- ске карактеристике подручја прилаза, доступна помоћна средства за прилаз, неуспели прилаз и прекинуто слетање.ˮ.

Члан 28.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-CAT)), у Глави Ц (Перформансе и оперативна ограничења ваздухоплова), у Одељку 1 (Авиони), у Пододељку 4 (Перформансе класе Ц), у тач. CAT.POL.А.415 (Отказ једног мотора на рути *(OEI)*) ст. д) и е) мењају се и гласе:

„д) Растојање наведено у ставу а) мора да буде увећано на 18,5 *km* ако навигациона прецизност не испуњава услове најмање за *RNAV* 5.

е) Избацивање горива у току лета је дозвољено до количине која омогућава долазак до аеродрома на који се претпоставља да ће авион слетети након отказа мотора, са прописаном резервом горива у складу са CAT.OP.MPA.150, која је одговарајућа за алтернативни аеродром, ако се примењује процедура за безбедан наставак лета.ˮ.

Тачка CAT.POL.А.420 мења се и гласи:

# „CAT.POL.А.420 Отказ два мотора на рути код авиона са три или више мотора

а) Авион са три или више мотора не сме ни у једној тачки планиране путање да од аеродрома, који испуњава услове из CAT.

POL.A.430 за очекивану масу слетања, буде удаљен више од 90 минута лета, са свим моторима у раду, подешеним на снагу или потисак крстарења, у зависности шта је примењиво, на стандард- ној температури у мирној атмосфери, осим ако испуњава услове наведене у ст. б) –е).

б) Путања лета авиона са два неисправна мотора мора да буде таква да омогућава да у очекиваним метеоролошким услови- ма, избегавајући све препреке које се налазе у оквиру 9,3 *km* (5 *NM*) са сваке стране планиране путање и са вертикалним растоја- њем од најмање 2.000 *ft*, авион настави лет до аеродрома који ис- пуњава захтеве у погледу перформанси у погледу очекиване масе на слетању.

ц) Претпоставља се да ће до отказа два мотора доћи у најкри- тичнијој тачки руте када је авион удаљен од аеродрома из става а) више од 90 минута лета, са свим моторима у раду, подешеним на снагу или потисак крстарења, у зависности шта је примењиво, на стандардној температури у мирној атмосфери.

д) Очекивана маса авиона у тачки у којој се предвиђа отказ два мотора не сме да буде мања од масе која обухвата довољно горива за наставак лета до аеродрома на који се очекује слетање и за долазак авиона на аеродром на висини од најмање 450 *m* (1.500 *ft*) непосред- но изнад подручја за слетање и након тога за лет од 15 минута са моторима подешеним на снагу или потисак крстарења, у зависно- сти шта је применљиво.

е) Расположива брзина пењања авиона мора бити 150 *ft* у ми- нути мања од оне која је наведена.

ф) Растојање предвиђено у ставу б) мора бити увећано на 18,5 *km* (10 *NM*) ако навигациона прецизност не испуњава макар услове навигационе спецификације *RNAV* 5.

г) Испуштање горива у лету је дозвољено до количине која омогућава долазак до аеродрома са прописаном резервом горива из става д), ако се примењује процедура за безбедан наставак лета.ˮ.

У тачки CAT.POL.А.435 (Слетање на влажне и контаминира- не полетно-слетне стазе) став а) мења се и гласи:

„а) Ако одговарајући метеоролошки извештаји или прогнозе указују да полетно-слетна стаза у очекивано време доласка авиона може да буде влажна, расположива дужина за слетање (*LDA*) мора да буде једна од следећих дужина:

1. дужина за слетање наведена у приручнику за управљање ваздухопловом *(AFM)* за употребу на влажним полетно-слетним стазама у време отпреме, али која није мања од оне дужине која се захтева CAT.POL.А.430;
2. ако у приручнику за управљање ваздухопловом *(AFM)* није наведена дужина за слетање за употребу на влажним полет- но-слетним стазама у време отпреме, најмање 115% захтеване ду- жине за слетање одређене у складу са CAT.POL.А.430.ˮ.

Члан 29.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-*CAT*)), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 1 (Авиони), у тачки CAT.IDE.А.100 став б) мења се и гласи:

„б) Инструменти и опрема који се не захтевају у овој глави (Део-*CAT*), као и свака друга опрема која се не захтева овом уред- бом, а налази се у авиону у току лета, морају да испуњавају сле- деће услове:

1. летачка посада не сме да користи податке који се очитавају са ових инструмената, опреме или њихових додатака у циљу ис- пуњења захтева из Анекса II Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 или захте- ва садржаних у CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 и CAT.IDE.A.345 овог анекса; и
2. инструменти и опрема не смеју да имају утицаја на пло- видбеност авиона, чак и у случају њиховог отказа или квара.ˮ.

У тачки CAT.IDE.А.105 (Минимална опрема за лет) тачка б) мења се и гласи:

„б) ако је оператер прибавио одобрење надлежне власти да користи авион у оквиру главне листе минималне опреме *(MMEL)*, у складу са ORO.MLR.105 став j) Анекса III.ˮ.

У тачки CAT.IDE.A.185 (Уређај за снимање звука у пилотској кабини) после става х) додаје се став и), који гласи:

„и) Авиони са максималном сертификованом масом на поле- тању *(MCTOM)* већом од 27.000 *kg* , којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 5. септембра 2022. године или касније, морају бити опремљени са алтернативним извором на- пајања на који се у случају потпуног прекида напајања уређаја за

снимање звука у пилотској кабини *(CVR)* аутоматски преусмерава- ју *CVR* и неусмерени микрофон у пилотској кабини.ˮ.

После тачке CAT.IDE.A.190 (Уређај за снимање података о лету) додаје се нова тачка CAT.IDE.A.191, која гласи:

# „CAT.IDE.A.191 Лаки уређај за снимање лета

а) Авиони на турбински погон са максималном сертифико- ваном масом на полетању *(MCTOM)* од 2.250 *kg* или већом масом, као и авиони чији је максимални број расположивих путничких седишта *(MOPSC)* већи од девет, морају да буду опремљени уређа- јем за снимање лета ако су испуњени сви следећи услови:

1. ако нису обухваћени тачком CAT.IDE.A.190 став а);
2. ако им је прва појединачна потврда о пловидбености

*(CofA)* издата 5. септембра 2022. године или касније.

б) Уређај за снимање лета мора да уз помоћ података о лету, односно слика, забележи довољно информација за одређивање пу- тање лета и брзине ваздухоплова.

ц) Уређај за снимање лета мора да има капацитет да чува по- датке о лету и слике прикупљене током најмање пет претходних сати.

д) Уређај за снимање лета аутоматски отпочиње снимање пре него што се авион покрене сопственим погоном и аутоматски пре- стаје са снимањем након што авион престане да се креће на соп- ствени погон.

е) Ако уређај за снимање лета снима слике или звук из пи- лотске кабине, потребно је да вођа ваздухоплова има на распола- гању функцију која модификује снимке слике и звука направљене пре активирања те функције, како се ти снимци не би могли репро- дуковати или копирати уобичајеним методама.ˮ.

У тачки CAT.IDE.А.205 (Седишта, сигурносни појасеви на седиштима, системи за везивање и сигурносни појасеви за децу) у ставу а) тачка 3) мења се и гласи:

„3) сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела за свако путничко седиште и сигурносним појасом за сваки лежај, за авионе са максималном сертификованом масом на полетању *(MCTOM)* од 5.700 *kg* или мањом и чији је максимални број расположивих путничких седишта *(MOPSC)* девет или мање, којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 8. априла 2015. године или касније;ˮ.

У ставу б) тачка 3) мења се и гласи:

„3) на седиштима која су предвиђена за летачку посаду и на сваком седишту које се налази поред пилотског седишта:

1. два рамена појаса и сигурносни појас који се могу кори- стити засебно; или
2. коси рамени појас и сигурносни појас који се могу кори- стити засебно за следеће авионе:
   1. авионе са максималном сертификованом масом на поле- тању *(МСТОМ)* од 5.700 *kg* или мањом и са максималним бројем расположивих путничких седишта *(MOPSC)* од девет и мање, који задовољавају динамичке услове принудног слетања утврђене у примењивим сертификационим захтевима;

(Б) авионе са максималном сертификованом масом на поле- тању *(МСТОМ)* од 5.700 *kg* или мање и са максималним бројем расположивих путничких седишта *(MOPSC)* од девет или мање, који не задовољавају динамичке услове принудног слетања утвр- ђене у примењивим сертификационим захтевима и којима је прва појединачна потврда о пловидбености *(СofA)* издата пре 28. окто- бра 2014. године;

(Ц) авионе који су сертификовани у складу са *CS-VLA* или

*CS-LSA* или еквивалентним захтевима.ˮ.

У тачки CAT.IDE.A.230 (Кисеоник за прву помоћ) став б) мења се и гласи:

„б) Када се кабина налази на висинама које су веће од 8.000 *ft*, али нису веће од 15.000 *ft*, залиха кисеоника из става а) мора да буде довољна за остатак лета након пада притиска у кабини, за најмање 2% путника који се налазе у кабини, али ни у ком случају за мање од једне особе;ˮ.

Став д) мења се и гласи:

„д) Опрема за давање кисеоника за прву помоћ мора да омо- гућава масени проток кисеоника до сваке особе.ˮ.

У тачки CAT.IDE.А.245 (Заштитна опрема за дисање коју ко- ристи посада) став д) мења се и гласи:

„д) Авиони морају да имају додатну преносиву заштитну опрему за дисање *(PBE),* смештену уз апарат за гашење пожа- ра који је наведен у CAT.IDE.A.250 ст. б) и ц) или поред улаза у

одељак за смештај терета, ако је апарат за гашење пожара смештен у том одељку.ˮ.

У тачки CAT.IDE.А.275 (Светла и ознаке за случај опасно- сти) ст. ц) и д) мењају се и гласе:

„ц) Код авиона са максималним бројем расположивих пут- ничких седишта *(MOPSC)* 19 или мање, за које је потврда о типу издата на основу сертификационих захтева прописаних од стране Агенције, осветљење за случај опасности наведено у ставу а) мора да обухвати и опрему наведену у ставу б) тач. 1) –3).

д) Код авиона са максималним бројем расположивих путнич- ких седишта *(MOPSC)* 19 или мање, за које потврда о типу није издата на основу сертификационих захтева прописаних од стране Агенције, осветљење за случај опасности наведено у ставу а) мора да обухвати опрему наведену у ставу б) тачка 1).ˮ.

У тачки CAT.IDE.А.285 (Лет изнад воде) став ц) мења се и гласи:

„ц) Хидроавиони који лете изнад воде морају да имају:

1. сидро и осталу опрему неопходну да би се олакшало при- везивање, сидрење или маневрисање хидроавиона на води, која је прикладна величини, маси и управљачким карактеристикама; и
2. опрему за произвођење звучних сигнала прописану међу- народним прописима за спречавање судара на мору, кад је то по- требно.ˮ.

Тачка CAT.IDE.A.345 мења се и гласи:

# „CAT.IDE.A.345 Комуникациона, навигациона и надзор- на опрема за летове који се обављају по правилима за инстру- ментално летење (*IFR*) или по правилима за визуелно летење (*VFR*) на рутама на којима се навигација не обавља према ви- зуелним оријентирима на земљи

* 1. Авиони који лете по правилима за инструментално летење *(IFR)* или по правилима за визуелно летење (*VFR)* на рутама на ко- јима не може да се лети према визуелним оријентирима на земљи морају да имају радио-комуникациону, навигациону и надзорну опрему, у складу са применљивим захтевима ваздушног простора. б) Радио-комуникациону опрему чине најмање два независна радио-комуникациона система, неопходна у уобичајеним околно- стима за комуникацију са одговарајућим станицама на земљи, са

било које тачке на рути, укључујући и скретање са руте.

ц) Изузетно од става б), авиони који лете на кратким лето- вима у ваздушном простору Северног Атлантика *(NAT HLA*), али који не прелећу Cеверни Атлантик, морају да имају најмање један комуникациони систем великог домета ако су за тај ваздушни про- стор објављене другачије комуникационе процедуре.

д) Авиони морају да имају довољну навигациону опрему како би се обезбедило да у случају отказа једног дела опреме, у било којој фази лета, преостали део опреме омогућава безбедну навигацију у складу са планом лета.

е) Авиони који се користе на летовима код којих се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење *(IMC)* морају дa имају одговарајућу опрему која омогућава навође- ње до одређене тачке од које се обавља визуелно слетање за сваки аеродром на који се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење *(IMC)* и за сваки одређени алтернатив- ни аеродром.

ф) За *PBN* летове ваздухоплов мора да испуњава сертифика- ционе захтеве у погледу пловидбености за одговарајућу навигаци- ону спецификацију.ˮ.

Члан 30.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-*CAT*)), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 2 (Хеликоп- тери), у тачки CAT.IDE.H.100 (Инструменти и опрема – опште одредбе) ст. а) и б) мењају се и гласе:

„a) Инструменти и опрема који се захтевају у овој глави мо- рају да буду одобрени у складу са применљивим захтевима пло- видбености, изузев следећих ставки:

* + 1. преносивих батеријских лампи;
    2. прецизног мерача времена;
    3. држача карте;
    4. комплета прве помоћи;
    5. мегафона;
    6. опреме за преживљавање и сигнализацију;
    7. сидра за море и опреме за привезивање; и
    8. сигурносних појасева за децу.

б) Инструменти и опрема који се не захтевају у овом анексу (Део-*CAT*), као и било која друга опрема која се не захтева овом уредбом, али се носи током лета, морају да испуњавају следеће услове:

1. летачка посада не сме да користи податке који се очитавају са ових инструмената, опреме или њихових додатака у циљу испу- њавања захтева из Анекса II Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 или захте- ва садржаних у CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 и CAT.IDE.H.345 овог анекса; и
2. инструменти и опрема не смеју да утичу на пловидбеност хеликоптера, чак и у случају њиховог отказа или квара.ˮ.

У тачки CAT.IDE..H.105 (Минимална опрема за лет) став б) мења се и гласи:

„б) ако је оператер прибавио одобрење надлежне власти да користи хеликоптер у оквиру главне листе минималне опреме *(MMEL)* у складу са ORO.MLR.105 став j) Анекса III.ˮ.

После тачке CAT.IDE.H.190 (Уређај за снимање података о лету) додаје се нова тачка CAT.IDE.H.191, која гласи:

# „CAT.IDE.H.191 Лаки уређај за снимање лета

а) Хеликоптери на турбински погон са максималном серти- фикованом масом на полетању *(MCTOM)* од 2.250 *kg* или већом масом морају да буду опремљени уређајем за снимање лета ако су испуњени сви следећи услови:

1. ако нису обухваћени тачком CAT.IDE.H.190 став а);
2. ако им је прва појединачна потврда о пловидбености

*(CofA)* издата 5. септембра 2022. године или касније.

б) Уређај за снимање лета мора да уз помоћ података о лету, односно слика, забележи довољно информација за одређивање пу- тање лета и брзине ваздухоплова.

ц) Уређај за снимање лета мора да има капацитет да чува по- датке о лету и слике прикупљене током најмање пет претходних часова.

д) Уређај за снимање лета аутоматски отпочиње снимање пре него што се хеликоптер покрене сопственим погоном и аутоматски престаје са снимањем након што хеликоптер престане да се креће на сопствени погон.

е) Ако уређај за снимање лета снима слике или звук из пилот- ске кабине, потребно је да вођа ваздухоплова има на располагању функцију која модификује снимке слике и звука направљене пре активирања те функције, како се ти снимци не би могли репроду- ковати или копирати уобичајеним методама.ˮ.

У тачки CAT.IDE.H.315 (Хеликоптери који су сертифико- вани за коришћење на води – допунска опрема), у тачки а) реч:

„тежиниˮ замењује се речју: „масиˮ.

Тачка CAT.IDE..H.320 мења се и гласи:

# „CAT.IDE.H.320 Сви хеликоптери на летовима изнад воде

**– принудно слетање на воду**

* 1. Хеликоптери морају да буду пројектовани за слетање на воду или сертификовани за принудно слетање на воду у складу са одговарајућим сертификационим захтевима, ако се користе у пер- формансама класе 1 или 2, на летовима изнад воде, у непогодној средини, на удаљености од копна која одговара лету дужем од де- сет минута при нормалној брзини крстарења.

б) Хеликоптери морају да буду пројектовани за слетање на воду или сертификовани за принудно слетање на воду у складу са одговарајућим сертификационим захтевима или опремљени опре- мом за плутање по води у случају опасности, ако се користе:

* + 1. у перформансама класе 1 или 2, на летовима изнад воде, у погодној средини, на удаљености од копна која одговара лету ду- жем од десет минута при нормалној брзини крстарења;
    2. у перформансама класе 2, када полећу или слећу изнад воде, осим ако се користе за пружање хитне медицинске помоћи *(HEMS)* са места пружања хитне медицинске помоћи *(HEMS)* у густо насељеној средини када се, у циљу смањења изложености, слетање или полетање обавља изнад воде;
    3. у перформансама класе 3, на летовима изнад воде, на уда- љености од копна која је већа од растојања са кога се може обави- ти безбедно принудно слетање.ˮ.

Назив тачке CAT.IDE.H.345 мења се и гласи:

# „CAT.IDE.H.345 Комуникациона, навигациона и надзор- на опрема за летове који се обављају по правилима за инстру- ментално летење (*IFR*) или по правилима за визуелно летење (*VFR*) на рутама на којима се навигација не обавља према ви- зуелним оријентирима на земљиˮ.

Став а) мења се и гласи:

* + - 1. Хеликоптери који лете по правилима за инструментално летење *(IFR)* или по правилима за визуелно летење *(VFR)* на ру- тама на којима навигација не може да се обавља према визуелним оријентирима на земљи морају да имају радио-комуникациону, на- вигациону и надзорну опрему, у складу са применљивим захтеви- ма ваздушног простора.ˮ.

Члан 31.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-*SPA*)), у Глави А (Општи захтеви) тачка SPA.GEN.100 мења се и гласи:

# „SPA.GEN.100 Надлежна власт

1. Надлежна власт за издавање посебног одобрења јесте:
   1. за оператера који обавља комерцијалну делатност, власт државе чланице у којој оператер има главно место пословања;
   2. за оператера који обавља некомерцијално летење, власт државе у којој оператер има главно место пословања, у којој је основан или у којој има пребивалиште.

б) Изузетно од става a) тачка 2), на оператере који обављају некомерцијално летење користећи ваздухоплов који је регистро- ван у трећој земљи не примењују се применљиви захтеви овог анекса за одобрење следећих летова, ако је ова одобрења издала трећа земља, као држава регистра:

1. навигације засноване на могућностима ваздухоплова *(PBN)*;
2. летење у ваздушном простору са утврђеним минималним навигационим перформансама *(MNPS)*;
3. летење у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања *(RVSM)*;
4. летење у условима смањене видљивости *(LVO)*.ˮ.

Члан 32.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-*SPA*)), у Глави Г (Транспорт опасног терета), у тачки SPA.DG.110 тачка е) мења се и гласи:

„е) обезбеди да се копија информација датих вођи ваздухо- плова/пилоту који управља ваздухопловом, чува на земљи и да је та копија или информација која је у њој садржана лако доступна оперативном контролору саобраћаја, ваздухопловном диспечеру или унапред одређеном земаљском особљу одговорном за свој део летачке делатности, све до завршетка лета на који се информације односе;ˮ.

Члан 33.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-*SPA*)), у Глави И (Лет хеликоптера уз коришћење хеликоптерске дизалице) тачка SPA.HHO.110 мења се и гласи:

# „SPA.HHO.110 Захтеви који се односе на опрему потребну за летове на којима се користи хеликоптерска дизалица (*HHO*)

* 1. Уградња у хеликоптер целокупне опреме, осим једностав- них система уређаја за пренос лица *(PCDS)*, која је потребна за обављање *HHO* летова, укључујући и радио-опрему која испуњава услове наведене у SPA.HHO.115, као и свих наредних модифика- ција, мора да има одобрење пловидбености које одговара њиховој планираној функцији. Помоћна опрема мора да буде пројектована и тестирана према одговарајућем стандарду, на начин како то за- хтева надлежна власт.

б) Упутства за одржавање опреме и система који се користе за *HHO* летове утврђује оператер, у сарадњи са произвођачем и наводи их у програму одржавања хеликоптера, који се захтева на основу Уредбе (EУ) бр. 1321/2014.ˮ.

Члан 34.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-*SPA*)), у Глави Л (Летови једномоторних авиона са мотором на турбински погон, ноћу или у инструменталним метеоролошким условима *(SET-IMC)*), у тачки SPA.SET-IMC.105 (Одобрење за SET-IMC ле- тове) став б) мења се и гласи:

„б) да су успостављена посебна упутства и поступци за одр- жавање ваздухоплова којима се обезбеђују неопходни нивои кон- тинуиране пловидбености и поузданост авиона и његовог погон- ског система и да су они унети у програм одржавања оператера у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 1321/2014, укључујући све следеће:

* + 1. програм праћења параметара мотора, изузев за авионе за које је прва појединачна потврда о пловидбености издата после 31.

децембра 2004. године, који морају да имају аутоматски систем за праћење трендова;

* + 1. програм за обезбеђење поузданости погонског система и припадајућих система;ˮ.

Члан 35.

У Прилогу 1, у Анексу VI (Некомерцијални летови сложених моторних ваздухоплова (Део-*NCC*), у Глави А (Општи захтеви), тачка NCC.GEN.100 мења се и гласи:

# „NCC.GEN.100 Надлежна власт

Надлежна власт је власт коју је одредила држава чланица у којој оператер има главно место пословања или у којој је основан или у којој има пребивалиште.ˮ.

После тачке NCC.GEN.100 (Надлежна власт) додаје се нова тачка NCC.GEN.101, која гласи:

# „NCC.GEN.101 Додатни захтеви за организације за обуку летачког особља

Одобрене организације за обуку које су дужне да се придр- жавају овог анекса морају, такође, да се придржавају одредаба:

а) ORO.GEN.310, кад је то применљиво; б) ORO.MLR.105.ˮ.

Тачка NCC.GEN.145 мења се и гласи:

# „NCC.GEN.145 Руковање подацима који су снимљени уре- ђајем за снимање лета: чување, израда, заштита и употреба

а) Након удеса, озбиљне незгоде или догађаја које је одредио истражни орган, оператер ваздухоплова је дужан да оригинално снимљене податке чува 60 дана, изузев ако истражни орган нареди другачије.

б) Оператер је дужан да врши провере исправности рада и процене снимљених података како би се уверио у сталну исправ- ност уређаја за снимање лета који се морају налазити у ваздухо- плову.

ц) Оператер је дужан да обезбеди чување снимака парамета- ра лета и комуникационих порука са везе за пренос података, за које се захтева да буду снимљени уређајима за снимање лета. Ме- ђутим, у случају тестирања и одржавања ових уређаја за снимање лета, може се избрисати до један сат најстаријих снимљених пода- така у време тестирања.

д) Оператер је дужан да чува и одржава ажурном документа- цију која садржи информације неопходне за претварање необра- ђених података о лету у параметре изражене у техничким једини- цама.

е) Оператер је дужан да стави на располагање све сачуване податке снимљене уређајем за снимање лета, ако тако одреди на- длежна власт.

ф) Не доводећи у питање Уредбу (ЕУ) бр. 996/2010 и Уредбу (ЕУ) 2016/679:

1. изузев у циљу обезбеђивања исправности уређаја за сни- мање лета, аудио снимци са уређаја за снимање лета не могу да се обелодане или користе, осим:
2. ако је прописан поступак који се односи на руковање ау- дио снимцима и њиховим транскриптима;
3. ако су сви дотични чланови посаде и особље за одржава- ње дали своју претходну сагласност;
4. ако се такви аудио снимци користе само за одржавање или унапређење безбедности.

1а) Када се аудио снимци са уређаја за снимање лета прегле- дају ради обезбеђивања исправности уређаја, оператер је дужан да заштити приватност аудио снимака и да обезбеди да се ти подаци не могу обелоданити или користити у друге сврхе осим за обезбе- ђивање исправности уређаја за снимање лета.

1. Параметри лета или поруке са везе за пренос података, који су снимљени уређајем за снимање лета, не могу да се користе у друге сврхе осим за истраживање удеса или незгода које су пред- мет обавезног пријављивања, изузев ако ти снимци испуњавају неки од следећих услова:
2. ако те податке оператер користи искључиво за потребе пловидбености или одржавања ваздухоплова;
3. ако су уклоњени сви подаци који могу да укажу на иден- титет;
4. ако се објављују у складу са поступцима о заштити пода- така и информација.
5. Осим у циљу обезбеђивања исправности уређаја за снима- ње лета, слике летачке кабине снимљене уређајем за снимање лета

не могу се обелоданити или користити, изузев ако су испуњени сви следећи услови:

1. ако је прописан поступак који се односи на руковање тим сликама;
2. ако су сви дотични чланови посаде и особље за одржава- ње дали своју претходну сагласност;
3. ако се таквe снимљене слике користе само за одржавање или унапређење безбедности.

3а) Ако се слике пилотске кабине снимљене уређајем за сни- мање лета прегледају ради обезбеђивања исправности уређаја:

1. те слике се не могу обелоданити или користити у друге сврхе осим ради утврђивања исправности уређаја за снимање лета;
2. ако је вероватно да ће делови тела чланова посаде бити видљиви на сликама, оператер је дужан да обезбеди приватност тих слика.ˮ.

Члан 36.

У Прилогу 1, у Анексу VI (Некомерцијални летови сложених моторних ваздухоплова (Део-*NCC*), у Глави Б (Оперативне проце- дуре) тачка NCC.OP.225 мења се и гласи:

# „NCC.OP.225 Услови за прилаз и слетање – авиони

Пре него што започне прилаз ради слетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се на основу доступних ин- формација увери да време на аеродрому или оперативном месту и услови на полетно-слетној стази коју намерава да користи неће спречити безбедан прилаз, слетање или извршење поступка неу- спелог прилаза.ˮ.

После тачке NCC.OP.225 (Услови за прилаз и слетање – авио- ни) додаје се нова тачка NCC.OP.226, која гласи:

# „NCC.OP.226 Услови за прилаз и слетање – хеликоптери

Пре него што започне прилаз ради слетања, пилот који упра- вља ваздухопловом је дужан да се на основу доступних информа- ција увери да време на аеродрому или оперативном месту и усло- ви на подручју завршног прилаза и полетања *(FATO)* које намерава да користи неће спречити безбедан прилаз, слетање или извршење поступка неуспелог прилаза.ˮ.

Члан 37.

У Прилогу 1, у Анексу VI (Некомерцијални летови сложених моторних ваздухоплова (Део-*NCC*), у Глави Д (Инструменти, по- даци, опрема), у Одељку 1 (Авиони), у тачки NCC.IDE.A.100 (Ин- струменти и опрема – опште одредбе) став ц) мења се и гласи:

„ц) Инструменти и опрема, као и њихови додаци, који се не захтевају овим анексом, као и свака друга опрема која се не захте- ва овом уредбом, али се налази у авиону у току лета, морају да испуњавају следеће услове:

1. информације које се добијају са ових инструмената, опре- ме или додатне опреме летачка посада не сме да користи у циљу испуњења захтева из Анекса II Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 или NCC.IDE.A.245 и NCC.IDE.A.250 овог анекса; и
2. инструменти и опрема не смеју да имају утицај на пловид- беност авиона, чак и у случају њиховог отказа или квара.ˮ.

У тачки NCC.IDE.А.105 (Минимална опрема за лет) тачка б) мења се и гласи:

„б) ако је оператер прибавио одобрење надлежне власти да користи авион у оквиру главне листе минималне опреме *(MMEL)*, у складу са ORO.MLR.105 став j) Анекса III; илиˮ.

У тачки NCC.IDE.А.125 (Летови који се обављају по прави- лима за инструментално летење *(IFR)* – летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема), тачка х) мења се и гласи:

„х) резервни извор напајања, који је независан од главног електричног система, а који се користи за потребе рада и осветља- вања система за приказ уздужног положаја у трајању од најмање 30 минута. Резервни извор напајања се мора аутоматски укључити након потпуног квара главног електричног система, при чему се на инструменту или његовом панелу мора јасно приказати да се ин- дикатор уздужног положаја напаја из резервног извора напајања.ˮ. У тачки NCC.IDE.А.180 (Седишта, сигурносни појасеви на седиштима, системи за везивање и сигурносни појасеви за децу)

став б) мења се и гласи:

„б) Сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела мора да има:

1. једну тачку отпуштања;
2. на седиштима која су предвиђена за седење минималног захтеваног броја чланова кабинске посаде, два рамена појаса и си- гурносни појас који се могу користити засебно; и
3. на седиштима која су предвиђена за летачку посаду и на сваком седишту које се налази поред пилотског седишта:
4. два рамена појаса и сигурносни појас који се могу кори- стити засебно; или
5. коси рамени појас и сигурносни појас који се могу кори- стити засебно за следеће авионе:

(А) авионе са максималном сертификованом масом на поле- тању *(МСТОМ)* од 5.700 *kg* или мањом и са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) од девет или мање, који задовољавају динамичке услове принудног слетања утврђене у примењивим сертификационим захтевима;

(Б) авионе са максималном сертификованом масом на поле- тању *(МСТОМ)* од 5.700 *kg* или мањом и са максималним бројем расположивих путничких седишта *(MOPSC)* од девет или мање, који не задовољавају динамичке услове принудног слетања утвр- ђене у примењивим сертификационим захтевима и којима је прва појединачна потврда о пловидбености *(СofA)* издата пре 25. авгу- ста 2016. године.ˮ.

У тачки NCC.IDE.А.250 (Навигациона опрема) после става д) додаје се став е), који гласи:

„е) Авиони морају да буду опремљени надзорном опремом у складу са примењивим захтевима за ваздушни простор.ˮ.

Члан 38.

У Прилогу 1, у Анексу VI (Некомерцијални летови сложених моторних ваздухоплова (Део-*NCC*), у Глави Д (Инструменти, по- даци, опрема), у Одељку 2 (Хеликоптери), у тачки NCC.IDE.H.100 (Инструменти и опрема – опште одредбе) став ц) мења се и гласи:

„ц) Инструменти и опрема, као и њихови додаци, који се не захтевају овим анексом, као и друга опрема која није захтевана овом уредбом, али се налази у хеликоптеру у току лета, морају да испуњавају следеће услове:

1. летачка посада не сме да користи податке који се очитавају са ових инструмената, опреме или њихових додатака у циљу испу- њавања захтева из Анекса II Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 или захте- ва садржаних у NCC.IDE.Н.245 и NCC.IDE.Н.250 овог анекса; и
2. инструменти и опрема не смеју да утичу на пловидбеност хеликоптера, чак и у случају њиховог отказа или квара.ˮ.

У тачки NCC.IDE.H.105 (Минимална опрема за лет) тачка б) мења се и гласи:

„б) ако је оператер прибавио одобрење надлежне власти да користи хеликоптер у оквиру главне листе минималне опреме *(MMEL)*, у складу са ORO.MLR.105 став j) Анекса III; илиˮ.

У тачки NCC.IDE.H.235 (Сви хеликоптери на летови- ма изнад воде – принудно слетање на воду) речи: „правили- ма пловидбеностиˮ замењују се речима: „сертификационим захтевимаˮ.

У тачки NCC.IDE.H.250 (Навигациона опрема) после става д) додаје се став е), који гласи:

„е) Хеликоптери морају да буду опремљени надзорном опре- мом у складу са примењивим захтевима за ваздушни простор.ˮ.

Члан 39.

У Прилогу 1, у Анексу VII (Некомерцијални летови који се обављају ваздухопловом који није сложени моторни ваздухоплов (Део-*NCO*)), у Глави А (Општи захтеви), тачка NCO.GEN.100 мења се и гласи:

# „NCO.GEN.100 Надлежна власт

а) Надлежна власт je власт коју је одредила држава чланица у којој је ваздухоплов регистрован.

б) Ако је ваздухоплов регистрован у трећој земљи, надлежна власт је власт коју је одредила држава чланица у којој оператер има главно место пословања или у којој је основан или у којој има пребивалиште.ˮ.

После тачке NCO.GEN.103 (Показни летови) додаје се нова тачка NCO.GEN.104, која гласи:

# „NCO.GEN.104 Коришћење ваздухоплова наведеног у

***AOC*-у од стране *NCO* оператера**

а) *NCO* оператер може, у складу са овим анексом, да у сврху обављања некомерцијалног летења користи ваздухоплов који није сложени моторни ваздухоплов, а који је наведен у *AOC*-у опера- тера.

б) *NCO* оператер који користи ваздухоплов у складу са ста- вом а) дужан је да утврди процедуру:

1. у којој је јасно описано како се оперативна контрола вазду- хоплова преноси између имаоца *AOC*-а и *NCO* оператера, како је наведено у ORO.GEN.310 Анекса III;
2. у којој је описан поступак примопредаје приликом враћа- ња ваздухоплова имаоцу *AOC*-а.

Ова процедура мора да буде саставни део уговора између имаоца *AOC*-а и *NCO* оператера.

*NCO* оператер је дужан да са процедуром упозна одговарају- ће особље.

ц) Континуирану пловидбеност ваздухоплова који се користи у складу са ставом а) води организација одговорна за континуира- ну пловидбеност ваздухоплова који је наведен у *AOC*-у, у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 1321/2014.

д) *NCO* оператер који користи ваздухоплов у складу са ста- вом а) дужан је да обезбеди:

1. да се сваки лет који се обавља под његовом оперативном контролом евидентира у систему техничке књиге ваздухоплова;
2. да се не врше промене у ваздухопловним системима или конфигурацији;
3. да се свака грешка или технички квар, који настану док је ваздухоплов под његовом оперативном контролом, пријави орга- низацији из става ц) одмах након лета;
4. да ималац *AOC*-а добије копију сваког извештаја о догађају у вези с летовима који се обављају тим ваздухопловом, а који је израђен у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 376/2014 и Уредбом (ЕУ) 2015/1018.”.

Члан 40.

У Прилогу 1, у Анексу VII (Некомерцијални летови који се обављају ваздухопловом који није сложени моторни ваздухоплов (Део-*NCO*)), у Глави Б (Оперативне процедуре) тачка NCO.OP.205 мења се и гласи:

# „NCO.OP.205 Услови за прилаз и слетање – авиони

Пре него што започне прилаз ради слетања, пилот који упра- вља ваздухопловом је дужан да се на основу доступних информација увери да време на аеродрому или оперативном месту и услови на по- летно-слетној стази коју намерава да користи неће спречити безбе- дан прилаз, слетање или извршење поступка неуспелог прилаза.ˮ.

После тачке NCO.OP.205 (Услови за прилаз и слетање – авио- ни) додаје се нова тачка NCO.OP.206, која гласи:

# „NCO.OP.206 Услови за прилаз и слетање – хеликоптери

Пре него што започне прилаз ради слетања, пилот који упра- вља ваздухопловом је дужан да се на основу доступних информа- ција увери да време на аеродрому или оперативном месту и усло- ви на подручју завршног прилаза и полетања *(FATO)* које намерава да користи неће спречити безбедан прилаз, слетање или извршење поступка неуспелог прилаза.ˮ.

Члан 41.

У Прилогу 1, у Анексу VII (Некомерцијални летови који се обављају ваздухопловом који није сложени моторни ваздухоплов (Део-*NCO*)), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 1 (Авиони), у тачки NCO.IDE.А.100 (Инструменти и опрема – оп- ште одредбе) ст. б) и ц) мењају се и гласе:

„б) Следеће предмете, ако се захтевају овом главом, није по- требно одобрити као опрему:

1. резервне осигураче;
2. преносиве батеријске лампе;
3. тачан мерач времена;
4. комплет прве помоћи;
5. опрему за преживљавање и сигнализацију;
6. сидра за море и опрему за привезивање;
7. сигурносне појасеве за децу; и
8. једноставан *PCDS* који користи стручно лице за обављање задатка као систем за везивање.

ц) Инструменти и опрема који се не захтевају у Анексу VII (Део-*NCO*), као и свака друга опрема која се не захтева овом уред- бом, али се налази у авиону у току лета, морају да испуњавају сле- деће услове:

1. информације које се добијају са ових инструмената или опреме летачка посада не сме да користи у циљу испуњења захте- ва из Анекса II Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 или NCО.IDE.A.190 и NCО.IDE.A.195 Анекса VII; и
2. инструменти и опрема не смеју да имају утицаја на пло- видбеност авиона, чак и у случају њиховог отказа или квара.ˮ.

У тачки NCO.IDE.А.140 (Седишта, сигурносни појасеви на седиштима, системи за везивање и сигурносни појасеви за децу), у ставу а) тачка 2) мења се и гласи:

„2) сигурносним појасом на сваком седишту и појасевима за сваки лежај;ˮ.

У тачки NCO.IDE.А.195 (Навигациона опрема) после става д) додаје се став е), који гласи:

„е) Авиони морају да буду опремљени надзорном опремом у складу са примењивим захтевима за ваздушни простор.ˮ.

Члан 42.

У Прилогу 1, у Анексу VII (Некомерцијални летови који се обављају ваздухопловом који није сложени моторни ваздухоплов (Део-*NCO*)), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 2 (Хеликоптери), у тачки NCO.IDE.H.100 (Инструменти и опрема

– опште одредбе) ст. б) и ц) мењају се и гласе:

„б) Следеће предмете, ако се захтевају овом главом, није по- требно одобрити као опрему:

1. преносиве батеријске лампе;
2. прецизни мерач времена;
3. комплет прве помоћи;
4. опрему за преживљавање и сигнализацију;
5. сидра за море и опрему за привезивање;
6. сигурносне појасеве за децу; и
7. једноставан *PCDS* који користи стручно лице за обављање задатка као систем за везивање.

ц) Инструменти и опрема, као и њихови додаци, који се не захтевају у Анексу VII (Део-*NCO*), као и друга опрема која се не захтева овом уредбом, али се налази у хеликоптеру у току лета, морају да испуњавају следеће услове:

1. летачка посада не сме да користи податке који се очитавају са ових инструмената, опреме или њихових додатака у циљу испу- њавања захтева из Анекса II Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 или захте- ва садржаних у NCО.IDE.Н.190 и NCО.IDE.Н.195 Анекса VII; и
2. инструменти и опрема, као и њихови додаци, не смеју да утичу на пловидбеност хеликоптера, чак и у случају њиховог от- каза или квара.ˮ.

У тачки NCO.IDE.H.140 (Седишта, сигурносни појасеви на седиштима, системи за везивање и сигурносни појасеви за децу), у ставу а) тач. 1) и 2) мењају се и гласе:

„1) седиште или лежај за свако лице у хеликоптеру старосног узраста од 24 месеца или више или место предвиђено за сваког члана посаде или стручно лице за обављање задатака;

1. сигурносни појас на сваком путничком седишту и појасеве за сваки лежај, као и системе за везивање на свим местима предви- ђеним за посаду и стручно лице за обављање задатака.ˮ.

Тачка NCO.IDE.H.185 мења се и гласи:

# „NCO.IDE.H.185 Сви хеликоптери на летовима изнад воде – принудно слетање на воду

Хеликоптери који лете изнад воде, у непогодној средини, на удаљености од копна већој од 50 *NM* морају да буду:

* 1. пројектовани за слетање на воду у складу са одговарајућим сертификационим захтевима;

б) сертификовани за принудно слетање на воду у складу са одговарајућим сертификационим захтевима; или

ц) опремљени опремом за плутање на води која се користи у случају опасности.ˮ.

У тачки NCO.IDE.H.195 (Навигациона опрема) после става д) додаје се став е), који гласи:

„е) Хеликоптери морају да буду опремљени надзорном опре- мом у складу са примењивим захтевима за ваздушни простор.ˮ.

Члан 43.

У Прилогу 1, у Анексу VII (Некомерцијални летови који се обављају ваздухопловом који није сложени моторни ваздухоплов (Део-*NCO*)), у Глави Е (Посебни захтеви), у Одељку 3 (Летови са лицима као спољашњим теретом *(HEС)*), у тачки NCO.SPEC. HEC.105 (Посебна опрема за летове са лицима као спољашњим теретом) став б) мења се и гласи:

„б) Уградња сваке дизалице или куке, осим једноставне *PCDS*, као и свака накнадна измена те опреме, мора да има одо- брење пловидбености које одговара предвиђеној намени.ˮ.

Члан 44.

У Прилогу 1, у Анексу VII (Некомерцијални летови који се обављају ваздухопловом који није сложени моторни ваздухоплов (Део-*NCO*)), у Глави Е (Посебни захтеви), у Одељку 4 (Летови за искакање падобраном *(PAR)*), назив тачке NCO.SPEC.PAR.120 мења се и гласи:

# „NCO.SPEC.PAR.120 Транспорт и избацивање опасног теретаˮ.

Члан 45.

У Прилогу 1, у Анексу VII (Некомерцијални летови који се обављају ваздухопловом који није сложени моторни ваздухоплов (Део-*NCO*)), у Глави Е (Посебни захтеви), после тачке NCO.SPEC. ABF.115 (Опрема) додаје се назив новог Одељка 6 и тачке NCO. SPEC.MCF.100 – NCO.SPEC.MCF.140, који гласе:

„ОДЕЉАК 6

# Пробни летови након одржавања ваздухоплова (*MCF*)

**NCO.SPEC.MCF.100 Нивои пробних летова након одржа- вања ваздухоплова (*MCF*)**

Пре обављања пробног лета након одржавања ваздухоплова оператер је дужан да одреди ниво таквог лета на следећи начин:

а) „ниво Аˮ пробног лета након одржавања, за лет при коме се очекује примена ванредних поступака или поступака у случају опасности, како је дефинисано у приручнику за управљање вазду- хопловом, или за случај када се у току лета проверава функциони- сање резервног система или других безбедносних уређаја;

б) „ниво Бˮ пробног лета након одржавања, за сваки пробни лет након одржавања који не спада у „ниво Аˮ пробног лета након одржавања.

# NCO.SPEC.MCF.105 Оперативна ограничења

а) Изузетно од NCO.GEN.105 став а) тачка 4) овог анекса, пробни лет након одржавања може се да обавља ваздухопловом који је пуштен у саобраћај са непотпуно извршеним радовима одржавања у складу са тач. М.А.801 став ф) Анекса I (Део-М), 145.А.50 став е) Анекса II (Део-145) или ML.A.801 став ф) Анекса Vб (Део-ML) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1321/2014.

б) Изузетно од NCO.IDE.А.105 или NCO.IDE.H.105, пилот који управља ваздухопловом може да обави лет са неисправном опремом или без делова опреме или без појединих функција опре- ме који су потребни за лет ако су ти неисправни или недостајући делови опреме или функције наведени у листи провере из NCO. SPEC.MFC.110.

# NCO.SPEC.MCF.110 Листа провере и безбедносно инфор- мисање

а) Листа провере из NCO.SPEC.105 мора да, по потреби, буде ажурирана пре сваког пробног лета након одржавања, узимајући при том у обзир оперативне процедуре планиране за одређени пробни лет након одржавања.

б) Изузетно од NCO.SPEC.125 став б), пре сваког пробног лета након одржавања мора да се изврши безбедносно информиса- ње стручног лица за обављање задатка.ˮ.

# NCO.SPEC.MCF.120 Захтеви за летачку посаду

При одређивању члана летачке посаде за обављање пробног лета након одржавања оператер је дужан да узме у обзир сложе- ност ваздухоплова и ниво пробног лета након одржавања, како је наведено у NCO.SPEC.MFC.100.

**NCO.SPEC.MCF.125 Састав посаде и лица у ваздухоплову** а) Пилот који управља ваздухопловом утврђује потребу за додатним члановима посаде и/или стручним лицима за обављање задатка пре сваког планираног пробног лета након одржавања, уз- имајући у обзир очекивано радно оптерећење члана летачке поса-

де или стручног лица за обављање задатка и процену ризика.

б) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да се само лица из става а) налазе у ваздухоплову у току нивоа А пробног лета након одржавања.

# NCO.SPEC.MCF.130 Симулирани ванредни поступци или поступци у случају опасности током лета

Изузетно од NCO.SPEC.145, пилот који управља ваздухопло- вом може да симулира ситуације при којима се примењују ванредни поступци или поступци у случају опасности док се у ваздухоплову налази стручно лице за обављање задатка ако је симулирање потреб- но како би се испунила сврха лета и ако је тако утврђено у листи провере из NCO.SPEC.MFC.110 или у оперативним процедурама.

# NCO.SPEC.MCF.140 Системи и опрема

Ако је сврха пробног лета након одржавања провера правил- ног рада система или опреме, тај се систем или опрема сматрају потенцијално непоузданима и стога се пре лета морају утврдити одговарајуће мере ублажавања како би се ризици по безбедност лета свели на најмању меру.ˮ.

Члан 46.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у вазду- шном саобраћају (Део-*SPO*)), у тачки SPO.GEN.005 (Област при- мене) став а) мења се и гласи:

„а) Овај анекс се примењује на посебне делатности у вазду- шном саобраћају при којима се ваздухоплов користи за посебне активности, као што су пољопривреда, грађевинарство, фотогра- фисање, геодезија, осматрање, патролирање, рекламирање из ва- здуха и пробни летови након одржавања ваздухоплова.ˮ.

Члан 47.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у вазду- шном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави А (Општи захтеви), тачка SPO.GEN.100 мења се и гласи:

# „SPO.GEN.100 Надлежна власт

Надлежна власт је власт коју је одредила држава чланица у којој оператер има главно место пословања, у којој је основан или има пребивалиште.ˮ.

У тачки SPO.GEN.140 (Документи, приручници и информаци- је који се налазе у ваздухоплову) став а) тачка 10) мења се и гласи:

„10) техничка књига ваздухоплова у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 1321/2014, ако је то применљиво;ˮ.

Тачка SPO.GEN.145 мења се и гласи:

# „SPO.GEN.145 Руковање подацима који су снимљени уре- ђајем за снимање лета: чување, израда, заштита и употреба

а) Након удеса, озбиљне незгоде или догађаја које је одредио истражни орган, оператер ваздухоплова је дужан да оригинално снимљене податке чува 60 дана, изузев ако истражни орган нареди другачије.

б) Оператер је дужан да врши провере исправности рада и про- цене снимљених података како би се уверио у сталну исправност уређаја за снимање лета који се морају налазити у ваздухоплову.

ц) Оператер је дужан да обезбеди чување снимака парамета- ра лета и комуникационих порука са везе за пренос података, за које се захтева да буду снимљени уређајима за снимање лета. Ме- ђутим, у случају тестирања и одржавања ових уређаја за снимање лета, може се избрисати до један сат најстаријих забележених по- датака у време тестирања.

д) Оператер је дужан да чува и одржава ажурном документа- цију која садржи информације неопходне за претварање необрађе- них података о лету у параметре изражене у техничким јединицама. е) Оператер је дужан да стави на располагање све сачуване податке снимљене уређајем за снимање лета, ако тако одреди на-

длежна власт.

ф) Не доводећи у питање Уредбу (ЕУ) бр. 996/2010 и Уредбу (ЕУ) 2016/679, изузев у циљу обезбеђивања исправности уређаја који снима податке о лету:

* + 1. аудио снимци са уређаја за снимање лета могу се обелода- нити и користити само ако су испуњени сви следећи услови:

1. ако је прописан поступак који се односи на руковање ау- дио снимцима и њиховим транскриптима;
2. ако су сви дотични чланови посаде и особље за одржава- ње дали своју претходну сагласност;
3. ако се такви аудио снимци користе само за одржавање или унапређење безбедности.

1а) Када се аудио снимци са уређаја за снимање лета прегле- дају ради обезбеђивања исправности уређаја, оператер је дужан да заштити приватност аудио снимака и да обезбеди да се ти подаци не могу откривати или користити у друге сврхе осим за обезбеђи- вање исправности уређаја за снимање лета.

* + 1. Параметри лета или комуникационе поруке са везе за пре- нос података, који су снимљени уређајем за снимање лета, не могу да се користе у друге сврхе осим за истраживање удеса или незго- да које су предмет обавезног пријављивања, изузев ако ти подаци испуњавају неки од следећих услова:

1. ако те податке оператер користи искључиво за потребе пловидбености или одржавања ваздухоплова;
2. ако су уклоњени сви подаци који могу да укажу на иден- титет;
3. ако се објављују у складу са поступцима о заштити пода- така и информација.
   * 1. Осим у циљу обезбеђивања исправности уређаја за снима- ње лета, слике летачке кабине снимљене уређајем за снимање лета не могу се обелоданити или користити, изузев ако су испуњени сви следећи услови:
4. ако је прописан поступак који се односи на руковање тим сликама;
5. ако су сви дотични чланови посаде и особље за одржава- ње дали своју претходну сагласност;
6. ако се таквe снимљене слике користе само за одржавање или унапређење безбедности.

3а) Ако се слике пилотске кабине снимљене уређајем за сни- мање лета прегледају ради обезбеђивања исправности уређаја:

1. те слике се не могу обелоданити или користити у друге сврхе осим ради утврђивања исправности уређаја за снимање лета;
2. ако је вероватно да ће делови тела чланова посаде бити видљиви на сликама, оператер је дужан да обезбеди приватност тих слика.ˮ.

Члан 48.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у вазду- шном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави Б (Оперативне процедуре) тачка SPO.OP.210 мења се и гласи:

# „SPO.OP.210 Услови за прилаз и слетање – авиони

Пре него што започне прилаз ради слетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се на основу доступних ин- формација увери да време на аеродрому или оперативном месту и услови на полетно-слетној стази коју намерава да користи неће спречити безбедан прилаз, слетање или извршење поступка неу- спелог прилаза.ˮ.

После тачке SPO.OP.210 (Услови за прилаз и слетање – авио- ни) додаје се нова тачка SPO.OP.211, која гласи:

# „SPO.OP.211 Услови за прилаз и слетање – хеликоптери

Пре него што започне прилаз ради слетања, пилот који упра- вља ваздухопловом је дужан да се на основу доступних информа- ција увери да време на аеродрому или оперативном месту и усло- ви на подручју завршног прилаза и полетања *(FATO)* које намерава да користи неће спречити безбедан прилаз, слетање или извршење поступка неуспелог прилаза.ˮ

Члан 49.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у вазду- шном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави Ц (Перформансе и опера- тивна ограничења ваздухоплова), у тачки SPO.POL.110 (Систем за одређивање масе и положаја тежишта – посебне делатности које се обављају уз накнаду авионима и хеликоптерима и посебне де- латности које се обављају без накнаде сложеним моторним вазду- хопловима) став а) мења се и гласи:

„а) Оператер је дужан да успостави систем за одређивање масе и положаја тежишта како би се за сваки лет или серију летова одредило следеће:

1. сува оперативна маса ваздухоплова;
2. маса терета који се превози;
3. маса наточеног горива;
4. терет ваздухоплова и његов распоред;
5. маса на полетању, маса на слетању и маса ваздухоплова без горива; и
6. одговарајући положај тежишта ваздухоплова.ˮ.

Члан 50.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у вазду- шном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 1 (Авиони), у тачки SPO.IDE.А.100 (Инстру- менти и опрема – опште одредбе) ст. б) и ц) мењају се и гласе:

„б) Следеће предмете, ако се захтевају овом главом, није по- требно одобрити као опрему:

1. резервне осигураче;
2. преносиве батеријске лампе;
3. тачан мерач времена;
4. држач карте;
5. комплет прве помоћи;
6. опрему за преживљавање и сигнализацију;
7. сидра за море и опрему за привезивање;
8. једноставан *PCDS* који стручно лице за обављање задатка користи за везивање.

ц) Инструменти и опрема, као и њихови додаци, који се не захтевају у овом анексу (Део-*SPO*), као и свака друга опрема која се не захтева овом уредбом, али се налази у авиону у току лета, морају да испуњавају следеће услове:

1. информације које се добијају са ових инструмената, опре- ме или њихових додатака летачка посада не сме да користи у циљу испуњења захтева из Анекса II Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 или SPO.IDE.A.215 и SPO.IDE.A.220 овог анекса; и
2. инструменти и опрема, као и њихови додаци, не смеју да имају утицаја на пловидбеност авиона, чак и у случају њиховог отказа или квара.ˮ.

Тачка SPO.IDE.A.105 мења се и гласи:

# „SPO.IDE.A.105 Минимална опрема за лет

Лет не сме да започне ако је неисправан или ако недостаје било који инструмент авиона, део опреме или нека њихова функ- ција за планирани лет, изузев:

а) ако се авион користи у складу са листом минималне опре- ме *(MEL)*;

б) у случају сложених моторних авиона и сваког авиона који се користи у комерцијалне сврхе, ако је оператер прибавио одобре- ње надлежне власти да користи авион у оквиру главне листе ми- нималне опреме *(MMEL)*, у складу са ORO.MLR.105 став j) овог анекса;

ц) ако авион има дозволу за лет која је издата у складу са при- мењивим захтевима за пловидбеност.ˮ.

У тачки SPO.IDE.А.125 (Летови који се обављају по прави- лима за инструментално летење *(IFR)* – летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема), у тачки е) подтачка 4) мења се и гласи:

„4) резервни извор напајања, који је независан од главног електричног система и који се користи за потребе рада и осветља- вања система за приказ уздужног положаја у трајању од најмање 30 минута. Резервни извор напајања се мора аутоматски укључити након потпуног квара главног електричног система, при чему се на самом инструменту или панелу на коме се налази инструмент мора јасно приказати да се индикатор уздужног положаја напаја из резервног извора напајања.ˮ.

После тачке SPO.IDE.A.145 (Уређај за снимање података о лету) додаје се нова тачка SPO.IDE.A.146, која гласи:

# „SPO.IDE.A.146 Лаки уређај за снимање лета

а) Авиони на турбински погон са максималном сертифико- ваном масом на полетању *(MCTOM)* од 2.250 *kg* или већом масом, као и авиони чији је максимални број расположивих путничких седишта *(MOPSC)* већи од девет, морају да буду опремљени уређа- јем за снимање лета ако су испуњени сви следећи услови:

1. ако нису обухваћени тачком SPO.IDE.A.145 став а);
2. ако се користе за комерцијалне летове;
3. ако им је прва појединачна потврда о пловидбености

*(CofA)* издата 5. септембра 2022. године или касније.

б) Уређај за снимање лета мора да уз помоћ података о лету, односно слика, забележи довољно информација за одређивање пу- тање лета и брзине ваздухоплова.

ц) Уређај за снимање лета мора да има капацитет да чува по- датке о лету и слике прикупљене током најмање пет претходних сати.

д) Уређај за снимање лета аутоматски отпочиње снимање пре него што се авион покрене сопственим погоном и аутоматски пре- стаје са снимањем након што авион престане да се креће на соп- ствени погон.

е) Ако уређај за снимање лета снима слике или звук из пилот- ске кабине, потребно је да пилот који управља ваздухопловом има на располагању функцију која модификује снимке слике и звука направљене пре активирања те функције, како се ти снимци не би могли репродуковати или копирати уобичајеним методама.ˮ.

У тачки SPO.IDE.А.160 (Седишта, сигурносни појасеви на седиштима и системи за везивање) тачка е) мења се и гласи:

„е) Сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела који се захтева у тачки д) мора да има:

1. једну тачку отпуштања;
2. на седиштима која су предвиђена за летачку посаду и на сваком седишту које се налази поред пилотског седишта:
3. два рамена појаса и сигурносни појас, који се могу кори- стити засебно; или
4. коси рамени појас и сигурносни појас, који се могу кори- стити засебно, за следеће авионе:
   1. авионе са максималном сертификованом масом на поле- тању *(МСТОМ)* од 5.700 *kg* или мањом и са максималним бројем расположивих путничких седишта *(MOPSC)* од девет или мање, који задовољавају динамичке услове принудног слетања утврђене у примењивим сертификационим захтевима;

(Б) авионе са максималном сертификованом масом на поле- тању *(МСТОМ)* од 5.700 *kg* или мањом и са максималним бројем расположивих путничких седишта *(MOPSC)* од девет или мање, који не задовољавају динамичке услове принудног слетања утвр- ђене у примењивим сертификационим захтевима и којима је прва појединачна потврда о пловидбености *(СofA)* издата пре 25. авгу- ста 2016. године.ˮ.

У тачки SPO.IDE.А.220 (Навигациона опрема) после става д) додаје се став е), који гласи:

„е) Авиони морају да буду опремљени надзорном опремом у складу са примењивим захтевима за ваздушни простор.ˮ.

Члан 51.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у вазду- шном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 2 (Хеликоптери), у тачки SPO.IDE.H.100 (Ин- струменти и опрема – опште одредбе) ст. б) и ц) мењају се и гласе:

„б) Следеће предмете, ако се захтевају овом главом, није по- требно одобрити као опрему:

1. преносиве батеријске лампе;
2. прецизни мерач времена;
3. комплет прве помоћи;
4. опрему за преживљавање и сигнализацију;
5. сидра за море и опрему за привезивање;
6. сигурносни појас за децу;
7. једноставан *PCDS* који стручно лице за обављање задатка користи за везивање.

ц) Инструменти и опрема, као и њихови додаци, који се не захтевају овим анексом (Део-*SPO*), као и друга опрема која није захтевана овом уредбом, али се налази у хеликоптеру, морају да испуњавају следеће услове:

1. летачка посада не сме да користи податке који се очитавају са ових инструмената, опреме или њихових додатака у циљу ис- пуњавања захтева из Анекса II Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 или за- хтева садржаних у SPO.IDE.Н.215 и SPO.IDE.Н.220 овог анекса; и
2. инструменти, опрема или њихови додаци не смеју да ути- чу на пловидбеност хеликоптера, чак и у случају њиховог отказа или квара.ˮ.

Тачка SPO.IDE.H.105 мења се и гласи:

# „SPO.IDE.Н.105 Минимална опрема за лет

Лет не сме да започне ако недостаје или ако је неисправан било који инструмент хеликоптера, део опреме или нека њихова функција за планирани лет, изузев:

а) ако се хеликоптер користи у складу са листом минималне опреме *(MEL)* оператера;

б) за сложене моторне хеликоптере и за сваки хеликоптер који се користи у комерцијалне сврхе – ако је оператер прибавио одобрење надлежне власти да користи хеликоптер у оквиру главне листе минималне опреме *(MMEL)*, у складу са ORO.MLR.105 став

1. Анекса III;

ц) ако хеликоптер има дозволу за лет која је издата у складу са применљивим захтевима за пловидбеност.ˮ.

После тачке SPO.IDE.Н.145 (Уређај за снимање података о лету) додаје се нова тачка SPO.IDE.H.146, која гласи:

# „SPO.IDE.H.146 Лаки уређај за снимање лета

а) Хеликоптери на турбински погон са максималном серти- фикованом масом на полетању *(MCTOM)* од 2.250 *kg* или већом масом морају да буду опремљени уређајем за снимање лета ако су испуњени сви следећи услови:

* 1. ако нису обухваћени тачком SPO.IDE.H.145 став а);
  2. ако се користе за комерцијалне летове;
  3. ако им је прва појединачна потврда о пловидбености

*(CofA)* издата 5. септембра 2022. године или касније.

б) Уређај за снимање лета мора да уз помоћ података о лету, односно слика, забележи довољно информација за одређивање пу- тање лета и брзине ваздухоплова.

ц) Уређај за снимање лета мора да има капацитет да чува по- датке о лету и слике прикупљене током најмање пет претходних часова.

д) Уређај за снимање лета аутоматски отпочиње снимање пре него што се хеликоптер покрене сопственим погоном и аутоматски престаје са снимањем након што хеликоптер престане да се креће на сопствени погон.

е) Ако уређај за снимање лета снима слике или звук из пилот- ске кабине, потребно је да вођа ваздухоплова има на располагању функцију која модификује снимке слике и звука направљене пре активирања те функције, како се ти снимци не би могли репроду- ковати или копирати уобичајеним методама.ˮ.

У тачки SPO.IDE.H.220 (Навигациона опрема) после става д) додаје се став e), који гласи:

„е) Хеликоптер мора да буде опремљен надзорном опремом у складу са примењивим захтевима за ваздушни простор.ˮ.

Члан 52.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у вазду- шном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави Е (Посебни захтеви), у Одељку 1 (Летови хеликоптера са спољашњим подвезним теретом *(HESLO)*) тачка SPO.SPEC.HESLO.100 мења се и гласи:

# „SPO.SPEC.HESLO.100 Стандардне оперативне процедуре

У стандардним оперативним процедурама за летове хеликоп- тера са спољашњим подвезним теретом наводи се:

а) опрема која се носи, укључујући и њена оперативна огра- ничења, као и одговарајући уноси у листу минималне опреме *(MEL)*, ако је примењиво;

б) састав летачке посаде и захтеви у погледу искуства летач- ке посаде и стручних лица за обављање задатка;

ц) одговарајућа теоријска и практична обука за чланове ле- тачке посаде и одговарајућа обука за стручна лица за обављање задатка, које су неопходне за извршавање њихових задатака, као и квалификације и именовање лица која врше обуку чланова летачке посаде и стручних лица за обављање задатка;

д) дужности и одговорности чланова летачке посаде и струч- них лица за обављање задатка;

е) критеријуми у погледу перформанси хеликоптера који су неопходни да би се могли обављати летови хеликоптера са споља- шњим подвезним теретом *(HESLO)*;

ф) уобичајени поступци, ванредни поступци и поступци у случају опасности.ˮ.

Члан 53.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у вазду- шном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави Е (Посебни захтеви), у Одељку 2 (Летови са лицима као спољашњим теретом *(HEС)*) тач- ка SPO.SPEC.HEC.100 мења се и гласи:

# „SPO.SPEC.HEС.100 Стандардне оперативне процедуре

У стандардним оперативним процедурама за летове са лици- ма као спољашњим теретом наводи се:

а) опрема која се носи, укључујући и њена оперативна огра- ничења, као и одговарајући уноси у листу минималне опреме *(MEL)*, ако је примењиво;

б) састав летачке посаде и захтеви у погледу искуства летач- ке посаде и стручних лица за обављање задатка;

ц) одговарајућа теоријска и практична обука за чланове ле- тачке посаде и одговарајућа обука за стручна лица за обављање задатка, неопходне за извршавање њихових задатака, као и квали- фикације и именовање лица која врше обуку чланова летачке поса- де и стручних лица за обављање задатка;

д) дужности и одговорности чланова летачке посаде и струч- них лица за обављање задатка;

е) критеријуми у погледу перформанси хеликоптера који су неопходни да би се могли обављати летови са лицима као споља- шњим теретом *(HEС)*;

ф) уобичајени поступци, ванредни поступци и поступци у случају опасности.ˮ.

У тачки SPO.SPEC.HEC.105 (Посебна опрема за летове са лицима као спољашњим теретом) став б) мења се и гласи:

„б) Уградња сваке дизалице или куке, осим једноставне *PCDS*, као и све накнадне измене опреме, морају да имају одобре- ње пловидбености које одговара предвиђеној намени.ˮ.

Члан 54.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у вазду- шном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави Е (Посебни захтеви) после тачке SPO.SPEC.ABF.115 (Опрема) додаје се назив новог Одељка 5 и тач. SPO.SPEC.MCF.100 – SPO.SPEC.MCF.145, који гласе:

„ОДЕЉАК 5

# Пробни летови након одржавања (*MCF*)

**SPO.SPEC.MCF.100 Нивои пробних летова након одржа- вања ваздухоплова (*MCF*)**

Пре обављања пробног лета након одржавања оператер је ду- жан да одреди примењиви ниво таквог лета на следећи начин:

а) „ниво Аˮ пробног лета након одржавања, за лет при коме се очекује примена ванредних поступака или поступака у случају опа- сности, како је дефинисано у приручнику за управљање ваздухопло- вом, или за случај када се лет захтева како би се проверило функцио- нисање резервног система или других безбедносних уређаја;

б) „ниво Бˮ пробног лета након одржавања, за сваки пробни лет након одржавања који не спада у „ниво Аˮ пробног лета након одржавања.

# SPO.SPEC.MCF.105 Програм лета за „ниво Аˮ пробног лета након одржавања

Пре него што се сложеним моторним ваздухопловом обави

„ниво Аˮ пробног лета након одржавања, оператер је дужан да припреми и документује програм таквог лета.

# SPO.SPEC.MCF.110 Приручник за обављање „нивоа Аˮ пробног лета након одржавања

Оператер који обавља „ниво Аˮ пробног лета након одржава- ња је дужан да:

а) такве летове и са њима повезане поступке опише у опера- тивном приручнику из ORO.МLR.100 Анекса III или у посебном приручнику за пробне летове након одржавања;

б) врши ажурирање приручника кад је то неопходно;

ц) обавештава особље на које то може да утиче о приручнику и његовим изменама релевантним за њихове дужности;

д) достави надлежној власти приручник и његове измене.

# SPO.SPEC.MCF.115 Захтеви у погледу летачке посаде за

**„ниво Аˮ пробног лета након одржавања**

а) Оператер је дужан да одреди одговарајуће чланове летач- ке посаде за обављање пробног лета након одржавања, узимајући при томе у обзир сложеност ваздухоплова и ниво пробног лета на- кон одржавања. При одабиру чланова летачке посаде за „ниво Аˮ пробног лета након одржавања, који се обавља сложеним мотор- ним ваздухопловом, оператер је дужан да обезбеди:

1. да је пилот који управља ваздухопловом завршио обуку у складу са SPO.SPEC.MCF.120. Ако је обука обављена на уређају за симулирање летења, пилот је дужан да обави најмање један „ниво Аˮ пробни лет након одржавања као пилот који прати обављање лета или као посматрач пре него што почне самостално да обавља пробне летове након одржавања у својству пилота који управља ваздухопловом;
2. да пилот који управља ваздухопловом има најмање 1.000 сати налета на ваздухоплову који је исте категорије као ваздухо- плови којима ће да лети, од чега најмање 400 сати у својству пило- та који управља сложеним моторним ваздухопловом и најмање 50 сати налета на том конкретном типу ваздухоплова.

Изузетно од тачке 2), ако оператер уводи нови тип ваздухо- плова за обављање летова и ако је проценио квалификације пилота у складу са утврђеним поступком процене, он може одабрати пи- лота који има мање од 50 сати искуства на том типу ваздухоплова. б) Пилотима који поседују овлашћење за пробне летове у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 1178/2011 даје се потпуни кредит у погледу обуке из става а) тачка 1), под условом да пилоти који по- седују овлашћење за пробне летове заврше прописану основну и периодичну обуку за унапређење рада посаде у складу са ORO.

FC.115 и ORO.FC.215 Анекса III.

ц) Пилот који управља ваздухопловом не сме да сложеним моторним ваздухопловом обавља „ниво Аˮ пробног лета након одржавања ако током претходних 36 месеци није обавио „ниво Аˮ пробног лета након одржавања.

д) Скорашње искуство у својству пилота који управља вазду- хопловом на „нивоу Аˮ пробног лета након одржавања се стиче након обављања „нивоа Аˮ пробног лета након одржавања у свој- ству посматрача или пилота који прати обављање лета, односно након обављања „нивоа Аˮ пробног лета након одржавања на уре- ђају за симулирање летења у својству пилота који управља вазду- хопловом.

# SPO.SPEC.MCF.120 Oбука летачке посаде за „ниво Аˮ пробног лета након одржавања

а) Обука за „ниво Аˮ пробног лета након одржавања обавља се у складу са детаљним програмом обуке.

б) Летачки део обуке обавља се на један од следећих начина:

1. на симулатору који за потребе обуке на одговарајући начин одражава реакцију ваздухоплова и његових система на провере које се обављају;
2. током лета у ваздухоплову на којем се демонстрирају тех- нике пробног лета након одржавања.

ц) Обука обављена на једној категорији ваздухоплова важи за све типове ваздухоплова који припадају тој категорији вазду- хоплова.

д) Када је реч о ваздухоплову који се користи за обуку и ва- здухоплову којима ће се обављати пробни лет након одржавања, оператер је дужан да утврди да ли је потребна обука за разлике или обука за упознавање и да опише садржај те обуке.

# SPO.SPEC.MCF.125 Састав посаде и лица у ваздухоплову

а) Оператер је дужан да утврди процедуре којима утврђује потребу за додатним стручним лицем за обављање задатка.

б) За „ниво Аˮ пробног лета након одржавања оператер је дужан да у свом приручнику утврди политику у вези присуства других лица у ваздухоплову.

ц) При „нивоу Аˮ пробног лета након одржавања потребно је да се у пилотској кабини налази стручно лице за обављање зада- така или додатни пилот, како би помогли члановима летачке поса- де, изузев ако конфигурација ваздухоплова то не допушта или ако оператер може да оправда, узимајући у обзир радно оптерећење чланова летачке посаде на основу програма лета, да им није по- требна додатна помоћ.

# SPO.SPEC.MCF.130 Симулирани ванредни поступци или поступци у случају опасности у току лета

Изузетно од SPO.OP.185, стручно лице за обављање задатка може да се налази у ваздухоплову током „нивоа Аˮ пробног лета након одржавања ако је то потребно за испуњење сврхе лета и ако је наведено у програму лета.

# SPO.SPEC.MCF.135 Ограничење времена летења и захте- ви у погледу одмора

При одређивању чланова посаде за обављање пробног лета након одржавања, оператер на кога се примењује Глава *FTL* Анек- са III (Део-*ОRО*) је дужан да испуни захтеве из те главе.

# SPO.SPEC.MCF.140 Системи и опрема

Ако је сврха пробног лета након одржавања провера правил- ног рада система или опреме, тај се систем или опрема сматрају потенцијално непоузданима и стога се пре лета морају утврдити одговарајуће мере ублажавања како би се ризици по безбедност лета свели на најмању меру.

# SPO.SPEC.MCF.145 Захтеви које морају да испуне имао- ци *AOC*-а у вези уређаја за снимање звука у пилотској кабини, уређаја за снимање података о лету и уређаја за снимање са везе за пренос података

У случају пробног лета након одржавања оног ваздухоплова који се иначе користи за јавни авио-превоз, примењују се и даље одредбе о уређајима за снимање звука у пилотској кабини *(CVR)*, уређајима за снимање података о лету *(FDR)* и уређајима за сни- мање података пренетих везом за пренос података *(DLR)* из Анек- са IV (Део-*CAT*).ˮ.













